

# CIVITTA

## APIE 32,8 HA\* TERITORIJOS TARP PANERIŲ, GELEŽINKELIO, STOTIES IR SEINŲ GATVIŲ, NAUJAMIESČIO SENIŪNIJOJE STRATEGINIS PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMAS

### VERTINIMO ATASKAITA



2020 m. liepos 21 d.

\*Pastaba: šio SPAV apimties nustatymo dokumente nurodytas teritorijos plotas - 33,5 ha. Teritorijos ribos buvo tiklinamos dėl techninės klaidos – buvusios ribos pateko į kito, galiojančio detaliojo plano ribas.

# TURINYS

<b>SANTRAUKA .....</b>	<b>6</b>
<b>1. SPAV OBJEKTAS, PROCESO TIKSLAI IR DALYVIAI .....</b>	<b>7</b>
1.1. DETALIOJO PLANO TIKSLAI IR UŽDAVINIAI .....	7
1.2. SPAV TIKSLAS IR ATLIKIMO PRINCIPAI .....	7
1.3. VERTINIMO SUBJEKTAI IR DALYVIAI.....	8
1.4. PROJEKTO KOMANDA .....	8
<b>2. SAŠAJOS SU KITAIS STRATEGINIAIS DOKUMENTAIS.....</b>	<b>9</b>
<b>3. ESAMA APLINKOS BŪKLĖ IR POKYČIAI NEĮGYVENDINUS PLANO .....</b>	<b>11</b>
3.1. APLINKOS APSAUGOS PROBLEMOS.....	11
3.2. URBANISTINĖS PROBLEMOS .....	11
3.3. KULTŪROS PAVELDO IŠSAUGOJIMO PROBLEMOS .....	12
3.4. SUSISIEKIMO, EISMO IR KELEIVIŲ APTARNAVIMO PROBLEMOS.....	12
3.5. EKONOMINĖS PROBLEMOS .....	14
3.6. SU SOCIALINE GEROVE IR MIESTO ĮVAIZDŽIU SIETINOS PROBLEMOS.....	15
<b>4. TERITORIJOS, KURIOS GALI BŪTI REIKŠMINGAI PAVEIKTOS .....</b>	<b>16</b>
4.1. SAUGOMOS TERITORIJOS .....	16
4.2. GAMTINIO KARKASO TERITORIJOS .....	16
4.3. KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI IR JŲ TERITORIJOS .....	16
<b>5. SU PLANU SUSIJUSIOS APLINKOS APSAUGOS PROBLEMOS .....</b>	<b>19</b>
5.1. PROBLEMOS, SUSIJUSIOS SU APLINKOS APSAUGAI SVARBIOMIS TERITORIJOMIS .....	19
5.2. APLINKOS APSAUGOS TIKSLŲ INTEGRACIJA .....	19
<b>6. PLANO ALTERNATYVŲ GALIMŲ PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMAS .....</b>	<b>20</b>
6.1. VERTINIMO PRINCIPAI IR METODIKA .....	20
6.2. VERTINIMO REZULTATAI .....	23
6.3. POVEIKIS GAMTINEI APLINKAI .....	25
6.4. POVEIKIS URBANISTINEI APLINKAI IR KULTŪROS PAVELDUI .....	33
6.5. POVEIKIS SUSISIEKIMUI .....	47
6.6. POVEIKIS EKONOMIKAI .....	53

6.7. POVEIKIS SOCIALINEI GEROVEI .....	62
<b>7. PRIEMONĖS NEIGIAMOMS PASEKMĖMS MAŽINTI .....</b>	<b>73</b>
<b>8. NAGRINĖTOS PLANO ALTERNATYVOS, IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS .....</b>	<b>74</b>
8.1. I-OJI ALTERNATYVA .....	74
8.2. II-OJI ALTERNATYVA .....	74
8.3. III-OJI ALTERNATYVA .....	75
8.4. PRIIMTA PLANO ALTERNATYVA .....	75
8.5. REKOMENDACIJOS PRIIMTOS ALTERNATYVOS TOBULINIMUI .....	76
8.5.1. POVEIKIS GAMTINEI APLINKAI .....	76
8.5.2. POVEIKIS URBANISTINIAM VYSTYMUISI.....	77
8.5.3. POVEIKIS KULTŪROS PAVELDUI .....	79
8.5.4. POVEIKIS SUSISIEKIMUI .....	80
8.5.5. POVEIKIS EKONOMIKAI .....	82
8.5.6. POVEIKIS SOCIALINEI GEROVEI.....	83
8.5.7. DETALIOJO PLANO SUDERINAMUMAS SU AUTOBUSŲ STOTIES SPRENDINIAIS .....	84
<b>9. VERTINIMO METU KILUSIOS PROBLEMOS.....</b>	<b>85</b>
<b>10. NUMATYTOS TAIKYTI STEBĖSENOS PRIEMONĖS.....</b>	<b>86</b>

**PRIEDAS NR. 1: ORO TARŠOS MODELIAVIMO ATASKAITA SU PRIEDAIS**

**PRIEDAS NR. 2: TRIUKŠMO MODELIAVIMO ATASKAITA SU PRIEDAIS**

**PRIEDAS NR. 3: PAPILDOMA SPAV ANALIZĖS MEDŽIAGA**

**PRIEDAS NR. 4: SPAV ALTERNATYVŲ APRAŠYMAS**

## LENTELIŲ SĄRAŠAS

LENTELĖ 1: SPAV EKSPERTŲ KOMANDA .....	8
LENTELĖ 2: PLANUOJAMOJE TERITORIJOJE ESANČIOS NEKILNOJAMOSIOS KULTŪROS VERTYBĖS .....	17
LENTELĖ 3: ARTIMIAUSIOS NEKILNOJAMŲJŲ KULTŪROS VERTYBIŲ TERITORIJOS .....	18
LENTELĖ 4: PASEKMIŲ REIKŠMINGUMO VERTINIMO SKALĖ .....	23
LENTELĖ 5: ALTERNATYVŲ VERTINIMO BALŲ SUVESTINĖ .....	24
LENTELĖ 6: POVEIKIO GAMTINEI APLINKAI VERTINIMAS .....	27
LENTELĖ 7: POVEIKIO URBANISTINEI STRUKTŪRAI IR KULTŪROS PAVELDUI VERTINIMAS .....	36
LENTELĖ 8: POVEIKIO SUSISIEKIMUI VERTINIMAS .....	49
LENTELĖ 9: VERTINIMO EKONOMINIAIS KRITERIJAIŠ PINIGINĖS REIKŠMĖS .....	55
LENTELĖ 10: POVEIKIO EKONOMIKAI VERTINIMAS .....	58
LENTELĖ 11: POVEIKIO SOCIALINEI GEROVEI VERTINIMAS .....	64
LENTELĖ 12: ALTERNATYVŲ VERTINIMAS BALAIS .....	75

## PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

PAVEIKSLAS 1: NAGRINĖJAMOS TERITORIJOS ZONINIO SKIRSTYMO SCHEMA .....	21
PAVEIKSLAS 2: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI GAMTINEI APLINKAI DIDINTI .....	77
PAVEIKSLAS 3: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI URBANISTINEI STRUKTŪRAI DIDINTI .....	79
PAVEIKSLAS 4: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI KULTŪROS PAVELDUI DIDINTI .....	80
PAVEIKSLAS 5: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI SUSISIEKIMUI DIDINTI .....	82
PAVEIKSLAS 6: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI SOCIALINEI GEROVEI DIDINTI .....	84

## SANTRAUKA

2018 m. rugpjūčio 14 d. Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojo įsakymu priimtas sprendimas organizuoti apie 32,8 ha teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, stoties ir Seinų gatvių detaliojo plano rengimą, keičiant Vilniaus dyzelinių traukinių depo teritorijos detalų planą, patvirtintą Vilniaus miesto valdybos 1998 m. birželio 25 d. sprendimu Nr. 1289V „Dėl dyzelinių traukinių depo teritorijos Geležinkelio g. 12 detaliojo plano tvirtinimo“ ir Vilniaus miesto tarybos 1999 m. liepos 7 d. sprendimu Nr. 411 „Dėl teritorijų detalijų planų tvirtinimo“, ir jo sprendinius.

Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas atliekamas apie 32,8 ha dydžio teritorijai tarp Panerių, Geležinkelio, stoties ir Seinų gatvių, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio mėn. 18 d. nutarimu Nr. 967 patvirtinto „Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo“ (toliau - Tvarkos aprašas) reikalavimais. SPAV leidžia įvertinti galimą detaliojo plano sprendinių poveikį planuojamai teritorijai, išnagrinėjant įvairias plėtros sprendinių alternatyvas, bei numatyti ir įvertinti galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes. SPAV padeda įžvelgti preliminarinių sprendinių privalumus ir trūkumus, bei tobulinti sprendinius jau ankstyvoje planavimo stadijoje. Tai leidžia pasiūlyti reikiamas prevencines priemones galimoms neigiamoms pasekmėms išvengti ir / ar sumažinti bei parinkti tinkamiausius sprendinius tolimesniam jų plėtojimui ir įgyvendinimui.

SPAV ataskaita parengta pagal 2020 m. balandžio mėnesį parengtą ir su vertinimo subjektais suderintą apimties nustatymo dokumentą. Ataskaitą sudaro 10 skyrių ir priedai. Pirmame skyriuje pateikiama informacija apie SPAV objektą, vertinimo subjektus, SPAV rengimo organizatorių ir rengėją. Antrame skyriuje pateikiama informacija apie rengiamo plano pagrindinius tikslus bei sąsajas su kitais strateginiais dokumentais. Trečiame skyriuje pateikiamas esamos būklės įvertinimas bei numatomi jos pokyčiai, jeigu planas nebūtų įgyvendintas. Esamos būklės ir jos pokyčių analizė apima: gamtinę, urbanistinę aplinką, kultūros paveldą, susisiekimo sistemą, ekonomiką ir socialinę aplinką. Ketvirtame skyriuje pateikiama informacija apie teritorijas ir aplinkos komponentus (saugomas teritorijas, gamtinį karkasą, kultūros paveldo objektus), kurie gali būti reikšmingai paveikti įgyvendinant plano sprendinius. Penktame skyriuje pateikiamos su detaliojo plano įgyvendinimu susijusios aplinkos apsaugos problemos bei aplinkosaugos tikslai, susiję su rengiamu planu. Šeštame skyriuje pateikiami alternatyvų poveikio vertinimo rezultatai - galimos nagrinėtų plano alternatyvų sprendinių pasekmės aplinkai (gamtinei aplinkai, urbanistinei struktūrai, kultūros paveldui, susisiekimo sistemai, ekonomikai ir socialinei gerovei). Septintame skyriuje pateikiamos rekomenduojamos neigiamo poveikio mažinimo priemonės. Aštuntame skyriuje aprašomos vertintos plano alternatyvos ir detalizuojamos konkrečios rekomendacijos priimtoms plano alternatyvos (II alternatyvos) tobulinimui. Devintame skyriuje trumpai aprašyti sunkumai, iškilę rengiant pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitą. Dešimtame SPAV ataskaitos skyriuje pateikiama informacija apie rekomenduojamas stebėsenos (monitoringo) priemones įgyvendinant detaliojo plano sprendinius.

# 1. SPAV OBJEKTAS, PROCESO TIKSLAI IR DALYVIAI

## 1.1. DETALIOJO PLANO TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

2018 m. rugpjūčio 14 d. Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojo įsakymu priimtas sprendimas organizuoti apie 32,8 ha teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, stoties ir Seinų gatvių detaliojo plano rengimą, keičiant Vilniaus dyzelinių traukinių depo teritorijos detalų planą, patvirtintą Vilniaus miesto valdybos 1998 m. birželio 25 d. sprendimu Nr. 1289V „Dėl dyzelinių traukinių depo teritorijos Geležinkelio g. 12 detaliojo plano tvirtinimo“ ir Vilniaus miesto tarybos 1999 m. liepos 7 d. sprendimu Nr. 411 „Dėl teritorijų detalijų planų tvirtinimo“, ir jo sprendinius.

Detaliojo plano rengimo tikslas ir uždaviniai – įgyvendinti Vilniaus miesto geležinkelio ir autobusų stoties bei jų gretimųjų teritorijos modernizaciją vadovaujantis Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniais, nustatant reikalingas sklypų ribas, suplanuojant gatvių raudonųjų linijų ribas, inžinerinės infrastruktūros ir bendrojo naudojimo teritorijos naudojimo būdo sklypus, numatant esamų sklypų ir teritorijų užstatymo galimybes ir kitus pagal galiojančius teritorijų planavimo dokumentus bei teisės aktus leistinus teritorijos ir formuojamų bei esamų sklypų naudojimo reglamentus.

## 1.2. SPAV TIKSLAS IR ATLIKIMO PRINCIPAI

SPAV atliekamas remiantis toliau įvardintas tikslais ir SPAV atlikimo principais.

### SPAV TIKSLAI:

- Nustatyti, apibūdinti ir įvertinti galimas reikšmingas detaliojo plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai, (aplinkos apsaugos, socialiniais, kultūriniais ir ekonominiais aspektais);
- Užtikrinti, kad bus konsultuojamasi su valstybės ir savivaldybių institucijomis bei visuomene, atsižvelgiama į šių konsultacijų ir kitų viešumą užtikrinančių procedūrų rezultatus;
- Užtikrinti, kad planavimo dokumento rengimo organizatorius turės išsamią ir patikimą informaciją apie galimas reikšmingas įgyvendinimo pasekmes planuojamos teritorijos aplinkai kuo ankstyvesnio planavimo metu ir atsižvelgs į ją;
- Nustatyti tinkamiausią nagrinėjamos teritorijos detaliojo plano sprendinių alternatyvą;
- Pateikti rekomendacijas, kaip tinkamiausia numatyta detaliojo plano sprendinių alternatyva galėtų būti papildoma, siekiant užtikrinti maksimaliai teigiamą poveikį aplinkai. Teikiant rekomendacijas bus remiamasi vertinimo metu atmestais atskirų derinių sprendiniais.

### SPAV ATLIEKAMAS REMIANTIS ŠIAIS PRINCIPAIŠ:

- Nagrinėjant ir lyginant teritorijos detaliojo plano siūlomas alternatyvas;
- Užtikrinant, kad pasirinkti strateginio pasekmių aplinkai daugiakriterinio vertinimo metodai nustatys ne tik rengiamo detalaus plano pasekmes aplinkai, bet ir numatys aplinkos apsaugos požiūriu palankesnius strateginius veiksmus; numatys tiesiogines ir netiesiogines pasekmes bei galimas problemų sankaupas;
- Pateiktų teritorijos detaliojo plano bendrųjų sprendinių alternatyvų rodiklius lyginant su tarptautiniais ir nacionaliniais dokumentais ir galiojančia teisės aktų tvarka nustatytais rodikliais.

### 1.3. VERTINIMO SUBJEKTAI IR DALYVIAI

Remiantis Tvarkos aprašu, SPAV procese dalyvauja plano ar programos rengimo organizatorius, vertinimo subjektai ir visuomenė, jie atlieka apraše nurodytas funkcijas. Vertinimo subjektais laikomos valstybės ir savivaldybių institucijos, nagrinėjančios strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumentus ir pagal kompetenciją teikiančios išvadas.

#### ŠIO SPAV PROCESO DALYVIAI:

- Organizatorius: Vilniaus miesto savivaldybės administracija
- Vertinimo subjektai: Aplinkos apsaugos agentūra; Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijos įgaliota institucija; Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba; Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos teritorinis padalinys; savivaldybė, kurios teritorijai rengiamas planas ar programa (Vilniaus m. savivaldybė)
- Visuomenė
- Kitos suinteresuotos šalys: AB „Lietuvos geležinkeliai“, pagal poreikį įtraukiamos kitos suinteresuotos šalys

### 1.4. PROJEKTO KOMANDA

Šio SPAV organizatorius – Vilniaus miesto savivaldybės administracija, SPAV rengėjas – UAB „Civitta“. SPAV procese dalyvavo UAB „Civitta“ ir kiti (išoriniai) ekspertai. Komandą sudarė: rengėjų darbo grupės vadovas, gamtos mokslų specialistas, kultūros paveldo apsaugos specialistė, susisiekimo ir urbanistikos sričių specialistas, urbanistikos ir architektūros specialistas ir ekonomistas / sociologas (žr. lent. toliau).

**LENTELĖ 1: SPAV EKSPERTŲ KOMANDA**

Rolė projekte / SPAV aktualus aplinkos veiksnys	Atsakingas specialistas
Darbo grupės vadovas	UAB „Civitta“ ekspertas Egidijus Skrodenis
Gamtinė aplinka, aplinkosauga	Išorinis ekspertas Dr. Ričardas Skorupskas (gamtos mokslų specialistas)
Susisiekimas	Išorinis ekspertas Johan van Reeth (susisiekimo ir urbanistikos specialistas)
Urbanistika / architektūra	Išorinis ekspertas Donatas Baltrušaitis (urbanistikos ir architektūros specialistas, papildomas ekspertas)
Kultūros paveldas	Išorinė ekspertė Sigita Bugenienė (kultūros paveldo apsaugos specialistė)
Socialinė aplinka / kultūra	UAB „Civitta“ ekspertas Ervinas Škikūnas (ekonomistas / sociologas)
Ekonomika / makroekonomika	UAB „Civitta“ ekspertas Ervinas Škikūnas (ekonomistas / sociologas)

## 2. SĄSAJOS SU KITAIŠ STRATEGINIAIS DOKUMENTAIS

Rengiant strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitą apie 32,8 ha teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinų gatvių, Naujamiesčio seniūnijoje, vertinamos sąsajos su kitais strateginiais dokumentais:

- Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas (patvirtintas 2007-02-14 ir naujai rengiamas);
- Vilniaus miesto savivaldybės strateginis plėtros planas, 2010-11-24 (atnaujinimas patvirtintas 2017-10-25);
- Vilniaus senamiesčio teritorijos ir apsaugos zonos ribų planas, 2010-10-18;
- Vilniaus Senamiesčio apsaugos reglamentas, 2003-12-23 (aktuali redakcija 2019-06-19);
- Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo planas, 2018-12-21;
- Vilniaus istorinio centro apsaugos zonos laikinasis apsaugos reglamentas, 2005-04-19 (aktuali redakcija 2010-11-16);
- Vilniaus istorinio centro, įrašyto į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą, išskirtinės visuotinės vertės (OUV) valdymo sistemos metmenys;
- Vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas, 2011-07-13;
- Vilniaus miesto dviračių takų specialusis planas, 2014-05-28;
- Teritorijos tarp Pelesos, Dzūkų, Dariaus ir Girėno, Švitrigailos, Panerių ir Algirdo gatvių detaliojo plano konceptualioji dalis;
- Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas, 2015-03-18;
- Skaitmeninio radijo ryšio tinklo bazinių stočių išdėstymo Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje specialusis planas, 2008-04-23;
- Energijos rūšies naudojimo šildymui specialiojo plano keitimas, 2013-06-18;
- Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos a, b, c kategorijų gatvių ribų nustatymo schema, 2011-06-13;
- Vilniaus miesto dviračių transporto infrastruktūros plėtros iki 2020 metų programa, 2013-04-26;
- Energijos rūšies naudojimo šildymui specialusis planas Naujamiesčio, Naujininkų, Vilkpėdės, Panerių, Rasų ir Grigiškių seniūnijose;
- Savivaldybės viešųjų teritorijų (gatvių raudonosios linijos) nustatymo schema;
- Paviršinių nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas, 2015-01-12;
- Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialusis planas, 2013-03-22;
- Turgaviečių išdėstymo Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje schema, 2014-01-13;
- Sklypų ribų prie esamų pastatų nustatymo Naujamiesčio seniūnijoje specialusis planas.
- Geležinkelio transporto kodeksas, 2004-04-22 (aktuali redakcija 2019-12-13);
- Specialusis žemės naudojimo sąlygų įstatymas, 2019-06-06.

Pagal poreikį nagrinėjami kiti pagrindiniai vizijas formuojantys miesto ir tarptautiniai dokumentai:

- Orhuso konvencija, LR ratifikuota 2001-07-10;
- UNESCO konvencija dėl kultūrinės raiškos įvairovės apsaugos ir stiprinimo, 2005-10-20;
- Valstybės pažangos strategija „Lietuva 2030“, 2012-05-15;
- Nacionalinės integralios paveldosaugos strategijos metmenys, 2004-11-19;
- Demografijos, migracijos ir integracijos politikos 2018–2030 m. strategija, 2018-09-20;
- Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2020 metų programa, 2013-12-18 (aktuali redakcija 2019-12-11);
- Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, 2003-09-11 (aktuali redakcija 2011-03-30);
- Nacionalinė aplinkos apsaugos strategija, 2015-04-16 (aktuali redakcija 2016-05-19);
- Nacionalinės kultūros paveldo apsaugos politikos gairės, 2012-11-16;
- Kultūros objektų aktualizavimo programa 2014–2020 m., 2014-10-06 (aktuali redakcija 2016-10-14);
- Regionų kultūros plėtros 2012–2020 m. programa, 2011-10-19 (aktuali redakcija 2015-06-12);
- Kultūros ir kūrybinių industrijų politikos 2015–2020 m. plėtros kryptys, 2015-07-31;
- XVII Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa ir programos įgyvendinimo planas;
- Jungtinių Tautų Naujoji Miestų Darbotvarkė, 2016-12-23;
- Jungtinių Tautų *Habitat* tarptautinės rekomendacijos miestų ir teritorijų planavimui;
- Urbanistinė darbotvarkė Europos Sąjungai „Amsterdamo paktas“, 2016-05-30;
- Pasaulio miestų ataskaita 2016 „Urbanizacija ir vystymasis: ateities galimybės“;
- Romos viešųjų erdvių chartija, 2013;
- Baltoji knyga (Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas.), 2011;
- ES žiedinės ekonomikos veiksmų planas, Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. planas;
- Jungtinių Tautų Darnaus vystymosi darbotvarkė 2030, 2015;
- Pasaulio kultūros ir gamtos paveldo apsaugos konvencija, 1972-11-16;
- Europos architektūros paveldo apsaugos konvencija, 1985-10-03;
- Ministrų komiteto rekomendacija valstybėms narėms dėl Europos kultūros paveldo strategijos XXI amžiuje.

## 3. ESAMA APLINKOS BŪKLĖ IR POKYČIAI NEĮGYVENDINUS PLANO

Šio SPAV apimtyje esanti teritorija (apie 32,8 ha dydžio teritorija tarp Panerių, Geležinkelio, stoties ir Seinų gatvių) yra itin svarbi šalies viešojo transporto susisiekimo požiūriu, teritorijoje įsikūrusi Vilniaus geležinkelio stotis, Stoties aikštės žiedinėje sankryžoje suformuotas vienas didžiausių Lietuvoje miesto viešojo transporto keleivių terminalų, kurio paros srautas siekia apie 10 000 keleivių. Ši teritorija svarbi Vilniaus m. ir visos valstybės įvaizdžiui, į sostinę atvykstantiems turistams bei verslo subjektams, pietinės miesto dalies bei viso miesto gyventojų socialinei ir ekonominei gerovei.

Toliau detalizuojamos ekspertiniu vertinimu teritorijoje identifikuotos problemos (esama būklė) ir pokyčiai numatomi tuo atveju, jei detalus planas nebūtų įgyvendintas.

### 3.1. APLINKOS APSAUGOS PROBLEMOS

Teritorijoje identifikuojamos šios problemos:

- Neišnaudojamas visas galimas esamos želdynų sistemos ekologinis, rekreacinis ir estetiškas potencialas.
- Neišnaudojamos alternatyvaus apželdinimo galimybės formuojant ekstensyvaus naudojimo arba tiesiogiai nenaudojamus, bet ekologinio kompensavimo funkcijas atliekančius paviršius (kritulių vandens sulaikymo, kritulių absorbavimo, oro valymo) tokiu būdu sumažinant inžinerinės infrastruktūros apkrovas bei optimizuojant vietos mikroklimatą.
- Didesnioji dalis vertinamos teritorijos pakraštyje esančių zonų neturi net minimalių ekologinį kompensavimą atliekančių plotų, o tai daro bet kokius sprendinius, susijusius su užstatymo intensyvinimu ir infrastruktūros vystymu, reikšmingai neigiamais poveikio aplinkai atžvilgiu.
- Didelis tranzitinio autotransporto intensyvumas viešojo transporto terminalo zonoje priešais geležinkelio stoties pastatą generuoja palyginti didelę oro taršą, triukšmą ir mažina greta esančių viešųjų erdvių pasiekiamumą.

**POKYČIAI NEĮGYVENDINUS PLANO** | Neįgyvendinus plano nebūtų sudarytos galimybės viešųjų teritorijų – želdynų rekonstrukcijai, su jų tvarkymu susijusių ir ekologinį potencialą didinančių priemonių įgyvendinimui, todėl nebūtų sudarytos palankesnės gyvenimo sąlygos Naujininkų centro gyventojams. Taip pat nebūtų perorganizuojamas geležinkelių ir autotransporto eismas bei iškeltas vagonų ir lokomotyvų remonto depas, taip sumažinant oro taršos lygį viešojo transporto terminalo, geležinkelio terminalų ir depų zonoje.

### 3.2. URBANISTINĖS PROBLEMOS

Teritorijoje identifikuojamos šios problemos:

- Nagrinėjamoje teritorijoje esantys statiniai nėra darniai integruoti į miesto urbanistinę aplinką.
- Viešųjų erdvių struktūra planuojamoje teritorijoje ir greta jos šiuo metu yra neraiški, nesuformuota, neintegruota į bendrą viešųjų erdvių tinklą ir aplinkinį kontekstą.
- Padrika, iki galo nesuformuota teritorijos urbanistinė struktūra nekuria jaukumo ir saugumo jausmo teritorijoje, kuria socialinės atskirties pojūtį.

- Nors šiuo metu aplinkinių miesto dalių (Naujamiesčio ir Naujininkų) urbanistinė (kvartalų ir erdvių) struktūra yra beveik susiformavusi, jungtis tarp Senamiesčio ir Naujininkų yra labai silpna.
- Teritorijoje persipina skirtingos tarpusavyje nederančios urbanistinės struktūros: Senamiestyje dominuojanti netaisyklinga archajiška (radialinė) kvartalų struktūra, Naujamiestyje – reguliarius stambesnių kvartalų tinklas, o Naujininkų rajone struktūra paremta XX a. II pusės modernizmo principais. Rasų rajono erdvinė struktūra iki galo nesuformuota dėl mišraus užstatymo tipologijų, dominuoja laisvas ir sodybinio pobūdžio užstatymas.
- Teritorijos vystymasis neatspindi LR Bendrojo Plano 2050 koncepcijos tikslų – siekti kompaktiškų urbanistinių struktūrų, kurios darytų teigiamą įtaką urbanistiniam karkasui ir socialinėms, kultūrinėms ar ekonominėms sritims. Neišnaudojamas teritorijos potencialas: teritorija yra nepakankamai įveiklinta, nekuriamos kompaktiškos miesto struktūros, galinčios mažinti drieką Vilniaus m.
- Teritorijoje nėra aiškių traukos centrų, aplink kuriuos formuotųsi urbanistinės struktūros, prisidedančios prie teigiamo teritorijos vystymosi, identiteto formavimo bei atpažįstamumo Europos kontekste.

**POKYČIAI NEĮGYVENDINUS PLANO |** Neįgyvendinus plano, teritorijoje ir toliau nesiformuotų darnios urbanistinės struktūros, kuriančios gyvybingas, saugias ir aktyvias miestui svarbias erdves. Teritorija liktų tranzitine zona be aiškių traukos taškų, kurių trūkumas neprisidėtų prie bendro miesto įvaizdžio formavimo.

### 3.3. KULTŪROS PAVELDO IŠSAUGOJIMO PROBLEMOS

Teritorijoje identifikuojamos šios problemos:

- Dalis kultūros paveldo objektų ir teritorijos vertingųjų savybių yra blogos ar blogėjančios būklės.
- Stoties aikštė ir greta esanti autobusų stoties teritorija, Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, Akte Nr. KPD-RM-1387/6, įvertintos kaip pakitusios, nesusiformavusios urbanistinės struktūros, kurių teritorijose ir aplinkoje saugomos tik istorinių Stoties, Geležinkelio ir Šv. Stepono gatvių trasos ir išlikę dangų fragmentai. Šioms teritorijoms nenumatytas taikytinas istorinis užstatymo morfotipas. Dalis esamos Stoties aikštės užstatyta menkaverčiais (menkos kultūrinės ir architektūrinės vertės) statiniais, menkinančiais šios reprezentacinės erdvės vertę.
- Nustatytos teritorijoje esančių kultūros paveldo vertybių vertingosios savybės, tačiau nėra teritorijos tvarkymo vizijos, nėra suformuotos kultūros paveldo išsaugojimo ir vystymo koncepcijos, kuri padėtų ne tik saugoti, bet ir išryškinti kultūros paveldo vertybes pritaikant jas šiuolaikinėms reikmėms.

**POKYČIAI NEĮGYVENDINUS PLANO |** Neįgyvendinus plano ir fragmentiškai vystant teritoriją, galimas identifikuotų verčių praradimas, neefektyvus kultūros paveldo objekto teritorijos pritaikymas šiuolaikinėms reikmėms, komplikotas kultūros paveldo objekto ir jo teritorijos integravimas į bendrą miesto struktūrą.

### 3.4. SUSISIEKIMO, EISMO IR KELEIVIŲ APTARNAVIMO PROBLEMOS

Teritorijoje identifikuojamos šios problemos:

- Teritorijoje trūksta suderinamumo skirtingų viešojo transporto rūšių (geležinkelio stoties, autobusų stoties, oro uosto, viešojo susisiekimo paslaugų, privataus transporto, bemotorių transporto priemonių) – nėra saugu ir patogiu iš vienos transporto rūšies patekti į kitą, naudotis teritorijoje esančiomis transporto rūšimis.

- Geležinkelio ir autobusų stočių supamoje Stoties aikštėje susiformavęs gana komplikotos organizacijos miesto viešojo transporto sistemos pagrindinis mazgas.
- Intensyviausi viešojo transporto srantai koncentruojasi Švitrigailos-Dariaus, Girėno, Pylimo-Gėlių-Stoties ir Kauno-Šopeno-Geležinkelio gatvių trasose, tai trikdo bendrą miesto susisiekimo sistemą ją apkraunant, formuojasi spūstys ir yra mažinamas patrauklumas keliauti viešuoju transportu.
- Geležinkelio ir autobusų stočių supamoje Stoties aikštėje susiformavęs gana komplikotos organizacijos miesto viešojo transporto sistemos pagrindinis mazgas, painus miesto svečiams ir vietiniams gyventojams.
- Nors viešojo transporto stotelių tinklas tankus, tačiau jis geriau išvystytas Naujamiestyje, o Senamiestyje, Naujininkuose ir Rasose viešojo transporto maršrutų ir stotelių tinklas yra fragmentiškas, taip mažinamas keliavimo viešuoju transportu į šias teritorijas patrauklumas ir prisidedama prie taršos didinimo teritorijoje.
- Dėl intensyvaus tranzitinio eismo didžiausias triukšmo lygis būdingas pagrindinėms planuojamos teritorijos perimetru besitęsiančioms gatvėms (Geležinkelio, Seinų, Drujos, Peleos ir kt.), o tai mažina teritorijos patrauklumą naujakūriams ir teritorijos vystymo potencialą.
- Autotransporto keliamo triukšmo sklaida didžiausia šalia gatvių esančiose atvirose erdvėse (pvz., Stoties aikštėje ir jos prieigose), taip pat aukštesnėse vietose (pvz., Peleos g.), taip šios zonos tampa nepatrauklios lankytojams, užkertamas kelias veiklų atsiradimui, o erdvės tampa tranzitinėmis neišnaudojant viso jų potencialo.
- Planuojamos teritorijos pobūdis lemia joje dominuojantį geležinkelio keliamą triukšmą. Centrinė teritorijos dalis patenka į artimo ribiniam (65-69 dBA) ir jį viršijančio triukšmo lygio zoną. Periferinės ir apstatytos planuojamos teritorijos dalys riboja traukinių eismo keliamo triukšmo sklaidą į gretimas miesto dalis, tačiau arčiausiai bėgių triukšmo lygis viršija ribines vertes, o tai mažina šios teritorijos vertę ir apsunkina įveiklinimo galimybes.
- Keleiviai priversti atlikti persėdimus kertant bendrą transporto srautą Geležinkelio ir Stoties gatvėse, o tai yra ne tik nepatogu, bet ir nesaugu, nes visos perėjos yra viename gatvės lygyje.
- Didelis miesto viešojo transporto maršrutų skaičius, kuris sudaro apie ketvirtadalį miesto maršrutų, fiziškai netelpa esamų platformų ilgiuose<sup>1</sup>.
- Miesto viešojo transporto stotelių infrastruktūros techniniai parametrai neatitinka šiuolaikinių reikalavimų, kai kurios yra per trumpos ir apsunkina viešojo transporto manevravimą<sup>2</sup>.
- Nesudaromos galimybės į teritoriją atvykus nuosavu transportu jį palikti teritorijoje ir rinktis viešojo transporto rūšį tolimesnei kelionei (nėra „Statyk ir važiuok“ aikštelių), nepatogu išleisti keleivius (nėra greito keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo aikštelių), nėra galimybių pakrauti elektromobilių.
- Iš sudaryto Vilniaus miesto „juodųjų dėmių“ žemėlapis matyti, kad bendra situacija planuojamoje Stoties aikštės ir Geležinkelio, Peleos g. zonose yra pakankamai įtempta ir sudėtinga – fiksuotos net 5 juodosios dėmės.
- Nepatogus pėsčiųjų ir bemotorių judėjimas teritorijoje, gatvės nepritaikytos sklandžiam jų judėjimui, riboto judumo žmonėms, žmonėms su spec. Poreikiais; dėl pėsčiųjų ir bemotorio eismo jungčių su Naujininkų, Naujamiesčio, Rasų ir Senamiesčio teritorijomis trūkumo nepatogus susisiekimas su kitomis miesto dalimis.

<sup>1</sup> SJ „Vilniaus planas“ 2018 m. atlikta teritorijos analizė: „Apie 33,5 ha teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinų gatvių, Naujamiesčio seniūnijoje, detalusis planas. Esama padėtis.“

<sup>2</sup> Ibid.

- Aplinkinė teritorija nėra funkciškai pritaikyta tarptautinės „Rail Baltica“ trasos integracijai.
- Vilniaus miesto viešojo susisiekimo paslaugos susiduria su autobusų ir troleibusų vietos technologinių atstovų trūkumu, stotelių skaičiaus trūkumu, sklاندus ir saugaus viešojo transporto judėjimo ir darnaus pėsčiųjų judėjimo trūkumu<sup>3</sup>.
- Teritorijoje dominuojantys automobiliai skatina socialinių ir kitų problemų atsiradimą:
  - Mažina judumo pėsčiomis ir dviračiais patrauklumą;
  - Sukuria didelę triukšmo ir oro taršą;
  - Skatina socialinių problemų atsiradimą.

**POKYČIAI NEJGYVENDINUS PLANO |** Prognozuojama, jog iki 2030 m. keleivių srautai nagrinėjamame transporto mazge išaugs tris kartus<sup>4</sup>, o tokiam augimui ši teritorija kol kas nėra pritaikyta. Augant keleivių skaičiui, neatsinaujinant infrastruktūrai ir nesant efektyvių eismo ir susisiekimo valdymo sprendimų, augtų spūsčių ir eismo įvykių tikimybė, keleivių nepasitenkinimas. Prastas susisiekimo organizavimas turėtų neigiamą įtaką šalia esančių bendruomenių judumui, o nepatogaus viešojo transporto organizavimo infrastruktūra skatintų miesto gyventojus rinktis privatų transportą.

### 3.5. EKONOMINĖS PROBLEMOS

Teritorijoje identifikuojamos šios problemos:

- Teritorijoje negausu komercinių veiklų, todėl neišnaudojamas palyginti didelio žmonių srauto (keleivių teritorijoje) kuriamas potencialas – jie neįtraukiami į ekonomines veiklas.
- Neefektyviai naudojamos pramonės ir komunalinio ūkio teritorijos ir dehumanizuota zona palei geležinkelį ir Kauno gatvę<sup>5</sup>, todėl į teritoriją nepritraukiami papildomi žmonių srautai, galintys generuoti pinigų srautus teritorijoje.
- Neišnaudojamas teritorijos investicijų pritraukimo, darbo vietų sukūrimo potencialas - Geležinkelio stoties rajonui būdingas aukštas nusikalstamumas, didelis viešosios tvarkos pažeidimų skaičius<sup>6</sup> mažina teritorijos patrauklumą naujakūriams ir teritorijos socialinį ir ekonominį gyvybingumą galinčioms didinti visuomenės grupėms – turistams, investuotojams, kūrybinių industrijų atstovams.
- Dėl teritorijoje identifikuojamų socialinių ir ekonominių problemų (mažo teritorijos gyvybingumo ir komercinio įveiklinimo, prastos pastatų būklės ir išvaizdos, didelio nusikalstamumo) aplinkinis komercinis / gyvenamosios paskirties nekilnojamas turtas nėra patrauklus, rajone formuojasi plėtros stagnacija.

