

**APLINKOS APSAUGOS AGENTŪRA**

Biudžetinė įstaiga, A. Juozapavičiaus g. 9, LT-09311 Vilnius, mob. tel. +370 682 92653, el.p. aaa@gamta.lt, <https://aaa.lrv.lt>
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188784898

AB „LTG Infra“	2022-07-	Nr. (30.1)-A4E-
El. p. info@ltginfra.lt	į 2022-05-27	Nr.SR22-00914
UAB „Kelprojektas“		
El. p. info@kelprojektas.lt		

Adresatams pagal sąrašą

**ATRANKOS IŠVADA DĖL AB „LTG INFRA“ PLANUOJAMOS ŪKINĖS VEIKLOS -
„RAIL BALTICA“ KAUNAS -RAMYGALA 1435 MM VĖŽĖS GELEŽINKELIO KELIO
RUOŽE PALEMONAS-ŠVEICARIJA, KAUNO R. SAV. IR JONAVOS R. SAV.
STATYBOS POVEIKIO APLINKAI VERTINIMO**

1. Planuojamos ūkinės veiklos organizatorius (juridinio asmens pavadinimas, fizinis asmuo, adresas, tel.).

AB „LTG Infra“, Geležinkelio g. 2, Vilnius +370 626 35520, el. paštas info@ltginfra.lt

2. Poveikio aplinkai vertinimo dokumentų rengėjas (juridinio asmens pavadinimas, fizinis asmuo, adresas, tel.).

UAB „Kelprojektas“, Jonavos g. 7, LT-44192 Kaunas, tel. +370 616 86408, el. pastas info@kelprojektas.lt.

3. Planuojamos ūkinės veiklos atrankos dėl poveikio aplinkai vertinimo atlikimo teisinis pagrindas pagal Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo 7 straipsnio 2 dalį, nurodant šio įstatymo 2 priedo punktą (-us).

Vadovaujantis PAV įstatymu¹ (toliau – PAV įstatymas) planuojama ūkinė veikla „Rail Baltica“ linijos Kaunas-Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Palemonas-Šveicarija, Kauno r. sav. ir Jonavos r. sav., statyba“ pakeitimai (toliau – PŪV) atitinka 2 priedo 14 punktą, „Į Planuojamos ūkinės veiklos, kurios poveikis aplinkai privalo būti vertinamas, rūšių sąrašą ar į Planuojamos ūkinės veiklos, kuriai turi būti atliekama atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo, rūšių sąrašą įrašytos planuojamos ūkinės veiklos bet koks keitimas ar išplėtimas, įskaitant esamų statinių rekonstravimą, gamybos proceso ir technologinės įrangos modernizavimą ar keitimą, gamybos būdo, produkcijos kiekio (masto) ar rūšies pakeitimą, naujų technologijų įdiegimą, kai planuojamos ūkinės veiklos keitimas ar išplėtimas gali daryti neigiamą poveikį aplinkai, išskyrus šio įstatymo 1 priedo 10 punkte nurodytus atvejus“.

¹ Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas.

4. Planuojamos ūkinės veiklos vieta.

PŪV (1+500 – 14+300 km vieta) yra Kauno apskrityje, Kauno r. sav., Neveronių seniūnijoje bei Jonavos r. sav., Užusalių ir Dumsių seniūnijose.

Žemės sklypai, kuriuose bus vykdoma PŪV, yra suformuoti ir registruoti kadastriniais matavimais (unikalus daikto Nr. 4400-5275-5447, 4400-5259-4511, 4400-5237-8760, 4400-5354-6051, 4400-5019-1913, 4400-5318-8782), nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, o patikėjimo teise valdomas AB „LTG Infra“. „Rail Baltica“ geležinkelis nuo 1+500 km iki 7+000 km tiesiamas šalia esamo 1520 mm vėžės geležinkelio Palemonas-Gaižiūnai, vakarinėje pusėje, toliau tiesiamas šiaurės rytų kryptimi. „Rail Baltica“ geležinkelio kelias priskiriamas susisiekimo inžinerinei infrastruktūrai. PŪV sklypų žemės naudojimo paskirtis: kitos paskirties žemė, naudojimo būdas – susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos. Gretimų teritorijų funkcinis zonavimas pateiktas 20.1 lentelėje.

Igyvendinus PŪV žemės sklypų paskirtis ir naudojimo būdas nesikeis. PŪV numatyta Kauno bei Jonavos rajonų teritorijų bendruosiuose planuose, Lietuvos Respublikos Seimo², Lietuvos Respublikos vyriausybės³ dokumentuose.

Pagal Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano I pakeitimo korektūrą (patvirtinta Kauno rajono savivaldybės tarybos 2017-11-16 sprendimu Nr. TS- 411 „Dėl Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano 1-ojo pakeitimo koregavimo patvirtinimo“), PŪV teritorija nuo 1+500 iki 7+000 km (kilometrai pateikiami pagal PAV kilometražą) ribojasi su esamu geležinkeliu, ties 2+120 km kerta 110 kV, ties 2+160 km 330 kV elektros tinklų oro linijas, esamą ir planuojamą magistralinio dujotiekio linijas, vandenviečių draudžiamos cheminės taršos III SAZ, rajoninį kelią, Kauno tarptautinio oro uosto apsaugos zoną.

Pagal Jonavos rajono savivaldybės bendrojo plano pakeitimo (patvirtinto Jonavos rajono savivaldybės tarybos 2017-12-21 sprendimu Nr. ITS-295 „Dėl Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo patvirtinimo“) susisiekimo ir infrastruktūros brėžinį, PŪV teritorija kerta rajoninį kelią, tarptautinio Kauno oro uosto apsaugos zoną.

Žemės sklypams, kuriuose vykdoma PŪV, vadovaujantis Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymu taikomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos, nurodytos Atrankoje 20.2 lentelėje. Techniniame projekte visi sprendiniai bus parinkti įvertinus inžinerinę infrastruktūrą ir jai taikomus teisės aktuose numatytus reikalavimus, atitiks PAV ataskaitos⁴ nuostatas. Geležinkelio atkarpa Palemonas - Šveicarija ~ nuo 3+000 km iki 4+000 km patenka į požeminio vandens vandenvietės (Neveronių, Kauno r.) 3B juostą. Neveronių (Kauno r.) požeminio vandens vandenvietė yra artimiausia nagrinėjamai geležinkelio atkarpai, nutolusi ~120 m atstumu (į pietryčius, ties 3+440 km). PŪV netaikomi Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme nurodyti draudimai.

² Lietuvos Respublikos Seimo 2011 m. spalio 11 d. nutarimas Nr. XI-1612 „Rail Baltica“, kuriuo projektas pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu.

³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gegužės 22 d. nutarimas Nr. 438 „Dėl ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano rengimo pradžios ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. rugsėjo 26 d. nutarimo Nr. 1195 „Dėl Europinio standarto geležinkelio linijos nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos tiesimo parengiamųjų darbų plano patvirtinimo“ pakeitimo“, kurio pagrindu buvo pradėtas rengti ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas (toliau - SP). Visas numatomo geležinkelio ilgis sudaro apie 168,5 km.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. sausio 11 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams Europinio standarto geležinkelio linijai Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena nutiesti procedūros pradžios“, kuriuo patvirtintas SP.

⁴ Aplinkos apsaugos agentūros 2017-02-01 raštu Nr. (28.1)-A4-1134 priimtas sprendimas, kurio galiojimas pratęstas 2021-12-27 raštu Nr. (30.1)-A4E-15180, leidžiama planuojama ūkinė veikla (toliau - PŪV) – Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena tiesimas ir eksploatacija – įgyvendinus PAV ataskaitoje numatytas aplinkosaugines priemones.

Arčiausiai PŪV esantys požeminio vandens gręžiniai nuo geležinkelio nutolę: rytų kryptimi 59 m, gręžinys Nr. 58938 ir 92 m, gręžinys Nr. 55773 gavybos (gėlo vandens), veikiantys bei 61 m, vakarų kryptimi Nr. 60763 inžinerinis geologinis, likviduotas (žr. atrankoje 21.1 lentelėje). Požeminio vandens gręžinių sanitarinės apsaugos zonos nepatenka į geležinkelio sklypą.

„Rail Baltica“ geležinkelis Kauno rajone ribojasi su urbanizuotomis teritorijomis – Neveronių ir Pabiržio gyvenvietėmis. Į PŪV apimtį patenkančio geležinkelio ruožo žemės sklypuose nėra gyvenamųjų pastatų. Artimiausi visuomeninės paskirties pastatai nutolę nuo PŪV: 163 m pietryčiu kryptimi Kauno r. Neveronių gimnazija, Kauno r. sav., Neveronių sen., Pabiržio k., Keramikų g. 98; 185 m pietryčių kryptimi Kauno r. Neveronių lopšelis-darželis, Kauno r. sav., Neveronių sen., Neveronių k., Bijūnų g. 1., 137 m šiaurės vakarų kryptimi motelis Neveronys „Saurida“, Kauno r. sav., Neveronių sen., Neveronių k., Martinavos g. 1.

Nagrinėjamas geležinkelio ruožas (1+500 km – 14+300 km) nekerta ir nesiriboja su saugomomis ir Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijomis. Artimiausios saugomos teritorijos yra: ~ 720 m į pietus nutolęs Kauno marių regioninis parkas; ~ 1,1 km į pietvakarius nutolusios buveinių ir paukščių apsaugai skirtos teritorijos (BAST ir PAST) Kauno marios; ~ 2,4 km į vakarus nutolusi buveinių apsaugai svarbi teritorija (BAST) Neries upė. Artimiausias gamtos paveldo objektas ~ 4,3 km atstumu nuo nagrinėjamo ruožo pradžios į pietus nutolusi Žiegždrių liepa. Artimiausia teritorija, skirta paukščių apsaugai, nutolusi apie 7 km atstumu į rytus yra Būdos-Pravieniškių miškai (LTKAIB006, PAST). Nagrinėjamą trasą supančiuose miškuose vyrauja Lietuvos vietinės medžių ir krūmų rūšys: beržas, alksniai, drebulė, eglė, pušis, uosis, ąžuolas ir kt.

PŪV nepatenka ir nesiriboja su naudingųjų išteklių telkiniais. Artimiausi naudingųjų išteklių telkiniai: molio telkinys Krūna, žemės gelmių registro Nr. 1535, atstumas nuo geležinkelio ~1,2 km pietryčių kryptimi; durpių telkinys Didysis Raistas, žemės gelmių registro Nr. 3708, atstumas nuo geležinkelio ~1,3 km rytų kryptimi.

PŪV geležinkelio ruožo atkarpoje dominuoja palvažemiai PL/PL, smėlžemiai SD/AR ir išplautžemiai ID/LV su slynzemių GL/GL intarpais. Grafinė informacija apie nagrinėjamo geležinkelio ruožo gretimybėje esančių dirvožemių tipus pateikta atrankos 21.3 pav. Nagrinėjama geležinkelio atkarpa nepatenka ir nesiriboja su geologiniais reiškiniais. Arčiausiai yra nuošliaužos Kauno marių dešiniajame krante, nutolusios pietų kryptimi 1,23 km. Geležinkelio atkarpa nepatenka ir nesiriboja su geotopais. Arčiausiai nagrinėjamo geležinkelio ruožo yra Žiegždrių atodanga, kuri pietų kryptimi, kitoje Kauno marių pusėje nutolusi per 5 km.

Vadovaujantis Kauno rajono savivaldybės bendrojo plano gamtinio karkaso brėžiniu, nagrinėjama geležinkelio atkarpa nuo 2+130 km iki 2+400 km patenka į gamtinio karkaso teritoriją – rajoninius ir vietinius migracijos koridorius, taip pat nuo 4+670 km iki 7+000 km ribojasi su rajonine geoeologine takoskyra, kurioje išlaikomas ir saugomas esamas natūralus kraštovaizdžio pobūdis. Vadovaujantis Jonavos rajono savivaldybės bendrojo plano gamtinio karkaso brėžiniu, nagrinėjama geležinkelio atkarpa nuo 4+820 km iki 7+250 km patenka į gamtinio karkaso teritoriją – geoeologinę takoskyrą, kur išlaikomas ir saugomas esamas natūralus kraštovaizdžio pobūdis. Taip pat ties 7+900 km, ir nuo 9+250 km iki 9+700 km kerta migracijos koridorius, kur palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis ir natūralumas. Ties 10+500 km kerta migracijos koridorių silpno geoeologinio potencialo teritorijoje, kur gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai. Maždaug nuo 9+70 km iki 10+500 ir nuo 10+700 km iki 14+300 patenka į geosistemų vidinio stabilizavimo arealus, kur palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis ir natūralumas.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021-09-29 nutarimu Nr. 789 patvirtinto Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendiniuose (TPD Nr. K-NC-00-17-288) ties Neveronių ir Pabiržio gyvenvietėmis nagrinėjamoje teritorijoje kraštovaizdį numatoma tvarkyti taikant ekstensyvios urbanizacijos reglamentus (atrankos 22.3 pav.), nenumatytos geoeologinės

takoskyros, migracijos koridoriai, vidinio stabilizavimo arealai (atrankos 22.4 pav.).

„Rail Baltica“ geležinkelio trasa kerta (24.1.1 pav.): ties 5+590 – 5+840 km EB svarbos buveinę 91D0 Pelkinius miškus; ties 9+700 km EB svarbos buveinę 6210 Stepines pievas; ties 11+490 – 11+700 km EB svarbos buveinę 9050 Žolių turtingus eglynus; ties 12+200 – 12+400 km EB svarbos buveines 9080 Griovių ir šlaitų miškus ir 9010 Vakarų taigą; ties 12+500 – 12+700 km EB svarbos buveinę 91D0 Pelkinius miškus; ties 12+950 km EB svarbos buveinę 9010 Vakarų taigą; - ties 13+500 – 14+300 km EB svarbos buveines 9010 Vakarų taigą ir 91D0 Pelkinius miškus.

Geležinkelio trasa ribojasi su miškais: vakaruose 4+ 800 - 7+060 km ribojasi su Karmėlavos mišku; 4+820 -7+060 km, rytuose ribojasi su Didžiojo raisto mišku; 9+200 - 9+500, 9+700 - 10+220 km rytuose ribojasi su Girininkų mišku; 9+200 - 10+110 vakaruose ribojasi su Girininkų mišku; 10+500 - 14+300 rytuose ir vakaruose ribojasi su Karmėlavos mišku; Valstybinės miškų tarnybos duomenimis geležinkelio sklypo teritorija nepažymėta kaip miško žemė. Atliktos miško žemės pakeitimo kitomis naudmenomis procedūros. Geležinkelio sklypo ribose miško žemė išregistruota todėl, nesukuriami jokie apribojimai geležinkelio statybai. Statybos darbams trukdantys želdiniai (medžiai ir krūmai) bus šalinami.