**POKYČIAI NEJGYVENDINUS PLANO |** Neįgyvendinus plano, teritorija ir toliau išliktų nekonkurencinga ekonominiu aspektu, rajonas, miestas ir regionas prarastų reikšmingą potencialą pritraukti investicijų ir į ekonomines veiklas įtraukti didėjantį žmonių srautą teritorijoje. Maža teritorijos pridėtinė vertė savo ruožtu nekurtų prielaidų pokyčiams teritorijoje. Teritorijos konkurencingumas dar labiau mažėtų didėjant keleivių srautams ir prastėjant infrastruktūros objektų, erdvių ir pastatų kokybei, o tai didintų kitas, su socialine grove

<sup>3</sup> Savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ išvados.

<sup>4</sup> Remiantis „Lietuvos geležinkelių“ strategija 2030 ir keleivių vežimo prognozėmis.

<sup>5</sup> 2014–2020 m. Vilniaus miesto integruotų teritorijų vystymo programos projektas, [https://vilnius.lt/wp-content/uploads/2018/03/ITV\\_programos\\_pristatymas.pdf](https://vilnius.lt/wp-content/uploads/2018/03/ITV_programos_pristatymas.pdf)

<sup>6</sup> Ibid.

sietinas problemas. Neįgyvendinus plano nebūtų įgyvendinami Nacionalinės pažangos programoje<sup>7</sup> įtvirtinti Regioninės plėtros tikslai – nebūtų didinama teritorinė sanglauda; didėtų drieka, socialinė atskirtis tarp geležinkelio atskirtų teritorijų, būtų prarandamos ekonominės plėtros galimybės.

### 3.6. SU SOCIALINE GEROVE IR MIESTO ĮVAIZDŽIU SIETINOS PROBLEMOS

Teritorijoje identifikuojamos šios problemos:

- Stoties prieigos nėra patrauklios socialine prasme – aplinkinių rajonų gyventojai susiduria su visuomeninių, komercinių ir socialinių paslaugų stoka<sup>8</sup>. Reikšmingų visuomeninių / kultūrinių traukos centrų stoka teritorijoje nepritraukia kitų rajonų gyventojų į teritoriją, todėl ji nėra gyvybinga.
- Teritorijoje fiksuojamas didesnis nei daugelyje kitų miesto rajonų nusikalstamumo lygis<sup>9</sup>.
- Dėl visuomeninių erdvių ir veiklų trūkumo ir prasto erdvių susietumo teritorijoje nekuriama verslų ir visuomeninių veiklų sinergija.
- Šios miestui strategiškai svarbios teritorijos nepakankamas vystymas daro neigiamą įtaką viso miesto plėtrai ir modernios Lietuvos sostinės identiteto ir įvaizdžio formavimui.

**POKYČIAI NEĮGYVENDINUS PLANO |** Didėjant keleivių srautams teritorijoje ir nepritaikius teritorijos jų poreikiams teritorija išliktų nepatraukli, nemažėtų arba augtų nusikalstamumo lygis. Teritorijoje ir toliau trūkstant esminių paslaugų ir veiklų prastėtų aplinkinių rajonų gyventojų gyvenimo kokybė, didėtų atskirtis tarp geležinkelio atskirtų rajonų, teritorija nepritrauktų kūrybinių industrijų ir kitų teritorijos gyvybingumą galinčių didinti visuomenės grupių atstovų. Gerėjant aplinkinių miestų ir valstybių infrastruktūros objektų kokybei augtų keleivių lūkesčiai, dėl teritorijos reprezentatyvumo trūkumo neigiamai būtų veikiamas Vilniaus m. įvaizdis. Teritorijos nepatrauklumas neleistų išnaudoti potencialo pritraukti daugiau lankytojų į Lietuvos sostinę ir plėtoti turizmą, keleivių poreikių neatitinkanti susisiekimo sistema teritorijoje mažintų miesto patrauklumą studentams ir galimybes pritraukti talentų.

<sup>7</sup> Programa patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu „Dėl 2014–2020 metų Nacionalinės pažangos programos patvirtinimo“, 2012 m. lapkričio 28 d.

<sup>8</sup> 2020 m. gegužės mėn. SPAV rengėjų organizuotos fokus grupės diskusijos išvados

<sup>9</sup> 2014–2020 m. Vilniaus miesto integruotų teritorijų vystymo programos projektas, [https://vilnius.lt/wp-content/uploads/2018/03/ITV\\_programos\\_pristatymas.pdf](https://vilnius.lt/wp-content/uploads/2018/03/ITV_programos_pristatymas.pdf)

## 4. TERITORIJOS, KURIOS GALI BŪTI REIŠMINGAI PAVEIKTOS

Šiame skyriuje aprašomos teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos įgyvendinant planą: saugomos teritorijos, gamtinio karkaso teritorijos, kultūros paveldo objektai ir jų teritorijos.

### 4.1. SAUGOMOS TERITORIJOS

Planuojama teritorija nepatenka nei į valstybinių, nei į savivaldybės įsteigtų saugomų teritorijų (ST) sudėtį, taip pat su nei viena iš jų nesiriboja. Artimiausia saugoma teritorija, nuo planuojamos teritorijos nutolusi apie 2 km pietryčių kryptimi, yra Pavilnių regioninio parko sudėtyje esantis Ribiškių kraštovaizdžio draustinis. Bet kokio pobūdžio tiesioginis ar netiesioginis poveikis šiai ST mažai tikėtinas.

### 4.2. GAMTINIO KARKASO TERITORIJOS

Gamtinis karkasas (GK) – tai vientisas gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklas, juridškai įteisintas Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos ir Saugomų teritorijų įstatymuose, bei gamtinio karkaso nuostatuose. Gamtinio karkaso teritorijos apima visas saugomas teritorijas ir kitas geoekologiniu skirtingu laipsniu pažeistas (tarp jų ir kai kurias stipriai pažeistas – urbanizuotas) teritorijas, kurioms atsistačius savaime, ar atkūrus dirbtinai, didėtų potencialas užtikrinti bendrą kraštovaizdžio stabilumą. GK paskirtis – ne tik sukurti vientisą gamtinio ekologinio kompensavimo sistemą, užtikrinti ryšius tarp gamtinių saugomų teritorijų, bet ir saugoti natūralų ar santykinai natūralų kraštovaizdį, biologinę įvairovę, gamtinius rekreacinius išteklius, sudaryti sąlygas augalų ir gyvūnų migracijai ir miškų atkūrimui, optimizuoti agrarinio kraštovaizdžio struktūrą geoekologiniu požiūriu, reguliuoti agrarinės veiklos plėtrą, kraštovaizdžio intensyvaus sukultūrinimo – užstatymo gyvenamaisiais bei pramonės rajonais – plėtrą.

Įvairaus lygmens teritorijų planavimo dokumentuose (Vilniaus miesto bendrajame plane) lokalizuota Vilniaus miesto gamtinio karkaso sistema apima miesto dalį, teritoriškai susietą su stambiausiu mieste esančiu geomorfologiniu dariniu – Neries slėniu ir jam būdingo reljefo morfologiniais elementais (fliuvialinėmis ir fliuvioglacialinėmis terasomis, terasų pakopomis, kurios urbanizuotoje miesto dalyje išreikštos per mažiau užstatytus šlaitus).

Visa vertinama teritorija patenka į Vilniaus miesto teritorijoje lokalizuoto gamtinio karkaso urbanizuotą (geoekologiniu požiūriu stipriai pažeistą) dalį, kurioje ypač svarbus yra išlikusių gamtinių elementų (želdynų) išsaugojimas ir jų gausinimas. Neįgyvendinant pertvarkos projekto, planuojamoje teritorijoje išlikę santykinai mažai pažeisti gamtinio karkaso elementai gali būti stipriau paveikti ar net užstatyti, nebūtų vykdomas jų geoekologinio potencialo didinimas (želdynų rekonstrukcija palaikant didesnę minkštų dangų kiekį). Remiantis nauju (jau parengtu, tačiau dar nepatvirtintu šios SPAV ataskaitos rengimo metu) Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu, analizuojamoje teritorijoje GK sistemos dalys nelokalizuotos, tačiau tai nesudaro prielaidų mažinti išlikusių želdynų plotus, ar kardinaliai keisti jų tvarkymo principus.

### 4.3. KULTŪROS PAVELDO OBJEKTAI IR JŲ TERITORIJOS

Į planuojamą teritoriją bei artimiausią jos aplinką patenka toliau pateiktoje lentelėje (žr. lent. nr. 2) išvardintos Kultūros paveldo registre registruotos nekilnojamosios kultūros vertybės.

Svarbiausia besiribojanti teritorija – Vilniaus senamiestis (u.o.k. 16073), kuris, kaip Vilniaus istorinis centras, nuo 1994 m. gruodžio mėn. 17 d. yra įrašytas į Pasaulio paveldo sąrašą. Visa planuojama teritorija patenka į šios vertybės apsaugos (buferinę) zoną (Vilniaus senamiesčio apsaugos zonos vizualinį apsaugos pozonį), kuriai Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos direktoriaus 2005-04-19 įsakymu Nr. Į-167 patvirtintas Pasaulio paveldo objekto, kultūros paminklo U1P – Vilniaus istorinio centro apsaugos zonos laikinasis apsaugos reglamentas.

Į Vilniaus senamiesčio buferinę-apsaugos zoną patenka didžioji dalis žemiau išvardintų kultūros paveldo vertybių, išskyrus Viešbučio pastatų kompleksą (u.o.k. 28026) ir Nuomojamą namą (u.o.k. 12594), esančius Senamiesčio teritorijoje. Visoms planuojamoje ir besiribojančiose teritorijose esančioms ir Kultūros vertybių registre registruotoms vertybėms yra parengti išsamūs apskaitos dokumentai, nustatytos vertingosios savybės. Pagrindinės jų: reljefo pobūdis (visoje planuojamoje teritorijoje); išlikę istorinio gatvių tinko ir vertingo užstatymo fragmentai, kultūros paveldo statiniai (Š ir ŠV planuojamos teritorijos dalyse); istorinis pramonės ir infrastruktūros užstatymo tipas tarp Geležinkelio gatvės ir geležinkelio bėgių, kurį formuoja į ŠV nuo geležinkelio linijų, lygiagrečiai joms išsidėstę išlikę pastatai; kultūrinis sluoksnis (teritorijos dalyse ties Liepkalnio g. ir Šv. Stepono bažnyčia, patenkančiose į Vilniaus senojo miesto ir priemiesčių archeologinę vietovę, u.o.k. 25504). Vystant teritoriją nustatytos vertingosios savybės turi būti išsaugotos.

Reikšmingas yra Geležinkelio stoties pastatų kompleksas (u.o.k. 45185), kaip vienas iš Naujamiesčio planinę struktūrą formuojančių urbanistinių elementų, kurio atsiradimas turėjo didelę įtaką aplinkinių teritorijų vystymuisi ir esamos istorinės urbanistinės struktūros susidarymui. Šį kompleksą sudarantys kultūros paveldo objektai formuoja Geležinkelio gatvės išklotinę, yra dominuojantys Stoties aikštės istoriniai formantai. P ir PV komplekso dalyse nėra kultūros paveldo objektų ar vertingųjų savybių, nereglamentuojamas užstatymo morfotipas. Jose galimas reglamentuoto naujo užstatymo, papildančio istorinę struktūrą, formavimas.

## LENTELĖ 2: PLANUOJAMOJE TERITORIJOJE ESANČIOS NEKILNOJAMOSIOS KULTŪROS VERTYBĖS

EIL. NR.	Nekilnojamosios kultūros vertybės pavadinimas	Unikalus objekto kodas Kultūros vertybių registre	Vertybės statusas/ reikšmingumo lygmuo	Apibrėžtos teritorijos plotas, kv. m	Apsaugos zonos plotas, kv. m
1	Vilniaus miesto istorinė dalis, vad. Naujamiesčiu	33653	Registrinis/ Nacionalinis	2884570	Nenustatyta
2	Vilniaus senojo miesto ir priemiesčių archeologinė vietovė	25504	Valstybės saugomas/ Nacionalinis	6199895	Nenustatyta
3	Šv. Stepono bažnyčia, vizualinės apsaugos pozonis	1042	-	17716	Vizualinės apsaugos pozonio – 34100
4	Vilniaus senamiestis, vizualinės apsaugos pozonis	16073	-	3520855	Vizualinės apsaugos pozonio – 19122400
5	Geležinkelio viadukas	26974	Valstybės saugomas	2100	Nenustatyta
6	Geležinkelio stoties pastatų kompleksas	45185	Registrinis/ Vietinis	217081	Nenustatyta

LENTELĖ 3: ARTIMIAUSIOS NEKILNOJAMŲJŲ KULTŪROS VERTYBIŲ TERITORIJOS

EIL. NR.	Nekilnojamosios kultūros vertybės pavadinimas	Unikalus objekto kodas Kultūros vertybių registre	Vertybės statusas/ reikšmingumo lygmuo	Apibrėžtos teritorijos plotas, kv. m	Apsaugos zonos plotas	Atstumas iki planuojamos teritorijos
1.	Vilniaus Senamiestis	16073	Paminklas/ Nacionalinis/ Pasaulio paveldo vietovė	3520855	-	0
2.	Šv. Stepono bažnyčia	1042	Paminklas/ Nacionalinis	17716	-	0
3.	Viešbučio pastatų kompleksas	28026	Valstybės saugomas/ Regioninis	1935	-	0
4.	Nuomojamasis namas	12594	Registrinis/ Regioninis	12594	-	0
5.	Lokomotyvų depas	23054	Valstybės saugomas/ Regioninis	23051	-	23

## 5. SU PLANU SUSIJUSIOS APLINKOS APSAUGOS PROBLEMOS

Šiame skyriuje įvardinamos reikšmingą poveikį aplinkos apsaugai svarbioms teritorijoms galinčios turėti problemos bei įvardinami su nagrinėjamos teritorijos sprendiniais susiję aplinkos apsaugos tikslai.

### 5.1. PROBLEMOS, SUSIJUSIOS SU APLINKOS APSAUGAI SVARBIOMIS TERITORIJOMIS

Problemų, kurios turėtų reikšmingą neigiamą poveikį planuojamoje teritorijoje ar už jos ribų esančioms aplinkos apsaugai svarbioms teritorijoms, nenumatoma.

Nemaža dalis šio SPAV apimtyje nagrinėjamų detaliojo plano sprendinių yra susijusi su aplinkos apsaugai svarbių teritorijų (želdynų, bei minkštų dangų ploto juose) plėtra ir jos vidinės struktūros gerinimu. Taip pat nemaža dalis sprendinių yra tiesiogiai susiję su potencialios taršos šaltinių iškėlimu (vagonų ir lokomotyvų remonto depu), naudojamo viešojo transporto transporto elektrifikavimu, eismo intensyvumo mažinimu, o tai turės reikšmingą teigiamą įtaką planuojamoje teritorijoje esantiems želdynams ir jų ekologinio – kompensacinio bei estetinio potencialo augimui.

### 5.2. APLINKOS APSAUGOS TIKSLŲ INTEGRACIJA

Šiuo SPAV dokumentu nagrinėjama teritorija yra palyginus tankiai užstatytoje, ir stipriai antropogeniškai pakeistoje centrinės miesto teritorijos dalyje, kurioje dominuoja transporto infrastruktūros ir pramonės objektai, nėra gamtinio pobūdžio saugomų objektų. Dėl šios priežasties, detaliojo plano rengimo metu nebuvo detalizuoti aplinkos apsaugos tikslai.

Tačiau, su planu susiję šie Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijoje<sup>10</sup> numatyti ir į kito pobūdžio kompleksines, ar šakines strategijas bei teritorijų planavimo dokumentus integruojami tikslai:

- Pagrindinių ūkio šakų (transporto, pramonės, energetikos, žemės ūkio, būsto, turizmo) poveikio aplinkai mažinimas.
- Efektyvesnis gamtos išteklių naudojimas ir atliekų tvarkymas.
- Pasaulio klimato kaitos ir jos padarinių švelninimas.
- Geresnė biologinės įvairovės apsauga.
- Geresnė kraštovaizdžio apsauga ir racionalus tvarkymas.

---

<sup>10</sup> Nacionalinė darnaus vystymosi strategija patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160 „Dėl Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“.

## 6. PLANO ALTERNATYVŲ GALIMŲ PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMAS

Šiame skyriuje aprašomi principai, kuriais vadovaujantis atliktas plano alternatyvų galimų pasekmių aplinkai (gamtinei aplinkai, urbanistinei aplinkai ir kultūros paveldui, susisiekimui, ekonomikai ir socialinei gerovei) vertinimas, bei detalizuojami visų trijų nagrinėtų alternatyvų vertinimo rezultatai.

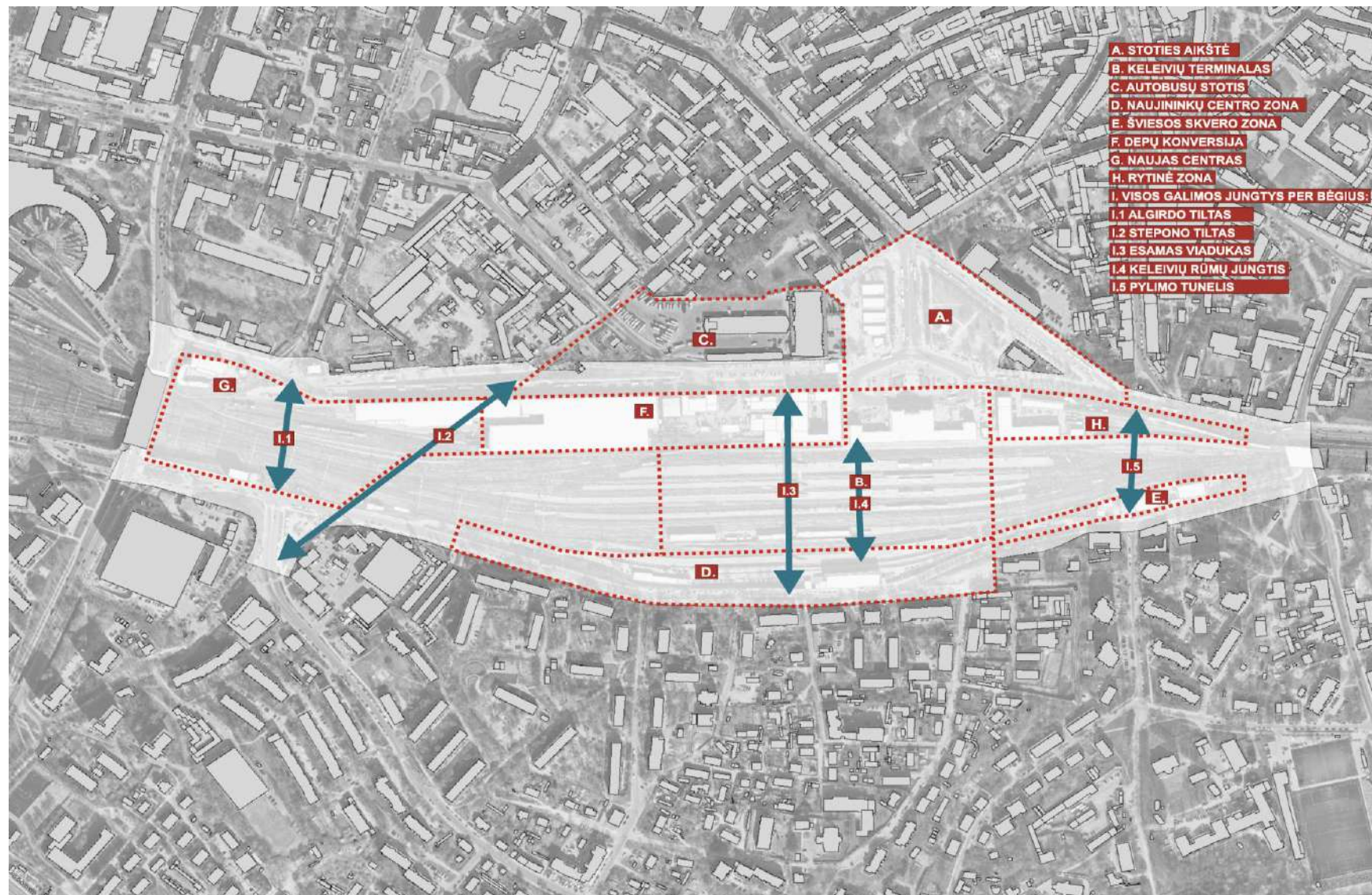
### 6.1. VERTINIMO PRINCIPAI IR METODIKA

Plano alternatyvų galimų pasekmių aplinkai (įskaitant gamtinę, urbanistinę, kultūros paveldo, susisiekimo, ekonominę ir socialinę aplinką) vertinimas atliktas pasitelkiant daugiakriterinės analizės ekspertinį kokybinį vertinimą. Tai – apibendrintos ekspertų grupės išvados, kurios gavimui pritaikomos specialistų-ekspertų žinios, patirtis ir tyriminė informacijos analizė; tai procedūra, leidžianti suderinti atskirų ekspertų nuomones ir priimti bendrą sprendimą.

**NAGRINĖTOS TERITORIJOS ZONOS** | Vertinant teritoriją, pagal poreikį buvo nagrinėjamas alternatyvų sprendinių poveikis atskiroms teritorijos zonoms (zonų narinėjimas ypač aktualus vertinant gamtinę ir urbanistinę aplinką, kultūros paveldą), zonų skirstymas pateiktas paveiksle žemiau (žr. pav. nr. 1). Atkreiptinas dėmesys, kad *Autobusų stoties* zonos poveikis vertinamas kitu teritorijų planavimo dokumentu ir I-os bei II-os alternatyvos atveju į vertinimo apimtį ši zona įtraukta tik kaip funkcinis, o ne detalus sprendinys. III-os alternatyvos atveju šios zonos sprendinių poveikis nagrinėtas detaliau, dėl šioje alternatyvoje numatytos autobusų stoties lokacijos keitimo, iškeliant ją į šio SPAV apimtyje esančią teritoriją.

Išsamesnis nagrinėtos teritorijos zonų skirstymas, vertinimuose žymimas T1-T13, pateiktas šios SPAV ataskaitos priede (žr. Priedas nr. 4: SPAV alternatyvų aprašymas).

PAVEIKSLAS 1: NAGRINĒJAMOS TERITORIJAS ZONINIO SKIRSTYMO SCHEMA



**VERTINIMO KRITERIJAI IR SVERTINIAI KOEFICIENTAI** | Kiekvienos iš trijų alternatyvų sprendinių pasekmės vertintos pagal 3 pagrindinius aspektus, kuriems nagrinėti ekspertinio vertinimo būdu buvo priskirti vertinimo kriterijai. Visos trys aspektų grupės laikytos vienodai svarbiomis, tačiau, vertinant skirtingus aplinkos aspektus, skyrėsi jų kriterijų svarba, todėl, ekspertinio vertinimo būdu ir konsultuojantis su visuomene<sup>11</sup>, kriterijams buvo suteikti skirtingi svertiniai koeficientai (SK). Kuo didesnis šis koeficientas, tuo didesnė kriterijaus įtaka bendram aspekto vertinimui.

#### **VERTINIMO ASPEKTAI:**

##### **1. Vertinimo aspektas: Poveikis aplinkai (gamtinei, urbanistinei ir kultūros paveldui, susisiekimui)**

Vertinimo kriterijai ir svertiniai koeficientai:

- 1.1. Ekologinės struktūros (SK – 20%)
- 1.2. Poveikis aplinkos taršai (SK – 10%)
- 1.3. Poveikis urbanistinei struktūrai (SK – 15%)
- 1.4. Poveikis pasaulio paveldo vietai (SK – 15%)
- 1.5. Poveikis kultūros paveldui (SK – 10%)
- 1.6. Poveikis tarptautinio, tarp miestinio ir miesto viešojo transporto sistemai (SK – 15%)
- 1.7. Poveikis automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams (SK – 15%)

##### **2. Vertinimo aspektas: Poveikis ekonomikai**

Vertinimo kriterijai ir svertiniai koeficientai:

- 2.1. Generuojamų papildomų žmonių srautų poveikis ekonomikai (SK – 15%)
- 2.2. Sukuriamos darbo vietos ir poveikis teritorijos pridėtinei vertei (SK – 15%)
- 2.3. Poveikis ekonomikai už vertinamos teritorijos ribų (SK – 30%)
- 2.4. Finansinis atsiperkamumas (pagrindžiamumas) (SK – 40%)

##### **3. Vertinimo aspektas: Poveikis socialinei gerovei**

Vertinimo kriterijai ir svertiniai koeficientai:

- 3.1. Poveikis aplinkinių rajonų bendruomenėms (SK – 20%)
- 3.2. Poveikis miestiečių socialinei gerovei (SK – 10%)
- 3.3. Poveikis fiziniam ir socialiniam / psichologiniam / ekonominiam saugumo jausmui (SK – 30%)
- 3.4. Poveikis Vilniaus įvaizdžiui ir identitetui (SK – 20%)
- 3.5. Poveikis kultūrinei veiklai (SK – 10%)
- 3.6. Kultūrą skatinančios funkcijos (SK – 10%)

**PASEKMIŲ REIŠKINGUMO VERTINIMAS BALAIS** | Remiantis alternatyvų vertinimo kriterijais, kurie atspindi alternatyvų įgyvendinimo pasekmes, pasekmių pobūdis ir reikšmingumas buvo vertinamas balais. Vertinimui naudota vertinimo skalė nuo -5 iki 5, skiriant 1 ir daugiau balų, kai tikėtinos teigiamos pasekmės; -1 ir mažiau

<sup>11</sup> 2020 m. gegužės mėn. organizuotos fokus grupės diskusijos metu su aplinkinių rajonų bendruomenių atstovais ir Vilniaus m. kultūros atstovais aptarta poveikio socialinei gerovei kriterijų svarba; diskusijos metu gautos nuomonės naudotos skiriant svertinius koeficientus šio aspekto kriterijams.

balų, kai tikėtinos neigiamo reikšmingumo pasekmės (žr. lent. nr. 4). Įverčiai priskirti ekspertinio vertinimo būdu lyginant kiekvieną alternatyvą su esama situacija bei lyginant alternatyvas tarpusavyje.

**LENTELĖ 4: PASEKMIŲ REIŠMINGUMO VERTINIMO SKALĖ**

Skaitinė reikšmė	Aprašymas
5	Tikėtinos didelio reikšmingumo teigiamos pasekmės
3	Tikėtinos vidutinio reikšmingumo teigiamos pasekmės
1	Tikėtinos mažo reikšmingumo teigiamos pasekmės
0	Pasekmės nereikšmingos arba tikėtinos itin mažo reikšmingumo teigiamos arba neigiamos pasekmės
-1	Tikėtinos mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės
-3	Tikėtinos vidutinio reikšmingumo neigiamos pasekmės
-5	Tikėtinos didelio reikšmingumo neigiamos pasekmės

**GALUTINIO BALO APSKAIČIAVIMAS | Bendras vertinimo balas kiekvienam alternatyvos vertinimo aspektui** (aplinkai, ekonomikai, socialinei gerovei) kiekvienai alternatyvai apskaičiuojamas sudedant visų aspekto kriterijų vertinimų suindeksuotus balus (suindeksuotas balas – tai balas, apskaičiuotas pritaikius svartinį koeficientą).

- Suindeksuotas balas kiekvienam kriterijui yra apskaičiuojamas pagal formulę: *kriterijaus vertinimo balas \* kriterijaus svartinis koeficientas / 100*.

Maksimalus galimas alternatyvos balas kiekvienam aspektui yra 5.

**Bendras vertinimo balas visais vertinimo aspektais** kiekvienai alternatyvai apskaičiuojamas sudedant bendrus vertinimo balus vertintais aspektais (poveikio aplinkai, ekonomikai, socialinei gerovei). Maksimalus galimas alternatyvos bendras balas yra 15.

## 6.2. VERTINIMO REZULTATAI

Suskaičiavus visų alternatyvų vertinimų reikšmes paaiškėjo, jog II-oji alternatyva yra reikšmingai pranašesnė už kitas alternatyvas. Ekspertinio vertinimo būdu nustatytas šios alternatyvos pranašumas visais vertinimo aspektais – alternatyva padėtų subalansuotai vystyti teritoriją ir turėtų teigiamą poveikį aplinkai, socialinei gerovei ir ekonomikai, alternatyva vertinama bendru balu 8,2. Mažesnę teigiamą poveikį visais trimis aspektais turėtų I alternatyva, surinkusi 5,5 balo, o mažiausiai teigiamas pasekmes kurtų III alternatyva, vertinama 3,1 balo.

Toliau pateikiama alternatyvų vertinimo nustatytais kriterijais suminė lentelė (lent. nr. 5).

LENTELĖ 5: ALTERNATYVŲ VERTINIMO BALŲ SUVESTINĖ

Kriterijaus nr.	Kriterijus	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
1.1	Ekologinės struktūros	1	3	3
1.2	Poveikis aplinkos taršai – cheminė tarša (CO2 emisijos) ir fizinė tarša (triukšmingumas)	-1	1	1
1.3	Poveikis urbanistinei struktūrai	1	3	-3
1.4	Poveikis pasaulio paveldo vietai – Vilniaus istoriniam centrui	1	-1	-3
1.5	Poveikis kultūros paveldui	3	-1	-3
1.6	Poveikis tarptautinio, tarpmiestinio ir miesto viešojo transporto sistemai	1	3	-1
1.7	Poveikis automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams	1	3	-3
Suindeksuotas bendras balas (poveikis aplinkai)		1	1,5	-1,1
2.1	Generuojamų papildomų žmonių srautų poveikis ekonomikai	1	5	5
2.2	Sukuriamos darbo vietos ir poveikis teritorijos pridėtinei vertei	1	3	5
2.3	Poveikis ekonomikai už vertinamos teritorijos ribų	3	5	5
2.4	Finansinis atsiperkamumas (pagrindžiamumas)	3	1	-1
Suindeksuotas bendras balas (poveikis ekonomikai)		2,4	3,1	2,6
3.1	Poveikis aplinkinių rajonų bendruomenėms	1	5	3
3.2	Poveikis miestiečių socialinei gerovei (visiems kitiems Vilniaus gyventojams)	3	5	5
3.3	Poveikis saugumo jausmui	3	3	1
3.4	Poveikis Vilniaus įvaizdžiui ir identitetui	3	3	1
3.5	Poveikis kultūrinei veiklai	1	3	1
3.6	Kultūrą skatinančios funkcijos	0	0	-1
Suindeksuotas bendras balas (poveikis socialinei gerovei)		2,1	3,3	1,6
<b>Bendras balas visais vertinimo aspektais (poveikis aplinkai, ekonomikai, socialinei gerovei)</b>		<b>5,5</b>	<b>8,2</b>	<b>3,1</b>

Toliau esančiuose skyriuose 6.3.-6.7 pateikiami detalūs alternatyvų vertinimų aprašymai nagrinėtai kriterijais: **poveikio gamtinei aplinkai** (kriterijai 1.1-1.2), **poveikio urbanistinei aplinkai ir kultūros paveldui** (kriterijai 1.3-1.5), **poveikio susisiekimui** (kriterijai 1.6-1.7), **poveikio ekonomikai** (kriterijai 2.1-2.4) ir **poveikio socialinei gerovei** (kriterijai 3.1-3.6).

## 6.3. POVEIKIS GAMTINEI APLINKAI

Poveikis gamtinei aplinkai vertinamas remiantis dviem kompleksinio pobūdžio kriterijais (poveikio aplinkai kriterijais 1.1-1.2): vienas jų susijęs su planuojamos teritorijos želdynų planiniais ir vidinės struktūros parametrais apibūdinančiais požymiais (ekologinės struktūros), o kitas – su cheminės ir fizinės aplinkos taršos lygiu apibūdinančiais požymiais (poveikis aplinkos taršai).

### 1.1 Ekologinės struktūros

Vertinimas atliekamas **atskiroms teritorijos zonoms** (žr. pav. Nr. 1), atsižvelgiant į šiuos požymius:

- Želdynų ekologinio kompensavimo potencialą;
- Viešųjų erdvių (želdynų) susietumą;
- Viešųjų erdvių (želdynų) integravimo laipsnį į miesto gamtinio karkaso sistemą;
- Želdynų plotą vertinamojoje teritorijoje;
- Potencialų (kiek tai galima numatyti remiantis teritorijos planavimo dokumentų medžiaga) kietų ir minkštų dangų santykį, bei užstatymo tankį (ar numatomos viešosios erdvės – želdynai, kokia jų padėtis miesto teritorijoje lokalizuoto gamtinio karkaso atžvilgiu, tarpusavio susietumas ir vidinė struktūra; ar jos efektyviai atlieka ekologinio kompensavimo funkcijas: antropogeninės taršos neutralizavimo, mikroklimato reguliavimo, kritulių absorbcijos ir t.t.; ar sudarys optimalias sąlygas socialinės aplinkos gerovei ir ekonomikos vystymuisi).

### 1.2 Poveikis aplinkos taršai – cheminė tarša (CO<sub>2</sub> emisijos) ir fizinė tarša (triukšmingumas)

Vertinimas atliekamas **atskiroms teritorijos zonoms** (žr. pav. nr. 1) atsižvelgiant į šiuos požymius:

- CO<sub>2</sub> kiekį pagal transporto srautus ir skirtingas susisiekimo alternatyvas;
- Pastatų generuojamą CO<sub>2</sub> kiekį pagal aukštumą;
- Kuriamos aplinkos potencialios cheminės taršos (taršių cheminių junginių, kietosios ir kitos kontroliuojamos dalelės taip pat ir CO<sub>2</sub> emisijos) lygį, numatomas galimas rizikas bei jų galimo mažinimo ar neutralizavimo priemonės;
- Triukšmingumą (vertinama pagal skirtingus automobilių ir transporto srautus, bei numatomos papildomos rizikos ir galimos triukšmingumo mažinimo priemonės).

## VERTINIMO REZULTATAI:

**I ALTERNATYVA** | I alternatyva vertinama neutraliai, kaip **galinti turėti mažo reikšmingumo teigiamą arba neigiamą poveikį gamtinei aplinkai**. Lyginant su kitomis alternatyvomis, poveikio gamtinės aplinkos atžvilgiu I alt. vertinama mažiausiai palankiai. Centrinę padėtį užimančiose zonose I alternatyvos atveju nenumatomi reikšmingi urbanistinės ar ekologinės struktūros pokyčiai (želdynų plotų didinimas, transporto srautų transformavimas), realiai ir potencialiai gerinantys planuojamos teritorijos būklę. Įvertinus šioje alternatyvoje numatomus realizuoti techninius sprendinius (gamybinių padalinių iškėlimas, transporto reorganizavimas ir

ekologizavimas), galimas nedidelis oro taršos ir triukšmo sumažėjimas keleivių terminalo ir kitose centrinės planuojamos teritorijos dalyse (žr. Priedas nr. 1: Oro taršos modeliavimo ataskaita ir Priedas nr. 2: Triukšmo modeliavimo ataskaita).

**II ALTERNATYVA** | II alternatyva poveikio gamtinei aplinkai kriterijais vertinama teigiamai, alternatyva **turės mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį gamtinei aplinkai**. Alternatyva vertinama palankiau nei I alt. ir taip pat teigiamai, kaip III alt. Tokį vertinimą labiausiai sąlygoja tam tikrų urbanistinių sprendimų taikymas *Stoties aikštės, Naujininkų centro* ir *Keleivių terminalo* zonose, kurie sudaro prielaidas esamos želdynų sistemos išlaikymui ir vystymui, didinant bendrą teritorijoje esančių želdynų ir minkštų dangų dalį. Be to, formuojamos realios ir teorinės teritorijos ekologinio potencialo ir želdynų susietumo didinimui centrinėje teritorijos dalyje, taikant tradicinius ir alternatyvius apželdinimo būdus. Numatomi urbanistinės, transporto, ir dalinai ekologinės struktūros pokyčiai (transporto perorganizavimas, elektrifikavimas, nors ir nežymus želdynų plotų didinimas) pastebimai sumažins cheminės ir fizinės taršos lygį *Stoties aikštės, Keleivių terminalo* ir *Naujininkų centro* zonose. Vis dėlto, dėl santykinai mažo ekologinio kompensavimo priemonių (želdynų – viešųjų erdvių) ploto ir dėl numatomo šiek tiek didesnio socialinio-ekonominio aktyvumo, kuris generuotų didesnę oro taršą, ir triukšmą (žr. Priedas nr. 1 ir Priedas nr. 2), teritorijos pakraščiuose esančios zonos įvertintos neutraliai arba kaip mažai reikšmingo teigiamo poveikio.

**III ALTERNATYVA** | III alternatyva poveikio gamtinei aplinkai kriterijais vertinama teigiamai, **numatomas mažo-vidutinio reikšmingumo poveikis gamtinei aplinkai**. Alternatyva vertinama palankiau nei I alt. ir taip pat teigiamai, kaip III alt. Tokį vertinimą lemia urbanistinių sprendimų taikymas *Stoties aikštės, Naujininkų centro* ir *Keleivių terminalo* zonose, kurie sudaro prielaidas esamos želdynų sistemos išlaikymui ir vystymui, didinant bendrą teritorijoje esančių želdynų ir minkštų dangų dalį. Taip pat formuojamos realios ir teorinės teritorijos ekologinio potencialo ir želdynų susietumo didinimui centrinėje teritorijos dalyje, taikant tradicinius ir alternatyvius apželdinimo būdus. Numatomi urbanistinės, transporto, ir dalinai ekologinės struktūros pokyčiai (transporto perorganizavimas, elektrifikavimas, nors ir nežymus želdynų plotų didinimas) pastebimai sumažins cheminės ir fizinės taršos lygį *Stoties aikštės, Keleivių terminalo* ir *Naujininkų centro* zonose. Tačiau, dėl santykinai mažo ekologinio kompensavimo priemonių (želdynų – viešųjų erdvių) ploto ir numatomo didesnio socialinio-ekonominio aktyvumo, kuris generuotų didesnę oro taršą ir sąlygotų nežymų triukšmo padidėjimą (žr. Priedas nr. 2), vertinamos teritorijos pakraščiuose esančios zonos bendrai įvertintos neutraliai, arba kaip mažai reikšmingo teigiamo poveikio. Remiantis cheminės taršos ir triukšmo modeliavimo rezultatais, cheminės ir fizinės taršos padidėjimas numatomas planuojamos teritorijos pakraščiuose bei kai kuriose su ja besiribojančiose šalutinėse bei pagrindinėse gatvėse.

LENTELĖ 6: POVEIKIO GAMTINEI APLINKAI VERTINIMAS

Kriterijus	Kriterijaus požymiai	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
1.1 Ekologinės struktūros		- I alternatyvos atveju numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1) planuojamos teritorijos ekologiškai struktūrai, nes daugelyje zonų nenumatomas ženklus pokytis lyginant su esama situacija. Tai ypač akivaizdu pakraštinėse planuojamos teritorijos zonose.	- II alternatyvos atveju numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3) planuojamos teritorijos ekologiškai struktūrai, nes dalyje planuojamos teritorijos zonų numatomas ženklus pokytis lyginant su esama situacija. Tai ypač akivaizdu centrinėse planuojamos teritorijos zonose, kur numatomi sprendiniai yra susiję su reikšmingais struktūriniais pokyčiais, numatoma didinti esamų želdynų plotus, jų tarpusavio susietumą ir vidinį potencialą.	- III alternatyvos atveju numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3) planuojamos teritorijos ekologiškai struktūrai, nes, kaip ir II alternatyvoje, dalyje planuojamos teritorijos zonų numatomas ženklus pokytis lyginant su esama situacija. Tai itin akivaizdu centrinėse planuojamos teritorijos zonose, kur numatomi sprendiniai yra susiję su reikšmingais struktūriniais pokyčiais, numatoma didinti esamų želdynų plotus, jų tarpusavio susietumą ir vidinį potencialą.

Želdynų ekologinio kompensavimo potencialas

Viešųjų erdvių (želdynų) susietumas

Viešųjų erdvių (želdynų) integravimo laipsnis į miesto gamtinio karkaso sistemą

Želdynų plotas vertinamojoje teritorijoje

Potencialus kietų ir minkštų dangų santykis, bei užstatymo tankis

- Centrinėse zonose (*Stoties aikštės zona*) sprendinių, susijusių su reikšmingais struktūriniais pokyčiais, kurie didintų esamų želdynų plotą, tarpusavio susietumą ir jų potencialą nenumatoma, tačiau *Keleivių terminalo* zonoje paliekamos teorinės želdynų ploto didinimo galimybės, priklausančios nuo būsimų architektūrinių sprendinių.

- *Stoties aikštės* zonoje išlaikomas santykinai didelis numatomų formuoti ir pertvarkyti viešųjų erdvių fragmentiškumas (suskaidymas transporto koridoriais). Išlaikoma į esamą būklę panaši situacija erdvėje tarp geležinkelio stoties pastato ir Geležinkelio g., t.y. joje nenumatomas minkštų dangų integravimas.

- *Keleivių terminalo* zonoje želdynai, išskyrus galimus pavienius, nenumatomi, nors planuojamame keleivių terminale peronus ir VT zoną su Naujininkais jungianti keleivių terminalo jungtis iš dalies galėtų tarnauti kaip abipus geležinkelio esančius želdynus jungiantis žaliosios infrastruktūros objektas. Jungtis galėtų efektyviai atlikti ekologinio kompensavimo funkcijas, susieti atskirus želdynų fragmentus (tuo pačiu sukurti papildomą trumpalaikio poilsio aplinką) bei sumažinti VT zonos želdynų apkrovą.

- *Naujininkų centro* zonoje statinių fronto suformavimas tarp Pelesos g. ir geležinkelio, nežymus viešųjų erdvių ir tuo pačiu nežymus želdynų ploto padidinimas turės pastebimos įtakos

- Numatomi sprendiniai (priklausomai nuo konkrečių architektūrinių sprendimų) sukurs palankias teorines želdynų ploto didinimo galimybes *Keleivių terminalo*, *Naujininkų centro* ir *Stoties aikštės* zonose.

- *Stoties aikštės* zonoje, lyginant su esama situacija, numatomas mažesnis viešųjų erdvių fragmentiškumas (suskaidymo transporto koridoriais lygis) ir mažesnis technogeninės dangos plotas erdvėje tarp geležinkelio stoties pastato ir Geležinkelio g. Tai didintų želdynų kompensacinį potencialą ir poveikį gerinant oro kokybę bei vietos mikroklimato sąlygas. Žaliosios infrastruktūros priemonių taikymas (VT terminalo stogo apželdinimas formuojant ekstensyvaus naudojimo želdyną) didintų šios teritorijos ekologinį potencialą.

- *Keleivių terminalo* zonoje numatomas tik nežymus teigiamas arba neigiamas poveikis bendrai planuojamos teritorijos ekologiinei struktūrai. II alt. želdynų jungtys, išskyrus galimus pavienius želdinius, nėra numatomos. Vis dėlto, *Stoties aikštės* zoną su *Naujininkų centro* zoną sujungianti keleivių terminalo jungtis galėtų puikiai tarnauti kaip abipus geležinkelio esančius želdynus jungiantis žaliosios infrastruktūros objektas, galintis efektyviai atlikti viešosios erdvės ir ekologinio kompensavimo funkcijas.

- *Naujininkų centro* zonoje numatomas statinių fronto ir skvero tarp jų suformavimas, Pelesos g. eismo intensyvumo mažinimas didesnę dalį srauto nukreipiant nauja trasa ir viešųjų

- Numatomi sprendiniai (priklausomai nuo konkrečių architektūrinių sprendimų) sukurs palankias teorines želdynų ploto didinimo galimybes *Keleivių terminalo*, *Naujininkų centro* ir *Stoties aikštės* zonose.

- *Stoties aikštės* zonoje šioje alternatyvoje, lyginant su esama situacija, numatomas mažesnis viešųjų erdvių fragmentiškumas (suskaidymas transporto koridoriais, ir tranzitinių transporto srautų panaikinimas) ir santykinai mažesnis technogeninės dangos plotas. Tai pastebimai didins želdynų kompensacinį potencialą, jų poveikį gerinant oro kokybę ir vietos mikroklimato sąlygas. Realus ekologinis efektas priklausys nuo gamtinių ir technogeninių dangų laidumo, konkrečių želdynų formavimo priemonių pritaikymo.

- *Keleivių terminalo* zonoje konstatuotinas tik nežymus teigiamas arba neigiamas poveikis bendrai planuojamos teritorijos ekologiinei struktūrai. Šioje alternatyvoje želdynų jungtys, išskyrus galimus pavienius želdinius, nėra numatomos. Vis dėlto, *Stoties aikštės* zoną su *Naujininkų centro* zoną sujungianti keleivių terminalo jungtis galėtų puikiai tarnauti kaip abipus geležinkelio esančius želdynus jungiantis žaliosios infrastruktūros objektas, galintis efektyviai atlikti viešosios erdvės ir ekologinio kompensavimo funkcijas.

Naujininkų gyventojų aplinkos kokybės pagerėjimui (pastatų frontas formuos priešgarsinę užtvaramą, kaip ir numatomas skveras tarp jų).

- *Šviesos skvero* zonoje nenumatoma želdynų ploto pokyčių. Esamų ir numatomų išlaikyti želdynų vaidmuo ir ekologinis reikšmingumas priklausys nuo planuojamo užstatymo pobūdžio bei intensyvumo, paties želdyno vidinių savybių (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą). Pelesos ir Liepkalnio gatvių sankryžoje esantis Šviesos skveras ypač reikšmingas kaip triukšmingumą mažinantis objektas.

- *Depų konversijos* zonoje želdynų, išskyrus Šv. Stepono skverą, kuris nepatenka į šio SPAV teritorijos ribas, nėra numatyta. Poveikis ekologinėms struktūroms priklausys nuo planuojamo užstatymo ir numatomo transporto intensyvumo.

- *Naujo centro* zonoje ekologinį kompensavimą atliekančių naujų erdvių (želdynų) nėra numatyta, o esamos erdvės yra mažai reikšmingos ploto ir ekologinio potencialo prasme.

- *Rytinėje* zonoje reikšmingų želdynų ploto pokyčių nenumatoma. Esamų ir numatomų išlaikyti želdynų vaidmuo ir reikšmingumas priklausys nuo planuojamo užstatymo pobūdžio bei intensyvumo ir pačių želdynų vidinių savybių (dangos pobūdžio, sumedėjusios

erdvių - želdynų ploto didinimas turės reikšmingai teigiamą įtaką Naujininkų mikrorajono gyvenamosios aplinkos kokybei.

- *Šviesos skvero* zonoje reikšmingų želdynų ploto pokyčių nenumatoma. Esamų ir numatomų išsaugoti želdynų vaidmuo ir reikšmingumas priklausys nuo planuojamo užstatymo pobūdžio bei intensyvumo, paties želdyno vidinių savybių (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą).

- *Depų konversijos* zonoje želdynų, išskyrus Šv. Stepono skverą, kuris nepatenka į šio SPAV teritorijos ribas, nėra numatyta. Poveikis ekologinėms struktūroms priklausys nuo Šv. Stepono tilto ir jo prieigų apželdinimo, planuojamo užstatymo ir numatomo transporto intensyvumo.

- *Naujo centro* zonoje ekologinį kompensavimą atliekančių erdvių (viešųjų erdvių ir želdynų) numatyta nedaug.

- *Rytinėje* zonoje reikšmingų želdynų ploto pokyčių nenumatoma. Esamų ir numatomų išsaugoti želdynų vaidmuo ir reikšmingumas priklausys nuo planuojamo užstatymo pobūdžio bei intensyvumo ir pačių želdynų vidinių savybių (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą).

- *Naujininkų centro zonoje* numatomas statinių fronto ir skvero tarp jų formavimas, Pelesos g. eismo intensyvumo mažinimas didesnę dalį srauto nukreipiant nauja trasa, viešųjų erdvių – želdynų ploto didinimas turės reikšmingai teigiamą įtaką Naujininkų mikrorajono gyvenamosios aplinkos kokybei (net ir didėjant bendram zonos socialiniam – ekonominiam aktyvumui).

- *Šviesos skvero* zonoje reikšmingų želdynų ploto pokyčių nenumatoma. Esamų ir numatomų išsaugoti želdynų vaidmuo ir reikšmingumas priklauso nuo planuojamo užstatymo pobūdžio bei intensyvumo skirtingose alternatyvose ir paties želdyno vidinių savybių (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą).

- *Depų konversijos* zonoje želdynų, išskyrus Šv. Stepono skverą, kuris nepatenka į šio SPAV teritorijos ribas, nėra numatyta. Poveikis ekologinėms struktūroms priklausys nuo planuojamo užstatymo ir numatomo transporto intensyvumo (III alt. atveju numatomas didesnis nei kitose alternatyvose).

- *Naujo centro* zonoje numatomas nedidelis kiekis ekologinį kompensavimą atliekančių viešųjų erdvių – želdynų. Sudaromos palankesnės sąlygos didinti skirtingose zonose esančių želdynų fragmentų susietumą (formuojant

		<p>ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą).</p>		<p>pėsčiųjų – dviračių jungtis per geležinkelį).</p> <p>- <i>Rytinėje</i> zonoje reikšmingų želdynų ploto pokyčių nenumatoma. Esamų ir numatomų išsaugoti želdynų vaidmuo ir reikšmingumas priklausys nuo planuojamo užstatymo pobūdžio bei intensyvumo ir pačių želdynų vidinių savybių (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą).</p>
<p>1.2 Poveikis aplinkos taršai – cheminė tarša (CO<sub>2</sub> emisijos) ir fizinė tarša (triukšmingumas)</p>		<p>- Numatomas mažo reikšmingumo neigiamas poveikis (-1), susijęs su numatomu užstatymo ir autotransporto intensyvumo augimu. Nenumatoma reikšmingesnių techninio pobūdžio sprendimų taršos mažinimui (transporto srautų perorganizavimo) bei ekologinį kompensavimą atliekančių teritorijų ploto didinimo.</p>	<p>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1), susijęs su numatomu autotransporto sistemos pertvarkymu (eismo intensyvumo mažinimu ar nukreipimu) <i>Stoties aikštės</i> ir <i>Naujininkų centro</i> zonose. Numatomas nežymus taršos padidėjimas pakraštinėse teritorijos zonose ir su planuojama teritorija besiribojančiose gatvėse, tačiau padidėjimą kompensuoja numatomos intensyvesnės želdynų ploto didinimo ir jų vidinės struktūros gerinimo priemonės.</p>	<p>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1), susijęs su numatomu autotransporto sistemos pertvarkymu (eismo intensyvumo mažinimu ar nukreipimu) <i>Stoties aikštės</i> ir <i>Naujininkų centro</i> zonose. Numatomas nežymus taršos padidėjimas pakraštinėse teritorijos zonose ir su planuojama teritorija besiribojančiose gatvėse, tačiau nežymų padidėjimą kompensuoja numatomos intensyvesnės želdynų ploto didinimo ir jų vidinės struktūros gerinimo priemonės.</p>
	<p>CO<sub>2</sub> kiekis pagal transporto srautus ir skirtingas susisiekimo alternatyvas</p> <p>Pastatų sugeneruojamas CO<sub>2</sub> kiekis pagal aukštingumą</p>	<p>- <i>Stoties aikštės</i> zonoje atviras VT terminalas ir jo padėtis kitų transporto stočių atžvilgiu, didelis technogeninės dangos plotas sąlygos galimai didesnę oro taršą kietosiomis dalelėmis šaltojo ir pereinamųjų sezonų metu.</p> <p>- <i>Keleivių terminalo</i> zonoje poveikis oro kokybei priklausys nuo taršaus neelektrifikuoto geležinkelių transporto naudojimo lygio, terminalo</p>	<p>- <i>Stoties aikštės</i> zonoje uždaras VT terminalas ir jo padėtis kitų stočių atžvilgiu ir numatyti eismo ribojimai galėtų lemti mažesnę taršos lygį.</p> <p>- <i>Keleivių terminalo</i> zonoje poveikis oro kokybei priklausys nuo taršaus neelektrifikuoto geležinkelių transporto naudojimo lygio, terminalo architektūrinių sprendinių ir j juos integruojamo želdynų kiekio. Numatomas geležinkelių transporto</p>	<p>- <i>Stoties aikštės</i> zonoje atviro, arba pusiau uždaro tipo VT terminalas ir griežtesnis eismo ribojimas Geležinkelio g. galimai sąlygotų mažesnę taršos lygį.</p> <p>- <i>Keleivių terminalo</i> poveikis oro kokybei priklausys nuo taršaus neelektrifikuoto geležinkelių transporto naudojimo lygio, terminalo architektūrinių sprendinių ir j juos integruojamo želdynų kiekio. Numatomas geležinkelių transporto</p>

Aplinkos potencialios cheminės taršos lygis, galimos rizikos bei jos galimo mažinimo ar neutralizavimo priemonės

Triukšmingumas (vertinamas pagal skirtingus automobilių ir transporto srautus, bei numatomas papildomos rizikos ir galimos jo mažinimo priemonės)

architektūrinių sprendinių ir į juos integruojamo želdynų kiekio. Numatomas geležinkelio transporto elektrifikavimas turėtų sumažinti neigiamą poveikį į oro kokybę.

- *Naujininkų centro* zonoje statinių fronto ir skvero formavimas potencialiai sumažins neigiamą geležinkelio transporto poveikį. Pelesos gatvės eismo intensyvumo išlaikymas ir jo didėjimas augant aplinkos socialiniam ir ekonominiam gyvybingumui galimai sąlygos didesnę oro taršą ir triukšmingumą. Tai turėtų neigiamą įtaką Naujininkų mikrorajono ir visos teritorijos aplinkos kokybei.

- *Šviesos skvero* zonoje neigiamas poveikis oro kokybei gali augti didėjant transporto intensyvumui. Poveikio kompensavimo laipsnis priklausys nuo Šviesos skvero struktūros (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą).

- *Depų konversijos* zonoje oro kokybei teigiamą poveikį turės vagonų gamyklos iškėlimas. Dėl (lyginant su kitomis alternatyvomis) mažo užstatymo intensyvumo ir generuojamo socialinio-ekonominio aktyvumo poveikis oro kokybei turėtų būti mažesnis nei kitų alternatyvų atveju. Neigiamą poveikį oro kokybei turėtų mažinti papildomas Šv. Stepono tilto ir jo prieigų apželdinimas.

elektrifikavimas turėtų sumažinti neigiamą poveikį į oro kokybę.

- *Naujininkų centro* zonoje statinių fronto ir skvero tarp jų formavimas potencialiai sumažins neigiamą geležinkelio transporto poveikį, o numatomas mažesnis Pelesos g. eismo intensyvumas, pagrindinį eismo srautą perkeliant prie geležinkelio, sukurs prielaidas geresnei oro kokybei ir darys teigiamą įtaką Naujininkų mikrorajono ir visos teritorijos aplinkos kokybei.

- *Šviesos skvero* zonoje neigiamas poveikis oro kokybei gali augti didėjant transporto intensyvumui, kurį sąlygos geležinkelio terminalo sujungimas su Naujininkų pusėje esančia komercine zona. Poveikio kompensavimo laipsnis priklausys nuo Šviesos skvero struktūros (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą) bei numatomų gatvės želdinių kiekio ir pobūdžio.

- *Depų konversijos* zonoje oro kokybei teigiamą poveikį turės vagonų gamyklos iškėlimas.

- *Naujo centro* zonoje II alt. atveju poveikis aplinkos oro kokybei neįžymus, išlaikoma esama, arba artima esamai situacija.

- *Rytinėje* zonoje papildomų kompensacinių priemonių nenumatyta. Mažinant Geležinkelio g. apkrovą ties geležinkelio stotimi, transporto srautas intensyvėtų Seinų g. ir Geležinkelio g. atkarpoje ties Liepkalnio g. sankryža,

elektrifikavimas turėtų sumažinti neigiamą poveikį į oro kokybę.

- *Autobusų stoties* zonoje galimas oro kokybės blogėjimas, kurio parametrai priklauso nuo autobusų eismo organizavimo perkėlus autobusų terminalą iš dabartinės vietos į Geležinkelio g. Numatomas didesnis užstatymo intensyvumas ir Sodų g. tęsinio suformavimas prisidės prie eismo intensyvumo, ir atitinkamai cheminės ir fizinės taršos lygio didėjimo.

- *Naujininkų centro* zonoje statinių fronto formavimas potencialiai sumažins neigiamą geležinkelio transporto poveikį, o Pelesos g. eismo intensyvumo mažinimas ir želdynų ploto ir kiekio didinimas sukurs prielaidas oro kokybės pagerėjimui. Tai turėtų teigiamą įtaką Naujininkų centro gyvenamosios aplinkos kokybei.

- *Šviesos skvero* zonoje neigiamas poveikis oro kokybei gali augti didėjant transporto intensyvumui, kurį sąlygos geležinkelio terminalo sujungimas su Naujininkų pusėje esančia komercine zona. Neigiamo poveikio kompensavimo laipsnis priklausys nuo Šviesos skvero struktūros (dangos pobūdžio, sumedėjusios ir žolinės augalijos gebėjimo absorbuoti antropogeninę taršą) bei numatomų gatvės želdinių.

- *Depų konversijos* zonoje numatomas oro kokybės prastėjimas dėl numatomo didesnio automobilių transporto

- *Naujo centro* zonoje I alt. poveikio aplinkos oro kokybės požiūriu yra palankesnė nei kitos alternatyvos, išlaikoma esama arba artima esamai situacija.

- *Rytinėje* zonoje papildomų kompensacinių priemonių nenumatoma, tačiau tikėtinas palyginti mažas neigiamas poveikis oro kokybei.

tikėtinas didėjantis neigiamas poveikis oro kokybei, didesnis nei I alt. atveju.

intensyvumo (dėl autobusų stoties perkėlimo į Geležinkelio g.), ir kompensacinių priemonių trūkumo (želdynų nebuvimo). Neigiamą poveikį oro kokybei didins ir numatomas didesnis užstatymo intensyvumas ir didesnis socialinis-ekonominis aktyvumas (didesnis nei I ir II alt. atveju). Neigiamą poveikį galėtų sumažinti Šv. Stepono skvero želdynai.

- *Naujo centro* zonoje dėl numatomo didelio užstatymo intensyvumo ir mažo numatomo kompensacinių priemonių ploto (želdynų) numatomas reikšmingas neigiamas poveikis aplinkos oro kokybei.

- *Rytinėje* zonoje papildomų kompensacinių priemonių nenumatoma. Numatomas reikšmingai didesnis automobilių transporto intensyvumas (dėl nutraukiamo eismo Geležinkelio g. ties geležinkelio stotimi) sąlygos eismo intensyvumo padidėjimą Seinų g. ir Geležinkelio g. atkarpoje ties Liepkalnio g. sankryža. Numatomas didesnis nei II alt. ir reikšmingai didesnis nei I alt. atveju neigiamas poveikis oro kokybei.

## 6.4. POVEIKIS URBANISTINEI APLINKAI IR KULTŪROS PAVELDUI

Poveikis urbanistinei aplinkai ir kultūros paveldui yra vertinamas remiantis toliau detalizuotais kriterijais (poveikio aplinkai kriterijais 1.3-1.5).

### 1.3 Urbanistinė struktūra

Vertinama pagal šiuos **urbanistinės struktūros** požymius:

- Funkcinių komponentų, išsidėsčiusių aplink stoties aikštę, efektyvumą (ar planuojamų stočių lokacija funkciškai dera su formuojamos stoties aikštės ir susisiekimo sistemos srautais);
- Urbanistinę viziją (kokia yra suformuota urbanistinė vizija, kaip ji atitinka projekto tikslus, kompaktiško miesto kriterijus, idėjinį novatoriškumą ir vientisumą, autentiškumą, gyvastingumą, adaptyvumą pokyčiams);
- Planuojamo užstatymo intensyvumo ir aukštingumo parametrus (poveikis susiformavusiai teritorijos urbanistinei struktūrai, aplinkiniams pastatams);
- Planuojamo užstatymo integralumą su gretimybėmis (su aplinkinėmis teritorijomis, tiek vietine, tiek bendramiestine prasmėmis);
- Planuojamo užstatymo susietumą su kuriu viešųjų erdvių tinklu ir planuojamais transporto srautais;
- Urbanistines ašis (sisisiekimo koridoriai, perdenginiai, tiltai, numatomi gatvių pratęsimai).

### 1.4 Poveikis pasaulio paveldo vietai – Vilniaus istoriniam centrui

Vertinamas naujai suformuotos urbanistinės struktūros poveikis pasaulio paveldo vietai, galimybės naujo užstatymo formavimui pagal šiuos požymius:

- Užstatymo aukštingumą ir apimtis, poveikį vertybės aplinkai, apžvalgai, siluetai.

Nagrinėjama teritorija patenka į pasaulio paveldo objekto (vietovės), Vilniaus istorinio centro, vizualinės apsaugos (buferinę) zoną. Vadovaujantis Reglamentu<sup>12</sup>, naujai statomi ar esami rekonstruojami statiniai, žiūrint iš Vilniaus senamiesčio (unikalus kodas Kultūros vertybių registre – 16073, statusas – paminklas) gatvių ir aikščių, pagrindinių įvažiavimo traktų bei apžiūros vietų, savo fizine išraiška negali nustelbti Vilniaus senamiestyje ar jo apsaugos zonoje esančių saugomų kultūros paveldo objektų ar jų grupės, gamtinių vertybių – Vilniaus senamiestį supančių kalvų; privaloma užtikrinti Vilniaus senamiesčio ir jo apsaugos zonoje esančių objektų ar jų grupių apžvelgiamumą. Planuojami statiniai, žiūrint iš Vilniaus senamiesčio apžiūros vietų, negali būti iškilę virš matomo saugomo kultūros paveldo objekto ar jų grupės, būti matomi saugomo kultūros paveldo objekto ar jų grupės artimoje aplinkoje ir vizualiai savo apimtimi ar aukščiu konkuruoti ar būti didesni už saugomą kultūros paveldo objektą ar jų grupę.

Vaizdinė vertinimo medžiaga – analogai ir planuojamo užstatymo aukštingumo poveikio analizė – pateikiami šios SPAV ataskaitos priede (žr. Priedas nr. 3: Papildoma SPAV analizės medžiaga).

<sup>12</sup> Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos direktoriaus 2005-04-19 įsakymu Nr. Į-167 patvirtintas Pasaulio paveldo objekto – kultūros paminklo U1P – Vilniaus istorinio centro apsaugos zonos laikinasis apsaugos reglamentas.

### 1.5 Poveikis kultūros paveldui

Vertinamas poveikis KVR registruotoms vertybėms (vertingosioms savybėms) ir jų apsaugos zonoms pagal užstatymo aukštingumą, apimtis, poveikį planinei, tūrinei – erdvinei struktūrai, trasoms, siluetams, reljefui, kitoms nustatytoms kultūros paveldo vertybių vertingosioms savybėms:

- Poveikis Vilniaus geležinkelio stoties pastatų kompleksui (45185);
- Poveikis Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, (33653) užstatymo tipams, reljefui, trasoms;
- Poveikis Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, (33653) planinės struktūros tinklui ir tipui, panoramoms, siluetams, dominantėms;
- Poveikis Geležinkelio viadukui (26974);
- Poveikis Šv. Stepono bažnyčios apsaugos zonos vizualinės apsaugos pozoniui (1042);
- Poveikis Vilniaus senojo miesto ir priemiesčių archeologinei vietai (25504).

Nagrinėjama teritorija patenka į nacionalinio reikšmingumo vietovės – Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, teritoriją, Vilniaus senamiesčio (unikalus objekto kodas 16073) vizualinės apsaugos pozonį, Šv. Stepono bažnyčios (unikalus objekto kodas 1042) vizualinės apsaugos pozonį, apima Vilniaus geležinkelio stoties pastatų komplekso (u.o.k. 45185) teritoriją. Šioms vertybėms parengti išsamūs apskaitos dokumentai, nustatytos vertingosios savybės.

Vaizdinė vertinimo medžiaga – analogai ir planuojamo užstatymo aukštingumo poveikio analizė – pateikiami šios SPAV ataskaitos priede (žr. Priedas nr. 3: Papildoma SPAV analizės medžiaga).

#### VERTINIMO REZULTATAI:

**I ALTERNATYVA** | Numatomas **mažo reikšmingumo teigiamas poveikis urbanistinei struktūrai**, šios alternatyvos sprendiniai turėtų daryti teigiamą poveikį bendramiestinei ir vietinei aplinkai. Funkciniai stoties komponentai išsidėstę efektyviu trikampės kompozicijos principu, urbanistinė vizija atliepia nuosaikų su istoriniu senamiesčiu derantį kompaktiško vystymo scenarijų, planuojamas užstatymo intensyvumas ir aukštingumas dera prie egzistuojančio erdvinio konteksto ir aplinkinių statinių foninių aukščių. Pasiūlytas keleivių terminalo perdenginys pratęsia esamą stoties pastatą nuosaikiai derindamasis prie esamo stoties pastato. Tačiau, numatomi tūriniai-erdviniai tipologijų sprendimai stokoja idėjinio vientisumo. Suformuotos urbanistinės ašys silpnai apjungia esamas ar projektuojamas viešąsias erdves.

Numatoma, jog alternatyva turės **mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį kultūros paveldui**. I alternatyva vertinama palankiau nei kitos alternatyvos dėl planuojamo nuosaikiausio teritorijos vystymo, padėsiančio išryškinti kultūros paveldo vertes. Sutvarkius ir įveiklinus papildomas erdves, pagerės kultūros paveldo vertybių ir jų aplinkos kokybė, pasiekiamumas, lankomumas.

**II ALTERNATYVA** | Numatomas **vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis urbanistinei struktūrai**. II alternatyva laikoma palankesne nei kitos alternatyvos, palankiai vertinamos numatomos formuoti erdvės ir bendra urbanistinė struktūra. Šioje alternatyvoje siūloma urbanistinė struktūra dera su aplinkiniu užstatymu, reikšmingai įprasminamos formuojamos urbanistinės ašys, gatvių tęsiniai, tiltai su viešųjų erdvių arba statinių akcentais. Stoties funkciniai komponentai išdėstyti keleiviams patogiu, efektyviu linijiniu principu, suformuota stoties aikštė atitinka svarbius gyvybingai viešajai erdvei priskiriamus parametrus (aiškiai suformuotos ribos, įveiklinti pastatų pirmieji aukštai). Alternatyvoje siūlomas užstatymas užtikrina žmonišką mastelio kūrimą, dominuojantis perimetrinis užstatymas dera su kompaktiško miesto principais.

Numatomos **mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės kultūros paveldui**. Ši alternatyva vertinama palankiau nei III alt., nes planuojamas palyginus nuosaikus teritorijos vystymo mastelis ir prognozuojamas mažesnis poveikis Vilniaus istoriniam centrui. Didžiausia intervencija numatoma pritaikant geležinkelio stoties pastatą ir planuojant naują užstatymą Stoties aikštėje, numatomas ženklaus poveikis vietinės reikšmės kultūros paveldo objektui – Geležinkelio stoties pastatų kompleksui ir jo artimiausiai aplinkai, tačiau mažiau reikšmingas pritaikius poveikį mažinančias priemones.

**III ALTERNATYVA |** Numatomas **vidutinio reikšmingumo neigiamas poveikis urbanistinei struktūrai** dėl pernelyg radikalių permainų teritorijoje. Numatoma, jog šios alt. atveju stoties funkciniai komponentai būtų pernelyg nutolę vienas nuo kito, keleiviams taptų neaišku, kur yra naujas stoties pastatas. III alternatyvos atveju siūlomas pernelyg tankus ir intensyvus, nederantis prie aplinkinio konteksto užstatymas, erdviniai-tūriniai sprendimai stokoja loginio ir erdvinio nuoseklumo.

Numatomas **vidutinio reikšmingumo neigiamas poveikis kultūros paveldui**, nes alternatyvoje planuojamas didžiausias vystomų teritorijų foninis aukštingumas, kuris, tikėtina, vizualiai savo apimtimi ar aukščiu konkuruotų bei būtų aukštesnis už saugomus kultūros paveldo objektus, jų grupes. Vykdamas teritorijų ir pastatų konversiją, tikėtina, būtų prarastos dalies jų vertingosios savybės, nauji antstatai ir statiniai dominuotų saugomoje istorinėje aplinkoje.

LENTELĖ 7: POVEIKIO URBANISTINEI STRUKTŪRAI IR KULTŪROS PAVELDUI VERTINIMAS

Kriterijus	Kriterijaus požymiai	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
1.3 Urbanistinė struktūra	Funkcinių komponentų, išsidėsčiusių aplink stoties aikštę, efektyvumas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stoties aikštės proporcijos, atlikus kitų stoties aikščių analizę, yra vertinamos kaip per didelės ir funkciškai neproporcingos.</li> <li>- Stočių funkcinis pasiekiamumas yra patogus visų transporto jungčių atžvilgiu dėl jų aiškaus išsidėstymo.</li> <li>- Stočių padėtis dera susisiekimo srautų atžvilgiu. Traukinių stotis, tampanti prioritetine stotimi, išskirsto atvykusių keleivių srautus sistematiškai ir aiškiai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teigiamai vertinama, jog keleivių terminalo sprendiniai išlaiko sąsają su egzistuojančia geležinkelių stotimi, todėl būtų tęsiami lankytojų naudojimosi infrastruktūra įpročiai.</li> <li>- Kuriamą sąsaja ir patekimas į keleivių terminalą ne tik per geležinkelių stoties pastatą, bet ir per viešąją erdvę - Stoties aikštę, o tai turėtų teigiamą poveikį, nes skatintų Naujamiesčio ir Senamiesčio sujungiamumą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stoties aikštės proporcijos, atlikus kitų stoties aikščių analizę, yra vertinamos kaip per didelės ir funkciškai neproporcingos.</li> <li>- Susiformuoja neapibrėžta erdvė tarp VT terminalo ir autobusų stoties su neaiškiu funkciniu tarpusavio ryšiu, kelianti grėsmę tapti tranzitine ir kelionę komplikuojančia zona.</li> <li>- Numatoma klaidinanti stočių ryšių visuma į teritorija atvykstantiems keleiviams, nes nėra iki galo aišku, kur baigiasi viešojo transporto terminalas ir prasideda tarp miestinių autobusų stotis.</li> <li>- Naujasis keleivių terminalas prarastų sąsajas su egzistuojančia geležinkelio stotimi, tai turėtų neigiamas pasekmes dėl naudotojų susiformavusių įpročių ir egzistuojančio stoties istorinio identiteto netekimo.</li> <li>- Keleivių terminalo pozicija ir projektuojamas aukštingumas stoties komplekse sukurtų didelį neaiškumą ir pasimetimo jausmą jos naudotojams.</li> <li>- Keleivių terminalo aiškios sąsajos nebuvimas su autobusų stotimi ir viešojo transporto terminalu smarkiai komplikuočių keleivių navigaciją teritorijoje ir mažintų patrauklumą keliauti viešuoju transportu.</li> <li>-Autobusų stoties, kaip pastato su papildomomis funkcijomis, praradimas ir</li> </ul>

Urbanistinė vizija	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Naujai formuojamos aikštės proporcijos yra pernelyg didelės ir kurtų nepatrauklų pojūtį šios aikštės naudotojams dėl per didelių atstumų tarp funkcinių objektų.</li> <li>- Stoties aikštę kerta lėto eismo juosta, kuri sukuria palankias sąlygas darnios urbanistinės struktūros vystymuisi, sustiprina vizualinį aikštės identitetą.</li> <li>- <i>Depų konversijos</i> zonos sprendiniai turėtų didelę teigiamą įtaką teritorijai ir jos urbanistiniam karkasui dėl suintensyvėjusio naudojimo ir naujai atsiradusių funkcijų.</li> <li>- Bendra urbanistinė struktūra pernelyg mažai apibrėžta ir neturinti stipraus charakterio, reprezentuojančio kompaktiško miesto principus, dėl užstatymo intensyvumo trūkumo.</li> <li>- Teritorijos vizija nepakankamai atspindi novatoriškumą ir todėl neprisidėtų prie gyvybingumo skatinimo teritorijoje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Naujai formuojama aikštė kurtų darnią urbanistinę aplinką ir darytų teigiamą poveikį dėl savo aiškumo ir proporcijų.</li> <li>- Patogus patekimas į keleivių terminalą iš Naujininkų pusės, šalimais kuriama viešoji erdvė ir formuojamas užstatymas aplink šią erdvę skatintų urbanistinės struktūros gyvybingumą, komercijos atsiradimą.</li> <li>- Depų konversija prisidėtų prie intensyvesnio paslaugų naudojimo teritorijoje, todėl būtų skatinamas teritorijos gyvybingumas ir kompaktiškumas.</li> <li>- Siūloma <i>Naujo centro</i> zonos tipologija skatintų naujo identiteto kūrimąsi teritorijoje, todėl darytų teigiamą poveikį bendram miesto įvaizdžiui ir novatoriškumui.</li> <li>- Siūlomas pėsčiųjų ir dviratininkų tiltas, pratęsiant Šv. Stepono g., darytų didelį teigiamą poveikį egzistuojančiai struktūrai nes skatintų gretutinių projektų vystymą (Šv. Stepono bažnyčios skvero pertvarka, Taksi parko konversija ir kt.).</li> </ul>	<p>iškėlimas į Geležinkelio g. darytų neigiamą poveikį kuriamam multimodaliniam mazgui.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aikštės fiziniai parametrai neaiškūs, turi mažo gyvybingumo aikštei būdingų požymių, todėl kurtų nepatrauklią aplinką.</li> <li>- Siūlomas <i>depų konversijos</i> zonos užstatymas nedera su naujai siūlomo keleivių terminalo sprendiniais, neatitinka atviros, visiems miestiečiams prieinamos erdvės vizijos. Numatomas didelis aukštingumas kurtų nepatrauklią ir sunkiai prieinamą erdvę naudotojams ir trikdytų sąsajas su keleivių terminalu.</li> </ul>
--------------------	---	---	---

Planuojamo užstatymo intensyvumo ir aukštingumo parametrai (poveikis susiformavusiai teritorijos urbanistinei struktūrai, aplinkiniams pastatams)

- Užstatymo aukštingumas ir intensyvumas dera prie dabartinio foninio užstatymo.

- Šalia VT terminalo esantis užstatymas (teritorijos dalis T13, žr. Priedas nr. 4) yra pernelyg mažas, jis neformuoja aiškių aikštės ribų.

- *Depų konversijos* zonos užstatymo aukštingumas ir intensyvumas atitinka greta esančių pastatų parametrus ir gerbia konvertuojamo pastato struktūrą, taip sukuriant bendrą teritorijos darną.

- *Naujo centro* zonoje užstatymo intensyvumas ir užstatymo tankis yra tinkamas teritorijai, todėl teigiamai veiktų teritorijos gyvybingumą

- *Rytinės* zonos siūlomas užstatymo intensyvumas dera su priešais esančiais pastatais ir jų intensyvumo parametrais, todėl vertinamas teigiamai.