Lietuvos geologijos tarnybos elektroninėje svetainėje pateikto pelkių ir durpynų žemėlapiu duomenimis, nagrinėjama geležinkelio atkarpa (sklypas) priartėja per ~10 m prie nenustatyto tipo (melioruotos) pelkės. Šioje vietoje planuojama geležinkelio trasa (pylimas) bus artima esamam žemės paviršiui, aplinkinis reljefas išliks nepakitęs.

Iš viso ruože 1+500 km – 14+300 km geležinkelio trasa kerta 16 paviršinių vandens telkinių, iš kurių 11 – melioracijos griovių, 2 kanalizotos upės, 2 natūralios upės. Upė Vėsa ties 7+920 km yra kanalizauta, o ties 9+275 km – natūrali. Informacija apie paviršinio vandens telkinių esamą ir projektuojamą situaciją pateikta atrankos 24.1.2 lentelėje.

Saugomų rūšių informacinės sistemos (SRIS) duomenimis, artimoje PŪV aplinkoje (iki 500 m atstumu nuo geležinkelio sklypo) rasta viena augavietė – geležinkelio ~9+500 km rytinėje pusėje 350 m atstumu nuo PŪV – dirvinis česnakas. Artimiausia radavietė - geležinkelio ~6+500 km vakarinėje pusėje apie 140 m atstumu nuo planuojamos geležinkelio linijos aptikta ūdra (RAD-LUTLUT061695).

Nekilnojamųjų kultūros vertybių registro duomenimis, nagrinėjamas geležinkelio ruožas maždaug nuo 5+700 km iki 6+700 km ribojasi su kultūros vertybės – Daukliūnų akmenis su „Meškos“ ir „Veršiuko“ pėdomis, vad. Meškos akmeniu (kodas 2010) – vizualinės apsaugos pozoniui. Pati vertybė yra nutolusi 46 m rytų kryptimi nuo esamo 1520 mm vėžės geležinkelio, t. y. kitoje pusėje nuo projektuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio trasos.

5. Trumpas planuojamos ūkinės veiklos aprašymas.

PŪV atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo (toliau - atranka) apima projekto „Rail Baltica“ linijos Kaunas-Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Palemonas-Šveicarija, Kauno r. sav. ir Jonavos r. sav., statyba“ pakeitimus: keičiami praėjimų smulkiems, vidutiniams ir stambiais gyvūnams sprendiniai, vienas praėjimas perkeliamas, viena esama pralaida pritaikoma smulkiems gyvūnams, 3 praėjimų atsisakoma; keičiami varliagyvių apsaugos sprendiniai; atsisakoma įrengti triukšmą mažinančią sienutę kultūros paveldo objekto – Daukliūnų akmenis – apsaugai nuo triukšmo; keičiami triukšmą mažinančių sienutėlių įrengimo sprendiniai, užtikrinant, kad visos reikalingos triukšmą mažinančios sienutės bus įrengtos iki „Rail Baltica“ geležinkelio linijos atidarymo eismui; įrengiamas vienas tiltas per Vėsos ir Šešuvos upes vietoje PAV ataskaitoje numatytų dviejų atskirų tiltų. Pakeitimai susiję su PAV ataskaitoje, kuriai Aplinkos apsaugos agentūra 2017-02-01 raštu Nr. (28.1)-A4-1134 priėmė sprendimą leisti planuojamą ūkinę veiklą (toliau - PAV ataskaita), numatytais sprendiniais ir apsauginėmis priemonėmis. Pakeitimai atliekami, kadangi rengiant projektinius sprendinius geležinkelio atkarpoje ties Kauno m. prieigomis paaiškėjo, kad dėl susijusių su „Rail Baltica“ kitų projektų bei vykstančios

urbanizacijos reikia parinkti kitus praėjimų gyvūnams sprendinius lyginant su PAV ataskaita bei numatyti dalies triukšmą mažinančių sienučių įrengimą kitame etape. Atrankoje vertinama atkarpa nuo 1+500 km iki 14+300 km (Kauno rajone bei Jonavos rajono pietinėje dalyje, t. y. ruožui, kuriam rengiamas techninis projektas).

„Rail Baltica“ tikslas - sujungti Baltijos valstybes su Vakarų Europos geležinkelių tinklu. „Rail Baltica“ geležinkelio projektas nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Talino savo techninėmis charakteristikomis atitiks 2014 m. lapkričio 18 d. Europos Komisijos reglamento (ES) Nr. 1299/2014 nuostatas, geležinkelio linijos greitis – keleiviniams traukiniams 200 – 250 km/val., prekiniais traukiniams – 100 – 120 km/val. Siekiant apsaugoti geležinkelio liniją nuo gyvūnų ir žmonių patekimo, geležinkelis nuo supančios aplinkos bus atitvertas iš abiejų pusių tinklo tvora (ne žemesne nei 2,2 m). Visi persikirtimai su geležinkeliais, automobilių keliais, pėsčiųjų ir dviračių takais, gyvūnų migracijos vietomis rengiami skirtinguose lygiuose.

PŪV ir kiti susiję su „Rail Baltica“ projektai ties Kauno miestu bus įgyvendinami etapais:

I etape, įgyvendinant projektą Nr. 1. „Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas– Lietuvos ir Latvijos siena numatyti darbai: geležinkelio sankasos ir statinių (viadukų, tunelių, tiltų, triukšmą slopinančių sienučių ir kitų aplinkosauginių priemonių) statyba, planuojamas baigimo terminas 2025 IV ketvirtis; geležinkelio viršutinės kelio konstrukcijos įrengimas bei papildomų automobilių kelių statyba planuojama baigti 2026 IV ketvirtį, sistemų ir elektrifikavimo įrengimą 2027 IV ketv., testavimas 2028 III ketv.; atidarymas eismui numatytas 2028 IV ketv.

II etape, įgyvendinant projektą Nr.2 „Rail Baltica“ geležinkelio linija Vilnius-Kaunas (į projektą įtraukta KUN⁵ stotis ir privažiuojamasis geležinkelio kelias į Kauno LEZ, taip pat dalies 1520 mm geležinkelio kelio pertrasavimas) numatyti darbai: specialiojo plano ir PAV parengimas 2023 m. I ketv.; techninio projekto parengimas 2025 I ketv.; geležinkelio sankasos, geležinkelio statinių (tiltų, viadukų, triukšmą slopinančių sienučių, kitų aplinkosauginių priemonių), automobilių kelių, inžinerinių tinklų statyba 2027 I ketv.; sistemų ir elektrifikavimo įrengimas 2029 m IV ketv.; testavimas 2020 m. III ketv.; atidarymas eismui 2020 m. IV ketv.

III etape, įgyvendinant projektą Nr. 3. Geležinkelio infrastruktūros priežiūros depai (į projektą įtrauktas geležinkelio kelių įrengimas, automobilių kelias į priežiūros depą) numatyti darbai: specialiojo plano ir PAV parengimas 2022 m. IV ketv.; techninio projekto parengimas 2024 m. IV ketv.; statybos darbai (darbų metu bus įrengtos trūkstantys triukšmą mažinančios sienutės) 2026 m. IV ketv. (nuo 2026 m. IV ketv. iki 2030 m. IV ketv. veiks kaip „Rail Baltica“ statybos bazė, nuo 2030 m. IV ketv. veiks kaip infrastruktūros priežiūros depas).

IV etape, įgyvendinant projektą Nr.4 Kauno geležinkelių mazgas numatyti darbai: specialiojo plano ir PAV parengimas 2023 m. II ketv., techninio projekto parengimas 2025 m. II ketv.; statybos darbai (darbų metu Palemono stotyje ir susijusioje teritorijoje bus įrengtos reikalingos triukšmą mažinančios sienutės) 2027 m. II ketv.; sistemų ir elektrifikavimo įrengimas 2029 m. IV ketv., testavimas 2030 m. III ketv., atidarymas eismui 2030 m. IV ketv.

PŪV patenka į I etape numatytus geležinkelio sankasos ir statinių statybos darbus⁶ (viadukų, tunelių, tiltų, triukšmą slopinančių sienučių ir kitų aplinkosauginių priemonių), kuriam rengiamas techninis projektas t. y. po statybos darbų traukinių eismas dar nebus paleistas. Siekiant paleisti traukinių eismą, reikės įrengti viršutinę geležinkelio kelio konstrukciją, įrengti geležinkelio sistemas, elektrifikuoti geležinkelį, atlikti testavimą, t. y. iki atidarymo eismui praeis dar keleri metai.

PŪV - praėjimų smulkiems, vidutiniams ir stambiams gyvūnams sprendinių keitimai susiję

⁵ Greta Kauno tarptautinio oro uosto numatoma įrengti keleivinė geležinkelio stotis (toliau – KUN stotis). KUN stotis būtų skirta aptarnauti Kauno tarptautinį oro uostą ir turėtų tiesioginę susisiekimo sąsają su oro uostu – kursuotų viešasis transportas. KUN stočiai numatomi 2 stoties atvykimo ir išvykimo keliai.

⁶ PŪV teritorija pagal Rail Baltica geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos siena išskaidymą į ruožus patenka į ruožą Palemonas - Šveicarija (kodinis Nr. DS1 DPS1). Pabrėžtina, kad techniniame projekte projektuojama tik geležinkelio sankasa ir statiniai. Techninis projektas rengiamas nuo 1+500 km.

su 2017 m. PAV ataskaitoje numatytais praėjimais žinduoliams ir varliagyviams pateiktais atrankos 4.3 lentelėje. Iš viso PAV ataskaitoje atkarpoje nuo 1+500 iki 14+300 km buvo numatyta įrengti 4 pragingas faunai bei 20 pralaidų varliagyviams.

Praginos smulkiajai faunai 1+969 km (3 x 10 m) įrengti neįmanoma, kadangi dėl greitkelio A1 viaduko ties 1+470 km pagrindinė geležinkelio linija ruože tarp 1+500 km ir 2+900 turi būti iškasoje (4,8 m žemiau esamo žemės paviršiaus), todėl gyvūnų praėjimo - tunelio dugnas būtų apie 12,5 m po žeme, tunelio ilgis siektų 90 -100 m, jame būtų neįmanoma užtikrinti natūralaus apšvietimo, reikiamo erdvumo, atviro vaizdo, sudėtinga įrengti gruntinio vandens pašalinimą. Taip pat buvo papildomai išanalizuotos galimybės įrengti „žaliąjį“ tiltą (žr. atrankoje 4.3B pav.) ar pragingą ties 2+190 km (4.3H pav.), tačiau šie sprendiniai taip pat turėtų trūkumų: gyvūnams iš šiaurės prieiti prie tilto būtų keblu dėl esamos ir planuojamos urbanizacijos ir vykdomos triukšmingos dolomito krovos Martinavos g. 5 sklype; pietrytinėje pusėje liktų nedidelis plotas (apie 18 ha), apribotas infrastruktūros iš visų pusių. Gyvūnai atsidurtų aklavietėje ir negalėtų pasiekti Kauno marių arba Rumšiškių miško, nes piečiau susidurtų su kliūtimis: greitkeliu A1, ateityje aptveriamą dvikele 1520 mm geležinkelio linija Palemonas-Vilnius, Neveronių gyvenvietė, o jeigu gyvūnams ir pavyktų pereiti geležinkelį, tai jie atsidurtų Kauno r. bendruoju planu suplanuotose pramonės ir sandėliavimo teritorijose. Teritorija yra sparčiai urbanizuojama, rytinėje pusėje pagal Kauno rajono bendrąjį planą suplanuotos pramonės ir sandėliavimo teritorijos. Pragina pagal projektuotus parametrus, neatitiktų PAV reikalavimų (3 x 10 m); pragingos erdvumo koeficientas (plotis x aukštis / ilgio) pagal COST 341 būtų ~ 0,13, ženkliai mažesnis už rekomenduojamą 1,5; mažas atstumas nuo gyvenvietės bei rizika „bendro“ su gyventojais koridorias; arti planuojama traukos pastotės vieta. Dėl šių trūkumų bei aplinkosauginių priemonių neefektyvumo (~18 ha teritorijos ploto rytinėje geležinkelio pusėje) ties 1+950 – 2+400 km buvo atsisakyta rengti pragingą.

Pažymėtina, kad Konsultantas⁷, rengdamas projektą, 2019 m. atliko esamos aplinkosauginės situacijos vertinimą visame ruože Kaunas – Lietuvos/Latvijos siena (1+500 – 168+513 km). Esamos aplinkosauginės situacijos tyrimą ir geležinkelio poveikio mažinimo priemonių pasiūlymus geležinkelio linijoje „Rail Baltica“ rengė Aplinkotyros ir biologijos dr. Marius Jasiulionis (žinduoliai) ir biologijos magistrė Dalia Bastytė-Cseh (herpetofauna). Tyrimai atlikti 2019 m. liepos - rugpjūčio mėn. Šioje vietoje, t. y. 1+800 – 2+100 km 2019 m. tyrimo metu nebuvo rasta gyvūnų ženklų ar pėdsakų⁸. Išanalizavus, jog techninės galimybės neleidžia projektuoti požeminės pragingos ties 1+969 km ir siekiant surasti galimybes sprendinių, smulkiųjų gyvūnų migracijai užtikrinti, 2021 m. lapkričio mėn. 28 d. buvo atliktas papildomas tyrimas „Poveikio mažinimo priemonės žinduoliams "Rail Baltica" europinio standarto geležinkelio linijos atkarpoje KM 1+500 - KM 5+000“ (vykdytojas biol. dr. Marius Jasiulionis) taikant tą pačią metodiką (žr. atrankos 10 priedą). 2021-11-28 tyrimų metu ruože tarp 2+800 km ir 5+100 km užfiksuoti pavieniai (5 stirnų, 3 lapių, 1 kiaunės) pėdsakai ar ženklai, kas rodo mažą

⁷ Bendra trijų Baltijos valstybių įmonė RB Rail AS, paskirta atsakinga už „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo koordinavimą, 2019-04-03 ir 2019-06-14 su Konsultantu IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U. (Ispanija) sudarė sutartis „Design and design supervision services for the construction of the new line from Kaunas to Ramygala“ (lietuvių k. „Projektavimo ir projekto vykdymo priežiūros paslaugos naujos geležinkelio linijos Kaunas – Ramygala statybai“) ir „Design and design supervision services for the construction of the new line from Ramygala to Lithuanian/Latvian state border“ (lietuvių k. „Projektavimo ir projekto vykdymo priežiūros paslaugos naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos/Latvijos valstybių siena statybai“). UAB „Kelprojektas“ yra IDOM kompanijos partneris (subrangovas) Lietuvoje, be kita ko, atsakingas už „Rail Baltica“ projekto aplinkosauginę dalį.