- *Naujininkų centro* zonos aukštingumas, užstatymo intensyvumas bei tipai vertinami teigiamai. Foninis aukštis atitinka greta esančių statinių aukščius, todėl turėtų efektyviai integruotis į bendrą kontekstą.

- Siūlomo užstatymo ties Liepkalnio ir Pelesos g. skveru intensyvumas atitinka darnaus vystymo principus, todėl kurtų darnią ir kompaktišką aplinką.

- *Depų konversijos* zonos užstatymo intensyvumas vertinamas itin teigiamai ir kaip derantis su darnaus vystymosi tikslais - skatinamas egzistuojančių urbanistinių struktūrų intensyvus naudojimas.

- *Naujo centro* zonoje siūlomas užstatymo intensyvumas bei tankis yra tinkamas ir subalansuotas, atsižvelgiant į teritorijoje planuojamą ir jau susiformavusią urbanistinę struktūrą.

- *Rytinės* zonos užstatymo aukštingumas dera egzistuojančioje aplinkoje, todėl vertinamas teigiamai.

- Šalia VT terminalo esančio užstatymo (teritorijos dalis T13, žr. Priedas nr. 4) aukštingumas ir intensyvumas neformuoja aiškių fizinių aikštės ribų.

- *Naujininkų centro* zonoje vyraujantis mažas užstatymo intensyvumas ir didelis aukštingumas formuotų silpną urbanistinį karkasą, viešosios erdvės nebūtų pakankamai tankiai įveiklinamos, todėl neatitiktų kompaktiško miesto principų bei būtų nepatrauklios jų naudotojams.

- Greta Liepkalnio g. skvero siūlomas teritorijos užstatymo aukštingumas ir intensyvumas slopintų teritorijos gyvastingumą, nekurtų darnios urbanistinės struktūros ir turėtų neigiamas pasekmes aplinkai dėl per didelio sukuriamo mastelio ir nekompaktiškai naudojamų erdvių.

- *Depų konversijos* zonos siūlomas užstatymo aukštingumas yra pernelyg didelis ir kelia žmogiško mastelio praradimo riziką, todėl vertinamas neigiamai.

- *Naujo centro* zonos sprendiniuose vyrauja didelio aukštingumo bei vidutinio tankumo užstatymas, tai vertinama neigiamai, nes kuriamos mažiau patrauklios aplinkinės erdvės, skatinamas nejaukumo jausmas bei žmogiško mastelio išnykimą dėl plačių erdvių tarp pastatų.

- *Rytinės* zonos užstatymo aukštingumas yra vertinamas neigiamai dėl nederančių su aplinka parametrų.

<p>Planuojamo užstatymo integralumas su gretimybėmis</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patekimas iš naujai planuojamos keleivių terminalo jungties į <i>Naujininkų centro</i> zoną yra blokuojamas siūlomu užstatymu, tai turėtų neigiamą poveikį urbanistinei struktūrai.</li> <li>- Liepkalnio ir Pelesos g. sankirtoje esančio skvero siūlomas 3 aukštų foninis užstatymas yra per mažas (nedera su priešais esančiais gyvenamaisiais daugiaaukščiais pastatais).</li> <li>- Palankiai vertinamas Liepkalnio ir Pelesos g. Skvero funkcionalumas - naudojimąsi skveru užtikrintų šalia numatytos administracinės paskirties patalpos, generuosiančios žmonių srautus.</li> <li>- <i>Naujo centro</i> zonos sprendimai vertinami teigiamai dėl užstatymo tipo ir tipologinio tęstinumo teritorijoje. Teigiamai vertinama sąsaja su Naujamiesčiu ir šio rajono perimetriniu užstatymo principu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teigiamai vertinama, jog keleivių terminalas išlaiko sąsają su egzistuojančia geležinkelio stotimi.</li> <li>- Perimetrinio uždaro užstatymo tipas formuotų bei stiprintų Naujininkų urbanistinę struktūrą.</li> <li>- <i>Naujo centro</i> zonos vystymas padėtų plėtoti silpną urbanistinį karkasą turinčią Naujamiesčio dalį.</li> <li>- Liepkalnio g. skvero struktūrą ir naudojimąsi skveru stiprintų greta numatytas intensyvus užstatymas.</li> <li>- Siūloma Šv. Stepono jungtis padėtų tikslingai integruoti ir sujungti skirtingus rajonus, taip puoselėjant darnią urbanistinę struktūrą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Užbaigiamas kvartalas Šv. Stepono ir Sodų g. stiprintų naujai kuriamos struktūros integraciją į miesto kontekstą.</li> <li>- Gyvenamosios paskirties pastatai greta autobusų stoties skatintų tankesnę teritorijos apgyvendinimą ir gyvybingumą, kuris kurtų teigiamą poveikį urbanistinei struktūrai.</li> <li>- Autobusų stoties perkėlimas į Geležinkelio g. būtų sunkiai į bendrą struktūrą integruojamas sprendinys - šios stoties kuriamas transporto srautas ir intensyvumas būtų per didelės nagrinėjamai teritorijai.</li> </ul>
<p>Planuojamo užstatymo susietumas su kuriamu viešųjų erdvių tinklu ir planuojamais transporto srautais</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatyvoje siūlomas užstatymas integruoja pakankamai viešųjų erdvių, kurios prisidėtų prie darnios aplinkos kūrimo.</li> <li>- Keleivių terminalo perdenginio, kaip viešosios erdvės, funkcionalumas Naujininkų pusėje yra blokuojamas užstatymu, todėl mažintų šios erdvės išnaudojimą ir bendrą naudojimąsi šia jungtimi / perdenginiu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teigiamai vertinama keleivių terminalo perdenginio pozicija ir susietumas su <i>Naujininkų centro</i> zonoje esančia viešąja erdve.</li> <li>- Liepkalnio g. skvero viešoji erdvė požemine perėja siejasi su Senamiesčiu - tai darytų teigiamą įtaką aplinkai, nes zonos būtų pilnavertiškiau susietos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Depų konversijos</i> zona nukentėtų dėl šalia sukuriamos intensyvaus autobusų eismo gatvės.</li> <li>- Autobusų eismas trukdytų šalimais esančių pastatų pirmų aukštų komerciniam įveiklinimui.</li> <li>- Kuriamos viešosios erdvės <i>Naujo centro</i> zonoje nebūtų patrauklios dėl jų pozicijos ir aplinkinių struktūrų įtakos ir todėl nebūtų pilnavertiškai išnaudojamos.</li> </ul>

<p>Urbanistinės ašys (susisiekimo koridoriai, perdenginiai, tiltai, numatomi gatvių pratęsimai)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Naujai formuojama perdanga virš geležinkelio bėgių turės teigiamą poveikį egzistuojančiai geležinkelių stotiai ir visai vertinamai teritorijai, sustiprindama dabartinę stoties funkciją ir skatindama istorinį bei urbanistinį tęstinumą.</li> <li>- Jungtis tarp Dzūkų ir Algirdo g. nedarytų didelės įtakos aplinkinei urbanistinei struktūrai ir neprisidėtų prie teigiamų pokyčių skatinimo, nes nėra egzistuojančios ar planuojamos infrastruktūros, kurią reikėtų jungti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keleivių terminalo / perdangos atvirumas ir laisvas patekimas į ją ir iš jos sukurtų stiprią sąsają tarp Naujininkų, Naujamiesčio ir Senamiesčio rajonų.</li> <li>- Keleivių terminalas taptų pagrindine priemone skatinti vaikštomumą teritorijoje bei formuoti teigiamą įvaizdį nacionaliniame ir tarptautiniame kontekste (tokių sprendinių Baltijos šalių regione nėra).</li> <li>- Jungtis, tarp Šv. Stepono ir Dzūkų g. jungtų itin stiprią urbanistinę struktūrą ir pratęstų istorinę šv. Stepono gatvę, todėl prisidėtų prie darnaus teritorijos vystymo ir taptų traukos tašku ar net ikonišku objektu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keleivių terminalo perdangos sąsaja su <i>Naujininkų centro</i> zona yra ribojama dėl siūlomo užstatymo, kuris mažintų patekimo galimybes į keleivių terminalą ir darytų neigiamą įtaką rajonų sujungiamumui, skatintų atskirtį tarp Naujamiesčio ir Naujininkų.</li> <li>- Keleivių terminalo jungtis šioje alternatyvoje vertinama kaip sunkiai įgyvendinama, sunkiai prieinama ir nepatraukli pėstiesiems ar dviratiniams dėl savo aukštingumo bendrai vystomame komplekse.</li> </ul>
---	--	--	--

Naujai suformuotos urbanistinės struktūros poveikis pasaulio paveldo vietai, galimybės naujo užstatymo formavimui

- Įgyvendinus I alternatyvą prognozuojamos mažo reikšmingumo teigiamos (1) pasekmės, nes planuojamas nuosaikaus mastelio teritorijos vystymas. Sutvarkius Vilniaus istorinio centro (Vilniaus Senamiesčio) prieigas ir stočių teritoriją tikėtina pagerės vertybės artimiausios aplinkos kokybė, pasiekiamumas, lankomumas. Prognozuojamas neutralus poveikis siluetams, minimalus poveikis panoramoms, apsaugos zonoje esančioms kultūros paveldo vertybėms.

- Naujai planuojami ar numatomi rekonstruoti statiniai, žiūrint iš Vilniaus Senamiesčio gatvių ir aikščių, pagrindinių įvažiavimo traktų bei apžiūros vietų, savo aukščiu ir tūriu nenustelbs Vilniaus Senamiestyje ar jo apsaugos zonoje esančių saugomų kultūros paveldo objektų ar jų grupių, gamtinių vertybių.

- Planuojamas užstatymas ir VT terminalas ŠR/R teritorijos dalyje netrukdys apžvelgti vertingų Senamiesčio gatvių išklotinių ir jas formuojančių kultūros paveldo objektų.

- Planuojamas pastatų aukštingumas (planuojamas teritorijos foninis užstatymo aukštis iki 4 a.) iš esmės neviršys aplinkinio istorinio užstatymo aukščio ir, nors bus matomas kultūros paveldo objektų artimoje aplinkoje, vizualiai savo apimtimi ar aukščiu nekonkuruos su saugomais kultūros paveldo objektais ir jų grupėmis.

- Didžiausio aukštingumo užstatymas (iki 8 a.) planuojamas *Naujojo centro* zonoje,

- Įgyvendinus II alternatyvą prognozuojamos mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės (-1), nes šioje alternatyvoje labiau neigiamai vertinamas dalies teritorijų foninio ir maksimalaus (didžiausio) aukštingumo didinimas, poveikis kultūros paveldo objektams. Teigiamai vertinamas Vilniaus istorinio centro (Vilniaus senamiesčio) prieigų ir stočių teritorijos atgaivinimas, Senamiesčio pasiekiamumo bei tikėtinas lankomumo skatinimas. Planuojamas teritorijos vystymas nekeis siluetų, esminiai nekeis panoramų, matomų iš nustatytų apžvalgos taškų.

- Naujai planuojami ar numatomi rekonstruoti statiniai, žiūrint iš Vilniaus senamiesčio gatvių ir aikščių, pagrindinių įvažiavimo traktų bei apžiūros vietų, savo aukščiu ir tūriu nenustelbs Vilniaus Senamiestyje esančių saugomų kultūros paveldo objektų ar jų grupių, gamtinių vertybių.

- Planuojamas VT terminalas *Stoties aikštės* zonos vakarinėje dalyje (buv. istorinio užstatymo vietoje) ir numatoma „oro“ jungtis išskylanti virš Stoties pastato P dalies bus naujadaras istorinėje aplinkoje, matomas iš Senamiesčio gatvių, ir galimai darys lokalų poveikį Senamiesčio gatvių išklotinių ir jas formuojančių kultūros paveldo objektų apžvalgai.

- Planuojamo kultūros paveldo objektų - Vilniaus geležinkelio stoties pastatų komplekso pastato (esamo viešbučio, Geležinkelio g. 6) ir garvežių depo pastato (Geležinkelio g. 12), rekonstravimo, keičiant

- Įgyvendinus III alternatyvą prognozuojamos vidutinio reikšmingumo neigiamos pasekmės (-3) Vilniaus istorinio centro panoramoms ir siluetams. Nors įgyvendinus šios alternatyvos sprendinius prognozuojamas Vilniaus istorinio centro (Vilniaus Senamiesčio) prieigų ir stočių teritorijos atgaivinimas, tačiau manoma, jog planuojamas užstatymas taps ryškiu naujadaru istorinėje aplinkoje (lems akivaizdžius pokyčius).

- Šioje alternatyvoje planuojamas pastatų aukštingumas visose zonose žymiai viršija esamo istorinio užstatymo aukštį (artimiausioje aplinkoje dominuoja 2-4 a. pastatai su išsiskiriančio aukščio Vilniaus geležinkelio pastatų komplekso statiniais, planuojamas aukštingumas iki 5-9 a.).

- Planuojamas užstatymas bus matomas kultūros paveldo objektų artimoje aplinkoje ir vizualiai savo apimtimi ar aukščiu konkuruos bei bus aukštesnis už saugomus kultūros paveldo objektus ir jų grupes.

- Planuojamas kultūros paveldo objektų - Vilniaus geležinkelio stoties pastatų komplekso pastato (esamo viešbučio, Geležinkelio g. 6) ir garvežių depo pastato (Geležinkelio g. 12), rekonstravimas smarkiai keičiant depo pastatų aukštį (planuojamas aukščio didinimas iki 8 a.) ir tūrį vertinamas neigiamai.

		<p>besiribojančioje su Naujininkų teritorija, kurioje šiuo metu dominuoja 6-9 a. pastatai, todėl tikėtina, kad jis iš esmės nekeis panoramų, atsiveriančių iš Vilniaus senamiesčio apžvalgos taškų.</p> <p>- Planuojamo kultūros paveldo objektų - Vilniaus geležinkelio stoties pastatų komplekso pastato (esamo viešbučio, Geležinkelio g. 6) ir garvežių depo pastato (Geležinkelio g. 12), rekonstravimo, keičiant šių pastatų aukštį ir siekiant pritaikyti juos šiuolaikinėms reikmėms, galimybę būtina vertinti projektų rengimo stadijoje. Dėl planuojamo rekonstravimo mastelio poveikis, tikėtina, nebus reikšmingas.</p>	<p>šių pastatų aukštį ir siekiant pritaikyti juos šiuolaikinėms reikmėms, galimybės turi būti papildomai vertinamos projektų rengimo stadijoje. Dėl planuojamo rekonstravimo mastelio poveikis, tikėtina, nebus reikšmingas.</p>	
1.5 Poveikis kultūros paveldui		<p>- Įgyvendinus I alternatyvą prognozuojamos vidutinio reikšmingumo teigiamos pasekmės (3), nes prognozuojama, kad sutvarkius ir įveiklinus šiuo metu ribotai naudojamas erdves pagerės kultūros paveldo vertybių aplinkos kokybė, pasiekiamumas, lankomumas, o dėl planuojamo nuosaikaus teritorijos vystymo mastelio prognozuojamas minimalus poveikis kultūros paveldo vertybėms ir jų aplinkai.</p>	<p>- Įgyvendinus II alternatyvą tikėtinos mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės (-1), nes nepalankiai (labiau neigiamai nei I alt., bet daugiau teigiamai nei III alt.) vertinamas planuojamos teritorijos maksimalaus aukštingumo didinimas, numatoma didesnė intervencija į Stoties pastatą (u.o.k. 45190) ir jo artimiausią aplinką. Teigiamai vertintinas Stoties pastato funkcijos stiprinimas, istorinės aplinkos sutvarkymas ir pritaikymas, tikėtinas lankytojų pritraukimas, transporto srautų reguliavimas.</p>	<p>- Įgyvendinus alternatyvą tikėtinas vidutinio reikšmingumo neigiamas poveikis (-3) dėl numatomo naujo užstatymo aukštingumo, žymiai viršijančio aplinkinių istorinių pastatų aukštį ir Vertinimo tarybos aktu Nr. KPD-RM-1387/7 Naujamiesčiui nustatytiems morfotipams būdingus aukščius. Nors įgyvendinus šios alternatyvos sprendinius prognozuojamas vertybės teritorijos atgaivinimas, tačiau planuojamas užstatymas tikėtinais taps ryškiu naujadaru istorinėje aplinkoje ir lems akivaizdžius pokyčius. Neigiamai vertintinas Stoties pastato autentiškos funkcijos praradimas.</p>
	Poveikis Vilniaus geležinkelio stoties pastatų kompleksui (45185)	<p>- Teigiamai vertinamas šios alternatyvos sprendinys, kuriuo keleivių terminalas formuojamas istorinio Stoties pastato (45190) ašyje, sustiprinant ir išryškinant stoties pastato kompoziciją ir funkciją. Planuojamas statinys neiškils aukščiau</p>	<p>- Planuojama <i>keleivių terminalo</i> perdenginio jungtis ties geležinkelio stoties pastato (45190) pietiniu korpusu bus iškilusi virš esamo pastato ir matoma pagrindinėje (žiūrint iš aikštės) komplekso išsklotinėje, o planuojama „oro“ jungtis tarp Stoties ir VT</p>	<p>- Tūriu ir aukštingumu planuojamas naujasis užstatymas <i>keleivių terminalo</i> zonoje nekonkuruos kultūros paveldo objektų aplinkoje, nekeis pagrindinių išsklotinių. Tačiau, keleivių terminalo iškėlimas į pietus nuo istorinio stoties pastato kultūros paveldo</p>

centrinės stoties pastato dalies, nedominuos erdvėje, nebus matomas pagrindinėse (žiūrint iš aikštės) komplekso išklotinėse.

- *Depų konversijos* zonoje numatomas teritorijos vystymas pratęsiant istoriškai susiformavusius užstatymo principus: planuojama panašaus mastelio naujų statinių statyba tarp Geležinkelio gatvės ir bėgių zonos. Numatomas 2 - 6 a. aukštingumas.

- Numatomas kultūros paveldo objektų - Vilniaus geležinkelio stoties pastatų komplekso pastato (esamo viešbučio, Geležinkelio g. 6) ir garvežių depo pastato (Geležinkelio g. 12) - rekonstravimas pritaikant juos šiuolaikinėms reikmėms (teigiamas poveikis), todėl galimas dalies vertingųjų savybių praradimas (neigiamas poveikis). Jei vykdant pastatų konversiją bus maksimaliai išsaugotos jų vertingosios savybės, tikėtinos teigiamos pasekmės.

- *Naujininkų centro ir Šviesos skvero* zonų artimiausioje aplinkoje dominuoja laisvo planavimo principu išdėstyti daugiabučiai pastatai. Išilgai Pelesos g. esamo užstatymo aukštingumas yra 3-6 a., o išilgai Tyzenhauzų g. siekia 12 a., todėl išilgai Pelesos g. ir geležinkelio bėgių planuojamas naujas 3-4 a. užstatymas įsilies į esamą foninį užstatymą, neveiks silueto, panoramų.

- *Naujojo centro* zona planuojama teritorijos dalyje, kurioje nėra kultūros paveldo objektų. Šios teritorijos daliai nustatytas pramonės ir infrastruktūros morfotipas (Naujamiesčio Aktu Nr: KPD-RM-1387/7), kuriam būdingos konstruktyvios, funkciškai tikslingos ir

terminalo galimai pažeis pastato vertingąsias savybes ir bus ryškus naujadaras kultūros paveldo objekto aplinkoje, todėl vertinama neigiamai.

- *Depų konversijos* zonoje numatomas teritorijos vystymas pratęsiant istoriškai susiformavusius užstatymo principus: planuojama panašaus mastelio naujų statinių statyba tarp Geležinkelio gatvės ir bėgių zonos. Aukštingumas numatomas 2 - 6 a.

- Numatomas kultūros paveldo objektų - Vilniaus geležinkelio stoties pastatų komplekso pastato (esamo viešbučio, Geležinkelio g. 6) ir garvežių depo pastato (Geležinkelio g. 12), rekonstravimas pritaikant juos šiuolaikinėms reikmėms (teigiamas poveikis), todėl galimas dalies vertingųjų savybių praradimas (neigiamas poveikis). Jei vykdant pastatų konversiją bus maksimaliai išsaugotos jų vertingosios savybės, formuojamas 4 a. foninis užstatymo aukštingumas, o pastatai efektyviau naudojami ir įveiklinami, prognozuojamos teigiamos pasekmės.

- *Naujininkų centro ir Šviesos skvero* zonose nėra kultūros paveldo objektų ar vertingųjų savybių, neregamentuojamas užstatymo morfotipas. Lyginant su I-aja detaliojo plano alternatyva, išilgai Pelesos g. planuojamo naujo 4-6 a. užstatymo poveikis bus didesnis, tačiau tikėtinai nedarys reikšmingo poveikio kultūros paveldo vertybėms.

- *Naujojo centro* zonos teritorijos dalyje nėra kultūros paveldo objektų; siūlomas teritorijos užstatymo pobūdis atitinka

aspektu vertintinas dvejopai: teigiamai, nes tikėtina, kad bus išvengta išorinės intervencijos į Stoties pastatą, kuri būtų reikalingą pritaikant jį planuojamiems keleivių srautams; labiau neigiamai nei kitose alternatyvose, nes numatoma pakeisti autentišką pastato, pagrindinio vertingos istorinės aplinkos formanto, funkciją.

- Ši alternatyva *Depų konversijos* zonoje tikėtinai turės didžiausią neigiamą poveikį kultūros paveldo objektui dėl planuojamo depo pastato (Geležinkelio g. 12) rekonstravimo mastelio ir bendro numatyto aukštingumo iki 8 a., smarkiai viršijančio greta esančių kultūros paveldo objektų aukštį. Tikėtina, kad vykdant teritorijos ir pastatų konversiją bus prarastos dalies jų vertingosios savybės, nauji antstatai ir statiniai dominuos saugomoje istorinėje aplinkoje.

- Planuojamas iki 7 a. užstatymas *Naujininkų centro ir Šviesos skvero* bus matomas Stoties pastatų fone, žiūrint iš Senamiesčio apžvalgos taškų ir bus vizualiai ryškiausias lyginant su I ir II alternatyvų sprendiniais, tačiau iš esmės nustatytų verčių neįtakos. Tikėtinos mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės.

- 7-9 a. aukštingumas visoje *Naujojo centro* zonoje smarkiai kontrastuos su esamu vertingu istoriniu užstatymu bei viršys Naujamiesčio Akte ( Nr: KPD-RM-1387/7) šiam morfotipui nustatytą būdingą aukštingumą (iki 18,2/25 m). Tokio pobūdžio užstatymas darys neigiamą vizualinį poveikį šalia esantiems kultūros paveldo objektams, dominuos panoramose.

lakoniškos architektūrinės formos, industriniai statybos būdai ir modernių statybinių medžiagų naudojimas. Tai neprieštaruja siūlomam teritorijos užstatymo pobūdžiui. Planuojamas naujas užstatymas - 4-8 a., džiausio aukštingumo užstatymas (iki 8 a.) numatomas zonos dalyje T7, besiribojančioje su Naujininkų teritorija, kurioje šiuo metu dominuoja 6-9 a. pastatai, todėl tikėtina, kad planuojamas užstatymas iš esmės nekeis vietos užstatymo pobūdžio šioje dalyje. T6 teritorijos dalyje (teritorijos skirstymai pateikiami Priede nr. 4) planuojamas 5-7 a. užstatymas, o T5 - 4-6 a. T5 ir T6 zonos yra išsidėstę šalia Garvežių depo pastato (Geležinkelio g. 12) ir yra Šv. Stepono bažnyčios (1042) artimoje aplinkoje, kurioje dominuoja istorinis 2-4 a. užstatymas, todėl T5 dalyje rekomenduojama formuoti dominuojantį 4 a. užstatymą. Tikėtinos itin mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės.

- Rytinėje zonoje galimas naujo užstatymo teritorijoje formavimas esamo nevertingo užstatymo vietoje, išsaugant istorinį administracinį pastatą ir tvoros su vartais fragmentus. Planuojamas pastatų aukštingumas (2-4 a.) ir tūriai būdingi aplinkiniam vertingam užstatymui, todėl tikėtina nedarys reikšmingo poveikio.

Naujamiesčio Akto Nr: KPD-RM-1387/7 nustatytą pramonės ir infrastruktūros morfotipą, kuriam būdingos konstruktyvios, funkciškai tikslingos ir lakoniškos architektūrinės formos, industriniai statybos būdai ir modernių statybinių medžiagų naudojimas. Didžiausio aukštingumo užstatymas (iki 8 a.) numatomas zonos dalyse T7 ir T6 (teritorijos skirstymai pateikiami Priede nr. 4) bei palyginti didelis užstatymo aukštingumas T5 dalyje (5-7 a.) tikėtinai darys reikšmingesnį poveikį istorinei aplinkai lyginant su I alt. Tikėtinos mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės.

- Rytinėje zonoje galimas naujo užstatymo formavimas esamo nevertingo užstatymo vietoje. Planuojamas pastatų aukštingumas (3-4 a.) ir tūriai būdingi aplinkiniam vertingam užstatymui, todėl tikėtina nedarys reikšmingo poveikio istorinei aplinkai. Perimetrinio užstatymo pobūdžio formavimas vertintinas teigiamai.

Tikėtinos vidutinio reikšmingumo neigiamos pasekmės.

- Rytinėje zonoje, besiribojančioje su Senamiesčio teritorija, pastatų tūriai ir aukščiai turėtų derėti prie aplinkinio užstatymo, darniai papildyti tūrinę - erdvinę zonos struktūrą. Numatomas pastatų aukštingumas iki 5 a. vertintinas neigiamai (siūloma, derinantis prie vertingo istorinio užstatymo Senamiesčio teritorijoje, formuoti žemesnį, dominuojantį 3 - 4 a., užstatymą). Užstatymo pobūdis formuojant tūrius išilgai gatvės ir bėgių vertinamas teigiamai. Tikėtinos mažo reikšmingumo neigiamos pasekmės.

<p>Poveikis Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, (33653) užstatymo tipams, reljefui, trasoms</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatyva iš esmės nekeis esamo <i>Stoties aikštės</i> zonos pobūdžio. Formuojant aikštę galimos įvairios funkcijos, išsaugant Vilniaus geležinkelio stoties pastatų kompleksą (45185) sudarančių objektų apžvelgiamumą. Atnaujinus šios zonos infrastruktūrą didės reprezentacinė Vilniaus Naujamiesčio erdvės vertė, išryškės aikštės perimetrą formuojantys kultūros paveldo objektai.</li> <li>- Teritorijos dalyje T13 (žr. Priedas nr. 4) planuojamas užstatymas vertinamas neutraliai.</li> <li>- Neplanuojamas reljefo pobūdžio, saugomų istorinių trasų keitimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Stoties aikštės</i> zonos vakarinėje dalyje (buv. istorinio užstatymo vietoje) planuojamo VT terminalo tūris darys poveikį esamos istorinės erdvės užstatymo masteliui, poveikis vertybei priklausys nuo statinio projekto sprendinių ir turės būti vertinamas projektavimo stadijoje.</li> <li>- Teritorijos dalyje T13 (žr. Priedas nr. 4) planuojamas užstatymas vertinamas neutraliai.</li> <li>- Neplanuojamas reljefo pobūdžio, saugomų istorinių trasų keitimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatyva iš esmės nekeis esamo <i>Stoties aikštės</i> zonos pobūdžio. Teritorijos dalyje T13 (žr. Priedas nr. 4) planuojamas didesnio intensyvumo ir aukštingumo (4-6 a.) užstatymas tikėtinai užstos Stoties pastatą (kultūros paveldo objektą, orientyrą) žiūrint iš Vilniaus senamiesčio apžvalgos taškų. Be to, formuos tūrį, artimą XX a. II pusėje pastatytam „Panoramos“ viešbučiui, tačiau nederantį su aplinkiniu vertingu istoriniu užstatymu. Numatomos neigiamos pasekmės.</li> <li>- Neplanuojamas reljefo pobūdžio keitimas.</li> <li>- Prognozuojamas saugomos istorinės Geležinkelio g. trasos charakterio keitimas, silpninimas.</li> </ul>
<p>Poveikis Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Naujamiesčiu, (33653) planinės struktūros tinklui ir tipui, panoramoms, siluetams, dominantėms</p>	<p>Neutralus</p>	<p>Neutralus</p>	<p>Neutralus</p>
<p>Poveikis Geležinkelio viadukui (26974)</p>	<p>Neutralus</p>	<p>Neutralus</p>	<p>Neutralus</p>
<p>Poveikis Šv. Stepono bažnyčios apsaugos zonos vizualinės apsaugos pozoniui (1042)</p>	<p>Neutralus</p>	<p>Neutralus</p>	<p>Neutralus</p>

	Poveikis Vilniaus senajo miesto ir priemiesčių archeologinei vietai (25504)	Neutralus	Neutralus	Neutralus
--	---	-----------	-----------	-----------

## 6.5. POVEIKIS SUSISIEKIMUI

Poveikis susisiekimui vertinamas 2 kriterijais (poveikio aplinkai kriterijais 1.6-1.7), detalizuotais toliau.

### 1.6 Poveikis tarptautinio, tarpmiestinio ir miesto viešojo transporto sistemai

Vertinamas skirtingų alternatyvų konceptualiųjų sprendinių poveikis miesto viešojo transporto sistemai (poveikis Vilniaus municipalinių autobusų, troleibusų transporto sistemai, poveikis regioniniam viešojo transporto susisiekimui geležinkelio transportu ir tarpmiestiniais autobusais). Vertinant remiamasi Vilnius Connect ir Vilniaus darnaus judumo plano tikslais. Vertinama remiantis šiais kriterijaus požymiais:

- Sprendinių įtaka stoties multimodalinio mazgo kūrimui;
- Sprendinių įtaka viešojo transporto keleivių patogumui naudotis skirtingomis transporto rūšimis (nustatomas projektuojamų viešojo transporto sistemų tarpusavio suderinamumas);
- Viešojo transporto tinklų efektyvumo užtikrinimas (nustatoma, ar alternatyvų sprendiniai skatina miestiečius ir miesto svečius naudotis viešuoju transportu).

### 1.7 Poveikis automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams

Planuojamos teritorijos aplinkoje svarbiausia laikytina jos šiauriniu perimetru besitęsianti Kauno-Šopeno-Seinų, Drujos gatvių B kategorijos trasa. Rytinį ir vakarinį teritorijos kraštą riboja C kategorijos Švitrigailos-Dariaus ir Girėno bei Aušros vartų-Liepkalnio gatvių trasos. Pietine teritorijos riba tęsiasi Pelesos g. trasa (C kategorija). Vertinamas skirtingų alternatyvų konceptualiųjų sprendinių poveikis teritoriją paveiksiantiems eismo srautams (automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams). Vertinant remiamasi SPAV metu atlikto transporto srautų modeliavimo rezultatais. Išskiriami šie kriterijaus vertinimo požymiai:

- Numatomų eismo sprendinių, gatvių kategorijų, gatvių tęsinių, parkingo lokacijų poveikis automobilių srautams ir aplinkiniams rajonams;
- Sprendinių įtaka sklandžiam ir saugiam judumui pėsčiomis ir bemotorėmis transporto priemonėmis;
- Sprendinių įtaka miesto erdvių apkrautumui automobiliais (numatomų automobilių srautų poveikis miesto transporto sistemai).

## VERTINIMO REZULTATAI:

**I ALTERNATYVA** | Alternatyvos sprendiniai turės **mažo reikšmingumo teigiamas pasekmes**. Numatomi nuosaikūs susisiekimui sprendiniai ženkliai nekeičia esamos situacijos (išlaikoma geležinkelio ir autobusų stočių pozicija), eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog eismo situacija pagerėtų dalyje teritorijos, tačiau pablogėtų kitose teritorijos dalyse. Numatoma, jog sumažėtų automobilių transporto srautai Geležinkelio g., ženkliai padidėtų Panerių g., Pelesos g. srautai išliktų beveik nepakitę.

**II ALTERNATYVA** | Numatomas **vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis**. Numatomas efektyvus linijinės kompozicijos funkcinių komponentų išdėstymas *Stoties aikštės* zonoje ir efektyviai organizuojami pėsčiųjų ir dviratininkų srautai, darniai integruoti į bendramiestinius pėsčiųjų ir dviratininkų eismo tinklus. Eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog sumažėtų automobilių transporto srautai ties pagrindinėmis projektuojamomis viešosiomis erdvėmis (*Stoties aikštė*, Šv. Stepono skveras, Naujininkų skveras), tokiu būdu būtų didinamas pėsčiųjų ir dviratininkų eismo saugumas.

**III ALTERNATYVA** | Numatomas **mažo-vidutinio reikšmingumo neigiamas poveikis**. Manoma, jog alternatyvoje numatytas funkcinių komponentų išdėstymas *Stoties aikštės* zonoje neefektyvus ir nepatogus, neigiamai

vertinamas automobilių tranzito Geležinkelio g. nutraukimas. Autobusų stoties terminalo iškėlimo į Geležinkelio g. sprendinys prisideda prie pernelyg intensyvaus ir prastai organizuoto multimodalinio mazgo formavimo. III alt. atveju numatomas palyginti didelis socialinis-ekonominis teritorijos įveiklinimas generuos gerokai didesnius eismo srautus nei kitų alternatyvų atveju.

LENTELĖ 8: POVEIKIO SUSISIEKIMUI VERTINIMAS

Kriterijus	Kriterijaus požymiai	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
1.6 Poveikis tarptautinio, tarp miestinio ir miesto viešojo transporto sistemai		- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas (1) poveikis, nes suintensyvėjus eismo srautams teritorijoje situacija išliktų sąlyginai gera, tačiau yra įžvelgiama ir galimų probleminių zonų.	- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3), nes manoma, jog įgyvendinus alternatyvą būtų užtikrinama subalansuota skirtingų viešojo transporto rūšių sąveiką teritorijoje.	- Numatomas mažo reikšmingumo neigiamas poveikis (-1), nes manoma, jog įgyvendinus alternatyvą nebūtų užtikrinamas viešojo transporto sistemų tarpusavio suderinamumas.
	Sprendinių įtaka stoties multimodalinio mazgo kūrimui	- Aplink aikštę numatoma aiškiai išreikšta jungiančioji erdvė, aplink kurią perimetru išsidėstytų pagrindiniai susisiekimo paslaugų objektai (autobusų stotis, geležinkelio stotis ir viešojo transporto terminalas). Projektuojami sprendiniai turėtų nedidelio reikšmingumo teigiamą įtaką miesto viešojo transporto sistemai ją efektyvindami.	- Numatomas naujas susisiekimo paslaugų mazgas <i>Stoties aikštės</i> zonoje, kuriame sutelkiamos pagrindinės funkcijos. Tokiu būdu būtų sukuriama galimybė organizuoti vieningą keleivių aptarnavimo centrą, kuris turėtų tiesioginę jungtį su pietine miesto dalimi – Naujininkų rajonu. Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis stoties multimodalinio mazgo efektyvumui.	- Į naują vietą būtų keliamas pagrindinių susisiekimo paslaugų mazgas, kuriame būtų sutelkiamos pagrindinės funkcijos ir lokalizuojama pagrindinė jungtis su Naujininkų rajonu. Numatomas neigiamas poveikis aplinkai dėl sudėtingo įgyvendinamumo ir funkcionalumo naudotojams (sudėtinga orientuotis teritorijoje).
	Sprendinių įtaka viešojo transporto keleivių patogumui naudotis skirtingomis transporto rūšimis (viešojo transporto sistemų tarpusavio suderinamumas)	- Trikampės kompozicijos kuriami trumpi atstumai tarp projektuojamų stoties funkcinių komponentų darytų multimodalinį mazgą efektyvesniu ir patogesniu visiems keleiviams.  - Nutrauktas automobilių tranzitinis eismas Geležinkelio g. užtikrintų sklandesnį judumą, nes didintų patogumą transporto rūšį teritorijoje keičiantiems keleiviams.	- Numatoma efektyvios linijinės kompozicijos jungtis tarp viešojo transporto terminalo ir geležinkelio stoties turėtų teigiamą poveikį viešojo transporto tinklų tarpusavio suderinamumui.  - Numatomas Pelesos g. trasos keitimas (esamoje trasoje būtų kuriama lėto eismo gatvės erdvė, išlaikomas visuomeninio transporto eismas) turėtų teigiamą poveikį.	- Planuojama autobusų stoties pozicija, dėl intensyvaus stoties naudojimo, blokuotų patekimą į geležinkelio stotį iš viešojo transporto terminalo, tai būtų nepatogu keleiviams teritorijoje.