⁸ Pėdsakų ir ženklų lentelės duomenimis, žr. atrankos 6 priede, intensyviausia migracija nustatyta ties 5,6 – 5,8 km (6 pėdsakai ar ženklai, 3 vnt./100 m: stirna, 2 lapės, 3 kiaunės), ties 6,6 – 7,3 km (23 pėdsakai ir ženklai: 3,3 vnt./100 m: briedžiai – 10 vnt., taurieji elniai – 1 vnt.; stirnos 10 vnt., kiaunės – 2 vnt.), ties 12,3 – 12,7 km (8 gyvūnų pėdsakai ir ženklai, 2,0 ženklų km/100 m: briedis, 4 stirnos, 2 šernai, kiaunė), ties 12,9-13,2 km (rasti 7 gyvūnų pėdsakai ir ženklai, 2,33 ženklų/100 m: stirna, 2 lapės, 3 kiaunės).

migraciją. Atkarpoje 1+500 km – 1+900 km rastas 1 gyvūno (stirnos) ženklas ar pėdsakas. Daugiausia smulkių ir vidutinio dydžio žinduolių veiklos žymių rasta atkarpoje 2+300 –2+400 km ties Zversos upelio pralaida. Čia aptikta kiaunių (4 vnt.), barsukų (1 vnt.) bei mangutų (1 vnt.) (žr. atrankoje 4.3F pav.). Šioje vietoje geležinkelio linija kerta Zversos upelį, jungiantį šalia Neveronių gyvenvietės esančius tvenkinius ir Karmėlavos mišką. Buvo analizuota galimybė įrengti praginą 2+350 km (17+010 km) pralaidos vietoje, kur nustatyta intensyvi migracija, tačiau nustatyta, kad sprendinys netinkamas: gyvūnai patektų tiesiai į Neveronių gyvenvietės kiemus ir privačius tvenkinius, rekonstruoti esamą praginą būtų ypač brangu, dar brangiau nei įrengti naują, be to, nebūtų išlaikyti PAV reikalavimai (3*10 m), o praginos erdvumo koeficientas pagal COST 341 būtų ~ 0,13 t. y. mažesnis už rekomenduojamą 1,5. Atlikus pralaidos rekonstrukcijos į praginą analizę bei nustatčius, kad pralaidos per Zversos upelį rekonstruoti į praginą nėra galimybės ir siekiant kiek įmanoma išsaugoti migracijos galimybes, nuspręsta *pralaidą per Zversą pritaikyti smulkiems gyvūnams*. PŪV metu, bus įrengtas stačiakampis didelių gabaritų 2 x 2 m pralaidos per Zversos upelį tęsinys (žr. atrankos 4.4A pav.). Esamoje pralaidoje bei numatytame pralaidos tęsinyje bus įrengtos platformos (lentynos). Lentynų plotis – 50 cm, lentynų šonuose bus įrengti ~15 cm aukščio barjerai, apsaugantys nuo gyvūnų nukritimo į vandenį (žr. atrankos 4.4B pav.) ir bus įrengtas sausas praėjimas gyvūnams užlipti ant lentynų.

Praėjimų stambiajai faunai ties 5+350 km ir 6+859 km įrengimo problemos pagrįstumas. Rengiant KUN stoties integravimo į „Rail Baltica“ geležinkelių sistemą analizę nustatyta, kad dėl pylimo aukščio nepakankamumo techniškai nėra įmanoma įrengti praginas Kauno raj. sav. tarp Neveronių gyvenvietės ir Kauno oro uosto 5+350 km ir 6+859 km, kurių lokacija užfiksuota PAV ataskaitoje. Vietoje praginų buvo analizuota galimybė įrengti „žaliuosius“ tiltus. Tačiau įvertinus pastaruoju metu parengtus kitų projektų koncepcinius sprendinius (priežiūros depo padėtį, geležinkelio kelių skaičių, automobilių kelius, įskaitant auto viaduką), paaiškėjo, kad „žalieji“ tiltai būtų grandiozinio masto tiek savo dydžiu (ilgiu, pločiu, aukščiu), tiek ir kainos aspektu, nes tektų įrengti jau ne 2 žaliuosius tiltus, o 4, t. y. papildomai per KUN stoties ir Kauno intermodalinio terminalo (KIT) geležinkelio kelius, taip pat galimai prireiktų ir penkto tilto per geležinkelio atšaką į LEZ. Be to sulyginus atskirų etapų sprendinius paaiškėjo, kad efektyvių „žaliųjų“ tiltų sprendinių įgyvendinimas praktiškai neįmanomas dėl numatomos geležinkelių infrastruktūros plėtros bei aplinkinių teritorijų vystymo. Be numatomos „Rail Baltica“ geležinkelio infrastruktūros (kelynai, KUN stotis, depai), vyksta ir kita urbanizacija: Kauno oro uosto ir susijusios infrastruktūros⁹ ir Kauno LEZ plėtra¹⁰. Įvykdžius patvirtintuose planavimo dokumentuose numatytą plėtrą, iš šiuo metu „Rail Baltica“ vakarinėje pusėje esančios neurbanizuotos miškingos apie 11,5 km² teritorijos liks apie 7 km², todėl sumažės Karmėlavos miško patrauklumas bei poreikis į jį migruoti gyvūnams iš Didžiojo Raisto miško. Taip pat pagal COST 341 būtų neįmanoma užtikrinti šių žaliųjų tiltų efektyvumo sąlygų: išvengti didelių reljefo nuolydžių; išvengti vietų, kur žmogaus veikla yra intensyvi ir gali kelti sutrikdymą (garsu, šviesa ir pan.); garantuoti patekimą prie praėjimų ateityje. Vertinant visumą nustatyta, kad PAV numatytos *praginos (5+350 km ir 6+859 km) arba „žalieji“ tiltai (ruože 5-7 km) neįgyvendinamos*, nes: per žemas pylimas, kad būtų galima įrengti efektyvias požemines 5 x 30 m praginas, o „žaliųjų“ tiltų sprendiniai būtų nefunkcionalūs ir nepatrauklūs gyvūnų migracijai (nebūtų užtikrinta geroji tarptautinė praėjimų žvėrims projektavimo praktika) be to „žaliųjų“ tiltų kaina būtų itin didelė. Įrengus praginas arba tiltus, jais vyksianti migracija būtų nukreipta tiesiai į urbanizuojamas teritorijas (Kauno oro uostą ir LEZ) ir tai dar labiau apsunkintų gyvūnų migracijos kelių suformavimą ir sumažintų tikimybę, kad žvėrys naudotųsi praėjimais. Atsižvelgiant į Neveronių, Ramučių, Sergeičikų ir Karmėlavos gyvenviečių artumą, būtų neįmanoma užtikrinti, kad gyventojai nesinaudotų praėjimais gyvūnams kaip susidarysiančia

⁹ 2013 m. patvirtintas „Detalusis planas (sklypams, kurių unikalūs Nr. 4400-1680-3537 (Kauno raj., Karmėlavos mstl., Oro uosto g. 4) bei Nr. 4400-1810-4822 (Jonavos raj., Užusalių sen., Daukliūnų km.)“ (žr. 4.9 pav.).

¹⁰ 2006-06-14 LRV nutarimu Nr. 580 patvirtintas Kauno laisvosios ekonominės zonos teritorijos ribų planas.

susisiekimo trasa pėsčiomis arba dviračiais tarp gyvenviečių arba nesinaudotų susisiekimo trasa rekreaciniais tikslais (pasivaikščiojimui, apžvalgos aikštelėmis, grybavimui ir uogavimui tarp miškų ir pan.) ir gyvūnai vengtų tokių trasų.

Atsisakant gyvūnų praėjimų nuo 1+900 km iki 9+220 km (iki tilto per Vėsą ir Šešuvą), Karmėlavos miškas taps sąlyginai izoliuota teritorija dėl numatomos infrastruktūros plėtros, todėl atsižvelgiant į II etapo projektuojamus objektus, stambių gyvūnų migraciją siūloma nukreipti apie 3 km šiauriau t.y. 2., „žalieji“ tiltai bus įrengti virš būsimų Kaunas-Vilnius ir Palemonas – Gaižiūnai linijų, praėjimai po tiltais per Vėsą ir Šešuvą. Stambių gyvūnų praėjimai, prie Kauno KUN trikampio pateikti atrankos 4.2.2. skyriaus 31 puslapyje ir 4.12 pav.: Nr. 1 – I etape bus įrengtas tiltas per Vėsą ir Šešuvą (žr. atrankos 4.2.5 skyrelį); Nr. 2 – II etape tiltai per Šešuvą planuojamoje atšakoje link Panevėžio; Nr. 3 – II etape „žalasis“ tiltas planuojamoje pagrindinėje linijoje Vilnius-Kaunas; Nr. 4 – II etape „žalasis“ tiltas planuojamame 1520 mm kelio Palemonas-Gaižiūnai pertrasavime.

Įgyvendinant PŪV I etape per Vėsos ir Šešuvos upes būtų įrengtas vienas bendras 567 m ilgio tiltas 9+787 – 9+220 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+613,076 – 10+180,114 km (pagal techninį projektą) vietoje PAV ataskaitoje numatytų dviejų atskirų tiltų: per Vėsos upę 100 m ilgio ir per Šešuvos upę 300 m ilgio ir pralaidos varliagyviams ties 9+750 km. Projektuojamo tilto išilginis profilis parodytas 4.22 pav. (tikslinant projektinius sprendimus galimi nežymūs pakeitimai). Bus sukurtas ištinis 567 m pločio praėjimas (167 m ilgesnis nei du atskiri PAV ataskaitoje numatyti praėjimai), praėjimo aukštis sieks iki 23 m. Praėjime bus sukurtos tinkamos migracijai sąlygos: teritorijoje po tiltu bus įrengtos šakų, akmenų krūvos. Tiltas per Vėsos ir Šešuvos upes bus statomas nepažeidžiant natūralių upių vagų: tilto atramos nebus statomos upių vagose, statybų metu vandens režimas nebus pažeistas. Siekiant užtikrinti lašišinių žuvų praplaukimą į nerštavietes, Šešuvos upėje pakrantės šlaito erozijos prevencijos darbai negali būti vykdomi nuo spalio 1 d. iki gruodžio 25 d. Įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą, techniniame projekte bus suprojektuotos PAV ataskaitoje numatytos priemonės, nepažeidžiančios vandens telkinių hidrologinio režimo.

Praginos stambiajai faunai 14+020 km perkėlimas į 13+200 km pagrįstas tuo, kad techniškai neįmanoma įrengti praginos 14+020 km, kadangi PAV ataskaitos 35 lentelėje numatyta, 14+619 km įrengti „žaliajį“ tiltą, po kuriuo geležinkelio trasa turi praeiti kiek galima žemiau, t. y. esamu žemės paviršiumi, o pagal PAV ataskaitą numatytos praginos vietoje 14+020 km turėtų būti įrengtas aukštas pylimas, tačiau tai neįmanoma dėl norminių reikalavimų geležinkelio išilginiam profiliui. Be to, PAV ataskaitoje pasiūlytas atstumas tarp dviejų pralaidų dideliems gyvūnams sudaro tik ~600 m ir yra mažesnis už įprastinį tokio tipo praėjimams. Pagal 6 priede pateiktą pėdsakų ir ženklų lentelę intensyvi migracija vyksta visame ruože nuo 12+300 km. Pragina numatyta perkelti iš 14+020 km į 13+200 km, ją sujungiant su pravažiavimu vietiniame kelyje (žvyrkelis), skirtu privažiavimui prie Šafarkos ir Veseluvkos kaimų. Numatyta rengti 30 m pločio praginą. Automobilių ir gyvūnų srautų atskyrimui projektuojama apie 2,7 m aukščio apie 80 m ilgio aklina medinė sienelė. Praginos vieta aplinkinių teritorijų atžvilgiu pateikta atrankos informacijos 4.24 pav., preliminarus sutapdintos praginos sprendinys greta esamo kelio parodytas atrankos 4.25 pav. Siekiant aplinką po viaduku padaryti patrauklesnę migruojantiems gyvūnams, ji bus natūralizuota t. y. apželdinama po tiltu ir jo prieigose. Želdinimas tarnaus ir kaip nukreipiamoji priemonė gyvūnų migracijai, o krūmų grupės taps smulkių gyvūnų prieglobsčiu. Po tiltu siūlomos krūmų grupės, tilto atramos apželdinamos vijokliais. Viaduko prieigose, kur įmanoma (atsižvelgiant į inžinerinius tinklus) siūlomos nedidelės medžių grupės. Augalai parenkami vietiniai, atsparūs klimatinėms ir vietovės ekologinėms sąlygoms (juodalksniai, gudobelės, beržai, erškėčiai paprastieji, raugerškis, vynytytis triskiautis).

Pralaidų varliagyviams atsisakymas tarp 1+700 km ir 2+600 km pagrįstas tuo, kad dėl pasikeitusio geležinkelio išilginio profilio apsunkinama galimybė įrengti pralaidas varliagyviams.

Be to, dėl įrengiamo „Rail Baltica“ geležinkelio šalia esamo 1520 mm vėžės geležinkelio, geležinkelio kelias praplatės, šioje teritorijoje bendras esamų ir būsimų geležinkelio linijų plotis sieks iki 100 m (žr. 4.5 pav.) Pagal leidinio COST 341 „Gyvūnų fragmentacija dėl transporto infrastruktūros“ nuostatas, pralaidos varliagyviams ilgis neturėtų viršyti 50 m. Įrengta ilgesnė pralaida, pagal studiją¹¹ būtų neefektyvi, nes ja gyvūnai nesinaudotų dėl skirtingos temperatūros ir drėgmės lyginant su išore.

Praėjimų varliagyviams 4+650 – 7+000 km teritorijoje kaip ir pragingų atveju, dėl reikalavimų „Rail Baltica“ geležinkelio išilginiam profiliui techniškai neįmanomas. Pažymėtina, kad šioje teritorijoje bendras esamo 1520 mm vėžės geležinkelio ir būsimo „Rail Baltica“ geležinkelio kelyno plotis sudarys apie 70 m.

Nustačius, kad atkarpose 1+750 – 2+600 km ir 4+650 – 7+000 km techniškai neįmanoma įrengti PAV ataskaitoje numatytų pralaidų varliagyviams, vadovaujantis VSTT 2021-07-07 raštu Nr. (4)-V3-1165, 2021 m. liepos - rugpjūčio mėnesiais nagrinėjamos atkarpos buvo vizualiai apžiūrėtos ir įvertintos. 2021 m. rugsėjo mėn. parengta ataskaita „Kompensacinių priemonių vietoje praėjimų varliagyviams ties Kaunu planuojamoje Rail Baltica geležinkelio trasoje parinkimas“, autorius VŠĮ Pelkių atkūrimo ir apsaugos fondo direktorius Nerijus Zableckis (atrankos 7 priedas). Atlikus teritorijos tyrimą ir atsižvelgiant į geležinkelio trasos projektinius sprendinius, geležinkelio sklypo ribose parinkti 5 kompensacinių priemonių tipai varliagyvių ir roplių bei vietovės gamtinės būklės pagerinimui: įrengti balas (kūdras) varliagyviams neršti; atkurti geležinkelio sklypui priklausanti vandens telkinio pakrantę; sunaikinti invazinių rūšių augalus; sustiprinti atvirą buveinę ties esama žemapelkės požymių turinčia teritorija; įrengti varliagyvių tvoras blokuojant patekimą ant geležinkelio bėgių.

PŪV metu 1+500 – 14+300 km ruože (techniniame DS1 DPS1 projekte) bus įgyvendintos visos *numatytos kompensacinės priemonės varliagyvių buveinės* apsaugai, jos pateiktos atrankos 29.2 skyrelyje „Poveikis biologinei įvairovei“ 29.2.1 lentelėje: buveinės sustiprinimui ties esama pelke (Zversos upelio pratakėje) 2+300 - 2+350 km pagal PAV, pašalinant žolinę ir sumedėjusią augmeniją, sukuriama ~ 4 arų atvirą pelkės buveinė, kuri susijungtų su esama, ir būtų palaikoma reguliariai (kartą per metus) šalinant atžalas; ties 2+250 - 2+380 km (pagal PAV) rytinėje pusėje sutvarkoma 2,6 aro ploto teritorija vandens telkinio pakrantėje, kartu iškertant uosalapius klevus; I etape įrengiamos dvi laikinos kūdros (Nr. 1L ir Nr. 2L, žr. atrankos 29.2.1 pav.) 3 metų laikotarpiui, t. y. iki II etape numatytų kūdrų įrengimo: Nr. 1L apie 3,5 aro ploto ties 4+780 – 4+800 km; Nr. 2L apie 4,4 aro ploto ties 4+810 – 4+830 km. Iš viso apie 7,9 aro. I etapo techniniame projekte DS1 DPS1 bus nurodytas reikalavimas įrengti kūdras paruošiamųjų darbų metu ir jų nepažeisti per visą statybos darbų laikotarpį bei numatyti apsaugos priemonės (žr. pavyzdį 29.2.3 pav.). Per laikotarpį iki II etapo statybos pradžios ties laikinomis kūdromis koncentruosis varliagyviai, t. y. bus sudaryta galimybė lengviau surinkti varliagyvius ir juos perkelti į nuolatinės kūdras. Per 3 metus nuo „Rail Baltica“ linijos Kaunas – Lietuvos/Latvijos siena eksploatacijos pradžios, II etape įrengiamos 5 nuolatinės kūdros: 4+580 - 4+630 km (pagal PAV ataskaitą) ~3,8 aro; 6+160 - 6+200 km (pagal PAV ataskaitą) ~4,1 aro, 6+210 – 6+250 km (pagal PAV ataskaitą) ~3,7 aro; 6+300 – 6+340 km (pagal PAV ataskaitą) ~3,3 aro ir 6+345 – 6+385 km (pagal PAV ataskaitą) ~2,5 aro, į kurias būtų perkelti varliagyviai iš laikinų kūdrų. Bendras kūdrų plotas atkarpoje 4+800 – 6+400 km sudarys apie 17,4 aro. Įgyvendinant II etapo vystymo planų sprendinius (29.2.2 pav.) teritorijas, kuriose numatytos kūdros bus paimtos visuomenės poreikiams. Pažymėtina, kad kūdros varliagyviams įrengiamos greta esamų melioracijos griovių, kuriuose šiuo metu nustatytos varliagyvių buveinės. Kūdros Nr. 4 – Nr. 7 (žr. atrankos 29.2.1 lentelė) įrengiamos drėgnuose atviruose plotuose, išvengiant medžių kirtimo.

PŪV metu, atsižvelgiant į technines galimybes ir 2019 m. atliktą esamos aplinkosauginės

¹¹ „Varliagyvių ir roplių apsaugos gairės kelių tiesimo ir valdymo veiklos metu Britų Kolumbijoje“, 2020 m., angl. „Guidelines for Amphibian and Reptile Conservation during Road building and management activities in British Columbia“

situacijos vertinimą vietoje PAV ataskaitoje 7+100 – 8+300 km, 9+200 – 10+600 km, 10+750 – 14+300 km teritorijoje numatytų įrengti 11 vnt. pralaidų varliagyviams, numatyta įrengti 13 pralaidų bei kitų priemonių pateiktų Atrankos 4.4 lentelėje (arba 29.2.1 lentelėje Nr. 8-20): 1. 7+318 km (pagal PAV ataskaitą) arba 12+082 km (pagal techninį projektą (TP)) 3*2,5 m pralaidą, pritaikytą varliagyviams; 2. 7+920 km (pagal PAV ataskaitą) arba 11+480 km (TP) 3*2,5 m pralaidą, pritaikytą varliagyviams; 3. 8+120 km (pagal PAV ataskaitą) arba 11+283 km (TP) 2*2 m pralaidą, pritaikytą varliagyviams; 4. 9+220 - 9+787 km (pagal PAV ataskaitą) arba 10+180 - 9+613 km (TP) esamas žemės paviršius po tiltu per Vėsos ir Šešuvos upes; 5. 10+000 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+400 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams; 6. 10+249 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+151 km (TP) 1,5-1 m pralaida varliagyviams; 7. 10+500 km (pagal PAV ataskaitą) arba 8+903 km (TP) 2*2 m pralaida pritaikyta varliagyviams; 8. 10+700 km (pagal PAV ataskaitą) arba 8+700 km (TP) praėjimas varliagyviams po geležinkelio viaduku palei kelią Nr.1504 su tvorele, blokuojant patekimą ant kelio; 9. 11+ 198 km (pagal PAV ataskaitą) arba 8+202 km (TP) 2*2 m pralaida, pritaikyta varliagyviams; 10. 11+420 km (pagal PAV ataskaitą) arba 7+980 km (TP) 2*2 m pralaida, pritaikyta varliagyviams; 11. 12 +094 km (pagal PAV ataskaitą) arba 7+306 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams; 12. 12+694 km (pagal PAV ataskaitą) arba 6+706 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams; 13. 13 +744 km (pagal PAV ataskaitą) arba 5+656 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams.

Pralaidos varliagyviams atitiks leidinio COST 341 ir dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Biologinės įvairovės apsauga APR-BĪA 10“ nuostatas. Pralaidos, pritaikytos varliagyviams, įrengiamos pagal VSST 2021-09-07 rašte Nr.(4)-V3-1393 pateiktas nuostatas (priedas Nr. 5). Pralaidų varliagyviams schema pateikta atrankos 4.17 pav. Pralaidų, pritaikytų varliagyviams, schemos pateiktos atrankos 4.18 ir 4.19 pav. Praėjimo varliagyviams po geležinkelio viaduku palei kelią Nr. 1504, blokuojant patekimą ant kelio, schema pateikta atrankos 4.20 pav.

Abipus geležinkelio (pagal PAV ataskaitos kilometrus atkarpose 1+700 - 2+620 km, 3+900 - 6+400 km, 7+100 – 8+300 km ir 9+950 – 14+300 km; pagal techninio projekto kilometrus atkarpose atitinkamai 16+780 – 17+700 km, 13+000-15+500 km, 12+300 – 11+100 km ir 9+450 – 5+100 km) numatoma sutankinto tinklo tvora, blokuojanti varliagyvių patekimą ant bėgių. Tvoros schema pateikta 4.21 pav.

Siekiant išvengti herpetofaunos žūčių statybų metu, nustatytose buvimo vietose abipus geležinkelio sklypo kovo – spalio mėnesiais turi būti įrengta laikina tvorelė, apsauganti nuo varliagyvių patekimo į sklypą (žr. pavyzdį 29.2.3 pav.) Tvorelės parametrai: aukštis – ne mažiau 50 cm, akies dydis – ne daugiau 20 x 20 mm, medžiaga: polivinilchloridas, metalas. Tarp tvorelės ir žemės neturi būti tarpų. Kuolų aukštis – ne mažiau 1 m, apie 30 cm žemėje, diametras – ne mažiau 5 cm, tarpai tarp kuolų – apie 5 m. Įrengus laikinas tvoreles, geležinkelio sklype esančius varliagyvius perkelti už tvorelės.

PŪV numatytas *triukšmą mažinančių sienučių sprendinių keitimas.*

Pradėjus rengti su PŪV - „Rail Baltica“ geležinkeliu, susijusios linijos Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos siena, II etapo projektų sprendinius bei 1520 mm vėžės geležinkelio linijos Palemonas-Gaižiūnai pertrasavimą ir atlikus triukšmo modeliavimą, paaiškėjo, kad gyvenamųjų ir visuomenių pastatų aplinkos apsaugai būtų reikalingos 5 triukšmą mažinančios sienutės nurodytos 13.1.3 lentelėje, vietoje PAV ataskaitoje numatytų 4 triukšmą mažinančių sienučių (žr. 13.1.2 lentelėje). Taip pat pradėtas su „Rail Baltica“ susijusių geležinkeliu projektų įgyvendinimas (kurių metu numatyta įrengti priežiūros depą, pertrasuoti esamą 1520 mm vėžės geležinkelio liniją Palemonas-Gaižiūnai ir įrengti ar rekonstruoti privažiuojamąjį automobilių kelią į depą) tiesiogiai paveiktų I etapo sprendinius. Įrengus PAV ataskaitoje numatytas (13.1.3 lentelėje nurodytas) triukšmą mažinančias sienutes, II etape dalį jų tektų griauti ir statyti kitose vietose arba statyti papildomas triukšmą mažinančias sienutes.

Dėl aukščiau nurodytų priežasčių, įgyvendinant PŪV triukšmo sienutės Nr.1 LS6960 -

3,614 km ilgio, Neveronių ir Pabiržio km. gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties aplinkų apsaugai, įrengimas numatytas etapais (žr. 13.1.14 lentelę): I etape bus įrengiama 2+480 – 4+000 km pagal PAV ataskaitą arba 15+400 - 16+920 km pagal techninį projektą - 1,52 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė; II etape bus įrengiama: 4+000 – 5+417 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 13+983 – 15+400 atkarpoje pagal techninį projektą - 1,417 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė ir 1+803 – 2+480 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 16+920 – 17+597 atkarpoje pagal techninį projektą - 0,677 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė. II etape numatytos įrengti: triukšmą mažinanti sienutė Nr. 2 LS6975 (Pabiržio kaimo gyvenamųjų aplinkų Šermukšnių g. 1, 4, 6; Šaltinio g. 2, 4, 5, 6 apsaugai); triukšmą mažinančios sienutės Nr. 3 LS6970 ir Nr. 4 LS6965 (Šermukšnių g. 18 ir Šermukšnių g. 20; Šermukšnių g. 30 ir Šermukšnių g. 32 gyvenamųjų aplinkų apsaugai); triukšmą mažinanti sienutė Nr. 5 LS6950 (Baravykų g. 89 gyvenamosios aplinkos apsaugai), bus įrengta tuo atveju, jeigu rengiama „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas-Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą, paaiškės, kad nėra būtina visuomenės poreikiams paimti žemės sklypą adresu Pabiržio km., Baravykų g.89. Tuo tarpu paaiškėjus, kad pastatai bus paimami visuomenės poreikiams ir griunami, triukšmą mažinanti sienutė nebus rengiama. Tikslūs II etape rengiamų sienutėlių parametrai bei vietos bus pateiktos II etapo projektų poveikio aplinkai vertinimo ataskaitose bei inžinerinės infrastruktūros vystymo planų sprendiniuose. Visos reikalingos triukšmą mažinančios sienutės bus įrengtos iki „Rail Baltica“ geležinkelio linijos atidarymo eismui.

Triukšmą mažinančios sienutės numatytos PAV ataskaitoje 6+270 – 6+400 km rytinėje pusėje ties kultūros paveldo objektu – Daukliūnų akmeniu –su „Meškos“ ir „Veršiuko“ pėdomis – apsaugai nuo triukšmo atsisakymas pagrįstas tuo, kad Vadovaujantis higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ nuostatomis, triukšmo ribiniai dydžiai nustatomi siekiant apsaugoti nuo viršnorminio triukšmo gyvenamuosius ir visuomeninės paskirties pastatus ir jų aplinkas, bet ne tokio tipo objektus. Pažymėta, kad teritorija yra apsupta miškų, gyvenamosios aplinkos rytų kryptimi – Durpių gatvė Didžiojo Raisto gyvenvietėje – nutolusios apie 2,5 km nuo geležinkelio.

Žaliavų ir medžiagų naudojimas. Vykdamas planuojamos geležinkelio linijos statybos darbus numatomos naudoti žaliavos, medžiagos, energetiniai ir technologiniai išteklių: gelžbetoniniai pabėgiai, - geležinkelio bėgiai, tiltų ir kitų statinių statybinės medžiagos, automobilių kelių statybinės medžiagos. PUV metu radioaktyvios medžiagos ir pavojingos atliekos nebus naudojamos. Atsižvelgiant į tai, kad planuojama linija bus elektrifikuota, t. y. lokomotyvai su vidaus degimo varikliais nebus naudojami, geležinkelio transporto priemonių teršalų emisija į orą nenumatoma. Pasikeitimai lyginant su PAV ataskaita nenumatomi.

Gamtos išteklių naudojimas. Statybų metu, įrengiant bėgių kelius, kietąsias dangas, inžinerinius statinius bus naudojami gamtos išteklių: gruntas, žvyras, smėlis, skalda. Pasikeitimai lyginant su PAV ataskaita nenumatomi.

Energijos, kuro ir degalų naudojimas. Geležinkelio linija bus elektrifikuota, dyzeliną naudojančių lokomotyvų eismas nenumatomas. Bus įrengtas kontaktinis tinklas, leidžiantis pasiekti 120 km/h greitį kroviniams ir 249 km/h greitį keleiviniams traukiniams, maitinamas 25 kV kintamos 50 Hz dažnio srovės. Planuojamos geležinkelio linijos elektrifikavimo projektas bus rengiamas kitu projektu. Pasikeitimai lyginant su PAV ataskaita nenumatomi.

Atliekų susidarymas. Pavojingų ir radioaktyvių atliekų nesusidarys. Atliekos susidariusios vykdamas geležinkelio linijos statybos darbus, pertvarkant automobilių kelius bei statinius, demontuojant automobilių kelių atitvarus, signalinius stulpelius, kelio ženklus bus tvarkomos vadovaujantis Atliekų tvarkymo taisyklėmis¹². Susidarysiančios atliekos priskiriamos atliekų sąrašo 17 skyriui „Statybinės ir griovimo atliekos (įskaitant iš užterštų vietų iškastą gruntą)“: 17

¹² Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1999 m. liepos 14 d. įsakymas Nr. 217 „Dėl atliekų tvarkymo taisyklių patvirtinimo“.