	<p>Viešojo transporto tinklų efektyvumo užtikrinimas (ar alternatyvų sprendiniai skatina miestiečius ir miesto svečius naudotis viešuoju transportu)</p>	<p>- Manoma, kad siūlomas viešojo transporto terminalas (vertinant užimamą teritorijos plotą) nebūtų optimaliai suprojektuotas (lyginama su kitų alternatyvų viešojo transporto terminalo sprendiniais).</p>	<p>- <i>Naujamiesčio centro</i> zonoje planuojama nauja viešoji erdvė užtikrintų sklandų patekimą į geležinkelio stoties keleivių terminalą. Tai didintų patogumą keleiviams ir skatintų naudotis projektuojama viešojo transporto sistema.</p> <p>- Numatomas viešojo transporto mazgas būtų funkcionalus dėl glaudžiai išsidėsčiusių <i>Stoties aikštės</i> zonos funkcinį komponentų, tai turėtų reikšmingą teigiamą poveikį.</p>	<p>- Numatoma viešojo transporto terminalo pozicija teritorijoje yra vertinama teigiamai dėl artimų sąsajų su kitomis transporto rūšimis. Vis dėlto, atviro tipo terminalas būtų nepatogus esant nepalankioms oro sąlygoms (lietus) ir galėtų mažinti miestiečių naudojimąsi viešojo transporto sistemomis.</p>
<p>1.7 Poveikis automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams</p>		<p>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1), nes, nors iš esmės situacija gerėja, nepakankamai užtikrinamas pėsčiųjų mobilumas.</p>	<p>- Alternatyva turėtų vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį (3), nes alternatyvos sprendiniai atitinka įvairiomis transporto priemonėmis keliaujančiųjų poreikius, prioritetas teikiamas sklandžiam pėsčiųjų ir dviratininkų judumui.</p>	<p>- Numatomas vidutinio reikšmingumo neigiamas poveikis (-3), nes kuriamos transporto sistemos turėtų mažą susietumą tarpusavyje, prioritetas būtų teikiamas mobilumui automobiliais.</p>
	<p>Numatomų eismo sprendinių, gatvių kategorijų, gatvių tęsinių, parkingo lokacijų poveikis automobilių srautams ir aplinkiniams rajonams</p>	<p>- Pelesos g. trasa ir gatvės kategorija šios alternatyvos atveju nebūtų keičiama. Paraleliai suprojektuoti įvažiavimai į planuojamas teritorijos dalis apsunkintų Pelesos g. eismą.</p> <p>- Numatoma nutraukti tranzitinį automobilių eismą Geležinkelio g., uždarius tranzitinio transporto eismą Senamiesčio branduolyje (kilpiniu važiavimu) galimos susisiekimo problemos autotransportu ir <i>Stoties aikštės</i> zonoje, galimos viešojo transporto spūstys.</p> <p>- Remiantis eismo modeliavimo rezultatais, Sodų gatvės trasos tęsinys ir planuojamo eismo jungimas su Panerių gatve eismo situaciją paveiktų neigiamai, intensyvintų automobilių srautus.</p>	<p>- Pelesos g. trasa šios alternatyvos atveju būtų keičiama, automobilių srautams sumažinti projektuojama paraleli tranzitinė gatvė. Eismo srautų modeliavimo rezultatai rodo Pelesos g. transporto srautų sumažėjimą ir padidėjimą naujai planuojamoje paralelioje gatvėje. Taip būtų daromas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis gyventojams mažinant triukšmo lygį dabartinėje Pelesos g.</p> <p>- Eismo modeliavimo rezultatai rodo, kad Geležinkelio g. eismo organizavimo sprendiniai nukreiptų transporto srautus į Panerių gatvę. Geležinkelio g. srautų jungimas su Panerių g. vertinamas teigiamai dėl pakankamai tolygiai išsiskaidančių bendramiestinių transporto srautų (lyginant su kitomis alternatyvomis).</p>	<p>- Pelesos g. trasa ir gatvės šios alternatyvos atveju būtų keičiama, projektuojama paraleli gatvė. Sumažinę eismo srautai darytų teigiamą poveikį aplinkinių teritorijų gyventojams.</p> <p>- Sodų g. pratęsimas ir sujungimas su Panerių g. sukeltų didelį eismo intensyvėjimą šioje gatvėje ir darytų neigiamą poveikį aplinkai.</p> <p>- Kauno gatvėje esama eismo situacija ženkliai nekistų, tai vertinama teigiamai.</p> <p>- Švitrigailos gatvėje numatomas eismo srautų intensyvėjimas dėl dviejų lygių sankryžos atsiradimo. Tai darytų neigiamą poveikį aplinkiniams rajonams (ypač Naujamiesčiui).</p>

	<p>- Eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog Liepkalnio g. Eismo organizavimo sprendiniai nepagerintų esamos eismo situacijos.</p>	<p>- Ypatingai problemine zona yra laikoma Liepkalnio g. sankryža, kurios modeliavimo rezultatai rodo ženklų automobilių srautų padidėjimą, o siūlomas naujo tunelio sprendinys nepagerintų eismo situacijos.</p>	<p>- Ženkliai padidėtų automobilių eismas Algirdo g., o tai darytų didelį neigiamą poveikį Naujamiesčio rajonui ir judumui šioje gatvėje planuojamu dviračių taku.</p>
<p>Sprendinių įtaka sklandžiam ir saugiam judumui pėsčiomis ir bemotorėmis transporto priemonėmis</p>	<p>- Formuojamos daugiau utilitaraus pobūdžio papildomos jungtys per geležinkelio teritoriją gerintų pėsčiųjų ir keliaujančių bemotorėmis transporto priemonėmis judumą (vakarinėje dalyje pėsčiųjų tiltu jungiamos Algirdo ir Dzūkų g., rytinėje dalyje įrengiama dviračių ir pėsčiųjų takų jungtis).</p> <p>- Pelesos g. esamo intensyvumo kategorijos išlaikymas neigiamai veiktų judumą pėsčiomis ir bemotorėmis transporto priemonėmis. Itin neigiamos pasekmės tikėtinos intensyvėjant keleivių srautams planuojamoje teritorijoje.</p> <p>- <i>Stoties aikštės</i> zonoje pėsčiųjų ir dviratininkų judumas bei bendras saugumo jausmas pagerėtų dėl išvengiamo susikirtimo su transporto srautais (panaikinamas Geležinkelio g. tranzitinis eismas).</p> <p>- Sumažėtų <i>Stoties aikštės</i> ryšiai su magistralinių gatvių tinklu – tai turėtų teigiamą poveikį pėsčiųjų ir dviratininkų srautams <i>Stoties aikštės</i> zonoje.</p>	<p>- Vakarinėje teritorijos dalyje numatoma projektuoti rekreacinio tipo papildoma jungtis per geležinkelį (viadukas) sujungtų Šv. Stepono g. ir Šv. Stepono skverą su pėsčiųjų taku Naujininkų pusėje bei naujai formuojama viešąja erdve ties Dzūkų – Pelesos g. sankirta. Šie sprendiniai turėtų didelio reikšmingumo teigiamą poveikį darniam pėsčiųjų ir dviratininkų srautų judumui.</p> <p>- Geležinkelio stoties keleivių terminalo sprendiniai ženkliai prisidėtų prie darnaus judumo pėsčiomis ar bemotorėmis transporto priemonėmis dėl tikslingos terminalo pozicijos, jungiančios Senamiestį su Naujininkais.</p>	<p>- Rytinėje teritorijos dalyje numatyta nauja pėsčiųjų ir bemotorių eismui skirta pralaida, atkurianti istorinį gatvių ryšį tarp Pylimo ir Tyzenhauzų g., vertinama kaip daranti turėsianti teigiamą poveikį.</p> <p>- Keleivių terminalo perdenginio sprendiniai mažintų judumą pėsčiomis ir dviračiais vertinamoje teritorijoje dėl komplikauto patekimo į šį junginį.</p> <p>- Naujojo centro pėsčiųjų ir dviratininkų jungtis prisidėtų prie sklandaus judumo skatinimo, tačiau nepakankamai išnaudotų teritorijos potencialą integruoti Švitrigailos g. viaduką.</p>

	<p>Sprendinių įtaka miesto erdvių apkrautumui automobiliais (numatomų automobilių srautų poveikis miesto transporto sistemai)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dėl naujai planuojamo užstatymo transporto srautai teritorijoje neženkliai išaugs (lyginant su esama situacija).</li><li>- Sodų g. numatyta D kategorija, tačiau eismo modeliavimo rezultatai rodo padidėjusius transporto srautus Sodų-Panerių trasoje (iki 657 automobilių daugiau nei šiuo metu per rytinio piko valandą), tai gali kelti eismo problemas.</li></ul>	<p>- Eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog alternatyvos sprendiniai reikšmingai nekeistų esamos bendramiestinės eismo situacijos, tačiau eismas intensyvėtų Panerių ir Algirdo g.</p>	<p>- Šios alternatyvos atveju dėl didesnių užstatomų teritorijos plotų automobilių transporto srautai būtų didesni nei kitų alternatyvų atveju. Tai turėtų neigiamą įtaką bendramiestinei transporto sistemai.</p>
--	---	---	--	--

## 6.6. POVEIKIS EKONOMIKAI

Poveikis ekonomikai vertinamas 4 kriterijais (2.1-2.4), detalizuotais toliau.

### 2.1 Generuojamų papildomų žmonių srautų poveikis ekonomikai

Vertinama:

- Atvykstančių ir išvykstančių žmonių srautai, pėsčiųjų srautai šalia komercinių patalpų.

### 2.2 Sukuriamos darbo vietos ir poveikis teritorijos pridėtinei vertei

Vertinama:

- Pastatų funkcionalumas ir galimybės formuoti naują komercinę veiklą.

### 2.3 Poveikis ekonomikai už vertinamos teritorijos ribų

Vertinama:

- Naujai suformuotos urbanistinės struktūros įtaka aplinkiniams rajonams ir Vilniaus miestui pagal galimybes paveikti nekilnojamojo turto vertės vektorių.

### 2.4 Finansinis atsiperkamumas (pagrindžiamumas)

Vertinama pagal šiuos rodiklius:

- Komercinių patalpų generuojamas pinigų srautas (nuomos pajamos);
- Numatomi laiko sutaupymai (žmonių, kurie teritorijoje keliauja darbo ir ne darbo tikslais, esamų bei naujų keleivių, atsiradusių dėl pasikeitusių transporto modelių ar krypčių, laiko sutaupymai);
- Investicijos į infrastruktūrą ir viešąsias erdves;
- Alternatyvų ekonominio poveikio pasireiškimo tikėtina pradžia (metų kiekis nuo detaliojo plano patvirtinimo).

## VERTINIMO REZULTATAI:

**I ALTERNATYVA** | Numatomas **vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis ekonominei aplinkai, bendras poveikio ekonomikai vertinimo balas: 2,4**. Nors ši alternatyva, lyginant su kitomis alternatyvomis, nereikalauja didelių investicijų įgyvendinimui ir yra laikoma saugiausia ekonominiu požiūriu, I alternatyvoje teritorija nėra pakankamai efektyviai panaudojama papildomų žmonių srautų generavimui (kitose alternatyvose numatyta daugiau ploto komercinei / paslaugų ir administracinei funkcijai), ekonominių veiklų skatinimui, ekonominio poveikio teritorijoje ir už teritorijos ribų kūrimui.

**II ALTERNATYVA** | Numatomas **vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis ekonominei aplinkai, bendras vertinimo ekonominiais kriterijais balas: 3,1**. Šios alternatyvos atveju teritorija yra efektyviai naudojama ekonominių veiklų skatinimui, darbo vietų ir pridėtinės vertės kūrimui, matomas reikšmingas poveikis ekonomikai teritorijoje ir už jos ribų, tai teikia pagrindžiamumą (sąlyginai didelėms) alternatyvos įgyvendinimui reikalingoms investicijoms. II alternatyva identifikuota kaip turėsianti labiausiai teigiamą poveikį ekonomikai iš nagrinėtų alternatyvų.

**III ALTERNATYVA** | Numatomas **vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis ekonomikai, bendras vertinimo ekonominiais kriterijais balas: 2,6**. Numatomas itin efektyvus teritorijos panaudojimas ekonominių veiklų

skatinimui, darbo vietų ir pridėtinės vertės kūrimui, matomas ryškus poveikis ekonomikai teritorijoje ir už jos ribų. Tačiau, identifikuojama rizikų, susijusių su socioekonominiu pagrindžiamumu ir didelėmis šios alternatyvos įgyvendinimui reikalingomis investicijomis – alternatyva vertinama neigiamu balu finansinio pagrindžiamumo kriterijumi. Apibendrinant, ši alternatyva yra vertinama labiau neigiamai nei II alt., tačiau šiek tiek lenkia I alt., Alternatyvų vertinimas detalizuojamas toliau pateiktose lentelėse: lentelėje nr. 9 pateikiamas alternatyvų vertinimo ekonomiais kriterijais piniginės reikšmės, o lentelėje nr. 10 interpretuojamos apskaičiuotos reikšmės bei paaiškinama kitų faktorių įtaką alternatyvų poveikio ekonomikai vertinimui.

LENTELĖ 9: VERTINIMO EKONOMINIAIS KRITERIJAIŠ PINIGINĖS REIKŠMĖS

Kriterijus	Kriterijaus požymiai	Skaičiavimo metodas	I alt.	II alt.	III alt.
2.1 Generuojamų papildomų žmonių srautų poveikis ekonomikai	Administracinių patalpų teritorijoje generuojamas papildomas žmonių srautas (patalpose dirbančių asmenų skaičius)	<i>Administracinės paskirties patalpų plotas (kv. m) / 1 darbo vietai skiriamas plotas (kv. m)</i> - Laikoma, kad 1 darbo vietai skiriama 9 kv. m ploto	9,3 tūkst. žm.	9,9 tūkst.žm.	14,9 tūkst.žm.
	Komercinės ir paslaugų paskirties patalpų teritorijoje generuojamas papildomas žmonių srautas (lankytojų skaičius) per metus	<i>Komercinės ir paslaugų paskirties patalpų plotas (kv. m) * 1 kv. m per metus pritraukiamas lankytojų skaičius</i> - Laikoma, kad 1 kv. m ploto per metus pritraukia 50 lankytojų <sup>13</sup>	3,6 mln.	4,4 mln.	5,4 mln.

<sup>13</sup> „TOP 50 UK Shopping Centres“, <http://internaltools.globaldata.com/static/GlobalData%20Consulting%20Top%2050%20UK%20Shopping%20Centres%20018.pdf>

2.2 Sukuriamos darbo vietos ir poveikis teritorijos pridėtinei vertei (rajono ir regiono mastu)	<p>Naujai sukurtų darbo vietų teritorijoje kuriama pridėtinė vertė (Eur per metus)</p> <p>Pastaba: laikoma, kad naujos darbo vietos bus sukurtos dėl alternatyvų kuriamų erdvių naujoms komercinėms veikloms (nejtraukiamas administracinės paskirties patalpų plotas, nes laikoma, kad patalpos bus išnaudojamos jau esamų darbo vietų, t.y. verslų, persikeliančių iš kitų teritorijų, o ne kuriamų naujų darbo vietų)</p>	<p><i>Komercinės ir paslaugų paskirties patalpų plotas (kv. m) * 1 kv. m sukuriamų darbo vietų skaičius * 1 darbuotojo sukuriama pridėtinė vertė (Eur per metus)</i></p> <p>- Laikoma, kad 1 kv m sukuria vidutiniškai 0,05 darbo vietos<sup>14</sup>, o viena darbo vieta susijusiame sektoriuje (didmeninės ir mažmeninės prekybos; transporto; apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų veiklos) sukuria 33,2 tūkst. Eur bendrosios pridėtinės vertės per metus<sup>15</sup></p>	119,9 mln.	146,8 mln.	179,7 mln.
2.3 Poveikis ekonomikai už vertinamos teritorijos ribų (rajono ir šalies mastu)	Nekilnojamojo turto kainos padidėjimas dėl teritorijos modernizacijos (%)	<p>- Remiantis užsienio praktikomis<sup>16</sup> ir ekonominio poveikio apskaičiavimo metodika<sup>17</sup> daroma prielaida, kad su teritorija besiribojančiose / šalia modernizuojamos teritorijos esančiose teritorijose nekilnojamojo turto kainos galėtų augti iki 15-20%.</p> <p>- Nekilnojamojo turto kainos padidėjimo procentas kiekvienai alternatyvai nustatomas ekspertiniu vertinimu, analizuojant planuojamos intervencijos apimtį ir intensyvumą, atstumą iki tiesioginių intervencijų bei pastatų tipus.</p>	15-17%	18-20%	18-20%

<sup>14</sup> Nagrinėtos ataskaitos duomenimis „Jobs Created per Square Foot of Commercial Development“, viešbučio ir prekybos centro 1 kv. m sukuria apie 0,03 darbo vietas, restorano – apie 0,07),

[http://www.solvecc.org/JobsPerSqFt\\_Commercial.pdf](http://www.solvecc.org/JobsPerSqFt_Commercial.pdf)

<sup>15</sup> Oficialiosios statistikos departamentas, <https://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?articleId=5861184>

<sup>16</sup> „Super Stations Lessons for Euston station – how mixed-use developments can transform a community“, [http://sydneyandlondon.com/wp-content/uploads/2014/02/Super\\_Stations1.pdf](http://sydneyandlondon.com/wp-content/uploads/2014/02/Super_Stations1.pdf)

<sup>17</sup> Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinioekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika, [https://pplietuva.lt/lt/docview/?file=%2Fpublications%2Fdocs%2F623\\_259f265f48840984cd00ce0b328ee589.pdf](https://pplietuva.lt/lt/docview/?file=%2Fpublications%2Fdocs%2F623_259f265f48840984cd00ce0b328ee589.pdf)

2.4 Finansinis atsiperkamumas (pagrindžiamumas)	Komercinių ir administracinių patalpų kuriama pridėtinė vertė (Eur per metus)	<i>(Komerčinės / paslaugų paskirties patalpų plotas * prekybinių patalpų 1 kv. m nuomos kaina (Eur per metus be PVM) + administracinės paskirties patalpų plotas * biurų 1 kv. m nuomos kaina (Eur per metus be PVM)) * pelno marža</i>  - Remiantis NT agentūrų duomenimis <sup>18</sup> , komercinio NT nuomos kaina (Eur/kv. m/mėn, be PVM) centre buvo nuo 7 Eur (biurų) ir nuo 6 Eur prekybinių patalpų). Naudojamas pelno maržos rodiklis – 7% <sup>19</sup>	0,86 mln.	0,97 mln.	1,33 mln.
	Žmonių laiko sutaupymai (Eur per mėnesį)	- Pastaba: vertinant alternatyvas nebuvo modeliuojami pėsčiųjų / kitų bemotorių transporto priemonių naudotojų srautai alternatyvoms, todėl nenustatytos laiko sutaupymų pinigines išraiškos (numatoma, kad šios reikšmės būtų neženklūs). Vis dėlto, žmonių laiko sutaupymai vertinti ekspertiniu vertinimu (žr. lent. nr. 10).	Reikšmė nenustatyta	Reikšmė nenustatyta	Reikšmė nenustatyta
	Investicijos į pagrindinius infrastruktūros objektus (Eur)	- Reikšmes 2020 m. gegužės mėn. pateikė SJ „Vilniaus planas“.	4,3 mln.	13,2 mln.	26 mln.
	Ekonominio poveikio pasireiškimo tikėtina pradžia (metų kiekis nuo detaliojo plano patvirtinimo)	- Vertinama ekspertinio vertinimo būdu. Laikoma, kad konversija užtrunka daugiau laiko, nei naujų pastatų statyba; tuneliai, tiltai, ir kiti specialieji statiniai prisideda prie sudėtingumo; mažesnio aukštingumo pastatų projektai įgyvendinami greičiau; istorinės reikšmės statinių kardinalūs konstrukcijų keitimai galimai prailgintų projekto įgyvendinimą.	3,5	4	4,5

<sup>18</sup> Remiamasi analizuota medžiaga: nekilnojamojo turto kainų apžvalgomis 2020 m.

<sup>19</sup> Remiamasi rodikliais, nurodytais apžvalgoje „Komerčinio NT rinkos komentaras“ 2019 m. IV ketv., Oberhaus, [https://www.ober-haus.lt/rinkos\\_apzvalga/komerčinio-nt-rinkos-komentaras-2019-m-iv-ketv/](https://www.ober-haus.lt/rinkos_apzvalga/komerčinio-nt-rinkos-komentaras-2019-m-iv-ketv/)

LENTELĖ 10: POVEIKIO EKONOMIKAI VERTINIMAS

Kriterijus	Kriterijaus požymiai	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
2.1 Generuojamų papildomų žmonių srautų poveikis ekonomikai (vertinama rajono ir regiono mastu)	Atvykstančių ir išvykstančių žmonių srautai, pėsčiųjų srautai šalia komercinių patalpų	<p>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1). Alternatyva generuos reikšmingus papildomus žmonių srautus dėl teritorijoje numatyto pastatų įveiklinimo komercinėms ir administracinėms veikloms, tačiau manoma, kad teritorijos plotas tokioms veikloms išnaudojamas nepakankamai efektyviai.</p> <p>- Laikoma, kad teritorijos įveiklinimas per mažas: numatytas administracinės ir komercinės paskirties plotas šioje alternatyvoje mažesnis nei kitose, dėl to į teritoriją bus pritraukiama mažiau žmonių, nei galėtų būti pritraukiama į tokio ploto teritoriją ir todėl generuojami mažesni pinigų srautai.</p> <p>- Nepakankamai intensyvus veiklų tinklas kelia riziką, jog teritorijoje negerės socialinė situacija (pavyzdžiui, išliks nesaugumo jausmas dėl teritorijos ištuštėjimo po darbo valandų), o tai taip pat neigiamai veiktų žmonių srautų intensyvumą – teritorija pritrauktų mažiau lankytojų, mažėtų generuojami papildomi žmonių srautai.</p> <p>- Neigiamą poveikį gali turėti I alternatyvos atveju kuriamos dvi jungtys per geležinkelį (viadukas ir keleivių terminalas) – dviejų jungčių egzistavimas išskaidys žmonių</p>	<p>- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5), nes šios alternatyvos atveju teritorijos plotas efektyviai panaudojamas ekonominiam įveiklinimui, alternatyvos generuojamas žmonių ir pinigų srautas bus didinamas palankių susisiekimu sprendinių.</p> <p>- Laikoma, kad teritorija įveiklinama subalansuotai: numatomas sąlyginai didelis plotas komercinėms ir administracinėms veikloms ir todėl generuojami palyginti dideli papildomi žmonių ir pinigų srautai, didesni nei I alt. atveju.</p> <p>- Teigiamą poveikį papildomam žmonių srautų nukreiptumui į teritoriją (ir todėl generuojamam pinigų srautui) turės šioje alternatyvoje numatomas infrastruktūros sprendinys - Šv. Stepono jungtis.</p> <p>- Teigiamą poveikį turės šios alternatyvos atveju numatyta viena jungtis tarp <i>Naujininkų centro</i> ir <i>Stoties aikštės</i> zonų (keleivių terminalo jungtis) – žmonių srautai bus koncentruotai nukreipiami į ekonomiškai aktyvias zonas.</p> <p>- Nauja (keleivių terminalo) jungtis per geležinkelį pozicionuojama labiau centrinėje teritorijos dalyje, nei šiuo metu esanti jungtis (viadukas), o tai lems, jog dalies aplinkinių</p>	<p>- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5), nes numatytas užstatymas ir administracinių ir komercinių patalpų plotas užtikrins itin efektyvų teritorijos ekonominį įveiklinimą.</p> <p>- Laikoma, kad teritorijos plotas išnaudojamas itin efektyviai: numatomas sąlyginai didelis plotas komercinėms ir administracinėms veikloms, ši alternatyva generuos reikšmingą žmonių ir pinigų srautą teritorijoje, didesnę nei I ir II alt. atveju.</p> <p>- Numatoma nežymi rizika, jog didelis žmonių srautų intensyvumas teritorijoje gali būti nesuderinamas su numatytais susisiekimu sprendiniais ir sukelti eismo spūstis, o tai darytų neigiamą įtaką generuojamiems žmonių srautams.</p> <p>- Teigiamą poveikį turės alternatyvoje numatyta jungtis tarp <i>Šviesos skvero</i> ir <i>Rytinės</i> zonų, nukreipsianti aplinkinių teritorijų bendruomenių srautus į teritorijas, kuriose numatytos komercinės veiklos.</p> <p>- Teigiamą poveikį turės numatyta viena jungtis tarp <i>Naujininkų centro</i> ir <i>Stoties aikštės</i> zonų (keleivių terminalo jungtis): žmonių srautai bus koncentruotai nukreipiami į ekonomiškai aktyvias zonas.</p>

		<p>srautus ir mažins srautų poveikį komercinėms veikloms ir ekonomikai.</p>	<p>teritorijų gyventojų srautai daugiau judės komerciškai įveiklintose / ekonomiškai aktyviose teritorijos zonose.</p>	<p>- Nauja (keleivių terminalo) jungtis per geležinkelį pozicionuojama labiau centrinėje teritorijos dalyje, nei šiuo metu esanti jungtis (viadukas), o tai lems, jog dalies aplinkinių teritorijų gyventojų srautai daugiau judės komerciškai įveiklintose teritorijos zonose.</p>
<p><b>2.2 Sukuriamos darbo vietos ir poveikis teritorijos pridėtinei vertei (rajono ir regiono mastu)</b></p>	<p>Pastatų funkcionalumas ir galimybės formuoti naują komercinę veiklą</p>	<p>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1). Nors šios alternatyvos įgyvendinimo atveju būtų sukuriama reikšmingas skaičius naujų darbo vietų ir kuriama teigiamas poveikis teritorijos pridėtinei vertei (žr. lent. nr. 9), laikoma, kad tokio ploto teritorija galėtų būti įveiklinama efektyviau. I alt. sukurs mažiau naujų darbo vietų nei kitos alternatyvos ir atitinkamai mažiau pridėtinės vertės.</p>	<p>- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3). Šios alternatyvos įgyvendinimo atveju būtų sukuriama reikšmingas skaičius naujų darbo vietų ir kuriama teigiamas poveikis teritorijos pridėtinei vertei (žr. lent. 9), tačiau mažesnis nei III alternatyvos atveju.</p>	<p>- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5), nes alternatyvos įgyvendinimo atveju būtų sukuriama reikšmingas skaičius naujų darbo vietų (didesnis nei I ir II alt. atveju) ir kuriama didelis teigiamas poveikis teritorijos pridėtinei vertei (žr. lent. nr. 9).</p>

<p>2.3 Poveikis ekonomikai už vertinamos teritorijos ribų (rajo) ir šalies mastu</p>	<p>Naujai suformuotos urbanistinės struktūros įtaka aplinkiniams rajonams ir Vilniaus miestui pagal galimybes paveikti nekilnojamojo turto (NT) vertės vektorių</p>	<p>- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3), nes alternatyvoje numatomas teritorijos įveiklinimas ir esamų struktūrų modernizacija reikšmingai paveiks NT vertės vektorių, tačiau mažiau ne kitų alternatyvų atveju.</p> <p>- Manoma, kad dėl šios alternatyvos atveju numatyto nuosaikesnio nei kitų alternatyvų atveju atnaujinimo NT kainos nepasieks maksimalaus prognozuojamo augimo - numatomas 15-17% augimas (laikoma, kad maksimalus kainos padidėjimas modernizavus tokio ploto miestui reikšmingą teritoriją galėtų būti 20%).</p>	<p>- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5), nes alternatyvoje numatomas teritorijos įveiklinimas ir esamų struktūrų modernizacija reikšmingai paveiks nekilnojamojo turto vertės vektorių.</p> <p>- Manoma, kad dėl palyginti intensyvaus atnaujinimo ir funkcionalių urbanistinių ir infrastruktūros sprendinių (žr. vertinimą kriterijais 1.3 „Poveikis urbanistinei struktūrai“ ir 1.7 „Poveikis automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams“) nekilnojamojo turto kainos šalia esančiose teritorijose kils maksimaliai: apie 18-20% (laikoma, kad maksimalus kainos padidėjimas modernizavus tokio ploto miestui reikšmingą teritoriją galėtų būti 20%).</p>	<p>- Alternatyva turės didelio reikšmingumo teigiamą poveikį (5), nes numatoma, kad III alt. atveju planuojamas maksimalus atnaujinimas ir didelės planuojamos investicijos į teritorijos modernizaciją reikšmingai paveiks nekilnojamojo turto vertės vektorių.</p> <p>- Manoma, kad maksimalus teritorijos atnaujinimas itin reikšmingai didins nekilnojamojo turto kainas teritorijoje ir todėl gretimose teritorijose: 18-20%.</p> <p>- Numatoma nedidelė rizika, jog NT kainų pokytis maksimalios reikšmės (laikoma, kad maksimalus kainos padidėjimas modernizavus tokio ploto miestui reikšmingą teritoriją galėtų būti 20%) nepasiekti galėtų dėl urbanistinių ir susisiekimo sprendinių sudėtingo funkcionalumo (žr. vertinimą kriterijais 1.3 „Poveikis urbanistinei struktūrai“ ir 1.7 „Poveikis automobilių, dviratininkų ir pėsčiųjų srautams“).</p>
<p>2.4 Finansinis pagrindžiamumas</p>	<p>Komercinių patalpų generuojamas pinigų srautas (nuomos pajamos)</p>	<p>- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3). Dėl palyginti nedidelių įgyvendinimui reikalingų investicijų (lyginant su kitomis alternatyvomis) prognozuojamas sąlyginai greitas alternatyvos atsipirkimas.</p> <p>- Vertinama, jog teritorijos modernizacija generuos reikšmingą papildomą pinigų srautą iš patalpų nuomos pajamų ir kurs pridėtinę socioekonominę vertę keleiviams ir stoties teritorijoje besilankantiems</p>	<p>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1). Manoma, kad alternatyvos kuriamos naudos (patalpų generuojamas pinigų srautas, laiko sutaupymai ir kitos socioekonominės naudos, sietinos su palankiu vertinimu socialinės gerovės kriterijais) pagrindžia įgyvendinimui reikalingas investicijas.</p> <p>- Vertinama, jog teritorijos modernizacija generuos reikšmingą papildomą pinigų srautą iš patalpų nuomos pajamų ir kurs pridėtinę socioekonominę vertę keleiviams ir stoties teritorijoje besilankantiems</p>	<p>- Numatomas mažo reikšmingumo neigiamas poveikis (-1). Nors alternatyvos sprendiniai kurtų reikšmingą ekonominę ir socioekonominę vertę, tačiau pareikalautų sąlyginai didelių investicijų, dalis sprendinių laikomi sudėtingais ir / ar neatsiperkančiais.</p> <p>- Vertinama, jog teritorijos modernizacija generuos reikšmingą papildomą pinigų srautą iš patalpų nuomos pajamų ir kurs pridėtinę vertę keleiviams ir stoties teritorijoje besilankantiems gyventojams</p>

		gyventojams (didesnė paslaugų įvairovė, naujos darbo vietos, saugumo jausmas).	gyventojams (didesnė paslaugų įvairovė, naujos darbo vietos, saugumo jausmas).	(didesnė paslaugų įvairovė, naujos darbo vietos, saugumo jausmas).
Numatomi žmonių laiko sutaupymai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prognozuojami reikšmingi teritorijoje keliaujančių žmonių laiko sutaupymai, jiems prielaidas sukurs patogus stočių išdėstymas ir keleivių terminalo infrastruktūra.</li> <li>- Palankiu faktoriumi aplinkinių bendruomenių gyventojų laiko sutaupymams laikomas dviejų jungčių tarp geležinkelio atskirtų teritorijų numatymas (išlaikomas esamas viadukas ir kuriama nauja jungtis - keleivių terminalas).</li> <li>- Sodų g. pratęsimas galėtų didinti spūstis ir sunkinti miesto ar tarpmiestinio viešojo transporto sistemos organizavimą, o tai kurtų papildomas laiko sąnaudas.</li> <li>- Laiko sutaupymams taip pat nepalankus sprendinys – nutraukiamas tranzitinis transportas Geležinkelio g. <i>Stoties a.</i> zonoje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatoma, kad ši alternatyva sudarys prielaidų reikšmingiems laiko sutaupymams dėl Šv. Stepono jungties funkcionalumo ir viešojo transporto terminalų patogaus išdėstymo vienoje ašyje.</li> <li>- Papildomų miesto gyventojų laiko sąnaudų bus išvengiama paliekant <i>Stoties aikštės</i> ryšius su magistralinių gatvių tinklu.</li> <li>- Neatsiperkančia, laiko sutaupymų negeneruosiančia investicija laikomas ties Liepkalnio g. numatomas formuoti tunelis - eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog šis sprendinys nepagerina esamos eismo situacijos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Šios alternatyvos atveju nenumatoma reikšmingų žmonių laiko sutaupymų, kurie generuotų finansines naudas, o funkcinių objektų išdėstymas <i>Stoties aikštės</i> zonoje laikomas sudėtingu ir painiu keleiviams ir yra sietinas su padidėjusiomis jų laiko sąnaudomis.</li> <li>- Neatsiperkančia, laiko sutaupymų negeneruosiančia investicija laikoma 2-ųjų lygių sankryža ties Švitrigailos viaduku ir ties Liepkalnio g. numatomas formuoti tunelis, kadangi eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog šie sprendiniai ženkliai nepagerintų esamos eismo situacijos.</li> </ul>	
Investicijos į infrastruktūrą ir viešąsias erdves	- Lyginant su kitomis alternatyvomis, šios alternatyvos įgyvendinimas pareikalautų reikšmingai mažiau investicijų (žr. lent. nr. 9)	- Alternatyvos įgyvendinimas pareikalautų reikšmingų investicijų - daugiau nei 3 kartus didesnių nei I alt. atveju (žr. lent. nr. 9)	- Alternatyvos įgyvendinimas pareikalautų itin didelių investicijų - daugiau nei 6 kartus didesnių nei I alt. ir daugiau nei 2 kartus didesnių, nei II alt. atveju (žr. lent. nr. 9)	
Ekonominio poveikio pasireiškimo tikėtina pradžia (metų kiekis nuo detaliojo plano patvirtinimo)	- Dėl šios alternatyvos sprendinių nedidelio sudėtingumo ir modernizacijos nuosaikumo daroma prielaida, kad ekonominis poveikis galėtų pasireikšti po 3,5 m. nuo detaliojo plano patvirtinimo.	- Įvertinus alternatyvos sprendinių sąlyginai didesnį sudėtingumą daroma prielaida, kad šios alternatyvos ekonominio poveikio pasireiškimo pradžia tikėtina po 4 m. nuo detaliojo plano patvirtinimo.	- Dėl alternatyvoje numatomų intervencijų dydžio ir sprendinių sudėtingumo, kurie siejami ne tik su fiziniu įgyvendinimo rizikomis, tačiau ir ilgesne administracinių procesų trukme, laikoma, kad alternatyvos ekonominio poveikio pasireiškimo pradžia tikėtina 4,5 m. po detaliojo plano patvirtinimo.	

## 6.7. POVEIKIS SOCIALINEI GEROVEI

Poveikis socialinei gerovei vertinamas 6 kriterijais (3.1-3.6), detalizuotais toliau.

### 3.1 Poveikis aplinkinių rajonų bendruomenėms

Vertinama:

- Kokią socialinę įtaką turi naujai suformuotos struktūros jau egzistuojantiems aplinkiniams rajonams bei jų bendruomenėms;
- Kokie funkciniai prioritetai išryškėja naujai formuojamose zonose, ar jos gali sukurti socialinį disbalansą.

### 3.2 Poveikis miestiečių socialinei gerovei (visiems kitiems Vilniaus gyventojams, neįskaitant aplinkinių rajonų bendruomenių)

Vertinama:

- Kokią įtaką skirtingos alternatyvos daro viso miesto socialiniam gyvenimui, kokios naujos atsirandančios funkcijos skatina naujus socialinius miestiečių įpročius.

### 3.3 Poveikis fiziniam ir socialiniam / psichologiniam / ekonominiam saugumo jausmui

Vertinama:

- Ar suformuotos struktūros nesukuria fizinio nesaugumo jausmo – pavyzdžiui, gatvių siaurumas, susiformavusios tamsios erdvės, vertinamas atvirų erdvių vientisumas ir matomumas;
- Ar suformuotos struktūros socialinio / psichologinio / ekonominio nesaugumo jausmo – pavyzdžiui, ar sukuriamos erdvės skirtos ir naujakūriams, ir esamiems aplinkinių teritorijų gyventojams, socialiai ir ekonomiškai prieinamos erdvės abejose geležinkelio pusėse.

### 3.4 Poveikis Vilniaus įvaizdžiui ir identitetui

Vertinama:

- Kaip bendrai keičiasi miesto įvaizdis modernizuojant nagrinėjamą teritoriją, ar ši teritorija daro teigiamą įtaką miesto įvaizdžiui;
- Ar formuojamas naujas identitetas, ar prisidedama prie seno identiteto vystymo.

### 3.5 Poveikis kultūrinei veiklai

Vertinama:

- Kaip naujai formuojamos erdvės ar galimybės joms susiformuoti natūraliai galėtų prisidėti prie vietinių bendruomenių kultūrinės veiklos; viešųjų erdvių kokybė ir skirtingų derinių potencialas atsirandančioms (ang. pop-up) visuomenės veikloms;
- Ar kultūrą formuojanti visuomenės dalis gali sau leisti kurtis ir veikti naujai formuojamoje teritorijoje. Atsižvelgiama į galimus segregacijos variantus ir veiksnius, kurie tai sukelia.

### 3.6 Kultūrą skatinančios funkcijos

Vertinama:

- Ar naujai kuriamos struktūros skatina kultūros atsiradimą (pvz. išlaikytos autentiškos, egzistuojančios struktūros tampa traukos tašku, kaip alternatyvi kultūrinė erdvė pritraukianti tam tikrą demografijos dalį);
- Ar formuojamos susisiekimo sistemos bei nauji užstatymai mažina žmogiškojo mastelio jausmą, padaro erdves mažiau / labiau patrauklias natūraliai atsirandančioms kultūrinėms / kūrybinėms veikloms.