01 01 betonas, 17 02 01 medis, 17 02 02 stiklas, 17 02 03 plastikas, 17 03 02 bituminiai mišiniai, 17 04 05 geležis ir plienas, 17 05 04 gruntas ir akmenys, kt. atliekos. Tikslus atliekų kiekiai bus nustatyti baigiant rengti techninį projektą DS1 DPS1. Visas atliekas planuojama tvarkyti taip, kad jos nekenktų aplinkai, laikantis atliekų tvarkymą reglamentuojančių teisės aktų. Visos statybinės atliekos bus atiduodamos atliekų tvarkytojams – įmonėms ar kitiems juridiniams asmenims, kurie tvarko atliekas Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo bei kitų teisės aktų nustatyta tvarka. Taip pat statybos metu tiesiant geležinkelį ir statant statinius, susidarys dideli dirvožemio, žemės grunto, panaudotos skaldos, žvyro ir smėlio kiekiai. Derlingas dirvožemio sluoksnius bus panaudotas šlaitų ir kitų tinkamų plotų apželdinimui. Dalis minėtų kitų medžiagų bus panaudota geležinkelio ir statinių pylimams ir (ar)sankasoms įrengti. Likusios minėtos medžiagos bus atiduodamos atliekų tvarkytojams – įmonėms ar kitiems juridiniams asmenims, kurie tvarko atliekas Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo bei kitų teisės aktų nustatyta tvarka. Bendrieji reikalavimai atliekomis tvarkyti taikomi rangos darbų eigoje, nepažeidžiant aplinkosaugos reikalavimų, organizuojamas ir vykdomas susidarantių atliekų bei naujai gautų įrenginių pakuotės atliekų surinkimas, rūšiavimas, ženklavimas, laikinas saugojimas pagal atliekų rūšį ir perdavimas atitinkamiems atliekų tvarkytojams, vykdoma atliekų apskaita ir teikiamos ataskaitos teisės aktų nustatyta tvarka. Susidaranti atliekos bus tvarkomos vadovaujantis Atliekų tvarkymo įstatymu Nr. VIII-787, Atliekų tvarkymo taisyklėmis, Statybinių atliekų tvarkymo taisyklėmis¹³, Atliekų susidarymo ir tvarkymo apskaitos ir ataskaitų teikimo taisyklėmis¹⁴. Pasikeitimai, susiję su atliekų susidarymu, jų tvarkymu lyginant su PAV ataskaita nenumatomi.

Nuotekų susidarymas. Pasikeitimai, susiję su nuotekų susidarymu, jų tvarkymu lyginant su PAV ataskaita, nenumatomi. Projektavimo kriterijai grindžiami PAV ataskaitos ir Aplinkos apsaugos agentūros reikalavimais: ties tiltu per Vėsos ir Šešuvos upes, Zversos upe (2+390 km), Trainupe (10+500 km) – kietųjų dalelių nusodintuvai. Kietųjų dalelių nusodintuvų sprendiniai, atliekų susidarymo ir valymo skaičiavimai bus parengti techninio projekto metu remiantis šiais dokumentais: RBDG-MAN-016-0103 - Geležinkelio sankasos projektavimo gairės, 2 dalis: hidraulika, drenažas ir pralaidos; Lietuvos automobilių kelių direkcijos generalinio direktoriaus 2010 m. balandžio 1 d. įsakymu Nr. V-89 patvirtintos Aplinkosaugos priemonių projektavimo, įgyvendinimo ir priežiūros rekomendacijos. Vandens telkinių apsauga APR-VTA 10; Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamentu¹⁵; Lietuvos automobilių kelių direkcijos direktoriaus 2016 m. rugpjūčio 31 d. įsakymu Nr. V-476 patvirtintas Kelių techninis reglamentas KTR 1.01: 2008, IX skyrius „Vandens nutekėjimas“ ir Automobilių kelių vandens nuleidimo sistemų projektavimo taisyklės KPT VNS 16.

Oro taršos susidarymas. Atsižvelgiant į tai, kad visa planuojama linija bus elektrifikuota, t. y. lokomotyvai su vidaus degimo varikliais nebus naudojami, geležinkelio transporto priemonių teršalų emisija į orą nenumatoma. Galima tik trumpalaikė oro tarša statybų metu iš planuojamos naudoti technikos vidaus degimo variklių, todėl teršalų emisija į orą nevertinama. PŪV sprendiniai sutampa su PAV ataskaitoje numatytais.

Dirvožemio tarša. Bus laikomasi PAV ataskaitoje ir PAV sprendime nurodytų reikalavimų. Statybos darbų rangovams bus taikomi įpareigojimai: visas derlingas dirvožemis statybos teritorijoje prieš pradėdant statybos darbus turi būti nuimamas ir sandėliuojamas atskirai nuo kitų medžiagų kaupuose, apsaugant nuo užteršimo bei lietaus ir paviršinių vandenų išplovimo. Paruošti naudojamų statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietas; po statybos aikštes ir

¹³ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011-05-03 įsakymas Nr. D1-637 „Dėl statybinių atliekų tvarkymo taisyklių patvirtinimo“.

¹⁴ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gegužės 3 d. įsakymas Nr. D1-367 „Dėl atliekų susidarymo ir tvarkymo apskaitos ir ataskaitų teikimo taisyklių patvirtinimo“

¹⁵ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007-04-02 įsakymu Nr. D1-193 „Dėl paviršinių nuotekų tvarkymo reglamento patvirtinimo“ patvirtintas Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamentas.

statybų vietas, nuo kurių buvo laikinai nukastas dirvožemio sluoksnis, būtina rekultivuoti, t. y. atsodinti sunaikintus želdinius (žolę, krūmus); nenaudoti sunkiosios technikos, esant šlapiai dirvai, tose vietose, kuriose dar nenuimtas derlingasis dirvožemio sluoksnis. Dėl to gali suprastėti dirvos imlumas absorbuoti nuotekas; statybos metu reikia minimizuoti teritorijos su atviru dirvožemiu plotą. Vienu metu reikia kuo mažiau laikyti nestabilizuotų plotų; Siekiant apsaugoti šlaitus nuo erozijos ir išplovimo, paviršiaus stabilizavimui turi būti naudojama apsauginės geotekstilės dangos ar laikinas užsėjimas (laikinas šlaitų stabilizavimo priemonės naudoti tais atvejais, kai numatoma atvirus šlaitus laikyti mėnesį ar ilgiau); Saugiai surinkti panaudotas alyvas (tepalus) iš mechanizmų, kad nebūtų užterštas paviršinis vanduo ir dirvožemis. Numatyti priemonės alyvų (iš mechanizmų) ir kuro avarinių išsiliejimų atveju. Statybos metu turi būti laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis, sorbentai), specialūs konteineriai alyvų surinkimui. Eksploatacijos metu: - Siekiant išvengti dirvožemio taršos dėl avarių, eksploatuojant geležinkelį turi būti laikomasi visų reikalavimų riedmenims, infrastruktūrai bei eismo valdymui.

Apsaugai nuo vandens cheminės taršos numatyta: Apsauga statybų metu: statybos darbai turi būti vykdomi nepažeidžiant vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų apsaugos režimo reikalavimų, nurodytų Lietuvos Respublikos Saugomų teritorijų įstatymo 20 straipsnyje bei Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 6,7, 8 skirsniuose nurodytų reikalavimų; rangovas įpareigojamas vandens telkinių pakrantės apsaugos juostose neįrengti laikinų aikštelių statybinėms medžiagoms ir atliekoms saugoti, neparkuoti transporto priemonių ir statybinės technikos, neįrengti buitinių patalpų su sanitariniu mazgu bei nevykdyti kitos veiklos, kuri galėtų turėti tiesioginį neigiamą poveikį paviršiniams vandens telkiniams arba ribotų jų naudojimo visuomenės poreikiams galimybes. Buitines nuotekas kaupti rezervuaruose ir reguliariai jas išvežti į nuotekų valymo punktus; rangovas įpareigojamas imtis prevencinių laikinųjų priemonių, kad gruntas, dirvožemis ar statybinės medžiagos nepatektų į vandens telkinius statybos metu ar iškart po statybų; vanduo negali būti teršiamas panaudotais tepalais iš mechanizmų, todėl turi būti numatytas tepalų surinkimas. Statybos darbų metu turi būti laikomos tepalus absorbuojančios medžiagos ir specialūs konteineriai tepalų surinkimui. Paviršiniuose vandens telkiniuose draudžiama plauti pavojingų medžiagų tarą, išpilant vandenį į aplinką. Įgyvendinus PŪV - eksploatacijos metu: lietaus vanduo nuo geležinkelio sankasos surenkamas naujai įrengiama paviršinių nuotekų sistema ir prieš išleidžiant į upes apvalomas vandens valymo įrenginiuose; valymo įrenginiai tikrinami ir išvalomi ne rečiau nei 2 kartus per metus. Įgyvendinus numatytas priemones, reikšmingas neigiamas poveikis vandeniui nenumatomas. Vandens apsaugos sprendiniai atitinka PAV ataskaitos nuostatas.

Dėl PŪV *kvapų susidarymas* nenumatomas.

Triukšmas. PŪV - statybos darbuose naudojamos lauko įrangos garso galios lygiai turi neviršyti lygių, nurodytų statybos techniniame reglamente STR 2.01.08:2003¹⁶. Gyventojų apsauga nuo triukšmo vykdant kelio tiesimo/rekonstrukcijos darbus organizuojama, vadovaujantis Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijomis¹⁷: neįrengiant 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

¹⁶ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 325 „Dėl statybos techninio reglamento STR 2.01.08:2003 lauko sąlygomis naudojamos įrangos į aplinką skleidžiamo triukšmo valdymas“ patvirtinimo“.

¹⁷ Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus 2010-04-01, įsakymas V-88 „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Kelių eismo triukšmo mažinimas APR-T 10“ patvirtinimo“ VII skyriaus „Triukšmo prevencija, sumažinimas“ IV skirsnio „Triukšmo valdymas ir priemonės statybų metu“.

nukreipti nuo tankiausiai apgyvendintų teritorijų; naudoti mechanizmus su mažiausiomis triukšmingumo charakteristikomis; suderinti kelias reikšmingai triukšmingas operacijas, kad jos būtų atliekamos kartu; triukšmo mažinimo priemonės turi būti įrengtos iki geležinkelio eksploatacijos pradžios.

Vykdamas PŪV eksploatuojant geležinkelį sukeliamas triukšmas turi atitikti higienos normoje HN 33:2011 nustatytus didžiausius leidžiamus triukšmo ribinius dydžius gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje: L dienos 65 dBA, L vakaro 60 dBA, Lnakties 55 dBA, Ldvn 65 dBA.

Įgyvendinant PŪV šiems dydžiams užtikrinti PAV ataskaitoje buvo numatytos 4 triukšmą mažinančios sienutės, nurodytos Atrankos informacijos 13.1.2 lentelėje. PŪV organizatorius atsisako įrengti triukšmo mažinančią sienutę (0,13 km ilgio), skirtą Daukliūnų akmenis su „Meškos“ ir „Veršiuko“ pėdomis, vad. Meškos akmeniu (kodas 2010) apsaugai, numatytą PAV ataskaitos 6+270 - 6+400 km kairėje pusėje motyvuodamas tuo, kad kultūros objektų apsaugai nuo triukšmo netaikomi higienos normoje HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ nustatyti triukšmo ribiniai dydžiai.

Pradėjus rengti su PŪV - „Rail Baltica“ geležinkeliu, susijusios linijos Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos siena, II etapo projektų sprendinius bei 1520 mm vėžės geležinkelio linijos Palemonas-Gaižiūnai pertrasavimą ir atlikus triukšmo modeliavimą, paaiškėjo, kad gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų aplinkos apsaugai būtų reikalingos 5 triukšmą mažinančios sienutės nurodytos 13.1.3 lentelėje: Nr.1 LS6960 – 3,614 km ilgio, kairėje (rytų) pusėje Neveronių ir Pabiržių kaimų gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje apsaugai, Nr. 2 LS6975 – 0,416 km ilgio, dešinėje (vakarų) pusėje Pabiržių km., Šermukšnių g. 1,4, 6 ir Šaltinio g. 2, 4, 5, 6 gyv. namų aplinkos apsaugai, Nr. 3 LS6970 - 0,268 km ilgio, dešinėje Pabiržio km., Šermukšnių g. 18, 20 gyv. namų aplinkos apsaugai, Nr. 4 LS6965 – 0,228 km, dešinėje pusėje Pabiržio km., Šermukšnių g. 30, 32 gyv. namų aplinkos apsaugai, Nr. 5 LS6950- 0,240 km ilgio dešinėje Pabiržio km. Baravykų g.89 gyvenamosios aplinkos apsaugai. Taip pat nustatyta, kad I etape įrengus atrankos 13.1.3 lentelėje nurodytas triukšmą mažinančias sienutes, jos trukdytų įgyvendinti II etapo sprendinius ir II etape dalį jų tektų griauti bei statyti kitose vietose arba statyti papildomas triukšmą mažinančias sienutes.

Dėl aukščiau nurodytų priežasčių įgyvendinant PŪV triukšmą mažinančios sienutės Nr.1 LS6960 - 3,614 km ilgio, Neveronių ir Pabiržio km. gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties aplinkų apsaugai, įrengimas numatytas etapais: I etape bus įrengiama 2+480 – 4+000 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 15+400 - 16+920 km atkarpoje pagal techninį projektą 1,52 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė; II etape bus įrengiama: 4+000 – 5+417 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 13+983 – 15+400 atkarpoje pagal techninį projektą 1,417 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė ir 1+803 – 2+480 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 16+920 – 17+597 atkarpoje pagal techninį projektą 0,677 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė.

Triukšmą mažinanti sienutė Nr. 2 LS6975 (Pabiržio kaimo gyvenamųjų aplinkų Šermukšnių g. 1, 4, 6; Šaltinio g. 2, 4, 5, 6 apsaugai) bus įrengta II etape pagal konkretizuotus „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius, kuriais planuojamas rengti privažiuojamasis geležinkelis į Kauno LEZ. (žr. 13.1.2 pav.).

Triukšmą mažinančios sienutės Nr. 3 LS6970 ir Nr. 4 LS6965 (Šermukšnių g. 18 ir Šermukšnių g. 20; Šermukšnių g. 30 ir Šermukšnių g. 32 gyvenamųjų aplinkų apsaugai) dėl II etape planuojamo rengti privažiuojamojo geležinkelio į Kauno LEZ (žr. 13.1.4 pav.) nėra galimybės įrengti I etape. Jos bus įrengtos II etape pagal konkretizuotus „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas -Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius.

Triukšmą mažinanti sienutė Nr. 5 LS6950 (Baravykų g. 89 gyvenamosios aplinkos

apsaugai) bus įrengta II etape tuo atveju, jeigu detaliai išnagrinėjus rengiamą „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas-Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą, paaiškės, kad nėra būtina visuomenės poreikiams paimti žemės sklypą adresu Pabiržio km., Baravykų g.89. Šioje vietoje II etape koncepciniame lygmenyje planuojama rengti privažiuojamąjį geležinkelį į Kauno LEZ bei geležinkelio kelią į KUN stotį (parodyti pilkomis linijomis 13.1.4 pav.). Tuo tarpu paaiškėjus, kad pastatai bus paimami visuomenės poreikiams ir griaujami, triukšmą mažinanti sienutė nebus rengiama.

Tikslūs II etape rengiamų sienutėlių parametrai bei vietos, triukšmo žemėlapiai bei ir su triukšmą mažinančiomis sienutėmis, triukšmo lygių lentelės bus pateiktos II etapo projektų poveikio aplinkai vertinimo ataskaitose bei inžinerinės infrastruktūros vystymo planų sprendiniuose. Bus apskaičiuotas suminis triukšmo lygis įvertinus visus planuojamus geležinkelio bei automobilių kelių transporto sukeliama triukšmo šaltinius. Sprendiniuose bus įvertintas papildomos žemės paėmimo visuomenės poreikiams poreikis, bus suplanuotos teritorijos, reikalingos numatytai infrastruktūrai, įskaitant triukšmą mažinančias sienutes, įrengti. Pabrėžtina, kad visos reikalingos triukšmą mažinančios sienutės bus įrengtos iki „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos siena atidarymo eismui.

Vibracijos pokyčiai dėl PŪV lyginant su PAV ataskaita nenumatomi. Visame ruože numatyta įrengti antivibracines priemones – padėklus po pabėgiais (angl. under sleeper pads), užtikrinančias vibracijų ribinius dydžius pastatytiems pastatams nustatytus Lietuvos higienos normoje HN 50:2016 „Visą žmogaus kūną veikianti vibracija: didžiausi leidžiami dydžiai ir matavimo reikalavimai gyvenamosiose, specialiosiose ir visuomeninėse patalpose“.

Šiluminės taršos poveikis vykdant PŪV ar po jos įgyvendinimo, eksploatuojant elektrifikuotą į PŪV apimtį patenkantį geležinkelio ruožą, neprognozuojamas.

Lietuvos higienos norma HN 104:2011 „Gyventojų sauga nuo elektros linijų sukuriama elektromagnetinio lauko“, nustato reikalavimus 330 kV ir aukštesnės įtampos elektros oro linijoms ir joms priklausantiems įrenginiams. Geležinkelio kontaktinio tinklo maitinimui tiekiamas 27,5 kV kintama elektros srovė, o elektrinės traukos riedmenys maitinami vienfazė 25 kV kintama elektros srove, todėl HN 104:2011 reikalavimai netaikomi, poveikis nenumatomas. Linijos aptvėrimas taip pat naudojamas kaip apsauginė priemonė nuo trečiųjų asmenų patekimo į elektromagnetinės spinduliuotės veikimo zoną. Lyginant su PAV ataskaita situacija nepasikeitė.

PŪV *biologinės taršos* susidarymas nenumatomas.

Planuojamos ūkinės veiklos pažeidžiamumo rizika dėl ekstremaliųjų įvykių.

Projektas atitinka 2030 m. klimato ir energijos politikos strategijos tikslą – šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimas (perkeliant prekes iš kelių transporto į elektrifikuotą geležinkelio liniją). Ritmingas geležinkelių transporto darbas, saugus traukinių eismas ir darbų sauga užtikrinama laikantis geležinkelių transportą reglamentuojančių teisinių dokumentų reikalavimų: Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996-09-20 įsakymu Nr. 297; Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso, priimto Lietuvos Respublikos seimo 2004-04-22 nutarimu Nr. IX-2152, Geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006-07-17 įsakymu Nr. 3–297 ir kitų teisės aktų. Siekiant apriboti elektromagnetinių trukdžių poveikį ir užtikrinti elektros įrenginių saugumą, bus įrengti požeminiai arba antžeminiai įžeminimo kabeliai. Visi geležinkelio įrenginiai bus įžeminti pagal LST EN 50122-1 „Geležinkelio taikmenys. Stacionarioji įranga. 1 dalis. Elektrinės saugos ir įžeminimo priemonės“ reikalavimus.

PŪV rizika dėl klimato kaitos (potvynių, temperatūros svyravimų, vėjų) nenumatoma. Nėra upių, kurioms būdingi potvyniai.

Avarijų ir gaisrų priežastys galimos dėl žmogiškojo faktoriaus ar mechanizmų gedimo, tačiau jų tikimybė nėra didelė. Darbuotojų atsakomybės ir būtinieji skubūs veiksmai įvykus geležinkelių eismo avarijai ar įsiplieskus gaisrui apibrėžti įstatymų tvarka nustatyta Geležinkelių

transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų apraše. Išsiliejus gabenamoms pavojingoms medžiagoms, apželdinti tankia žole geležinkelio sankasos šlaitai ir grioviai atliks pirminę avarinių išsiliejimų kontrolės funkciją, lėtindami ir apribodami teršalų sklaidimą į aplinką.

Geležinkelio transportu vežamų krovinių 25-40 proc. yra pavojingi kroviniai (nafta ir naftos produktai, skystos ir birios trąšos, chemijos produktai, kt.), t. y. medžiagos ar gaminiai, kurie dėl savo cheminių ar fizikinių savybių gali sukelti pavojų žmonių sveikatai, aplinkai ar turtui. Siekiant užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą bus vadovaujama Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo pakeitimo įstatymu (priimtas 2011-05-11 Lietuvos Respublikos seimo įstatymas Nr. XI-1401), nustatančiu pavojingų krovinių vežimo geležinkelių transportu teisinius ir organizacinius pagrindus. Taip pat pažymėtina, kad visi vežami pavojingi kroviniai yra tikrinami vadovaujantis Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu kontrolės tvarkos apraše (patv. LR Vyriausybės 2002-11-13 nutarimu Nr. 1778) nustatyta tvarka, kuri vadovaujantis 1995 m. spalio 6 d. Tarybos direktyva 95/50/EB Dėl pavojingų krovinių vežimo keliais vienodų tikrinimo procedūrų (OL 2004 m. specialusis leidimas, 7 skyrius, 2 tomas, p. 282) yra bendra visoje ES teritorijoje, įskaitant „Rail Baltica“ projekto šalių teritorijas. Taip pat visos šalys, vežančios pavojingus krovinius geležinkeliu, laikosi Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) C priedėlio "Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID) reikalavimų. ES šalyse taikomi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/68/EB Dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais reikalavimai. Palei planuojamą geležinkelio liniją yra numatomas techninio aptarnavimo kelias, kurio paskirtis – užtikrinti privažiavimą prie planuojamos geležinkelio linijos statinių ir kitų infrastruktūros objektų. Viena iš šio kelio paskirčių yra privažiavimo specialiosios paskirties automobilių transportu užtikrinimas ekstremalių situacijų metu (gaisrų, vagonų nuriedėjimo nuo bėgių, pavojingų krovinių išsiliejimo, avarių, riktų metu). Minėti keliai turi susisiekimą su visais susikertančiais vietiniais reikšmės ir valstybinės reikšmės automobilių keliais. Todėl ekstremalių situacijų metu jais naudojantis galės privažiuoti prie avarijos vietos tiek greitosios medicinos pagalbos, tiek priešgaisrinės pagalbos, aplinkos apsaugos, civilinės saugos, policijos bei kariuomenės automobiliai avarijos padariniams likviduoti.

Dėl PŪV sprendinių pakeitimo įgyvendinimo, geležinkelio ruožo infrastruktūros ir jos gretimybių pažeidžiamumo dėl ekstremaliųjų įvykių rizika nepadidės lyginant su PAV ataskaita.

Planuojamos ūkinės veiklos rizika žmonių sveikatai. PŪV sprendiniai neturės įtakos fiziniams, cheminiams, socialiniams ir psichologiniams aplinkos veiksniams, kurie gali daryti poveikį žmonių gyvenimo kokybei ir sveikatai: keičiami praėjimų gyvūnams bei varliagyvių apsaugos sprendiniai tiesioginio poveikio žmonių gyvenimo kokybei ir sveikatai neturės. Numatytos priemonės apsaugai nuo vandens cheminės taršos bei paviršinių nuotekų tvarkymo priemonės atitinka PAV ataskaitoje numatytas.

PŪV vykdoma Kauno ir Jonavos rajonuose, nesiribojančiuose su kitomis valstybėmis, reikšmingas tarpvalstybinis poveikis nenumatomas.

6. Priemonės numatomam reikšmingam neigiamam poveikiui aplinkai išvengti arba užkirsti jam kelią ir jų įgyvendinimo grafikas.

6.1 Stambių gyvūnų migracijai tarp Didžiojo raisto, Turžėnų ir Karmėlavos miškų nukreipti bus formuojamas migracijos koridorius įrengiant „žaliuosius“ tiltus virš būsimų Kaunas - Vilnius ir Palemonas – Gaižiūnai linijų bei praėjimus po tiltais per Vėšą ir Šešuovą. „Žalioasis“ tiltas per geležinkelį planuojamoje pagrindinėje linijoje Vilnius-Kaunas ties 89 km, įrengiamas II etape. „Žalioasis“ tiltas per geležinkelį planuojamame 1520 mm kelio Palemonas-Gaižiūnai pertrasavime, įrengiamas II etape. Praėjimas po tiltu per Vėšą ir Šešuovą (567 m ilgio) projektuojamoje pagrindinėje trasoje Kaunas - Lietuvos/Latvijos siena 9+787 – 9+220 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+613,076 – 10+180,114 km (pagal techninį projektą) bus įrengiamas I

etape (DS1 DPS1projekto apimtyje); Tiltai per Šešuvą planuojamoje atšakoje link Panevėžio bus įrengiami II etape;

6.2. Po tiltu per Vėsą ir Šešuvą 9+787 – 9+220 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+613,076 – 10+180,114 km (pagal techninį projektą) bus sukurtas ištinis 567 m pločio praėjimas gyvūnams (167 m ilgesnis nei du atskiri PAV ataskaitoje numatyti praėjimai), praėjimo aukštis sieks iki 23 m. Praėjime bus sukurtos tinkamos gyvūnų migracijai sąlygos: teritorijoje po tiltu bus įrengtos šakų, akmenų krūvos. Tiltas per Vėsos ir Šešuvos upes bus statomas nepažeidžiant natūralių upių vagų: tilto atramos nebus statomos upių vagose, statybų metu vandens režimas nebus pažeistas. Siekiant užtikrinti lašišinių žuvų praplaukimą į nerštavietes, Šešuvos upėje pakrantės šlaito erozijos prevencijos darbai negali būti vykdomi nuo spalio 1 d. iki gruodžio 25 d. Įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą, techniniame projekte bus suprojektuotos PAV ataskaitoje numatytos priemonės, nepažeidžiančios vandens telkinių hidrologinio režimo.

6.3. Smulkiųjų gyvūnų migracijai užtikrinti Zversos upės pralaidoje 2+350 km, I etape bus įrengtas stačiakampis didelių gabaritų 2 x 2 m pralaidos per Zversos upę tęsinys. Esamoje pralaidoje bei numatytame pralaidos tęsinyje bus įrengtos platformos (lentynos). Lentynų plotis – 50 cm, lentynų šonuose bus įrengti ~15 cm aukščio barjerai, apsaugantys nuo gyvūnų nukritimo į vandenį ir bus įrengtas sausas praėjimas gyvūnams užlipti ant lentynų.

6.4. Varliagyvių ir roplių bei vietovės gamtinės būklės pagerinimui: 1) įrengiamos balos (kūdras) varliagyviams neršti. I etape įrengiamos dvi laikinos kūdras 3 metų laikotarpiui, t. y. iki II etape numatytų kūdrų įrengimo: Nr. 1L apie 3,5 aro ploto ties 4+780 – 4+800 km; Nr. 2L apie 4,4 aro ploto ties 4+810 – 4+830 km. Iš viso apie 7,9 aro. II etape įrengiamos 5 nuolatinės kūdras: 4+580 - 4+630 km (pagal PAV ataskaitą) ~3,8 aro; 6+160 - 6+200 km (pagal PAV ataskaitą) ~4,1 aro, 6+210 – 6+250 km (pagal PAV ataskaitą) ~3,7 aro; 6+300 – 6+340 km (pagal PAV ataskaitą) ~3,3 aro ir 6+345 – 6+385 km (pagal PAV ataskaitą) ~2,5 aro, į kurias būtų perkeliama varliagyviai iš laikinų kūdrų. Bendras kūdrų plotas atkarpoje 4+800 – 6+400 km sudarys apie 17,4 aro. Pažymėtina, kad kūdras varliagyviams įrengiamos greta esamų melioracijos griovių, kuriuose šiuo metu nustatytos varliagyvių buveinės.; 2) atkuriamas geležinkelio sklypui priklausanti vandens telkinio pakrantė. Ties 2+250 - 2+380 km (pagal PAV ataskaitą) rytinėje pusėje sutvarkoma 2,6 aro ploto teritorija vandens telkinio pakrantėje, kartu iškertami uosialapiai klevai; 3) sunaikinami invazinių rūšių augalai; 4) sustiprinama atvira buveinė ties esama žemapelkės požymių turinčia teritorija. Zversos upelio pratakose ties 2+300 - 2+350 km (pagal PAV ataskaitą), pašalinama žolinė ir sumedėjusi augmenija, taip sukuriamas ~ 4 arų atvira pelkės buveinė, kuri susijungs su esama, ir bus reguliariai (kartą per metus) palaikoma šalinant atžalas; 5) įrengiamos tvoros blokuojančios varliagyvių patekimą ant geležinkelio bėgių. Ruože 1+500 – 14+300 km techniniame projekte DS1 DPS1 numatomų priemonių varliagyvių apsaugai sąrašas pateikiamas atrankos 29.2.1 lentelėje.