#### VERTINIMO REZULTATAI:

**I alternatyva** | Numatomas **mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis socialinei gerovei, bendras vertinimo socialinės gerovės kriterijais balas: 2,1**. Alternatyvos sprendiniai bus palankūs viso miesto gyventojams, reikšmingai didins saugumo jausmą teritorijoje bei gerins viso miesto įvaizdį. Numatomas mažiau palankus nei kitose alternatyvose poveikis aplinkinių rajonų bendruomenėms, šioje alternatyvoje taip pat nenumatoma aiškų poveikį kultūrai turėsiančių sprendinių. Alternatyvos poveikis socialinei gerovei vertinamas labiau teigiamai nei III alternatyvos tačiau mažiau teigiamai nei II alternatyvos.

**II alternatyva** | Numatomas **didesnio nei vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikį socialinei gerovei, bendras vertinimo socialinės gerovės kriterijais balas: 3,3**. Alternatyvos sprendiniai gerins esamos situacijos aspektus, reikšmingus aplinkinių rajonų bendruomenėms ir viso miesto gyventojams, didins saugumo jausmą teritorijoje bei gerins viso miesto įvaizdį; numatomas teigiamas poveikis kultūrai. Lyginant alternatyvas tarpusavyje, ši alternatyva laikoma itin palankiai aplinkinių bendruomenių ir miestiečių gerovei. II alternatyva laikoma turėsiančia didžiausią teigiamą poveikį socialinei gerovei iš nagrinėtų alternatyvų.

**III alternatyva** | Numatomas **mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis socialinei gerovei, bendras vertinimo socialinės gerovės kriterijais balas: 1,6**. Šios alternatyvos atveju identifikuojamas teigiamas poveikis dauguma socialinės gerovės aspektų – alternatyvos sprendiniai palankiai veiks aplinkinių rajonų bendruomenes ir viso miesto gyventojus. Tačiau, kai kurie sprendiniai siejami su ne itin palankia įtaka saugumo jausmui, Vilniaus m. identitetui bei įvaizdžiui ir kultūrinėms veikloms. III alt. socialinės gerovės aspektu vertinama mažiau teigiamai nei kitos alternatyvos.

LENTELĖ 11: POVEIKIO SOCIALINEI GEROVEI VERTINIMAS

Kriterijus	Kriterijaus požymiai	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
3.1 Poveikis bendruomenėms	-	- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1), nes alternatyvoje numatoma aplinkinių bendruomenių judumą ir sujungtumą ne tik teigiamai, tačiau ir neigiamai veikiančių sprendinių, o numatomas užstatymas, lyginant su kitomis alternatyvomis, sudarys mažiau galimybių aplinkinių bendruomenių komercinėms, visuomeninėms ir kultūrinėms veikloms.	- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5), nes manoma, kad alternatyvos sprendiniai ženkiai gerintų aplinkinių bendruomenių sujungtumą ir judumą, sudarytų reikšmingų prielaidų socialinėms veikloms ir mažintų socialinę atskirtį.	- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3), nes alternatyvoje numatomi aplinkinių rajonų bendruomenėms palankūs susisiekimo sprendiniai ir efektyvus teritorijos įveiklinimas. Tačiau, alternatyvoje numatytas maksimalus atnaujinimas, didelio aukštingumo užstatymas bei keleivių terminalo jungties funkcionalumo trūkumai galėtų mažinti teigiamą poveikį.

<p>Naujai suformuotų struktūrų socialinė įtaka jau egzistuojantiems aplinkiniams rajonams bei jų bendruomenėms</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatyvoje geležinkelio atskirtos teritorijos pusės jungiamos dvejomis jungtimis: paliekamas esamas viadukas ir konstruojama nauja keleivių terminalo jungtis. Tokie jungčių sprendimai laikomi patogiais Naujininkų bendruomenei, pėsčiųjų ir dviratininkų susisiekimui su Senamiesčio ir Naujamiesčio teritorijomis ir todėl mažinančiais teritorijų atskirtumo jausmą.</li> <li>- Manoma, kad naujai formuojamos perdangos virš geležinkelio bėgių pozicija galėtų sumažinti pėsčiųjų galimybę lengvai keliauti tarp Naujininkų ir Senamiesčio (identifikuojamas komplikuoatas, užstatymo ribojamas patekimas ant perdangos Naujininkų pusėje). Tai galėtų didinti Naujininkų teritorijos ir bendruomenės atskirtumo jausmą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teigiamu veiksmu laikomas šioje alternatyvoje numatytas keleivių terminalo / perdangos atvirumas ir laisvas patekimas į ją ir iš jos. Taip kuriama stipri sąsaja tarp Naujininkų, Naujamiesčio ir Senamiesčio rajonų, mažinama socialinė atskirtis. Užstatymu neblokuojamas patekimas į keleivių terminalą Naujininkų pusėje turėtų teigiamą poveikį Naujininkų bendruomenei.</li> <li>- Alternatyvoje numatytas Šv. Stepono ir Pelesos g. sujungiantis tiltas didintų geležinkelio atskirtų teritorijos dalių ir bendruomenių socialinį susietumą ir todėl palankiai veiktų aplinkinių rajonų bendruomenes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manoma, kad alternatyvoje numatyta keleivių terminalo perdangos sąsaja su Naujininkų rajonu yra ribojama siūlomo užstatymo – jis, tikėtina, mažintų patekimo galimybes į keleivių terminalą ir taip darytų neigiamą įtaką rajonų susietumui, skatintų socialinę atskirtį.</li> <li>- Palankiai vertinamas naujos viešosios erdvės formavimas Naujo centro zonoje, tačiau neaiškus jos funkcionalumas dėl šalia numatyto didelio aukštingumo užstatymo ir mažo pastatų komercinio įveiklinimo (numatyta administracinė funkcija).</li> </ul>
<p>Funkciniai prioritetai, išryškėjantys naujai formuojamose zonose, jų galimybės sukurti socialinį disbalansą</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Naujininkų centro</i> zonoje Pelesos g. būtų plečiami pėsčiųjų ir dviračių takai, taigi, gerinamos aplinkinių bendruomenių galimybės keliauti pėsčiomis ir bemotorėmis transporto priemonėmis.</li> <li>- Pelesos g. numatoma išlaikyti kaip tranzitinio eismo gatvę – modernizavus teritoriją ir intensyvėjant transporto srautams toks eismo organizavimo sprendinys ilgainiui turės neigiamų pasekmių aplinkinių bendruomenių gyventojams (gyvenimo kokybę neigiamai veiks triukšmingumas, nesaugumo jausmas).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatyvoje Pelesos g. numatytas prioritetinis pėsčiųjų eismas, lieka tik aptarnaujantis, visuomeninis transportas, toks sprendinys laikomas palankiu ir komfortišku aplinkinių rajonų bendruomenėms, kurios, tikėtina, teritorijoje kelias pėsčiomis ar bemotorėmis transporto priemonėmis.</li> <li>- Išlaikius Stoties aikštės ryšius su magistraliniu gatvių tinklu, kaip tai numatyta šioje alternatyvoje, kyla rizika, kad pėstieji ir dviratininkai kirs transporto srautus, tai laikoma aplinkinėms bendruomenėms nepalankiu aspektu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatyvoje Pelesos g. numatytas prioritetinis pėsčiųjų eismas, lieka tik aptarnaujantis, visuomeninis transportas, toks sprendinys laikomas palankiu ir komfortišku aplinkinių rajonų bendruomenėms, kurios, tikėtina, teritorijoje kelias pėsčiomis ar bemotorėmis transporto priemonėmis.</li> <li>- Pasirinkus šią alternatyvą planuojama sukurti daugiau (nei kitų alternatyvų atveju) ploto komercinėms veikloms, o tai sudarytų daugiau galimybių patenkinti aplinkinių rajonų bendruomenių paslaugų paklausą, kurti didelę veiklų įvairovę bei mažinti nedarbą.</li> </ul>

- Dėl palyginti mažo alternatyvoje numatyto užstatymo aukštingumo ir intensyvumo užstatymo būtų neišnaudojamas potencialas kurti teigiamą socialinį poveikį: numatyta mažiau (nei kitose alternatyvose) ploto komercinėms veikloms, todėl I alt. turi mažiausiai galimybių kurti aplinkinių rajonų bendruomenėms aktualių paslaugų ir veiklų įvairovę.

- Teritorija yra efektyviau įveiklinama: numatoma daugiau ploto komercinėms veikloms nei I alt. atveju, o tai sudarytų daugiau prielaidų bendruomenėms aktualių paslaugų ir veiklų plėtrai teritorijoje, naujų darbo vietų kūrimuisi.

- Dėl itin intensyvių ir didelių investicijų reikalaujančių intervencijų, numatytų šios alternatyvos atveju, kyla socialinio disbalanso rizika – paslaugos ir veiklos teritorijoje gali būti pernelyg brangios, neatitinkančios aplinkinių rajonų gyventojų poreikių.

- *Naujininkų centro* zonoje ir *Naujo centro* zonoje numatomas pernelyg didelio aukštingumo užstatymas, kuris, manoma, neigiamai veiks žmogiškąjį mastelį ir bus nepalankus aplinkinėms bendruomenėms.

<p>3.2 Poveikis miestiečių socialinei gerovei (visiems kitiems Vilniaus gyventojams, neįskaitant aplinkinių rajonų bendruomenių)</p>	<p>Įtaka viso miesto socialiniam gyvenimui: naujos atsirandančios funkcijos, skatinsiančios naujus socialinius miestiečių įpročius</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3).</li> <li>- Alternatyva skatins naujų, miestiečiams aktualių veiklų atsiradimą ir naujų socialinių miestiečių įpročių formavimąsi, tačiau mažiau nei II ir III alt. dėl mažesnio nei kitų alternatyvų atveju teritorijos komercinio įveiklinimo (komercinėms veikloms skirto ploto).</li> <li>- Planuojama nutraukti tranzitinį transportą Geležinkelio g. <i>Stoties aikštės</i> zonoje, todėl sumažėtų aikštės ryšiai su magistralinių gatvių tinklu. Uždarius tranzitinio transporto eismą Senamiesčio branduolyje (kilpiniu važiavimu) galimos susisiekimo problemos autotransportu, sietinos su neigiamu poveikiu dalies miesto gyventojų galimybei dalyvauti socialinėse veiklose ir formuoti naujus socialinius įpročius.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5).</li> <li>- Alternatyvoje planuojamas sąlyginai didesnis (lyginant su I alt.) teritorijos įveiklinimas (komercinėms veikloms skirtas plotas) esminėse teritorijos dalyse (pavyzdžiui, <i>Depų konversijos</i> zonoje) prisidėtų prie gyvybingesnės teritorijos formavimosi, telktų gausesnę veiklų įvairovę ir skatintų naujus socialinius miestiečių įpročius.</li> <li>- Planuojama išlaikyti Geležinkelio g. trasą, į <i>Stoties aikštės</i> zoną būtų galima patekti iš skirtingų miesto teritorijos krypčių, tai neribotų miesto gyventojų galimybių pasiekti socialines veiklas ir formuoti naujus socialinius įpročius.</li> <li>- Skirtingų miesto rajonų sujungtumą didintų ir todėl naujus miestiečių socialinius įpročius formuotų Šv. Stepono jungtis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatomas didelio reikšmingumo teigiamas poveikis (5).</li> <li>- Sudaromos prielaidos itin didelei (lyginant su kitomis alternatyvomis) komercinių veiklų įvairovei teritorijoje, skatinsiančiai naujų funkcijų atsiradimą ir naujus miestiečių socialinius įpročius, didinsiančiai teritorijos potencialą tapti nauju traukos centru miesto gyventojams.</li> <li>- Palankiai vertinama, kad alternatyvoje numatyta eismą organizuoti taip, jog į <i>Stoties aikštės</i> zoną būtų galima patekti iš skirtingų miesto teritorijos krypčių, tai neribotų miesto gyventojų galimybių pasiekti socialines veiklas ir formuoti naujus socialinius įpročius.</li> </ul>
<p>3.3 Poveikis saugumo jausmui</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3): socialinio saugumo jausmą teigiamai veiktų nuosaikūs, susiformavusių gyventojų įpročių drastiškai nekeisiantys teritorijos modernizacijos sprendimai, tačiau fizinio saugumo jausmo nedidintų dalis susisiekimo sprendinių bei alternatyvoje numatomas palyginti mažas teritorijos įveiklinimo lygis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3): socialinio saugumo jausmą didintų teritorijos dalių tarpusavio susietumas ir komercinis įveiklinimas, tačiau alternatyvoje numatyti susisiekimo sprendiniai turėtų ne tik teigiamą, tačiau ir neigiamą poveikį fiziniam saugumui.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1): alternatyvoje numatytas didelis teritorijos įveiklinimas ir planuojami susisiekimo sprendiniai fiziniam ir socialiniam saugumo jausmui turėtų ir teigiamą, ir neigiamą poveikį.</li> </ul>

Suformuotų struktūrų įtaka fizinio nesaugumo jausmui

- Didinamas pėsčiųjų ir bemotorių fizinio saugumo jausmas *Stoties aikštės* zonoje, nes nutraukus aikštės ryšius su magistralinių gatvių tinklu išvengiama pėsčiųjų susikirtimo su automobilių transporto srautais.

- Saugumo jausmo keliaujantiems pėsčiomis / bemotorėmis transporto priemonėmis nedidintų Pelesos g. išlaikymas kaip tranzitinio eismo gatvės (ateityje didėjant transporto srautams nesaugumo jausmas didės).

- Dėl palyginti mažo komercinės ir administracinės paskirties patalpų ploto alternatyva generuotų mažiau žmonių srautų ir veiklų nei kitos alternatyvos, todėl turėtų mažiau potencialo užtikrinti teritorijos gyvybingumą įvairiu paros metu ir mažinti nusikalstamumą, didinti fizinį saugumą teritorijoje.

- Fizinio nesaugumo jausmą ir prielaidas nusikalstamumui galėtų kurti šioje alternatyvoje numatytas tunelis, sujungiantis Geležinkelio ir Pelesos g.

- Užstatymo intensyvumas ir aukštingumas alternatyvoje laikomi subalansuotais, todėl saugumo jausmui neigiamo poveikio neturėtų.

- Planuojama išlaikyti Stoties aikštės ryšius su magistralinių gatvių tinklu, todėl pėstieji ir bemotorės transporto priemonės kirstų transporto srautą, o tai nedidintų jų fizinio saugumo jausmo *Stoties aikštės* zonoje.

- Teigiamą poveikį saugumo jausmui keliaujantiems pėsčiomis / bemotorėmis transporto priemonėmis turėtų Pelesos g. panaudojimas kaip prioritetinės gatvės pėsčiųjų eismui (liktų tik aptarnaujantis, visuomeninis transportas).

- Teritorijos ploto įveiklinimas (administracinės ir komercinės paskirties patalpos) ir potencialas generuoti didesnius žmonių srautus (lyginant su I alternatyva) teigiamai veiktų fizinio saugumo jausmą – teritorija būtų gyvybinga, būtų sudaroma mažiau prielaidų nusikalstamumui.

- Fizinio nesaugumo jausmą ir prielaidas nusikalstamumui gali kurti šioje alternatyvoje numatytas tunelis, sujungiantis Geležinkelio ir Pelesos g.

- Planuojama viešojo transporto terminalus (*Stoties aikštės* zonoje) išdėlioti vienoje ašyje, daroma prielaida, kad tai darytų papildomą teigiamą įtaką keleivių fizinio saugumo jausmui – nereikėtų pereiti kitų erdvių norint patekti iš vienos transporto priemonės terminalo į kitą, būtų lengva orientuotis.

- Užstatymo intensyvumas ir aukštingumas alternatyvoje laikomi subalansuotais, todėl

- Alternatyvoje numatoma išlaikyti Stoties aikštės ryšius su magistralinių gatvių tinklu, tačiau taip pat išvengiama pėsčiųjų ir bemotorių transporto priemonių susikirtimo su transporto srautais *Stoties aikštės* zonoje, tai didintų keleivių fizinio saugumo jausmą.

- Teigiamą poveikį saugumo jausmui keliaujantiems pėsčiomis / bemotorėmis transporto priemonėmis turėtų Pelesos g. numatytas prioritetinis pėsčiųjų eismas (liktų tik aptarnaujantis, visuomeninis transportas).

- Alternatyvoje numatomas didelis teritorijos ploto įveiklinimas (lyginant su kitomis alternatyvomis) administracinėmis ir komercinėmis veiklomis ir potencialas generuoti didesnius žmonių srautus teigiamai veiks fizinio saugumo jausmą – teritorija bus gyvybinga, mažės nusikalstamumas.

- Fizinio nesaugumo jausmą ir prielaidas nusikalstamumui galėtų kurti alternatyvoje numatytas pėsčiųjų tunelis, sujungiantis Pylimo ir Tyzenhauzų g.

- Fizinio nesaugumo jausmą pėstiesiems ir dviratininkams galėtų kurti alternatyvoje numatoma dviejų lygių sankryža ties Švitrigailos viaduku.

- Manoma, kad alternatyvoje trūksta funkcinų komponentų *Stoties aikštės* zonoje sujungtumo: viešojo transporto terminalų išdėstymas yra klaidinantis atvykstančiojo į stotį akimis. Manoma, kad tai sukurtų didelį

			<p>saugumo jausmui neigiamo poveikio neturėtų.</p>	<p>neaiškumo ir pasimetimo jausmą ir didintų fizinio nesaugumo jausmą.</p> <p>- Manoma, kad alternatyvoje numatomas pernelyg didelis, žmogiškąjį mastelį neigiamai veikiantis užstatymo aukštingumas, o tai didintų fizinį ir psichologinį nesaugumo jausmą. <i>Naujininkų centro</i> zonoje vyraujantis didelis aukštingumas, tačiau nepakankamas intensyvumas galėtų turėti neigiamą poveikį aplinkinių bendruomenių fizinio saugumo jausmui.</p>
<p>Suformuotų struktūrų įtaka socialinio / psichologinio / ekonominio nesaugumo jausmui</p>	<p>- Palankiai vertinama, jog planuojamos dvi jungtys per geležinkelį (išlaikomas esamas viadukas ir planuojama keleivių terminalo jungtis) – esamos jungties išlaikymas, kaip patekimo į kitapus geležinkelio esančią teritoriją alternatyva, teigiamai veiks aplinkinių bendruomenių socialinį / psichologinį saugumo jausmą (ypač Naujininkų bendruomenės).</p> <p>- Socialinio nesaugumo jausmą galėtų didinti <i>Naujininkų centro</i> zonoje siūlomo užstatymo lemiamas komplikotas patekimas ant naujai formuojamos perdangos virš geležinkelio bėgių (keleivių terminalo jungties).</p>	<p>- Alternatyvoje numatytas keleivių terminalo jungties / perdangos atvirumas ir užstatymu neribojimas patekimas į ją ir iš jos nedidintų socialinio nesaugumo jausmo keliaujantiems šia jungtimi.</p> <p>- Numatoma, jog socialinės atskirties jausmą mažintų ir socialinio saugumo jausmą didintų planuojama Šv. Stepono jungtis, sujungianti šiuo metu atskirtas teritorijos dalis.</p> <p>- Alternatyvoje numatomas palyginti nuosaikus atnaujinimas ir derinys tarp naujo ir seno planuojamose struktūrose nekurtų socialinio ir ekonominio nesaugumo jausmo miestiečiams.</p>	<p>- Alternatyvoje numatyta keleivių terminalo jungties sąsaja su Naujininkų rajonu būtų ribojama siūlomo užstatymo – jis, tikėtina, mažintų patekimo galimybes į keleivių terminalą ir taip darytų neigiamą įtaką socialiniam / psichologiniam saugumo jausmui.</p> <p>- Alternatyvoje planuojamos didelės intervencijos į esamas struktūras ir kardinalūs teritorijos pokyčiai gali neigiamai veikti susiformavusį identitetą ir kurti psichologinio nesaugumo jausmą.</p> <p>- Numatomos didelės investicijos į esamų struktūrų atnaujinimą siejamos su rizika, jog teritorijoje įsikursiančios komercinės veiklos bus ekonomiškai neprieinamos aplinkinių</p>	

		- Alternatyvoje numatomas nuosaikus atnaujinimas ir derinys tarp naujo ir seno planuojamose struktūrose nekurtų socialinio ir ekonominio nesaugumo jausmo miestiečiams.		rajonų / Vilniaus m. gyventojams ir didins ekonominio nesaugumo jausmą.
3.4 Poveikis Vilniaus įvaizdžiui ir identitetui		- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3), nes manoma, kad alternatyvos sprendiniai teigiamai veiktų miesto įvaizdį ir prisidės prie naujo identiteto formavimo.	- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3), nes manoma, kad įgyvendinus alternatyvą būtų reikšmingai gerinama reprezentacinė miesto funkcija ir išlaikomas identitetui palankus derinys tarp naujo ir seno.	- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1): nors alternatyvos sprendiniai gerintų reprezentacinės miesto teritorijos kokybę ir įvaizdį, ši alternatyva taip pat sietina su didžiausia rizika neigiamai veikti identitetą.
	Miesto įvaizdžio pokyčiai modernizuojant nagrinėjamą teritoriją	- Teritorijos modernizacija ir įveiklinimas darytų teigiamą įtaką viso miesto įvaizdžiui.  - Identifikuojamas naujai formuojamos perdangos virš geležinkelio bėgių teigiamas poveikis egzistuojančiai geležinkelio stotčiai (palankiai vertinama jungties ir perdangos pozicija). Manoma, kad ši perdanga skatintų istorinį tęstinumą, o keleivių terminalas galėtų tapti ikonišku ir prisidėti prie išskirtinio miesto įvaizdžio formavimo.	- Teritorijos modernizacija ir įveiklinimas darytų teigiamą įtaką viso miesto įvaizdžiui.  - Manoma, kad šioje alternatyvoje planuojamas keleivių terminalas galėtų tapti ikonišku, išskirtiniu traukos tašku bei formuoti teigiamą įvaizdį nacionaliniame ar net tarptautiniame kontekste, turėti reprezentacinę reikšmę.	- Teritorijos modernizacija ir įveiklinimas darytų teigiamą įtaką viso miesto įvaizdžiui.  - Laikoma, kad alternatyvos patrauklumą ir todėl potencialą gerinti teritorijos ir miesto įvaizdį mažintų infrastruktūros objektų chaotiškas išdėstymas <i>Stoties aikštės</i> zonoje (žr. vertinimą kriterijumi 1.3 „Poveikis urbanistinei struktūrai“).
	Modernizacijos daroma įtaką miesto identitetui: ar formuojamas naujas identitetas, ar prisidedama prie seno identiteto vystymo	- Alternatyvoje numatytas nuosaikus atnaujinimas, kuriantis derinį tarp autentiškų ir modernių struktūrų, padėtų formuoti naują miesto identitetą išlaikant sąsajas su jau susiformavusiu identitetu.	- Alternatyvoje numatytas palyginti nuosaikus atnaujinimas (numatomos didesnės intervencijos nei I alt, atveju, tačiau mažesnės nei II alt.), kurtų derinį tarp autentiškų ir modernių struktūrų ir padėtų formuoti naują miesto identitetą išlaikant sąsajas su jau susiformavusiu identitetu.  - Svarbiu naujo identiteto formavimui sprendiniu laikoma alternatyvoje numatyta Šv. Stepono gatvės jungtis su Dzūkų g.: tokiu	- Dėl alternatyvoje numatomų didelių intervencijų identifikuojama rizika, jog bus smarkiai sudarkomas susiformavusių vietų charakteris, modernizacijos rezultatas gali būti neįprastas ir nepriimtinas miestiečiams.  - Manoma, kad keleivių terminalo sąsajos praradimas su egzistuojančia geležinkelio stotimi ir stoties pastato pritaikymas naujai funkcijai galėtų turėti neigiamą įtaką susiformavusiam identitetui – jį keisti pernelyg kardinaliai.

			būdu būtų sujungiamos nuo seno atskirtos teritorijos.	
3.5 Poveikis kultūrinei veiklai		- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1), nes identifikuojama ir teigiamą ir neigiamą poveikį kultūrinei veiklai galinčių daryti veiksmų.	- Numatomas vidutinio reikšmingumo teigiamas poveikis (3), nes identifikuojama kultūrinę veiklą galinčių skatinti sprendinių.	- Numatomas mažo reikšmingumo teigiamas poveikis (1), nes identifikuojama ir teigiamą, ir neigiamą poveikį kultūrinei veiklai galinčių daryti veiksmų.
	Kaip naujai formuojamos erdvės ar galimybės joms susiformuoti natūraliai galėtų prisidėti prie vietinių bendruomenių kultūrinės veiklos; viešųjų erdvių kokybė ir skirtingų derinių potencialas atsirandančioms (ang. pop-up) visuomenės veikloms	- Galimybių kurtis kultūrinėms veikloms sudarytų depų konversija bei kitų viešųjų erdvių ( <i>Stoties aikštės, Naujo centro</i> zonose) tobulinimas.  - Numatoma nežymi rizika, kad dviejų jungčių per geležinkelį egzistavimas (viaduko ir keleivių terminalo jungties) galėtų išskaidyti žmonių srautus ir mažinti bendruomeninių, kultūrinių veiklų formavimosi potencialą.  - Kitų išskirtinių erdvių, aktyviai formuosiančių aplinkinių bendruomenių kultūrinės veiklas ar naujas visuomenės veiklas, nenumatoma.	- Galimybių kurtis kultūrinėms veikloms sudarytų depų konversija bei kitų viešųjų erdvių ( <i>Stoties aikštės, Naujo centro</i> zonose) tobulinimas.  - Alternatyvoje numatyta viena jungtis per geležinkelį (keleivių terminalo jungtis) tad žmonių srautai nebūtų išskaidyti (kaip, tikėtina, galėtų atsitikti ir palikus jungtį esamu viaduku), o tai sudarytų daugiau prielaidų visuomeninėms / kultūrinėms veikloms.  - Manoma, kad papildomų galimybių kultūrinėms veikloms sudarytų bendruomenių susietumas ir kultūrinių veiklų plėtimasis iš Senamiesčio (šiuo metu Naujininkų centras nutolęs nuo veiklų Senamiestyje ir Naujamiestyje). Susietumą didintų alternatyvoje numatyta Šv. Stepono jungtis, kuri taip pat gerintų modernizuojamoje teritorijoje atsirastančių objektų pasiekiamumą ir viešųjų erdvių tarpusavio sąsajas.  - Kitų išskirtinių erdvių, aktyviai formuosiančių aplinkinių bendruomenių	- Galimybių kurtis kultūrinėms veikloms sudarytų depų konversija bei kitų viešųjų erdvių ( <i>Stoties aikštės, Naujo centro</i> zonose) tobulinimas.  - Alternatyvoje numatyta viena jungtis per geležinkelį (keleivių terminalo jungtis) tad žmonių srautai nebūtų išskaidyti (kaip, tikėtina, galėtų atsitikti ir palikus jungtį esamu viaduku), o tai sudarytų daugiau prielaidų visuomeninėms / kultūrinėms veikloms.  - Teigiama vertinamas šioje alternatyvoje numatomas esamo geležinkelio stoties pastato pritaikymas visuomeninei funkcijai, manoma, kad tai galėtų turėti teigiamą poveikį kultūrinių veiklų atsiradimui.  - Kitų išskirtinių erdvių, aktyviai formuosiančių aplinkinių bendruomenių kultūrinės veiklas ar naujas visuomenės veiklas, nenumatoma.

			kultūrinės veiklas ar naujas visuomenės veiklas, nenumatoma.	
	Ar kultūrą formuojanti visuomenės dalis gali sau leisti kurtis ir veikti naujai formuojamoje teritorijoje	- Nenumatoma veiksmų, skatinsiančių ar trukdysiančių kultūrą formuojančioms visuomenės grupėms veikti naujai formuojamoje teritorijoje.	- Nenumatoma veiksmų, skatinsiančių ar trukdysiančių kultūrą formuojančioms visuomenės grupėms veikti naujai formuojamoje teritorijoje.	- Manoma, kad dėl didelių investicijų į modernizaciją galimos aukštos komercinių patalpų nuomos kainos teritorijoje, o tai atstumtų kultūrą formuojančią visuomenės dalį ir trukdytų plėtotis kultūrinėms veikloms.
3.6 Kultūrą skatinančios funkcijos		- Nenumatomas nei teigiamas, nei neigiamas poveikis (0).	- Nenumatomas nei teigiamas, nei neigiamas poveikis (0).	- Numatomas mažo reikšmingumo neigiamas poveikis (-1).
	Ar naujai kuriamos struktūros skatina kultūros atsiradimą	- Neidentifikuojama naujai kuriamų struktūrų aspektų, darysiančių aiškų teigiamą ar neigiamą poveikį kultūros atsiradimui.	- Neidentifikuojama naujai kuriamų struktūrų aspektų, darysiančių aiškų teigiamą ar neigiamą poveikį kultūros atsiradimui.	- Neidentifikuojama naujai kuriamų struktūrų aspektų, darysiančių aiškų teigiamą ar neigiamą poveikį kultūros atsiradimui.
	Formuojamų susisiekimo sistemų bei užstatymų įtaka žmogiškojo mastelio jausmui, erdvių patrauklumui natūraliai atsirandančioms kultūrinėms / kūrybinėms veikloms	- Manoma, kad naujai formuojamos susisiekimo sistemos bei nauji užstatymai nemažintų žmogiškojo mastelio jausmo ir esamų / būsimų erdvių patrauklumo natūraliai atsirandančioms kultūrinėms / kūrybinėms veikloms.  - Numatytas užstatymo aukštingumas ir intensyvumas laikomi subalansuotais.	- Manoma, kad naujai formuojamos susisiekimo sistemos bei nauji užstatymai nemažintų žmogiškojo mastelio jausmo ir esamų / būsimų erdvių patrauklumo natūraliai atsirandančioms kultūrinėms / kūrybinėms veikloms.  - Numatytas užstatymo aukštingumas ir intensyvumas laikomi subalansuotais.	- Kyla rizika, jog alternatyvoje numatytas ženklus atnaujinimas niokos teritorijos kultūrinį autentiškumą, o didelis planuojamas užstatymo aukštingumas mažins žmogiškojo mastelio jausmą, tai atstumtų kultūrinės veiklas.

## 7. PRIEMONĖS NEIGIAMOMS PASEKMĖMS MAŽINTI

Siekiant sumažinti, panaikinti ar kompensuoti galimas neigiamas šio SPAV apimtyje nagrinėtų detaliojo plano sprendinių įgyvendinimo pasekmes aplinkai, tikslinga taikyti šiame skyriuje nurodytas priemones.

### **PRIEMONĖS NEIGIAMAM POVEIKIUI KONTROLIUOTI:**

- Informuoti visuomenę apie įgyvendinamus plano sprendinius, užtikrinti komunikacijos su planuojamos teritorijos aplinkinių bendruomenių ir viso miesto gyventojų atstovais tęstinumą tolesniuose projekto etapuose. Organizuoti interaktyvius renginius apie *Vilnius Connect* projektą, taip gerinant projekto įvaizdį ir supažindinant visuomenę su teritorijos ateities pokyčiais.
- Pristatyti pasirinktos detaliojo plano koncepcijos alternatyvos sprendinius ir SPAV rengėjų išvadas *Vilnius Connect* projekto praėjusių procesų dalyviams ir tęsti konsultacijas siekiant nustatyti, kaip galėtų būti tobulinami tie sprendiniai, kurių poveikis aplinkai vertinamas mažiausiai teigiamai.
- Naujų statinių statybą rekomenduojama vykdyti pakitusiose ar nesusiformavusiose erdvėse. Nauji statiniai turi derėti istorinėje aplinkoje, turi būti išsaugotas kultūros paveldo vertybių ir objektų aplinkos kontekstualumas. Projektuojant naujus pastatus turėtų būti vertinama jų padėtis sklype, mastelis, aukštis, tūris, fasadų ritmika, medžiagiškumas, sienų ir angų santykis.
- Prioritetinio vystymo zonoms reikalinga skelbti architektūros ir kraštovaizdžio architektūros konkursus, prioritetą teikiant kokybinių vertinimo kriterijų taikymui (ekologinio kompensavimo mechanizmai, žiedinės ekonomikos ir kompaktiško miesto principų įgyvendinimas, „BREEAM“/„LEED“ sertifikatų siekimas, atsinaujinančios energetikos priemonių integravimas į projektinius pasiūlymus ir kt.).
- Tolesniuose projekto planavimo ir įgyvendinimo etapuose reikalinga vadovautis Jungtinių Tautų parengta Darnaus Vystymosi Tikslų darbotvarke, ypač 11-uoju tikslu – padaryti miestus ir žmonių apgyventas vietas saugias, atsparias ir darnias.
- Stoties teritorijos modernizacija turi būti įgyvendinama užtikrinant nepertraukiamą traukinių keleivių aptarnavimą viso proceso metu.

## 8. NAGRINĖTOS PLANO ALTERNATYVOS, IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Šio SPAV apimtyje nagrinėtos 3 galimos teritorijos (apie 32,8 ha dydžio), esančios tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinų gatvių, modernizacijos alternatyvos, trumpai aprašomos šiame ataskaitos skyriuje. Išsami informacija apie alternatyvų sprendinius pateikiama šios SPAV ataskaitos priede (žr. Priedas nr. 4: SPAV alternatyvų aprašymas).

### 8.1. I ALTERNATYVA

I alternatyvos atveju išlaikomas esamas pagrindinių susisiekimo paslaugų objektų (tarp miestinių autobusų stoties, geležinkelio stoties) išdėstymas Stoties aikštės perimetre. Siūloma naujos kokybės rekreacinė erdvė tarp esamų paslaugų objektų, kuri tarnautų kaip aiškiai išreikšta jungiančioji erdvė (aplink ją perimetru išsidėsto autobusų stotis, geležinkelio stotis ir viešojo transporto terminalas). Viešojo transporto terminalą tokiu būdu siūloma perkelti į rytinę aikštės dalį, dabartinio skvero vietą.

Pelesos g. trasa nekeičiama, atitinkamai ties esama gatvės trasa, šiaurinėje gatvės pusėje siūlomas mažesnio mastelio, apimties ir intensyvumo užstatymas. Vyraujantis užstatymo tipas – miesto vilos, įterpiančios mažo mastelio viešąsias erdves – skverus tarp privačios nuosavybės kvartalo dalių. Šiaurinėje teritorijos dalyje ties Geležinkelio g. siūlomas mažesnio mastelio, apimties ir intensyvumo užstatymas. Vyraujantis užstatymo tipas – miesto centrui būdingas perimetrinis užstatymas, kuomet užstatymas užpildo visą ar beveik visą sklypą.

Formuojamos daugiau utilitarus pobūdžio papildomos jungtys per geležinkelio teritoriją. Vakarinėje dalyje jungiamos pėsčiųjų tiltu Algirdo ir Dzūkų g. Rytinėje dalyje įrengiama pralaida skirta automobilių eismui kartu su dviračių ir pėsčiųjų takais.

**VERTINIMAS** | Numatoma, jog I alternatyva neturėtų nei teigiamo, nei neigiamo poveikio gamtinei aplinkai, turėtų mažą, tačiau teigiamą poveikį urbanistinei struktūrai ir susisiekimui, mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį kultūros paveldui, ekonomikai ir socialinei gerovei (žr. lent. nr. 5). **Bendras alternatyvos vertinimo balas: 5,5.**

### 8.2. II ALTERNATYVA

II alternatyvos atveju kuriamas naujas susisiekimo paslaugų mazgas Stoties aikštės zonoje, kuriame sutelkiamos pagrindinės funkcijos. Tokiu būdu sukuriama galimybė organizuoti vieningą keleivių aptarnavimo centrą, kuris turėtų tiesioginę jungtį su pietine miesto dalimi – Naujininkų rajonu. Pelesos g. trasa keičiama, esamoje trasoje kuriama linijinė rekreacinė erdvė, kurioje išlaikomas visuomeninio transporto eismas. Šiaurinėje gatvės pusėje siūlomas didesnio mastelio, apimties ir intensyvumo užstatymas. Vyraujantis užstatymo tipas – atviras perimetrinis, formuojantis nedidelio mastelio kvartalus su viešosiomis erdvėmis, kurios jungiasi su Pelesos g. rekreacine teritorija.

Šiaurinėje teritorijos dalyje ties Geležinkelio g. siūlomas didesnio mastelio, apimties ir intensyvumo užstatymas. Vyrauja uždaro perimetrinio užstatymo tipo pastatai, formuojantys aiškiai išreikštą, Naujamiesčio istoriniam užstatymui būdingą viešųjų-privačių erdvių charakterį.

Vakarinėje dalyje siūloma išskirtinai rekreacinio tipo papildoma jungtis per geležinkelio teritoriją – pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtas viadukas, atkartojantis buvusią istorinę miesto gatvių trasą ir sujungiantis Šv. Stepono g.

ir Šv. Stepono skverą su pėsčiųjų taku Naujininkų pusėje bei naujai formuojama viešąja erdve ties Dzūkų – Pelesos g. sankirta.