6.5. PŪV metu, vietoje PAV ataskaitoje 7+100 – 8+300 km, 9+200 – 10+600 km, 10+750 – 14+300 km teritorijoje numatytų įrengti 11 vnt. pralaidų varliagyviams, numatyta įrengti 13 pralaidų bei kitų priemonių pateiktų atrankos 4.4 lentelėje (arba 29.2.1 lentelėje Nr. 8-20): 1. 7+318 km (pagal PAV ataskaitą) arba 12+082 km (pagal techninį projektą (TP)) 3*2,5 m pralaidą, pritaikytą varliagyviams; 2. 7+920 km (pagal PAV ataskaitą) arba 11+480 km (TP) 3*2,5 m pralaidą, pritaikytą varliagyviams; 3. 8+120 km (pagal PAV ataskaitą) arba 11+283 km (TP) 2*2 m pralaidą, pritaikytą varliagyviams; 4. 9+220 - 9+787 km (pagal PAV ataskaitą) arba 10+180 - 9+613 km (TP) esamas žemės paviršius po tiltu per Vėsos ir Šešuvos upes; 5. 10+000 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+400 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams; 6. 10+249 km (pagal PAV ataskaitą) arba 9+151 km (TP) 1,5-1 m pralaida varliagyviams; 7. 10+500 km (pagal PAV ataskaitą) arba 8+903 km (TP) 2*2 m pralaida pritaikyta varliagyviams; 8. 10+700 km (pagal PAV ataskaitą) arba 8+700 km (TP) praėjimas varliagyviams po geležinkelio viaduku palei kelią Nr.1504 su tvorele, blokuojant patekimą ant kelio; 9. 11+ 198 km (pagal PAV ataskaitą) arba 8+202 km (TP) 2*2 m pralaida, pritaikyta varliagyviams; 10. 11+420 km (pagal

PAV ataskaitą) arba 7+980 km (TP) 2*2 m pralaida, pritaikyta varliagyviams; 11. 12 +094 km (pagal PAV ataskaitą) arba 7+306 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams; 12. 12+694 km (pagal PAV ataskaitą) arba 6+706 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams; 13. 13 +744 km (pagal PAV ataskaitą) arba 5+656 km (TP) 1,5*1 m pralaida varliagyviams.

6.6. Pralaidos varliagyviams atitiks leidinio COST 341 ir dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Biologinės įvairovės apsauga APR-BIA 10“ nuostatas. Pralaidos, pritaikytos varliagyviams, įrengiamos pagal VSST 2021-09-07 rašte Nr.(4)-V3-1393 pateiktas nuostatas (priedas Nr. 5). Pralaidų varliagyviams schema pateikta atrankos 4.17 pav. Pralaidų, pritaikytų varliagyviams, schemos pateiktos atrankos 4.18 ir 4.19 pav. Praėjimo varliagyviams po geležinkelio viaduku palei kelią Nr. 1504, blokuojant patekimą ant kelio, schema pateikta atrankos 4.20 pav.

6.7. Vengiant herpetofaunos žūčių statybų metu, nustatytose buvimo vietose abipus geležinkelio sklypo kovo – spalio mėnesiais turi būti įrengta laikina tvorelė, apsauganti nuo varliagyvių patekimo į sklypą (žr. atrankos 29.2.3 pav.) Tvorelės parametrai: aukštis – ne mažiau 50 cm, akies dydis – ne daugiau 20 x 20 mm, medžiaga: polivinilchloridas, metalas. Tarp tvorelės ir žemės neturi būti tarpų. Kuolų aukštis – ne mažiau 1 m, apie 30 cm žemėje, diametras – ne mažiau 5 cm, tarpai tarp kuolų – apie 5 m. Įrengus laikinas tvoreles, geležinkelio sklype esančius varliagyvius perkelti už tvorelės.

6.8. Varliagyvių apsaugai geležinkelio eksploatacijos metu abipus geležinkelio (pagal PAV ataskaitos kilometrus atkarpose 1+700 - 2+620 km, 3+900 - 6+400 km, 7+100 – 8+300 km ir 9+950 – 14+300 km; pagal techninio projekto kilometrus atkarpose atitinkamai 16+780 – 17+700 km, 13+000-15+500 km, 12+300 – 11+100 km ir 9+450 – 5+100 km) numatoma sutankinto tinklo tvora, blokuojanti varliagyvių patekimą ant bėgių. Tvoros schema pateikta atrankos 4.21 pav.

6.9. Įgyvendinant PŪV visi triukšmą mažinančių sienelių sprendinių keitimai bus įgyvendinti iki „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos siena atidarymo eismui ir pateikti atrankos 13.1.13 lentelėje. Triukšmo sienutės Nr.1 LS6960 - 3,614 km ilgio, Neveronių ir Pabiržio km. gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties aplinkų apsaugai, įrengimas numatytas etapais (žr. 13.1.14 lentelę): I etape bus įrengiama 2+480 – 4+000 km pagal PAV ataskaitą arba 15+400 - 16+920 km pagal techninį projektą - 1,52 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė; II etape bus įrengiama: 4+000 – 5+417 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 13+983 – 15+400 atkarpoje pagal techninį projektą - 1,417 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė ir 1+803 – 2+480 km atkarpoje pagal PAV ataskaitą arba 16+920 – 17+597 atkarpoje pagal techninį projektą - 0,677 km ilgio triukšmą mažinanti sienutė. Triukšmą mažinanti sienutė Nr. 2 LS6975 (Pabiržio kaimo gyvenamųjų aplinkų Šermukšnių g. 1, 4, 6; Šaltinio g. 2, 4, 5, 6 apsaugai) bus įrengta II etape, pagal konkretizuotus „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius, kuriais planuojamas rengti privažiuojamasis geležinkelis į Kauno LEZ. Triukšmą mažinančios sienutės Nr. 3 LS6970 ir Nr. 4 LS6965 (Šermukšnių g. 18 ir Šermukšnių g. 20; Šermukšnių g. 30 ir Šermukšnių g. 32 gyvenamųjų aplinkų apsaugai) dėl II etape planuojamo rengti privažiuojamojo geležinkelio į Kauno LEZ nėra galimybės įrengti I etape. Jos bus įrengtos II etape pagal konkretizuotus „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius. Triukšmą mažinanti sienutė Nr. 5 LS6950 (Baravykų g. 89 gyvenamosios aplinkos apsaugai) bus įrengta II etape tuo atveju, jeigu rengiama „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas-Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą, paaiškės, kad nėra būtina visuomenės poreikiams paimti žemės sklypą adresu Pabiržio km., Baravykų g.89. Šioje vietoje II etape koncepciniame lygmenyje planuojama rengti privažiuojamąjį geležinkelį į Kauno LEZ bei geležinkelio kelią į KUN stotį (parodyti pilkomis linijomis 13.1.4 pav.). Tuo tarpu paaiškėjus, kad pastatai bus paimami visuomenės poreikiams ir griaujami, triukšmą mažinanti sienutė nebus

rengiama. Tikslūs II etape rengiamų sienūčių parametrai bei vietos bus pateiktos II etapo projektų poveikio aplinkai vertinimo ataskaitose bei inžinerinės infrastruktūros vystymo planų sprendiniuose. Triukšmą mažinančios sienutės turi užtikrinti higienos normos HN 33:2011 reikalavimus apsaugant gyvenamąją ir visuomeninės paskirties aplinką nuo triukšmo.

6.10. Statybų metu viršutinis dirvožemio sluoksnis bus nuimamas, sandėliuojamas o baigus darbus naudojamas atstatyti dangą vadovaujantis nutarimu dėl pažeistos žemės rekultivavimo ir derlingojo dirvožemio sluoksnio išsaugojimo¹⁸. Darbai organizuojami etapais, taip sumažinant teritorijų, kuriose tuo pačiu laikotarpiu pašalinama žolės danga, plotą ir sutrumpinant laikotarpį tarp žolės dangos pašalinimo ir atviro paviršiaus stabilizavimo. Laikinos aikštelės įrengiamos taip, kad nepažeistų teritorijoje augančių ir šalinti nenumatytų želdinių, neužterštų dirvožemio ir gruntinio vandens, upių. Šlaitų ir upių krantų, dirvožemio nuo erozijos ir išplovimo apsaugai, paviršiaus stabilizavimui turi būti naudojamos apsauginės geotekstilinės dangos ar laikinas užsėjimas.

6.11. Statybinė aikštelė turi būti įrengiama, vadovaujantis Darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatais¹⁹, taikant neigiamo poveikio aplinkai mažinimo priemones. Statybinių medžiagų, nukasto dirvožemio sandėliavimo, statybinės technikos ir atliekų, automobilių stovėjimo aikštelės draudžiama įrengti: saugomų teritorijų ribose, EB svarbos natūralių buveinių teritorijose, miškų žemėje, paviršinių vandens telkinių pakrančių apsaugos juostoje, taip pat teritorijose besiribojančiose su gyvenamosiomis teritorijomis be tų teritorijų visų savininkų raštiško sutikimo. Geležinkelio linijos statybos laikotarpiu eksploatuojama tik tą statybos technika bei transporto priemonės, kurios atitinka aplinkosauginius ir techninius reikalavimus. Statybų metu rangovas įpareigojamas saugiai surinkti panaudotas alyvas (tepalus) iš mechanizmų ir numatyti priemones alyvų (iš mechanizmų) ir kuro avarinių išsiliejimų atveju – statybos metu bus laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis, gamykliniai sorbentai ir pan.), specialūs konteineriai alyvų surinkimui ir sorbuojančios bonios (rankovės) skirtos naftos produktams nuo vandens paviršiaus surinkti ir naftos produktų plėvelės plitimui vandenyje sustabdyti.

6.12. Statybų metu numatoma apsaugoti medžių kamienus, lajas, šaknis, krūmus nuo pavojingų medžiagų, fizinių pažeidimų vadovaujantis Medžių, krūmų, vandens telkinių apsaugos, vejų ir gėlynų priežiūros taisyklėmis²⁰. Baigiant statybos darbus, planuojama apželdinti sklypą pagal statinio projektą, nepažeidžiant Medžių ir krūmų veisimo, vejų ir gėlynų įrengimo taisyklių²¹, reikalavimų ir jei buvo naudojama, sutvarkyti želdinius už statinio sklypo ribų. Siekiant išvengti augalijos užteršimo dėl traukinių avarių, riktų ir kt. ekstremalių situacijų, geležinkelio linijos eksploataciniu laikotarpiu bus laikomasi visų reikalavimų riedmenims, infrastruktūrai bei eismo valdymui.

6.13. Įgyvendinant PŪV EB svarbos buveinių teritorijose, darbų zonos plotį reikia kaip įmanoma susiaurinti, siekiant išsaugoti kiek galima daugiau želdinių (ties 5+590 -5+840 km 91D0, ties 11+490 – 11+700 km 9050, ties 12+200 – 12+400 km 9080 ir 9010, ties 12+500 – 12+700 km 91D0, ties 12+950 km – 9010, ties 13+500 – 14+300 km 9010 ir 91D0). EB svarbos buveinės 6210 Stepinės pievos teritorijoje turi būti paskleidžiamas tos pačios teritorijos dirvožemio (grunto) sluoksnis, taip išsaugant buvusią dirvožemio mikroflorą - vertingą vietinių sėklų banką. Siekiant kompensuoti EB svarbos buveinėse iškirstus želdinius numatomas naujų želdinių įveisimas.

¹⁸ Lietuvos Respublikos vyriausybės 1995-08-14 nutarimas Nr. 1116 „Dėl pažeistos žemės rekultivavimo ir derlingojo dirvožemio sluoksnio išsaugojimo“.

¹⁹ Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro ir aplinkos ministro 2008 m. sausio 15 d. įsakymas Nr. A1-22/D1-34 „Dėl darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatų patvirtinimo“.

²⁰ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2008 m. sausio 18 d. įsakymas Nr. D1-45 Dėl medžių ir krūmų priežiūros, vandens telkinių, esančių želdynuose, apsaugos, vejų ir gėlynų priežiūros taisyklių patvirtinimo”.

²¹ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. D1-717 “Dėl medžių ir krūmų veisimo, vejų ir gėlynų įrengimo taisyklių patvirtinimo”.

6.14. Gyvūnų apsaugai nuo patekimo ant geležinkelio bėgių abipus geležinkelio (iki eksploatacijos pradžios) įrengiamos apsauginės tinklo tvoros (ne žemesnės nei $h=2,20$ m; o vietose, kur fiksuojama briedžių migracija, numatyta paaukštinta tvora). Stambiams gyvūnams įrengiama pragina 13+200 km geležinkelio ruože. Gyvūnų migracijai nukreipti pragina bus apželdinta nedidelėmis medžių, krūmų ir kt. augalų grupėmis. Įrengiamas 567 m ilgio tiltas per Vėsos ir Šešuvos upes, pritaikytas gyvūnų migracijai (tiltas statomas nepažeidžiant natūralių upių vagų, vandens režimo, žuvų migracijos). Ateityje rengiamuose projektuose (II etape) numatoma įrengti gyvūnų migracijos sistemą, per Šešuvos ir Vėsos upių slėnius, nukreipiančia gyvūnus iš Didžiojo Raisto miško.

6.15. Statybų metu numatomoje praėjimo žinduoliams vietoje turi būti užtikrintos gyvūnų judėjimo galimybės, teritorijoje negali būti paliekamos statybinės medžiagos, mechanizmai ir kitos kliūtys. Planuojamos pragos teritorija (gegužė-birželį ir rugsėjį-lapkritį) negali būti apšviečiama nakties metu. Kiek įmanoma, išsaugoti natūralią aplinką praėjimo vietoje įskaitant prieigas. Sunaikintų plotų vietoje padėti laikinus kelmus, šakų krūvas ir pan. Laikinių priemonių detalūs migracijos užtikrinimo sprendimai turi būti parengti ekologijos, aplinkotyros ar biologijos išsilavinimą turinčio specialisto nuolatinių apžiūrų metu (gegužė-birželį ir rugsėjį-lapkritį kartą per savaitę, kitais laikotarpiais – kartą per tris savaites, jei tuo laikotarpiu vykdomi statybos darbai).

6.16. Statybos darbai planuojami vykdyti nepažeidžiant vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų apsaugos režimo reikalavimų, nurodytų Lietuvos Respublikos Saugomų teritorijų įstatymo 20 straipsnyje bei Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 6, 7, 8, 11 skirsniuose nurodytų reikalavimų. Siekiant tai įgyvendinti vandens telkinių pakrantės apsaugos juostose nebus laikinų aikštelių statybinėms medžiagoms ir atliekoms saugoti, buitines nuotekas bus kaupiamos rezervuaruose ir reguliariai išvežamos į nuotekų valymo punktus.

Numatomas tepalų surinkimas. Statybos darbų metu bus laikomos tepalus absorbuojančios medžiagos ir specialūs konteineriai tepalų surinkimui. Vykdamas tilto atramų pamatų įrengimą ties Vėsos 10+125 km ir Šešuvos upių krantais bus įrengti laikini apsauginiai elementai, užtikrinantys, kad nebūtų drumsčiamos upių vagos. Eksploatacijos metu lietaus vanduo nuo geležinkelio sankasos surenkamas naujai įrengiama paviršinių nuotekų sistema ir prieš išleidžiant į Trainupės, Zversos, Vėsos, Šešuvos upes apvalomas vandens valymo įrenginiuose, o valymo įrenginiai tikrinami ir išvalomi ne rečiau nei 2 kartus per metus.