**VERTINIMAS** | Numatoma, jog II alternatyva turėtų mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį gamtinei aplinkai, vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį urbanistinei struktūrai ir susisiekimui, mažo reikšmingumo neigiamą poveikį kultūros paveldui, vidutinio-didelio reikšmingumo teigiamą poveikį ekonomikai ir socialinei gerovei (žr. lent. nr. 5). **Bendras alternatyvos vertinimo balas: 8,2.**

### 8.3. III ALTERNATYVA

III alternatyvos atveju į naują vietą keliamas pagrindinių susisiekimo paslaugų mazgas, kuriame sutelkiamos pagrindinės funkcijos ir lokalizuojama pagrindinė jungtis su Naujininkų rajonu. Kuriama galimybė turėti naujos kokybės ir architektūrinės išraiškos transporto ir keleivių aptarnavimo centrą. Esamas geležinkelio stoties pastatas pritaikomas naujai funkcijai, Stoties aikštės teritorijoje labiau dominuotų rekreacinė funkcija.

Pelesos g. trasa keičiama, esamoje trasoje kuriama linijinė rekreacinė erdvė nenumatant visuomeninio transporto galimybės (jis nukreipiamas nauja Pelesos g. trasa). Šiaurinėje gatvės pusėje siūlomas maksimalaus mastelio, apimties ir intensyvumo užstatymas. Vyraujantis užstatymo tipas atviras arba uždaras perimetrinis su vertikaliniais aukštais ties geležinkelio teritorija.

Šiaurinėje teritorijos dalyje ties Geležinkelio g. siūlomas maksimalaus mastelio, apimties ir intensyvumo užstatymas, apimantis ir siūlomą perdenginį ties Švitrigailos g. viaduku. Vyrauja horizontalūs pastatų tūriai arba pavieniai horizontalūs pastatai.

Tarp numatomo užstatymo siūloma formuoti didesnės apimties viešųjų erdvių tinklą, galima visiškai nauja viešoji erdvė ant perdenginio prie Švitrigailos g. viaduko. Rytinėje teritorijos dalyje siūloma nauja, išimtinai pėsčiųjų ir dviračių eismui skirta pralaida, atkurianti buvusį istorinį gatvių ryšį tarp Pylimo g. ir Tyzenhauzų g.

**VERTINIMAS** | Numatoma, jog III alternatyva turėtų mažo-vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį gamtinei aplinkai ir socialinei gerovei, vidutinio reikšmingumo neigiamą poveikį urbanistinei struktūrai ir kultūros paveldui, mažo reikšmingumo neigiamą poveikį susisiekimui ir vidutinio reikšmingumo teigiamą poveikį ekonomikai (žr. lent. nr. 5). **Bendras alternatyvos vertinimo balas: 3,1.**

### 8.4. PRIIMTA PLANO ALTERNATYVA

Įvertinus visų trijų alternatyvų poveikį aplinkai nustatyta, kad didžiausią teigiamą poveikį turės II planavimo alternatyva. Įgyvendinus šią alternatyvą tikėtinos labiausiai teigiamos pasekmės vertinamai teritorijai poveikio aplinkai, ekonomikai ir socialinei gerovei aspektais (žr. lent. 12), alternatyva vertinama bendru balu 8,2.

**LENTELĖ 12: ALTERNATYVŲ VERTINIMAS BALAIS**

Vertinimo aspektas	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
Poveikis aplinkai (bendras balas)	1	1,5	-1,1
Poveikis ekonomikai (bendras balas)	2,4	3,1	2,6
Poveikis socialinei gerovei (bendras balas)	2,1	3,3	1,6
<b>Bendras balas visais vertinimo aspektais (poveikis aplinkai, ekonomikai, socialinei gerovei)</b>	<b>5,5</b>	<b>8,2</b>	<b>3,1</b>

## 8.5. REKOMENDACIJOS PRIIMTOS ALTERNATYVOS TOBULINIMUI

Toliau pateikiamos rekomendacijos priimtos alternatyvos tobulinimui, taip siekiant dar geresnio planavimo rezultato. Rekomendacijos yra iliustruojamos kartu su rekomendacijomis pateikiamose schemose (pav. nr. 2-6).

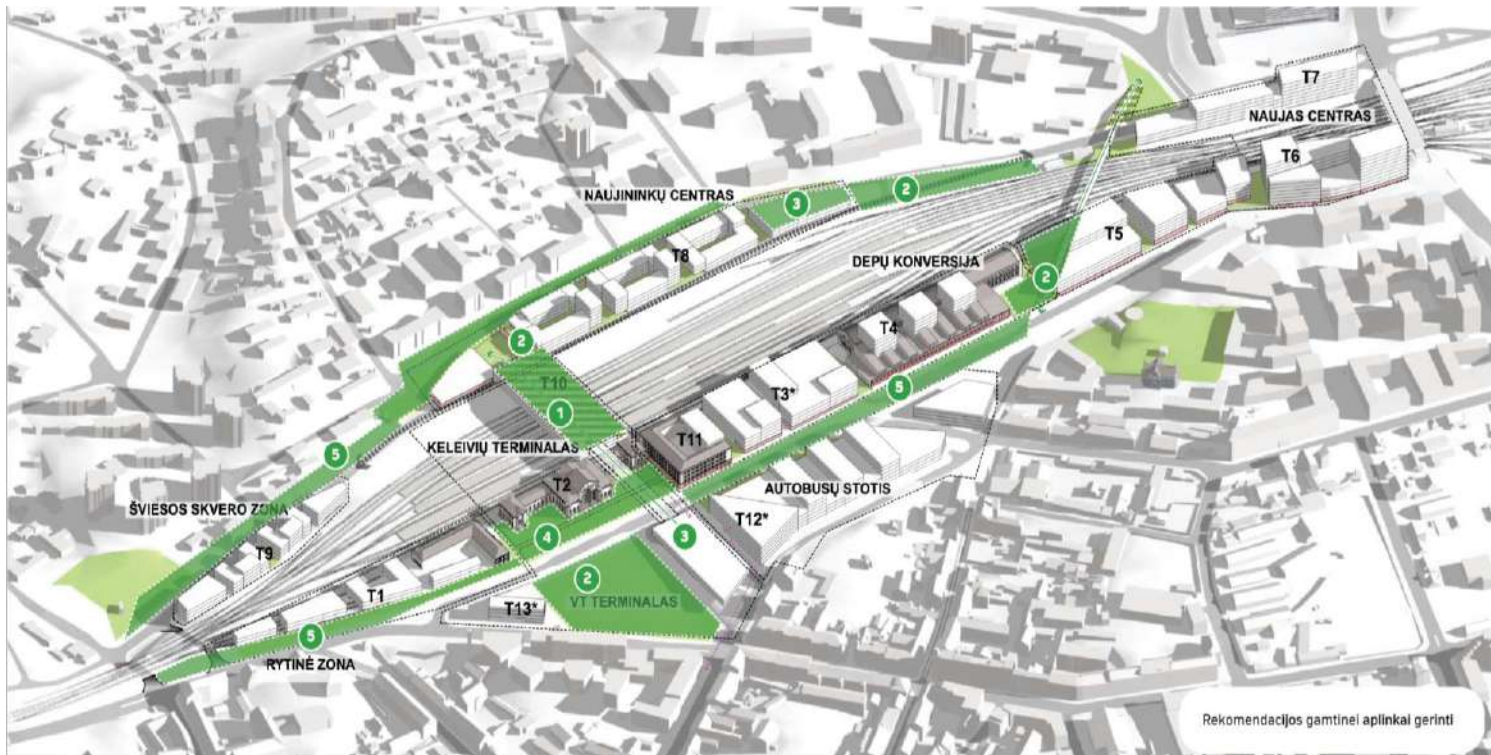
### 8.5.1. POVEIKIS GAMTINEI APLINKAI

II alternatyvoje numatyti sprendiniai (susiję su želdynų sistemos galimu pertvarkymu ir vystymu, tiesiogiai ir netiesiogiai aplinkos oro kokybę įtakojančiais urbanistinės struktūros, transporto eismo organizavimo bei funkcinio pobūdžio teritorijos transformavimo pokyčiais) daro didžiausią teigiamą poveikį gamtinei aplinkai iš visų vertintų alternatyvų. Alternatyvos sprendinių įgyvendinimas akivaizdžiai prisidės prie teritorijos cheminės ir fizinės taršos (nors ir nežymaus) sumažinimo, taip pat sudarys realias prielaidas įgyvendinti planuojamos teritorijos želdynų sistemos susietumo didinimo bei vidinės struktūros kokybės gerinimo sprendinius.

Žemiau pateikiamos rekomendacijos atskiroms planuojamos teritorijos zonoms; rekomendacijų įgyvendinimas pastebimai sušvelnintų techninių sprendinių poveikį gamtinei aplinkai (aplinkos komponentų kokybei ir želdynų sistemai).

1. Atsižvelgiant į planuojamos teritorijos dalies (keleivių terminalo zona) esamą situaciją (teritorijos aplinka yra reikšmingai paveikta žmogaus ūkinės veiklos, todėl išlikusių gamtinių elementų yra mažai, o jų ekologinis efektas faktiškai nereikšmingas), projektuojant geležinkelio terminalo pastatą rekomenduojama numatyti ekstensyvaus ir (arba) intensyvaus naudojimo želdynų ploto didinimo galimybių.
2. Planuojamuose naujuose ir numatomuose pertvarkyti esamuose želdynuose pagrindiniu jų ekologinį efektyvumą didinančiu rodikliu būtina laikyti santykinai mažą technogeninės dangos kiekį bei technogenine danga nepadengtų paviršių ekologinį efektyvumą (gebėjimą atlikti kritulių vandens akumuliacijos bei transpiracijos funkcijas, kurios prisideda prie žmogui palankaus vietos mikroklimato formavimo).
3. Ekstensyvaus pobūdžio horizontalaus apželdinimo elementų integravimas ant numatomų statinių (viešojo transporto terminalo pastato, dalies Naujininkų naujai formuojamų pastatų) padidintų ekologinę, estetinę, o galimai ir ekonominę visos planuojamos teritorijos, ar atskirų jos zonų, vertę. Tokio pobūdžio priemonių pritaikymas tiesiogiai pasitarnautų kaip ypač efektyvi inžinerinio objekto tiesioginio ir netiesioginio poveikio aplinkai neutralizavimo priemonė (kritulių vandens sulaikymas, oro drėkinimas, natūralus statinio erdvės kondicionavimas ir t.t.).
4. Rekomenduojamas paviršių be technogeninės dangos (apželdintų sumedėjusia ar žoline augmenija) ploto padidinimas erdvėje priešais geležinkelio stoties pastatą. Tai reikšmingai padidintų šios teritorijos ekologinį (mikroklimato reguliavimo, oro kokybės palaikymo funkcijos) ir estetinį potencialą, teigiamai pasitarnautų didinant teritorijos socialinį patrauklumą. Minkštų dangų ploto padidinimas ir jų lokalizacija neturėtų sumažinti prioritetinių funkcijų realizavimo galimybių (t.y., dėl to neturėtų sumažėti naudojimosi erdve patogumas bei socialinių funkcijų realizavimo galimybės).
5. Geležinkelio ir Peleos g. apželdinimas transporto taršos poveikiui atsparia sumedėjusia augmenija padidintų šių planuojamos teritorijos dalių ekologinį kompensacinį potencialą (pastebimai sumažintų oro taršos ir galimai reikšmingai pasitarnautų mažinant triukšmo lygį Naujininkų centre).

## PAVEIKSLAS 2: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI GAMTINEI APLINKAI DIDINTI



## 8.5.2. POVEIKIS URBANISTINIAM VYSTYMUISI

II alternatyvoje numatyti sprendiniai darys didžiausią teigiamą poveikį urbanistinei aplinkai iš visų vertintų alternatyvų ir prisidės prie darnių urbanistinių struktūrų vystymosi skatinimo. Šios alternatyvos sprendinių visuma yra gerianti aplinką ir erdvinį kontekstą, bet tuo pačiu siūlo efektyvesnius sprendimus siekiant funkcinių komponentų maksimalaus efektyvumo. Šioje alternatyvoje reikšmingai įprasminamos formuojamos urbanistinės ašys, gatvių tęsiniai, tiltai su viešųjų erdvių arba statinių akcentais, Stoties a. zonos funkciniai komponentai išdėstyti efektyviausiu ir patogiausiu keleiviams linijiniu principu. Suformuota Stoties aikštė atitinka daugiausiai gyvybingai viešajai erdvei priskiriamų parametru, formuojamas nuoseklus viešųjų erdvių tinklas apjungiantis pėsčiųjų, dviratininkų srautus. Alternatyvoje dominuojantis perimetrinis užstatymas dera su kompaktiško miesto principais, veiklų intensyvinimu teritorijoje, siūlomas užstatymo aukštingumas ir intensyvumas užtikrina žmogiškojo mastelio kūrimą. Toliau pateikiamos rekomendacijos II alternatyvos urbanistinių struktūrų tobulinimui, siekiant dar teigiamesnio poveikio aplinkai.

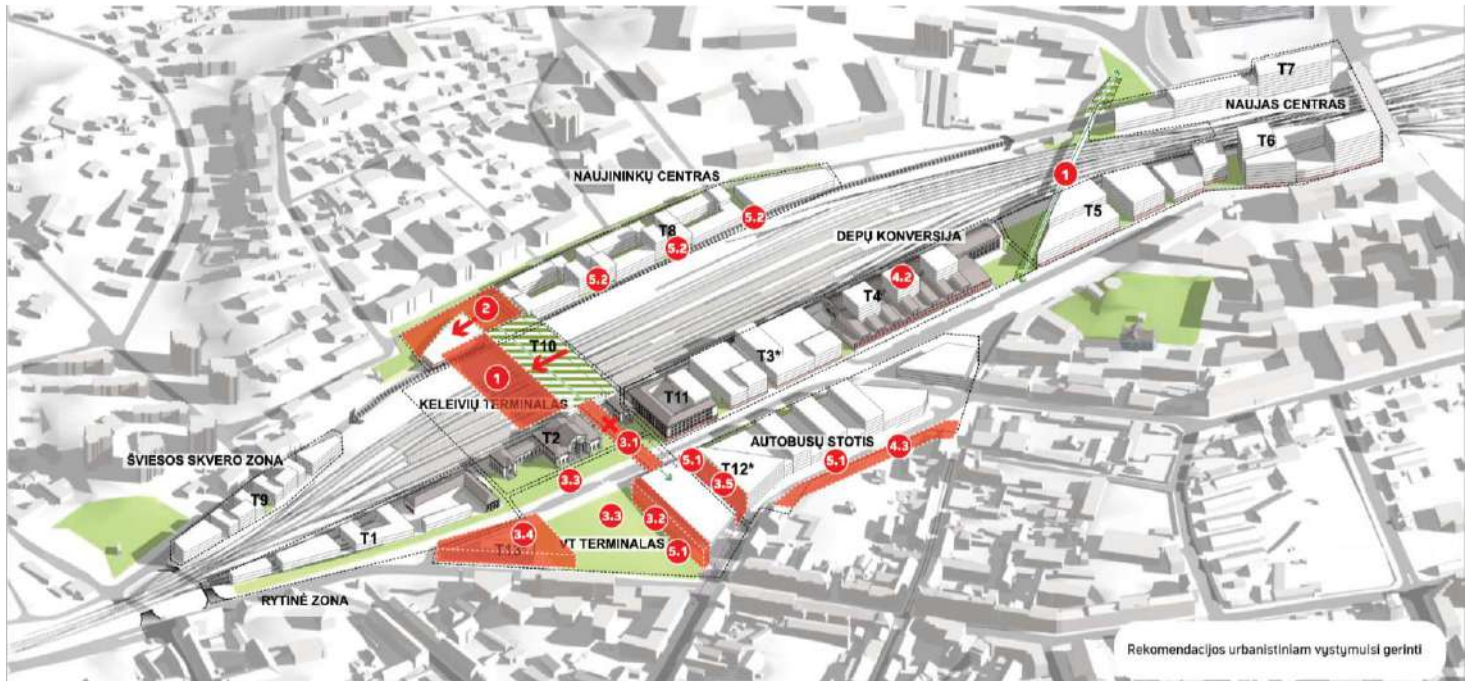
## 1. Rekomendacijos jungtims:

1.1. Geležinkelio stoties terminalo perdengino poziciją siūloma spręsti architektūriniais konkursais. Itin svarbu, kad perdenginio architektūriniai sprendiniai darniai derėtų su dabartiniu geležinkelio stoties pastatu, nepažeidžiant kultūros paveldui keliamų reikalavimų. Ypatingą dėmesį projektuojant reikėtų atkreipti į sklandų pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimą tarp Vilniaus senamiesčio ir Naujininkų. Urbanistinės struktūros gyvybingumas taip pat priklauso nuo perdenginio stogo įveiklinimo.

1.2. Užtikrinti naujai planuojamo pėsčiųjų viaduko Šv. Stepono g. pabaigoje susietumą su Šv. Stepono g. ir Šv. Stepono skveru bei kitomis viešosiomis erdvėmis, esančiomis greta planuojamo tilto.

- 1.3. Vėlesnėse projektavimo stadijose ir architektūrinių konkursų metu siūloma planuojamą viešą erdvę ant keleivių terminalo jungties / perdenginio įprasminti taip, kad ji formuotų Vilniaus, kaip gyvybingo, modernaus ir žalio miesto, identitetą. Nors toks sprendimas yra galimai finansiškai brangus, jis turėtų didelio reikšmingumo teigiamas pasekmes.
2. Rekomendacijos Naujininkų centrui:
  - 2.1. Akcentuoti Naujininkų centro viešąją erdvę / aikštę ties keleivių terminalu kuriant 3 ar 4 aukštų perimetrinį užstatymą, kurio pirmi aukštai turėtų paslaugų funkciją, taip užtikrinant žmogiško mastelio palaikymą ir teritorijos patrauklumą naudotojams, formuojant patrauklios viešosios erdvės morfotipą.
3. Rekomendacijos Stoties aikštei:
  - 3.1. Įvertinti jungiamojo darinio ties viešojo transporto terminalu ir keleivių terminalu alternatyvas bei įvertinti šios jungties reikalingumą, atsižvelgiant į projektuojamos gatvės detalius sprendinius, kurių pagalba būtų sprendžiamos pėsčiųjų susisiekimo problemos.
  - 3.2. Viešojo transporto terminalo pastato daliai, kuri ribojasi su Stoties aikšte, numatyti paslaugų, komercinę ar kitą funkciją, siekiant pagyvinti aikštę ir ją įveiklinti.
  - 3.3. Dalinti Stoties aikštę į dvi zonas, perskirtas lėto eismo gatve (kurios bendru paviršiumi naudotųsi automobiliai ir pėstieji), paskirti šioms zonoms aiškias funkcijas (pvz. „aikštė“, „parkas“, „sodas“ ar kt.).
  - 3.4. Padidinti su Stoties aikštės ribomis besiribojantį teritorijos T13 (žr. Priedas nr. 4) užstatymą siekiant suformuoti aiškias Stoties aikštės ribas; pirmuose aukštuose numatyti paslaugų funkciją siekiant padidinti aikštės gyvybingumą ir vykstančių veiklų joje intensyvumą.
  - 3.5. Siūloma formuoti skersgatvį pėstiesiems (promenadą) tarp VT terminalo ir autobusų stoties, siekiant užtikrinti, kad autobusų stoties pirmas aukštas būtų gyvybingas ir užtikrintų lankytojų srautus paslaugų, komercijos ir kitoms funkcijoms.
4. Rekomendacijos pastatų aukštingumui:
  - 4.1. Atsižvelgiant į SPAV metu atliktą saugomų Vilniaus senamiesčio panoramų studiją, siūloma naujai teritorijoje projektuojamiems pastatams, pateksiantiems į Vilniaus senamiesčio apsaugos zoną, kelti architektūrinius reikalavimus: naujų pastatų stogai turėtų derėti su Senamiesčio stogais ir formuoti vientisą miestovaizdžio siluetą, o Naujamiesčio naujai projektuojamų pastatų stogai turėtų derėti su Naujamiesčio stogais.
  - 4.2. Tolimesniuose projekto detaliojo plano rengimo etapuose rekomenduojama sumažinti depų konversijos zonos užstatymo aukštingumą iki 4-5a., kad naujai projektuojamas užstatymas nedominuotų ir nekonkuruotų saugomoje Pilies (Gedimino) kalno perspektyvoje į Vilniaus senamiestį su Šventų Jonų bažnyčios varpine.
5. Šešėlių studija:
  - 5.1. Atkreipti dėmesį ir taikyti atitinkamus architektūrinius sprendinius (tokius kaip kintantis pastatų aukštingumas) siekiant sumažinti šešėlines dalis ties Stoties aikštėje esančiu viešojo terminalo fasadu, skersgatviu tarp autobusų stoties ir viešojo transporto terminalu, Sodų g. pratęsime.
  - 5.2. Atkreipti dėmesį į Naujininkų centro užstatymą ir taikyti atitinkamus architektūrinius sprendinius, tokius kaip kintantį pastatų aukštingumą, siekiant sumažinti šešėlines dalis tarp projektuojamų pastatų susidariusių skersgatvių esančių vakarinėje dalyje.

### PAVEIKSLAS 3: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI URBANISTINEI STRUKTŪRAI DIDINTI



#### 8.5.3. POVEIKIS KULTŪROS PAVELDUI

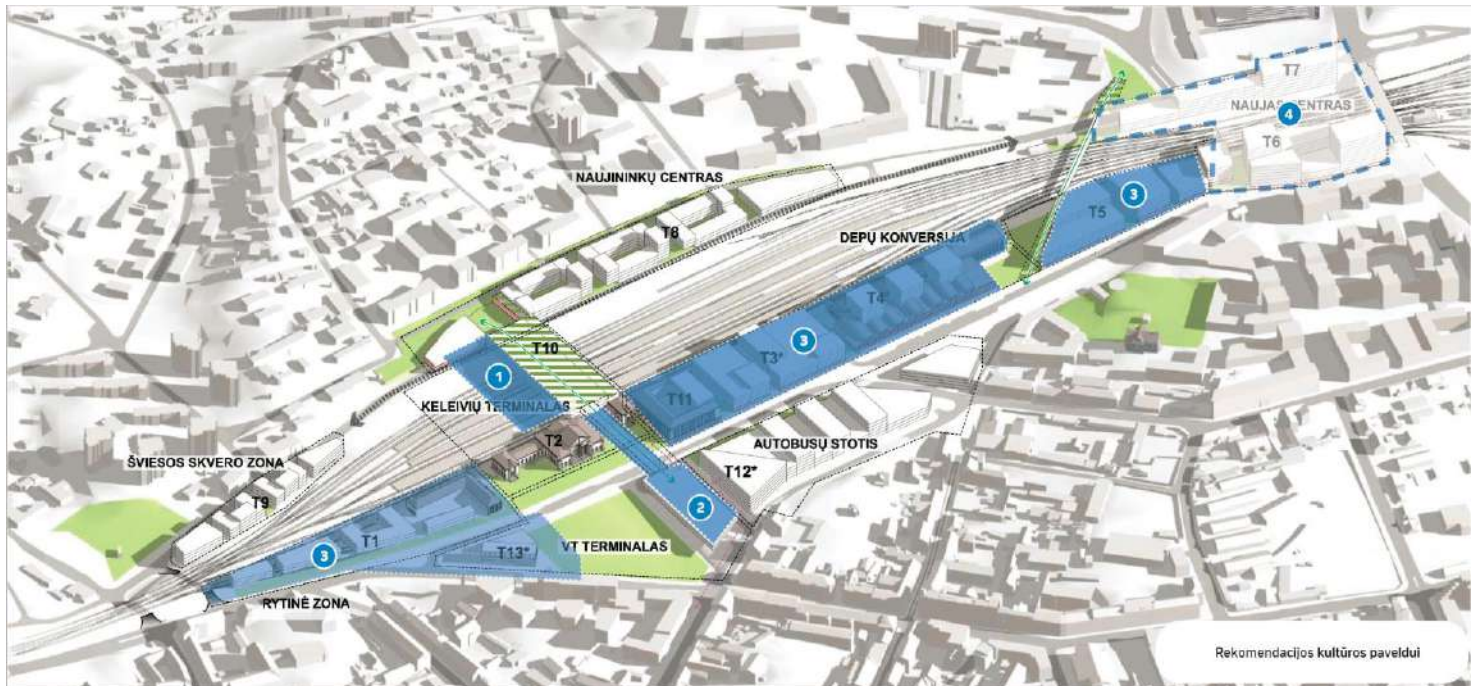
Kultūros paveldo aspektu geriausiai vertinama I alternatyva dėl šioje alternatyvoje planuojamo nuosaikaus teritorijos vystymo mastelio ir prognozuojamo minimalaus poveikio kultūros paveldo vertybėms ir jų aplinkai. II alternatyvoje planuojama didesnė, lyginant su I alternatyva, intervencija į Stoties pastatą (u.o.k. 45190) ir jo artimiausią aplinką – Stoties aikštę, dėl ko poveikis komplekso autentiškumui ir vientisumui vertinamas labiau neigiamai. Taip pat labiau neigiamai vertinamas išilgai Geležinkelio g. planuojamos teritorijos užstatymo aukštingumo didinimas. Tačiau, prognozuojama, kad sutvarkius ir įveiklinus papildomas erdves pagerės kultūros paveldo vertybių aplinkos kokybė, pasiekiamumas, lankomumas.

Atsižvelgiant į teigiamą II alternatyvos vertinimą kitais aspektais, manoma, kad II alternatyva galėtų būti įgyvendinama pritaikius neigiamą poveikį kultūros paveldui mažinančias priemones:

1. Geležinkelio stoties naujojo terminalo planuojamą perdenginį (T10) rekomenduojama projektuoti Stoties pastato ašyje, maksimaliai išsaugant vertingąsias savybes ir sumažinant neigiamą poveikį pastato pagrindinei Geležinkelio g. išklotinei. Siūloma organizuoti architektūrinį konkursą šio sprendinio detalizavimui, papildomai atliekant sprendinio koncepcijos poveikio vertinimą.
2. Siekiant sumažinti neigiamą poveikį geležinkelio stoties pastato vertingosioms savybėms, kultūros paveldo komplekso apžvalgai ir vientisumui, siūloma įvertinti požeminės ar žemės lygio jungties galimybę tarp naujojo VT terminalo ir stoties pastato (45190). Projektuojant VT terminalo tūrį buvusio istorinio užstatymo vietoje tikslinga papildomai įvertinti jo mastelį ir galimą poveikį Vilniaus Senamiesčio ir Naujamiesčio vertingosioms savybėms. Rekomenduojama naujo statinio projektavimui skelbti architektūrinį konkursą.
3. Rekonstruojant ir projektuojant naujus pastatus, jų aukštį rekomenduojama derinti prie zonoje vyraujančio istorinių statinių aukščio, siekiant mažinti neigiamą poveikį Vilniaus istorinio centro (Vilniaus Senamiesčio) ir Geležinkelio stoties pastatų komplekso vertėms bei sukurti harmoningą industrinio morfotipo, išilgai Geležinkelio gatvės, užstatymą.

4. Naujų didesnio aukštingumo pastatų statyba galima nuo kultūros paveldo vertybių nutolusiose teritorijose, kuriose nėra kultūros paveldo objektų (t.y. Naujojo centro T7 ir T6 zonos, žr. Priedas nr. 4), tačiau konkrečių pastatų poveikis kultūros vertybėms turi būti papildomai vertinamas projektavimo metu.
5. Planuojant statinius rekomenduojama vadovautis istoriniais Senamiesčio / Naujamiesčio morfotipų formavimo principais, statinių architektūroje vengti ryškių, istorinei aplinkai nebūdingų medžiagų ir spalvų.

#### PAVEIKSLAS 4: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI KULTŪROS PAVELDAI DIDINTI



#### 8.5.4. POVEIKIS SUSISIEKIMUI

Prognozuojama, jog II alternatyvoje numatyti sprendiniai darys didžiausią teigiamą poveikį susisiekimui ir prisidės prie darnaus judumo vystymo teritorijoje ir visame mieste. Siekiant dar labiau didinti teigiamą alternatyvos poveikį susisiekimui, siūloma integruoti toliau nurodytus sprendinius.

##### 1. Rekomendacijos Stoties aikštės zonai:

- 1.1. Geležinkelio gatvėje, kuri kerta Stoties aikštę, rekomenduojama vengti tiesios eismo linijos ir taikyti sprendinius<sup>20</sup>, kurie lėtintų automobilių srautą, taip siekiant gatvę daryti patrauklesne ir saugesne pėstiesiems ir bemotoriam transportui. Vienas iš galimų sprendinių – eismo linijos iškreivinimas siekiant sulėtinti eismą.
- 1.2. Numatyti „kiss’n’ride“ sustojimo aikšteles teritorijoje: Sodų g. pradžioje ties planuojamo VT terminalo siūloma promenada / skersgatviu, Seinų g. palei naujai formuojamą aikštę / parką, Geležinkelio g. palei autobusų stotį, Pelesos g. prie naujai formuojamos viešosios erdvės.

##### 2. Rekomendacijos Pelesos gatvei:

<sup>20</sup> “Chicanes” – San Francisco Better streets; <https://www.sfbetterstreets.org/find-project-types/pedestrian-safety-and-traffic-calming/traffic-calming-overview/chicanes/>

2.1. Konceptiniuose sprendiniuose, skirtuose Pelesos g., numatyti pėsčiųjų eismą skatinančias priemones (pavyzdžiui, vieno lygio šaligatvius su gatvėmis, siekiant sulėtinti eismą, ar kitas užsienio gerąja praktika paremtas priemones). Pelesos g. taip pat siūloma numatyti tranzitinio eismo ribojimo priemones, nukreipiant pagrindinį rajoną kertančio eismo srautą į suplanuotą aplinkkelį, o Pelesos g. priskiriant prie lėto eismo gatvių ir prioritetą teikiant viešojo transporto srautams.

3. Rekomendacijos D kategorijos gatvėse naudojamoms priemonėms:

3.1. Visose D kategorijos gatvėse numatyti priemones, kuriomis būtų ribojamas automobilių tranzitas, tokias kaip gatvių siaurinimas, iškreivinimas, eismo ribojimo ženklai ir t.t.

3.2. Siekiant kuo tolygiau paskirstyti eismo srautus planuojamoje teritorijoje, tolimesnėse detaliojo plano rengimo stadijose siūloma ieškoti papildomų susisiekimo sprendimų, kuriais būtų galima sujungti Geležinkelių ir Panerių g. eismo srautus, įrengiant eismo sankryžą (kaip parodyta III alt. susisiekimo sprendinyje).

4. Rekomendacijos parkavimo koeficientams:

4.1. Tarptautinės eismo reguliavimo studijos<sup>21</sup> ir tyrimai rodo, jog palikus mažiau parkavimo vietų planuojamoje teritorijoje gyventojai dažniau renkasi keliauti viešuoju transportu. Atsižvelgiant į tai ir remiantis Vilniaus darnaus judumo planu rekomenduojama sumažinti parkavimo vietų koeficientą iki 0.5 visoje vertinamoje teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, jog teritorijoje yra viešojo transporto jungtinis sinerginis mazgas, rekomenduojama ateityje taikyti nuosaikesnius parkavimo reikalavimus, teritoriją šiuo aspektu prilyginant Senamiesčiui.

4.2. Siūloma 2-osios alternatyvos depų konversijos zonoje numatomą antžeminį parkingą minimalizuoti išnaudojant šią erdvę kitoms, teritoriją įveiklinančioms funkcijoms. Esant galimybei rekomenduojama konvertuoti šį parkingą į požeminį, įveiklinant pastatų pirmųjų aukštų plotą.

5. Rekomendacijos eismo organizavimui (remiantis eismo modeliavimo rezultatais):

5.1. Rekomenduojama neformuoti naujo tunelio ties Liepkalnio g., skirto automobilių eismui, nes, remiantis II alternatyvos eismo modeliavimo rezultatais, papildoma eismo jungtis nepagerintų bendros eismo situacijos. Tačiau, siūloma įvertinti galimybę tunelį skirti pėsčiųjų ir dviratininkų srautams, ieškant projektavimo sprendinių, kurie padėtų išvengti nesaugumo jausmo didėjimo (pvz. labai geras tunelio apšvietimas<sup>22</sup>).

5.2. Įgyvendinant skirtingas detaliojo plano dalis, tolimesnėse detaliojo plano rengimo stadijose siūloma numatyti įgyvendinimo etapiškumą, siejant jį su susisiekimo srautų suderinamumu ir vyksiančiais statybų darbais.

5.3. Eismo intensyvumo padidėjimą Liepkalnio ir Pelesos gatvių sankryžoje (kurį rodo eismo modeliavimo rezultatai) ir dėl to galimai kilsiančias problemas siūloma spręsti eismo reguliavimo sprendimais, riboti patekimą į Stadiono g. iš Liepkalnio g., apsvarstyti galimybę organizuoti eismą žiedu.

6. Rekomendacijos jungčių tinklui:

6.1. Šalia pagrindinės keleivių terminalo jungties tarp Senamiesčio ir Naujininkų būtina įgyvendinti bent vieną ar kelis papildomus jungčių sprendimus (pėsčiųjų-dviračių tiltas ties Stepono g. pratęsimu ir pėsčiųjų-dviračių tunelis ties Tyzenhauzų g.).

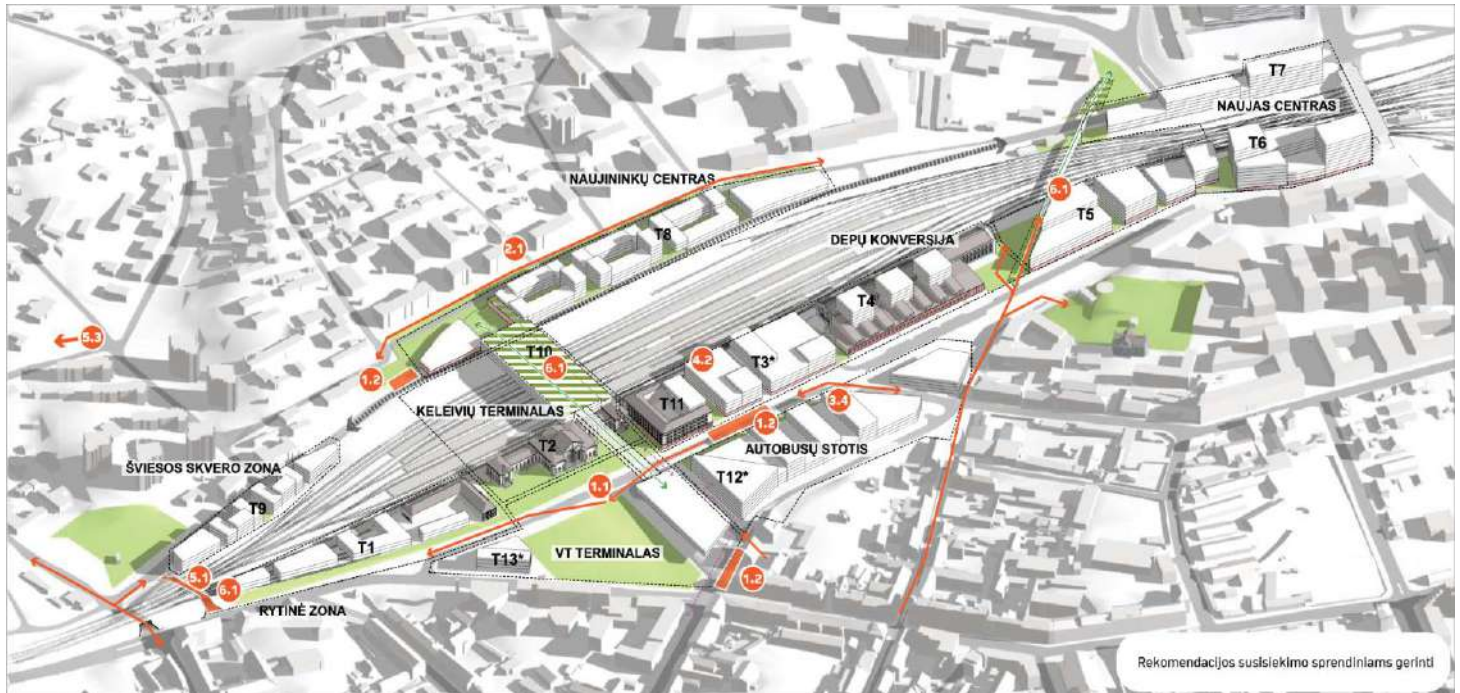
6.2. Atkreipti ypatingą dėmesį į reljefo ir projektuojamų junginių per geležinkelio bėgius (Šv. Stepono tiltą ir keleivių terminalo perdenginį) aukštingumus, užtikrinant, kad patekimas ant šių jungčių bėmatorėmis

<sup>21</sup> Arup "Foresight" – Driverless cars to end parking problems, Arup publications 2018

<sup>22</sup> "Cities Alive: rethinking shades of night" – Arup publications, 2015

transporto priemonėmis ir pėsčiomis būtų kiek įmanoma patogesnis. Akcentuoti Šv. Stepono g. naujai projektuojamos jungties vizualinį tęstinumą ir sujungtumą su Šv. Stepono g.

#### PAVEIKSLAS 5: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI SUSISIEKIMUI DIDINTI



#### 8.5.5. POVEIKIS EKONOMIKAI

II alternatyva vertinama palankiausiai ekonomiais vertinimo kriterijais, nes šios alternatyvos atveju teritorija yra efektyviai išnaudojama ekonominėms veikloms bei darbo vietų ir pridėtinės vertės kūrimui, alternatyva laikoma finansiškai pagrįdžiama. Alternatyvos poveikis ekonominiu aspektu būtų dar teigiamesnis įgyvendinus toliau pateiktas rekomendacijas.