6.17. Atliekos bus tvarkomos, vadovaujantis Atliekų tvarkymo įstatymu, Atliekų tvarkymo taisyklėmis, Statybinių atliekų tvarkymo taisyklėmis, Atliekų susidarymo ir tvarkymo apskaitos ir ataskaitų teikimo taisyklėmis. Eksploatuojant geležinkelius, susidarančios atliekos: alyvos (tepalai), užterštas gruntas, tirpikliai, metalo laužas ir kt. bus saugiai surenkamos, rūšiuojamos ir perduodamos teisės aktuose numatyta tvarka atliekų tvarkytojams, turintiems teisę tvarkyti tokias atliekas.

6.18. Statybos metu darbus numatyta vykdyti vadovaujantis Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos nuostatomis: 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; 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; Suderinti kelias reikšmingai triukšmingos operacijas, kad jos būtų atliekamos kartu ir pan. Statybos darbuose naudojamos lauko įrangos garso galios lygiai turi neviršyti lygių, nurodytų statybos techniniame reglamente STR 2.01.08:2003.

6.19. Visame ruože numatyta įrengti antivibracines priemones – padėklus po pabėgiais (angl. under sleeper pads).

6.20. Statybų metu siekiant sumažinti dulketumą bus naudojami dulketumą mažinantys žvyro-smėlio dangų rišikliai (higroskopiskų druskų, kalcio lignosulfonato naudojimas, bituminių emulsijų naudojimas) keliams, kuriais judės sunkiasvorės krovininės transporto priemonės. Dulketumui sumažinti atliekos bus vežamos dengtais sunkvežimiais, konteineriais ar kitu uždaru būdu.

6.21. Siekiant sukurti patrauklesnę gamtinę aplinką, kaip poveikio kraštovaizdžiui mažinimo priemonę, projekte numatomas naujų želdinių įveisimas. Taip pat numatomas nukreipiamasis apželdinimas ties požeminiu gyvūnų praėjimu. Detalizuojant geležinkelio ir automobilių viadukų, triukšmo mažinimo priemonių, perėjimų ir kt. sprendinius, spalvos parenkamos atsižvelgiant į vietovei būdingą kraštovaizdį ir savitumą.

7. Motyvai, kuriais remtasi priimant atrankos išvadą:

7.1. Atrankoje motyvuotai ir pagrįstai paaiškintos priežastys dėl PAV ataskaitos sprendinių keitimų susijusių su praginų smulkiajai faunai 1+969 km (3 x 10 m) ir stambiajai faunai 5+350 km bei 6+859 km (5 x 30 m) atsisakymų. Praginų įrengti neįmanoma dėl techninių reikalavimų geležinkeliui ir sprendinių suderinimo su ateityje II-IV etapais rengsima geležinkelių infrastruktūra (Kauno depas, KUN stotis), taip pat su „Rail Baltica“ nesusijusios infrastruktūros (numatytos Kauno bendrajame plane, LEZ ir oro uosto) plėtra bei urbanizacija. Įvertinus esamą gyvūnų populiaciją ir tai, kad atkarpoje nuo 1+900 km iki 7+000 km gyvūnų perėjos nebus įrengiamos, tikėtina, kad briedžių populiacija į šią teritoriją nustos migruoti ar iš jos pasišalins geležinkelio statybos metu. Kitų žinduolių (lapių, kiaunių, voverių, jų tarpe net ir stirnų) buveinės nesunykty, tačiau galimai sumažėtų populiacijos dydis. Sąlyginai izoliuotoje Karmėlavos miško teritorijoje smulki ir vidutinė fauna prisitaikytų gyventi kaip kituose urbanizuotų teritorijų miško parkuose (pvz. Vingio parkas Vilniuje, Ažuolyno parkas ir Panemunės šilo parkas Kaune, Neringos miškas, Žvėrinčiaus miškas prie Birštono ir kt.). Įgyvendinus atrankoje numatytas ir atrankos išvadoje 6.1- 6.3, 6.14- 6.15, 6.21 punktuose nurodytas poveikį gyvūnams mažinančias priemones, susiformuos nauji stambiųjų, vidutinių, smulkių gyvūnų migracijos keliai nukreipiantis gyvūnus iš Didžiojo raisto miško, nuo Karmėlavos miško šiauriau bei bus užtikrinta smulkių gyvūnų migracija per Zversos upės pralaidą.

7.2. Atrankoje motyvuotai ir pagrįstai paaiškintas pruginos stambiajai faunai 14+020 km perkėlimas į 13+200 km. Kadangi pruginos techniškai neįmanoma įrengti 14+020 km, ji bus įrengta 13+200 km, ją sujungiant su pravažiuoju vietiniame kelyje (žvyrkelis), skirtu privažiavimui prie Šafarkos ir Veseluvkos kaimų. Numatyta rengti 30 m pločio praginą. Automobilių ir gyvūnų srautų atskyrimui projektuojama apie 2,7 m aukščio apie 80 m ilgio aklina medinė sienelė. Siekiant aplinką po viaduku padaryti patrauklesnę migruojantiems gyvūnams, ji bus natūralizuota t. y. apželdinama po tiltu ir jo prieigose. Po tiltu siūlomos krūmų grupės, tilto atramos apželdinamos vijokliais. Viaduko prieigose, kur įmanoma (atsižvelgiant į inžinerinius tinklus) siūlomos nedidelės medžių grupės. Augalai parenkami vietiniai, atsparūs klimatinėms ir vietovės ekologinėms sąlygoms (juodalksniai, gudobelės, beržai, erškėčiai paprastieji, raugerškis, vynytytis triskiautis). Dėl numatytų įgyvendinti pruginos perkėlimo sprendinių nenumatomas reikšmingas stambiųjų gyvūnų migracijos pokytis lyginant su PAV ataskaita.

7.3. Įvertinus tai, kad dalis varliagyvių apsaugai numatytų sprendinių neįgyvendinami dėl techninių galimybių, tačiau PŪV atrankoje numatytos kompensacinės priemonės kaip sustiprinti esamas varliagyvių buveines ir sukurti naujas, nurodytas atrankos išvados 6.4 - 6.8 p., PŪV įgyvendinimas reikšmingo poveikio varliagyvių populiacijai lyginant su PAV ataskaita neturės.

7.6. Atsisakymas įrengti triukšmą mažinančią sienutę numatytą PAV ataskaitoje ties kultūros paveldo objektu – Daukliūnų akmeniu – su „Meškos“ ir „Veršiuko“ pėdomis 6+270 – 6+400 km rytinėje pusėje – pagrįstas, kadangi vadovaujantis higienos norma HN 33:2011, triukšmo ribiniai dydžiai nustatomi gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų apsaugai nuo triukšmo. Teritorija yra apsupta miškų, artimiausi gyvenamoji aplinka – Durpių gatvė

Didžiojo Raisto gyvenvietėje – nuo geležinkelio rytų kryptimi nutolusi apie 2,5 km.

7.7. Atsižvelgus į tai, kad visų triukšmo sienučių nurodytų 6.9 punkte įrengimas bus baigtas iki „Rail Baltica“ geležinkelio eksploatacijos pradžios, numatytos įrengti triukšmo mažinimo sienutės užtikrins, kad gyvenamoje aplinkoje triukšmo lygis visais paros laikotarpiais neviršytų Lietuvos higienos normoje HN 33:2011 nustatytų didžiausių leidžiamų triukšmo verčių, o statybos metu bus įgyvendinamos triukšmą mažinančios priemonės nurodytos 6.18 punkte, PŪV atrankoje numatytas triukšmo sienučių sprendinių keitimo įgyvendinimas nekels neigiamo poveikio aplinkai.

7.8. PAV atranką nagrinėję ir išvadas pateikę PŪV poveikio aplinkai vertinimo subjektai, vadovaudamiesi PAV įstatymo 7 straipsnio 6 dalimi, pritarė PAV atrankai ir neprieštaravo dėl PŪV galimybių. Kauno rajono savivaldybės administracija 2022-06-20 raštu Nr. SD-2842 „Dėl tarnybinės pagalbos apie planuojamą ūkinę veiklą“ informavo, kad išnagrinėjo papildytą informaciją atrankai ir pastabų planuojamai ūkinei veiklai neturi. Tačiau atkreipė dėmesį, kad turi būti įgyvendintos atrankos informacijoje numatytos priemonės – triukšmo sienelių (13.1.2 ir 13.1.3 lentelėse) įrengimas. Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie sveikatos apsaugos ministerijos Kauno departamentas 2022-06-29 raštu Nr. (2-11 14.3.5 Mr)2-34067 „Dėl aplinkos apsaugos agentūros 2022 m. birželio 13 d. pranešimo dėl poveikio aplinkai vertinimo atrankos“ informavo, kad susipažinęs su papildyta informacija atrankai poveikio aplinkai vertinimo pasiūlymų neturi. Kultūros paveldo departamento prie kultūros ministerijos Kauno teritorinis skyrius 2022-06-22 raštu Nr. (9.38-K E)2K-2047 „Dėl „Kelprojektas“ parengtos AB „LTG Infra“ planuojamos ūkinės veiklos – „Rail Baltica“ Kaunas Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Palemonas- Šveicarija, Kauno r. ir Jonavos r. sav., statybos - papildytos informacijos atrankai dėl poveikio aplinkai vertinimo“ pranešė, kad atrankos informacijoje pateiktiems naujiems sprendiniams dėl triukšmo mažinimo priemonių neprieštarauja. Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie aplinkos ministerijos (toliau -Tarnyba) 2022-07-01 raštu Nr. V3-991 „Dėl „Rail Baltica“ Kaunas-Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Palemonas-Šveicarija, Kauno r.sav. ir Jonavos r.sav., statybos poveikio aplinkai vertinimo atrankos dokumento“ informavo, kad susipažino su papildyta informacija atrankai. Nagrinėjamas geležinkelio ruožas nekerta ir nesiriboja su nacionalinėmis saugomomis ir Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijomis, todėl poveikis joms nenumatomas. Tarnyba pastabų Atrankos informacijai ir planuojamai ūkinei veiklai neturi. Jonavos rajono savivaldybė 2021-10-20 raštu Nr. 6B-22-5304 informavo, kad pastabų ir pasiūlymų atrankai neteikia. Jonavos rajono savivaldybės administracijos nuomone poveikio aplinkai vertinimas nebūtinai. Papildytai atrankos informacijai pastabų ir pasiūlymų nepateikė.

7.9. Pagal atrankoje pateiktą informaciją, pritaikius poveikį aplinkai mažinančias priemones nurodytas 6 punkte, PŪV įgyvendinimas nesukels reikšmingo neigiamo poveikio saugomoms teritorijoms, gyvūnijai ir augalijai, aplinkos orui, vandeniui, dirvožemiui, kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei, visuomenės sveikatai bei šių aplinkos komponentų tarpusavio sąveikai.

8. Priimta atrankos išvada.

Atsižvelgiant į išdėstytus motyvus ir vadovaujantis Įstatymo 7 straipsnio 7 dalimi, priimama atrankos išvada: AB „LTG Infra“ planuojamai ūkinei veiklai - „Rail Baltica“ linijos Kaunas-Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Palemonas-Šveicarija, Kauno r. sav. ir Jonavos r. sav., statyba“ pakeitimai - poveikio aplinkai vertinimas neprivalomas. Atrankos išvada yra priimta pagal pateiktą atrankos informaciją, kuri viešinama Aplinkos apsaugos agentūros tinklalapyje <https://aaa.lrv.lt/>, Poveikio aplinkai vertinimas (PAV)>2022 metai> 3. Atrankos dėl poveikio aplinkai vertinimo informacija> Kauno regionas ir yra atrankos išvados sudedamoji dalis.

9. Nurodoma atrankos išvados apskundimo tvarka.

Šį sprendimą Jūs turite teisę apskusti Lietuvos administracinių ginčų komisijai (Vilniaus g. 27, 01402 Vilnius) Lietuvos Respublikos ikiteisminio administracinių ginčų nagrinėjimo tvarkos įstatymo nustatyta tvarka²² arba Vilniaus apygardos administraciniam teismui (Žygimantų g. 2, 01102 Vilnius) Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka per vieną mėnesį nuo jo paskelbimo arba įteikimo dienos.

Direktoriaus pavaduotoja

Justina Černienė

Danguolė Marcinkevičienė, tel. 8 612 87791, el. p. danguole.marcinkeviciene@gamta.lt

Adresatų sąrašas

Kauno rajono savivaldybės administracijai

Siunčiama per e. pristatymą

el. p. administratorius@krs.lt

Jonavos rajono savivaldybės administracijai

Siunčiama per e. pristatymą

administracija@jonava.lt

Kultūros paveldo departamentui prie Kultūros ministerijos

Siunčiama per e. pristatymą

el. p. centras@kpd.lt

Nacionalinio visuomenės sveikatos centrai prie Sveikatos apsaugos ministerijos

Siunčiama per e. pristatymą

el. p. info@nvsc.lt

Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentui prie Vidaus reikalų ministerijos

Siunčiama per e. pristatymą

el. p. pagd@vpgt.lt

Valstybinei saugomų teritorijų tarnybai prie Aplinkos ministerijos

Siunčiama per e. pristatymą

el.p. vstt@vstt.lt

Aplinkos apsaugos departamentui prie Aplinkos ministerijos

El. p. info@aad.am.lt

²² Lietuvos Respublikos ikiteisminio administracinių ginčų nagrinėjimo tvarkos įstatymo 5 straipsnio 1 dalis; 8 straipsnio 1 dalis; Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo 20 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis, 29 straipsnio 1 dalis; Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo pakeitimo įstatymo 15 straipsnis.

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Aplinkos apsaugos agentūra 188784898, A. Juozapavičiaus g. 9, LT-09311 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	ATRANKOS IŠVADA DĖL AB „LTG INFRA“ PLANUOJAMOS ŪKINĖS VEIKLOS -„RAIL BALTICA“ KAUNAS -RAMYGALA 1435 MM VĖŽĖS GELEŽINKELIO KELIO RŪOŽE PALEMONAS-ŠVEICARIJA, KAUNO R. SAV. IR JONAVOS R. SAV. STATYBOS POVEIKIO APLINKAI VERTINIMO
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-07-18 Nr. A4E-8315
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Justina Černienė, Direktorius pavaduotojas
Sertifikatas išduotas	JUSTINA ČERNIENĖ, Aplinkos apsaugos agentūra LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-07-18 14:16:06 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-07-18 14:16:15 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-A, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2022-05-03 10:14:36 – 2025-05-02 10:14:36
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "DBSIS, Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, į.k.188774822 LT", sertifikatas galioja nuo 2022-05-19 16:48:06 iki 2025-05-18 16:48:06
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	DBSIS, versija 3.5.66
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2022-07-18 14:45:18)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2022-07-18 14:45:18 DBSIS