1. Alternatyvos generuojamų papildomų žmonių srautų poveikis ekonomikai, sukuriama darbo vietos ir poveikis teritorijos pridėtinai vertei būtų vertinami teigiamiau, jei teritorijoje būtų numatytas darnus, tačiau daugiau komercinio ir administracinio ploto sukuriantis užstatymas. Tai taip pat padėtų sutrumpinti šios alternatyvos atsipirkimo laikotarpį, todėl ši alternatyva būtų vertinama teigiamiau finansinio atsiperkamumo aspektu.
2. Teigiamą poveikį teritorijos kuriamai pridėtinai vertei ir generuojamiems žmonių srautams turėtų galimybių įvairioms komercinėms veikloms sudarymas. Siekiant užtikrinti tokį teritorijos įveiklinimą rekomenduojama numatyti visuomeninės ir komercinių funkcijų pastatų ploto žmonių srautus pritraukiančiose teritorijos dalyse (žr. 8.5.6. skilties „poveikis socialinei gerovei“ rekomendacijas nr. 2 ir 3).
3. Siekiant didinti žmonių srautų teritorijai kuriamą ekonominę vertę rekomenduojama komercinėms veikloms skirti viešojo transporto terminalo bei autobusų stoties pastatų dalis (žr. 8.5.2. skilties „poveikis urbanistiniam vystymuisi“ rekomendacijas nr. 3.2. ir 3.5.).
4. Neatsiperkančia investicija laikomas ties Liepkalnio g. numatytas automobilių eismui skirtas tunelis, nes eismo modeliavimo rezultatai rodo, jog šis sprendinys nepagerins esamos eismo situacijos ir todėl nekurs papildomų reikšmingų verčių. Rekomenduojama šio sprendinio atsisakyti arba jį pakeisti kitu, finansiškai

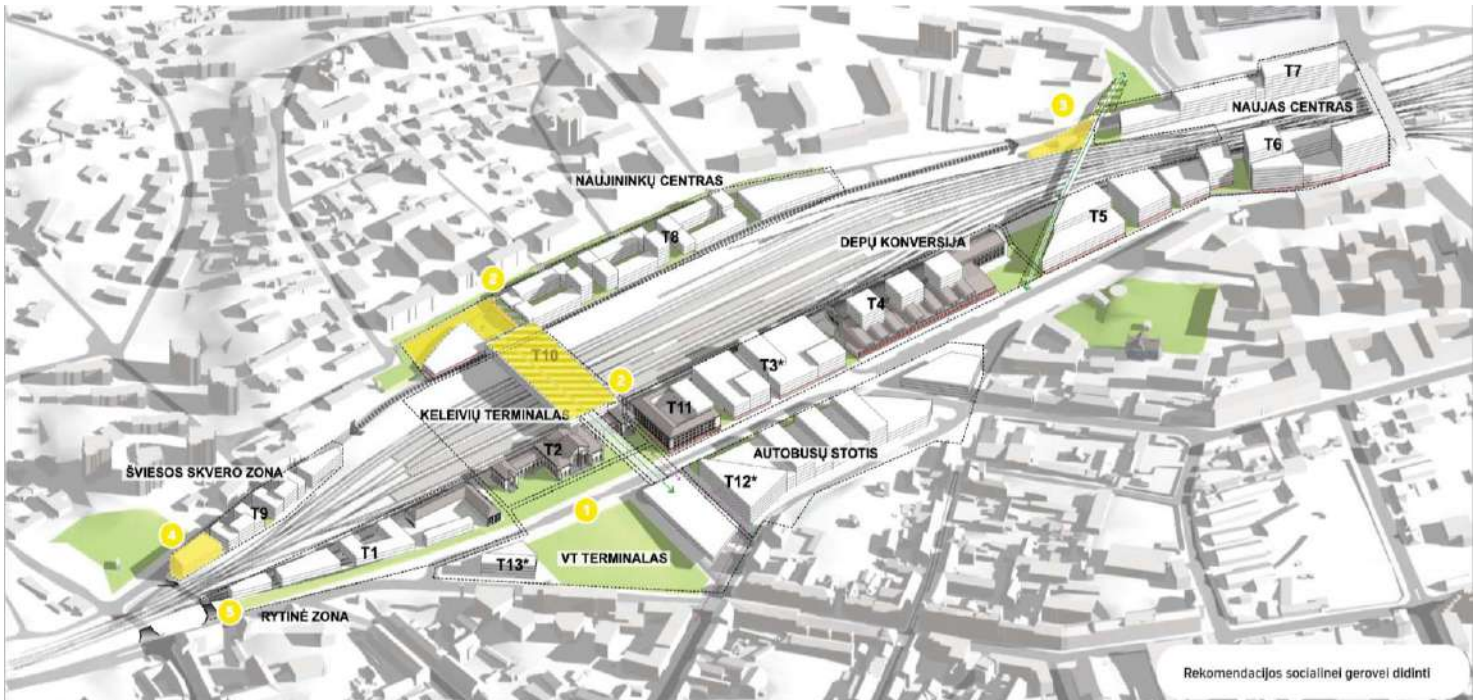
pagrindžiamu sprendiniu, pavyzdžiui, generuosiančiu žmonių laiko sutaupymus (žr. 8.5.4. skilties „poveikis susisiekimui“ rekomendaciją nr. 5.1.).

#### 8.5.6. POVEIKIS SOCIALINEI GEROVEI

II alternatyva vertinama palankiausiai poveikio socialinei gerovei aspektu, alternatyvos sprendiniai turės teigiamas pasekmes aplinkinių rajonų bendruomenėms ir viso miesto gyventojams, didins saugumo jausmą teritorijoje bei gerins viso miesto įvaizdį, sudarys prielaidų kultūrinėms veikloms. Alternatyvos poveikis socialinei aplinkai būtų dar labiau teigiamas integravus toliau pateiktas rekomendacijas.

1. Šioje alternatyvoje numatyta palikti Stoties a. ryšius su magistraliniu gatvių tinklu – dėl tokio eismo organizavimo pėstieji ir dviratininkai kirs transporto srautus, o tai laikoma fizinį ir psichologinį nesaugumo jausmą didinančiu, socialinei gerovei nepalankiu faktoriumi. Siekiant didinti saugumo jausmą, rekomenduojama Stoties aikštę kertančioje Geležinkelio g. taikyti sprendinius, kurie lėtintų automobilių srautą ir ją darytų patrauklesne ir saugesne pėstiesiems ir bemotoriam transportui (žr. 8.5.4. skilties „poveikis susisiekimui“ rekomendaciją nr. 1.1.).
2. Siekiant stiprinti alternatyvoje numatomos jungties – keleivių terminalo reprezentacinę / traukos taško funkciją skatinant visuomenei patrauklių veiklų atsiradimą, rekomenduojama šalia terminalo, Naujininkų ir / ar Naujamiesčio pusėse esančiuose pastatuose numatyti kultūros paskirties pastatų ploto (pavyzdžiui, dalyje pastato arba pirmuose aukštuose).
3. Siekiant mažinti socialinę atskirtį tarp geležinkelio atskirtų rajonų, skatinti bendruomenių kultūrinės veiklas, mažinti nesaugumo jausmą teritorijoje ir užtikrinti Šv. Stepono gatvės pratęsimo / jungties funkcionalumą, rekomenduojama numatyti komercinės / paslaugų paskirties ploto šalia jungties esančiuose pastatuose Naujininkų pusėje, Naujo centro zonoje.
4. Siekiant sudaryti daugiau galimybių vietinių bendruomenių socialinėms / kultūrinėms veikloms ir Šviesos skvero zonoje numatytų viešųjų erdvių išnaudojimui, rekomenduojama teritorijoje numatyti kultūrinės ir / ar kitos visuomeninės paskirties ploto (pavyzdžiui, pastatų pirmuose aukštuose).
5. Nesaugumo jausmą gali kurti šioje alternatyvoje numatytas tunelis, sujungiantis Geležinkelio g. ir Pelesos g., todėl rekomenduojama projektuoti tunelį tokiais dizaino sprendimais, kurie didintų fizinį ir psichologinį saugumą (ypatingą dėmesį skiriant apšvietimui).
6. Atkreiptinas dėmesys, jog SPAV proceso metu identifikuota itin didelė modernizuojamos teritorijos įveiklinimo reikšmė saugumo jausmui teritorijoje. Rekomenduojama vėlesniuose planavimo etapuose rinktis tokius sprendinius (pavyzdžiui, pastatų paskirtį), kurie užtikrintų pastovius žmonių srautus teritorijoje įvairiu paros metu, taip kiek įmanoma labiau sumažinant nesaugumo jausmą teritorijoje po įprastų darbo valandų.
7. Būsimuose planavimo dokumentuose rekomenduojama užtikrinti, kad teritorijoje numatomos viešosios erdvės funkcionalios ir pritaikytos keleiviams ir miestiečiams. Intensyvėjant keleivių srautams teritorijoje svarbu integruoti ir plėtoti viešąsias erdves taip, kad jos galėtų būti adaptuojamos aplinkinių bendruomenių visuomeniniams ir kultūriniais poreikiams, aplinkinių bendruomenių socialinis gyvenimas nebūtų trikdomas keleivių srautų ar neigiamai veikiamas tik keleivių poreikius atitinkančių funkcijų kūrimo teritorijoje.

**PAVEIKSLAS 6: REKOMENDACIJOS TEIGIAMAM POVEIKIUI SOCIALINEI GEROVEI DIDINTI**



**8.5.7. DETALIOJO PLANO SUDERINAMUMAS SU AUTOBUSŲ STOTIES SPRENDINIAIS**

Kitose detaliojo plano rengimo stadijose rekomenduojama įvertinti šio plano sprendinių suderinamumą su naujos autobusų stoties galimais projektavimo sprendiniais.

Numatomos šios priemonės galimoms rizikoms mažinti:

7. Papildomai analizuoti ir įvertinti užstatymo poveikį Vilniaus senamiesčio apsaugos zonai (architektūriniais ir saugomų vizualinių panoramų aspektais).
8. Pratęsiant Sodų g. užtikrinti, kad naujai formuojama urbanistinė ašis jos gale turėtų sklandų judėjimo srautų tęstinumą su vizualiniu (architektūriniu) akcentu.
9. Projektuojant viešąsias erdves šalia autobusų stoties jas integruoti į bendrą kuriamų viešųjų erdvių sistemą, prioritetą teikiant keleiviui ir pėsčiajam, o ne motoriniam transportui.

## 9. VERTINIMO METU KILUSIOS PROBLEMOS

Rengiant strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitą susidurta su šiais iššūkiais:

1. Konkretus, detalūs sprendiniai, prevencinės ir kompensacinės priemonės detalizuojamos vėlesniuose planavimo etapuose – šiame etape buvo pateikti tik konceptualūs sprendiniai. Todėl šiame planavimo etape nustatytas poveikis aplinkai visais vertinimo aspektais yra potencialus, tačiau jautrus įvairiems šiame etape nedetalizuotiems ar negalimiems įvertinti faktoriams.
2. Dalis pasekmių aplinkai vertinimo komponentų negali būti pagrįsti konkrečių rodiklių duomenimis, kadangi nėra aiškių ir pamatuojamų skirtumų tarp alternatyvų, kuriais remiantis būtų galima atlikti tam tikrų rodiklių kitimo prognozes skirtingų alternatyvų įgyvendinimo atvejams.
3. Vertinant pasekmes socialinės aplinkos komponentams susidurta su galimų socialinės aplinkos raidos scenarijų nebuvimu. Vertinami ilgalaikiai sprendiniai, todėl tikėtina žmonių kartų, vertybių, siekių, gyvenimo būdo kaita bei globalaus konteksto pokytis, galintis turėti reikšmingą poveikį vertinimui.
4. Alternatyvas nagrinėjant ekonominiais kriterijais buvo sudėtinga įvertinti alternatyvų įgyvendinimo trukmę, nes šiame planavimo etape negali būti numatyti visi šį rodiklį veikiantys faktoriai.
5. Kultūros paveldo kriterijais vertintas bendras planuojamų teritorijų vystymo ir užstatymo pobūdžio, planuojamo užstatymo aukštingumo poveikis saugomiems siluetsams, panoramoms, vertybėms ir jų aplinkai. Šiame etape dėl plano mastelio ir detalumo trūkumo negalima tiksliai įvertinti kokį poveikį planuojama veikla darys konkrečioms objektų (statinių) vertingosioms savybėms.
6. Vertinant urbanistinę struktūrą vertinti pateikti skirtingi tūriniai-erdviniai sprendiniai ir jų erdvinė konfigūracija, atlikta šešėlių studija, tačiau teritorijos detalusis planas nenumato erdvinių sprendinių, tik funkcinio zonavimo teritorinius. Tūriniai erdviniai sprendiniai (kartu su užstatymo tipologija) gali keistis ir turėti šiame etape nenumatytą poveikį aplinkai.
7. Nors vertinimo metu buvo atliktas transporto srautų modeliavimas, dėl projekte numatomų papildomų gatvių, sankryžų ir susisiekimo jungčių sudėtinga metodiškai nuosekliai įvertinti tikslų sprendinių poveikį.

## 10. NUMATYTOS TAIKYTI STEBĖSENOS PRIEMONĖS

Siekiant užkirsti kelią ateityje galimai kilsiančioms neigiamoms pasekmėms aplinkai, būtina nuolat stebėti aplinkos būklę.

Taikytinos stebėsenos priemonės:

1. Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų sprendinių įgyvendinimo stebėseną vykdoma vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymu ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. sausio 7 d. įsakymu Nr. D1-21, „Dėl kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų sprendinių įgyvendinimo stebėsenos turinio ir stebėsenos atlikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.
2. Aplinkos monitoringas vykdomas vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos monitoringo įstatymu, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2009 m. rugsėjo 16 d. įsakymu Nr. D1-546 „Dėl Ūkio subjektų aplinkos monitoringo nuostatų patvirtinimo“, kitais teisės aktais, reglamentuojančiais aplinkos monitoringą.
3. Vykdamas aplinkos kokybės monitoringą, pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas oro, dirvožemio, požeminio ir paviršinio vandens kokybinių parametrų pokyčiams. Taip pat turėtų būti vykdomas biologinės įvairovės ir kraštovaizdžio būklės monitoringas.
4. Kultūros paveldo apsaugos sprendinių įgyvendinimo stebėseną (monitoringą) turės būti vykdoma pagal periodiškumo ir detalumo reikalavimus, nustatytus pagal kultūros paveldo objektų būklę, tipologiją, teisinę priklausomybę. Stebėsenos rezultatai (stebėjimo ir fiksavimo duomenys, vertingąsias savybes naikinančių ar žalojančių poveikių vertinimas, apibendrinimas ir prognozavimas) turės būti teikiami už kultūros paveldo apsaugą ir teritorijų planavimą atsakingoms institucijoms.

**PRIEDAS NR. 1:**  
**ORO TARŠOS VERTINIMO ATASKAITA**



UAB „DGE Baltic Soil and Environment“  
Smolensko g. 3, LT- 03202 Vilnius  
Tel.: 8 5 2644304  
Į. k.: 300085690  
PVM k.: LT100002760910  
[www.dge.lt](http://www.dge.lt), el. p.: [info@dge.lt](mailto:info@dge.lt)

**TERITORIJOS TARP PANERIŲ, GELEŽINKELIO,  
STOTIES IR SEIŅŲ GATVIŲ NAUJAMIESČIO  
SENIŪNIJOJE, VILNIAUS M. SAV.  
DETALUSIS PLANAS**

ORO TARŠOS VERTINIMO ATASKAITA

UAB „DGE Baltic Soil and Environment“  
direktoriaus pavaduotoja aplinkosaugai

Dana Bagdonavičienė

Aplinkosaugos inžinierius

Laurynas Šaučiūnas

Vilnius  
2020

## TURINYS

1	Oro taršos vertinimas .....	2
1.1	Oro taršos šaltiniai ir teršalų emisijos kiekiai.....	2
1.2	Aplinkos oro teršalų sklaidos modelis ir naudojami parametrai .....	3
2	Aplinkos oro teršalų sklaidos skaičiavimo rezultatai.....	4
3	Išvados .....	6
	Priedas Nr. 1: Anglies monoksido (CO) sklaidos žemėlapiai .....	8
	Priedas Nr. 2: Azoto dioksido (NO <sub>2</sub> ) sklaidos žemėlapiai .....	13
	Priedas Nr. 3: Kietųjų dalelių (KD <sub>10</sub> ) sklaidos žemėlapiai .....	22
	Priedas Nr. 4: Kietųjų dalelių (KD <sub>2,5</sub> ) sklaidos žemėlapiai.....	31
	Priedas Nr. 5: Sieros dioksido (SO <sub>2</sub> ) sklaidos žemėlapiai .....	36
	Priedas Nr. 6: Pažyma apie hidrometeorologines sąlygas.....	45

## 1 Oro taršos vertinimas

Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinų gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. (toliau – planuojama teritorija) detaliojo plano oro teršalų sklaidos skaičiavimai atliekami naudojant „AERMOD View“ matematinio modeliavimo programinę įrangą.

Oro teršalų sklaidos skaičiavimai autotransporto ir geležinkelio transporto teršalų emisijų įvertinimui atliekami esamai ir perspektyvinei situacijoms:

- ✓ **Esama situacija:** skaičiuojant esamą situaciją vertinamas esamas autotransporto ir geležinkelio transporto eismo intensyvumas, esamas nagrinėjamos teritorijos užstatymas ir viešojo naudojimo gatvių tinklas;
- ✓ **Perspektyvinė situacija:** vertinamos planuojamos teritorijos sprendinių derinių alternatyvos (toliau - koncepcijos alternatyvos). Iš viso vertinamos 3 skirtingos koncepcijos alternatyvos: alternatyva Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3. Skaičiuojant perspektyvinę situaciją, kiekvienai koncepcijos alternatyvai vertinamas perspektyvinis autotransporto ir geležinkelio transporto eismo intensyvumas, perspektyvinis nagrinėjamos teritorijos užstatymas ir viešojo naudojimo gatvių tinklas.

### 1.1 Oro taršos šaltiniai ir teršalų emisijos kiekiai

Į aplinkos orą išmetamų teršalų kiekiai iš autotransporto apskaičiuoti naudojant taršos faktorių įrankį EFT (ang. „Emissions Factors Toolkit“). EFT įrankis, skirtas atlikti vietos oro kokybės vertinimą, skaičiuoti iš kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekius pasirinktiniais metais, priklausomai nuo kelio tipo, transporto priemonės greičio ir transporto priemonių parko sudėties. Išmetamų teršalų taršos faktoriai šiame įrankyje vertinami pagal Europos aplinkos apsaugos agentūros COPERT inventorių. Skaičiavimuose naudota paskutinė EFT 9.0 versija. Šis įrankis Lietuvoje yra taikomas Aplinkos apsaugos agentūros, skaičiuojant teršalų sklaidą didžiuosiuose Lietuvos miestuose, iš autotransporto į atmosferą išmestų teršalų kiekio įvertinime.

Kelių transporto išmetamų teršalų momentiniai kiekiai: anglies monoksidas (CO), azoto dioksidai (NO<sub>2</sub>), kietosios dalelės (KD<sub>10</sub>, KD<sub>2.5</sub>), sieros dioksidas (SO<sub>2</sub>) skaičiuoti kiekvienai kelio atkarpai. Pradiniai duomenys naudojami skaičiavimuose: transporto priemonių parko sudėtis, autotransporto eismo intensyvumo duomenys, eismo transporto priemonių kiekis pagal kategorijas: motociklai (L), lengvasis autotransportas (M), autobusai (M3), krovininis transportas iki 3,5t (N1), krovininis transportas iki 5,5 t (N2), krovininis transportas virš 5,5 t (N3) ir judėjimo greitis.

Į aplinkos orą išmetamų teršalų kiekiai iš geležinkelio transporto (dyzeliniai lokomotyvai) apskaičiuoti naudojant „EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019“ 1.A.3.c Railways 2019 metodiką. Naudojama metodika įtrauktą į aplinkos ministro 1999 m. gruodžio 13 d. įsakymą Nr. 395 „Dėl į atmosferą išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodikų sąrašo patvirtinimo ir apmokestinamų teršalų kiekio nustatymo asmenims, kurie netvarko privalomosios teršalų išmetimo į aplinką apskaitos“

Geležinkelio transporto išmetamų teršalų momentiniai kiekiai: anglies monoksidas (CO), azoto dioksidai (NO<sub>2</sub>), kietosios dalelės (KD<sub>10</sub>, KD<sub>2.5</sub>), sieros dioksidas (SO<sub>2</sub>) skaičiuoti dyzelinių

prekinių/ūkinių ir dyzelinių keleivinių traukinių grupėms, naudojant metodikoje pateiktus taršos faktorius ir atitinkamos traukinių grupės suvartojamą kuro kiekį.

Pagrindiniai duomenys naudoti autotransporto ir geležinkelio transporto emisijų skaičiavimui:

- ✓ Esami ir perspektyviniai (kiekvienos koncepcijos alternatyvos) autotransporto eismo intensyvumo duomenys viešojo naudojimo gatvėse, kuriuos pateikė SĮ „Vilniaus Planas“. Naudojamas bendras eismo intensyvumas (aut./parą), įvertinamas sunkusis autotransportas. Taip pat įvertinamas SĮ „Vilniaus Planas“ pateiktas autotransporto priemonių judėjimo greitis atitinkamų viešojo naudojimo gatvių atkarpose (km/h);
- ✓ Esami ir perspektyviniai geležinkelio transporto eismo intensyvumo duomenys geležinkelio kelyne Vilnius-Naujoji Vilnia-Vilnius, Vilnius-Oro uostas (Kirtimai)-Vilnius ir Vilnius-Paneriai-Vilnius, kuriuos pateikė AB „Lietuvos geležinkeliai“. Naudojami eismo intensyvumo duomenys kiekvienai traukinio kategorijai (dyzeliniai keleiviniai ir dyzeliniai prekiniai, ūkiniai traukiniai (rezerviniai lokomotyvai)).

## 1.2 Aplinkos oro teršalų sklaidos modelis ir naudojami parametrai

Teršalų sklaidos skaičiavimai atlikti naudojant AERMOD View“ matematinio modeliavimo programinę įrangą. Programos galimybės leidžia įvertinti ne tik skirtingų aplinkos oro taršos šaltinių (taškiniai, linijiniai, plotiniai, tūriniai) išskiriamų teršalų koncentracijas, bei parinkus atitinkamus parametrus, simuliuoti iš taršos šaltinių išskiriančių teršalų sklaidos scenarijus. „AERMOD View“ modelis taip pat taikomas oro kokybei kontroliuoti, o jo algoritmai yra skirti pažemio sluoksniui, vėjo, turbulencijos ir temperatūros vertikaliesiems profiliams, vietovės tipams įvertinti, bei valandos vidurkių koncentracijoms (1-24 val., mėnesio, metų) apskaičiuoti, todėl naudojami artimiausių meteorologijos stočių matavimo realiame laike duomenys. AERMOD View modelis yra įtrauktas į Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijos rekomenduojamų modelių, skirtų vertinti poveikį aplinkai, sąrašą. Gauti rezultatai palyginami tiek su Europos Sąjungos reglamentuojamomis, tiek su nustatytomis Lietuvos nacionalinėmis oro teršalų ribinėmis koncentracijos vertėmis. Siekiant užtikrinti maksimalų modelio rezultatų tikslumą, į jį suvesti analizuojamai teritorijai būdingi parametrai.

Modelio sudarymui naudoti duomenys ir pagrindiniai parametrai:

- ✓ Teršalų pasiskirstymui aplinkoje didelę įtaką turi meteorologinės sąlygos, todėl buvo naudojama Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos (toliau – LHMT) 2019 m. spalio 21 d., pateikta penkerių metų (2014-01-01–2018-12-31) Vilniaus meteorologijos stoties meteorologinių duomenų suvestinė teršalų skaičiavimo modeliams, kurią sudaro kas 1 valandą, kas 3 valandas ir kas 6 valandas išmatuoti meteorologiniai elementai: oro temperatūra (°C), vėjo greitis (m/s), vėjo kryptis (0°-360°), debesuotumas (balais), kritulių kiekis (mm), santykinė drėgmė (%), atmosferos slėgis stoties aukštyje (hPa). LHMT pažyma pateikiama Priede Nr. 6: „Pažyma apie hidrometeorologines sąlygas“;
- ✓ Analizuojamos teritorijos reljefas iš „Aermod View“ duomenų bazės;
- ✓ Esamas ir perspektyvinis (kiekvienos koncepcijos alternatyvos) viešojo naudojimo gatvių tinklo sluoksnis su važiuojamosios kelio dalies pločiu, kurį pateikė SĮ „Vilniaus Planas“;

- ✓ Esamas ir perspektyvinis (kiekvienos koncepcijos alternatyvos) užstatymo su pastatų aukščiais sluoksnis, kurį pateikė SĮ „Vilniaus Planas“;
- ✓ Kaip foniniai duomenys, skaičiavimuose naudotos Vilniaus m. sav. Senamiesčio oro kokybės tyrimų stoties (toliau – OKTS) (x:582873, y:6060887) vidutinės metinės teršalų koncentracijų vertės, nustatytos 2019 metais. OKTS nuo planuojamos teritorijos nutolusi – 0,6 km. Kietųjų dalelių (KD<sub>2,5</sub>) vidutinė metinė koncentracija naudota pagal Žirmūnų OKTS duomenis, kadangi 2019 metais Senamiesčio OKTS kietųjų dalelių (KD<sub>2,5</sub>) vidutinė metinė koncentracija nebuvo nustatyta. Naudotos koncentracijų vertės: CO – 273,0 µg/m<sup>3</sup>, NO<sub>2</sub> – 18,1 µg/m<sup>3</sup>, KD<sub>10</sub> – 25,7 µg/m<sup>3</sup>, KD<sub>2,5</sub> – 15,9 µg/m<sup>3</sup>, SO<sub>2</sub> – 5,8 µg/m<sup>3</sup>.

Skaidos žemėlapių sudarymui naudoti pagrindiniai parametrai:

- ✓ Oro teršalų sklaidos skaičiavimai atliekami pažemio ore 1,5 m aukštyje virš žemės paviršiaus;
- ✓ Modeliuojamos teritorijos dydis (toliau – analizuojama teritorija) – 502,0 ha, planuojamos teritorijos dydis – 33,5 ha;
- ✓ Receptorių skaičius – 1745;
- ✓ Oro taršos sklaidos žemėlapiai atitinka LKS-94 koordinacių sistemą, sklaidos žemėlapių mastelis M 1:18 000.

Skaičiuojamos pagrindinių aplinkos oro teršalų pažemio koncentracijos lygintos su atitinkamo laikotarpio ribinėmis užterštumo vertėmis, nustatytomis 2001 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ir sveikatos apsaugos ministrų įsakymu Nr. 591/640 „Dėl aplinkos oro užterštumo sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, benzenu, anglies monoksidu, švinu, kietosiomis dalelėmis ir ozonu normų patvirtinimo“ (Žin., 2001-12-19, Nr. 106-3827).

Skaičiuojamų pagrindinių aplinkos oro teršalų: anglies monoksido (CO), azoto dioksido (NO<sub>2</sub>), kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub>, KD<sub>2,5</sub>) ir sieros dioksido (SO<sub>2</sub>) koncentracijų ribinės vertės, nustatytos žmonių sveikatos apsaugai, pateiktos 1-oje lentelėje.

**1 lentelė.** Aplinkos oro teršalų ribinės vertės, nustatytos žmonių sveikatos apsaugai

Teršalo pavadinimas	Ribinė vertė (RV), nustatyta žmonių sveikatos apsaugai			
	1 valandos	8 val. vidurkis	24 valandų	Metinė
Anglies monoksidas (CO)		10 mg/m <sup>3</sup>		
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> )	200 µg/m <sup>3</sup>	-	-	40 µg/m <sup>3</sup>
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> )	-	-	50 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>
Kietosios dalelės (KD <sub>2,5</sub> )	-	-	-	20 µg/m <sup>3</sup>
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> )	350 µg/m <sup>3</sup>	-	125 µg/m <sup>3</sup>	-

## 2 Aplinkos oro teršalų sklaidos skaičiavimo rezultatai

Aplinkos oro teršalų sklaidos rezultatų maksimalios vertės, įvertinus esamą situaciją ir koncepcijos alternatyvas Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3, pateikiamos 2-oje lentelėje.

Visi aplinkos oro teršalų sklaidos skaičiavimo rezultatai pateikti įvertinus fonines koncentracijas.

2 lentelė. Suskaičiuotos aplinkos oro teršalų maksimalios koncentracijų vertės

Teršalas, taikomas vidurkinimo laikotarpis, skaičiuojamas procentilis	Ribinė vertė, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Suskaičiuota maksimali koncentracija, $\mu\text{g}/\text{m}^3$			
		Esama situacija	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2	Alternatyva Nr. 3
Anglies monoksidas (CO)					
Anglies monoksidas (CO) 8 val. slenkančio vidurkio	<b>1000</b>	509,0	388,0	394,0	381,0
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> )					
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> ) 1 val. 99,8 procentilio	<b>200</b>	<b>317,0</b>	<b>219,0</b>	<b>220,0</b>	<b>219,0</b>
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> ) vidutinė metinė	<b>40</b>	38,6	39,6	39,2	31,5
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> ir KD <sub>2,5</sub> )					
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> ) 24 val. 90,4 procentilio	<b>50</b>	32,6	27,3	27,2	26,9
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> ) vidutinė metinė	<b>40</b>	29,3	26,6	26,6	26,3
Kietosios dalelės (KD <sub>2,5</sub> ) vidutinė metinė	<b>20</b>	17,7	16,4	16,3	16,2
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> )					
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> ) 1 val. 99,7 procentilio	<b>350</b>	8,7	6,5	6,5	6,5
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> ) 24 val. 99,2 procentilio	<b>125</b>	6,6	6,1	6,1	6,0

Esamos situacijos ir bet kurios iš nagrinėjamų alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3 sprendinių įgyvendinimo atveju, CO 8 val. slenkančio vidurkio, NO<sub>2</sub> vidutinė metinė, KD<sub>10</sub> 24 val. 90,4 procentilio ir vidutinė metinė, KD<sub>2,5</sub> vidutinė metinė, SO<sub>2</sub> 1 val. 99,7 procentilio ir 24 val. 99,2 procentilio maksimali koncentracija su fonu neviršija aplinkos oro užterštumo normų, nustatytų 2001 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ir sveikatos apsaugos ministrų įsakymu Nr. 591/640 „Dėl aplinkos oro užterštumo sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, benzeno, anglies monoksidu, švinu, kietosiomis dalelėmis ir ozonu normų patvirtinimo“. Tik NO<sub>2</sub> 1 val. 99,8 procentilio maksimali koncentracija su fonu gali viršyti ribinę vertę, nustatytą žmonių sveikatos apsaugai. Tačiau šio teršalo ribinės vertės viršijimas gaunamas tik pačiame taršos šaltinyje, o artimiausios gyvenamosios aplinkos ore ribinės vertės viršijimas neprognozuojamas.

Aplinkos oro teršalų sklaidos rezultatai artimiausioje gyvenamojoje aplinkoje, kuri gali būti tiesiogiai veikiami dėl planuojamų sprendinių įgyvendinimo, pateikti 3-ioje lentelėje.

Taip pat prognozuojama, kad įgyvendinus bet kurios iš alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3 sprendinius, maksimalios CO 8 val. slenkančio vidurkio, NO<sub>2</sub> 1 val. 99,8 procentilio, KD<sub>10</sub> 24 val. 90,4 procentilio ir vidutinė metinė, KD<sub>2,5</sub> vidutinė metinė, SO<sub>2</sub> 1 val. 99,7 procentilio ir 99,2 procentilio koncentracija sumažės, lyginant ją su esama situacija. Prognozuojama, kad galimas tik maksimalios NO<sub>2</sub> vidutinės metinės koncentracijos nežymus padidėjimas, įgyvendinus alternatyvos Nr. 1 ar Nr. 2 planuojamus sprendinius.

Nustatyta, kad didžiausias aplinkos oro teršalų koncentracijų sumažėjimas gatvių aplinkoje būtų įgyvendinus alternatyvos Nr. 3 sprendinius, tačiau koncentracijų skirtumas, lyginant su alternatyvų Nr. 1 ir Nr. 2 sprendinių įgyvendinimo atvejais, nežymus.

## 3 lentelė. Suskaičiuotos aplinkos oro teršalų koncentracijų vertės artimiausioje gyvenamojoje aplinkoje

Teršalas, taikomas vidurkinimo laikotarpis, skaičiuojamas procentilis	Ribinė vertė, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Suskaičiuota koncentracija, $\mu\text{g}/\text{m}^3$			
		Esama situacija	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2	Alternatyva Nr. 3
Anglies monoksidas (CO)					
Anglies monoksidas (CO) 8 val. slenkančio vidurkio	<b>1000</b>	280,0-400,0	290,0-350,0	290,0-350,0	280,0-350,0
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> )					
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> ) 1 val. 99,8 procentilio	<b>200</b>	40,0-100,0	40,0-100,0	40,0-100,0	40,0-100,0
Azoto dioksidas (NO <sub>2</sub> ) vidutinė metinė	<b>40</b>	20,0-25,0	19,0-30,0	20,0-30,0	19,0-25,0
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> ir KD <sub>2,5</sub> )					
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> ) 24 val. 90,4 procentilio	<b>50</b>	26,0-28,0	25,8-26,5	25,8-26,5	25,8-26,2
Kietosios dalelės (KD <sub>10</sub> ) vidutinė metinė	<b>40</b>	25,0-27,0	25,7-26,0	25,7-26,0	25,7-26,0
Kietosios dalelės (KD <sub>2,5</sub> ) vidutinė metinė	<b>20</b>	16,0-16,2	15,9-16,2	15,9-16,2	15,9-16,0
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> )					
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> ) 1 val. 99,7 procentilio	<b>350</b>	5,8-6,0	5,9-6,2	5,8-6,2	5,8-6,2
Sieros dioksidas (SO <sub>2</sub> ) 24 val. 99,2 procentilio	<b>125</b>	5,8-6,0	5,8-6,0	5,8-6,0	5,8-5,9

Prognozuojama, kad po bet kurios iš alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3 sprendinių įgyvendinimo, CO, NO<sub>2</sub>, KD<sub>10</sub>, KD<sub>2,5</sub> ir SO<sub>2</sub> koncentracijos su fonu, artimiausios gyvenamosios aplinkos ore neviršys aplinkos oro užterštumo normų, nustatytų 2001 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ir sveikatos apsaugos ministrų įsakymu Nr. 591/640 „Dėl aplinkos oro užterštumo sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, benzenu, anglies monoksidu, švinu, kietosiomis dalelėmis ir ozonu normų patvirtinimo”.

Nustatyta, kad didžiausias aplinkos oro teršalų koncentracijų sumažėjimas artimiausios gyvenamosios aplinkos ore būtų įgyvendinus alternatyvos Nr. 3 sprendinius, tačiau skirtumas, lyginant su alternatyvų Nr. 1 ir Nr. 2 sprendinių atvejais, nežymus.

Anglies monoksido (CO) sklaidos žemėlapiai pateikti Priede Nr. 1 „Anglies monoksido (CO) sklaidos žemėlapiai“, azoto dioksido (NO<sub>2</sub>) – Priede Nr. 2 „Azoto dioksido (NO<sub>2</sub>) sklaidos žemėlapiai“, kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub>) – Priede Nr. 3 „Kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub>) sklaidos žemėlapiai“, kietųjų dalelių (KD<sub>2,5</sub>) – Priede Nr. 4 „Kietųjų dalelių (KD<sub>2,5</sub>) sklaidos žemėlapiai“, sieros dioksido (SO<sub>2</sub>) – Priede Nr. 5 „Sieros dioksido (SO<sub>2</sub>) sklaidos žemėlapiai“.

### 3 Išvados

- ✓ Esamos situacijos ir bet kurios iš alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3 sprendinių įgyvendinimo atveju, suskaičiuota didžiausia aplinkos oro teršalų koncentracija su fonu neviršija aplinkos oro užterštumo normų, nustatytų 2001 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ir sveikatos apsaugos ministrų įsakymu Nr. 591/640 „Dėl aplinkos oro užterštumo sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, benzenu, anglies monoksidu, švinu, kietosiomis dalelėmis ir ozonu normų patvirtinimo”, išskyrus NO<sub>2</sub> 1 val. koncentraciją, kuri nagrinėjamos teritorijos gatvių aplinkoje viršija ribinę vertę. Tačiau nustatyta, kad nagrinėjamoje teritorijoje esančios gyvenamosios aplinkos

**Oro taršos vertinimo ataskaita**

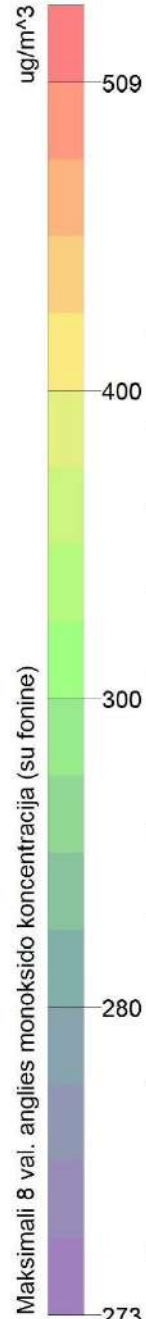
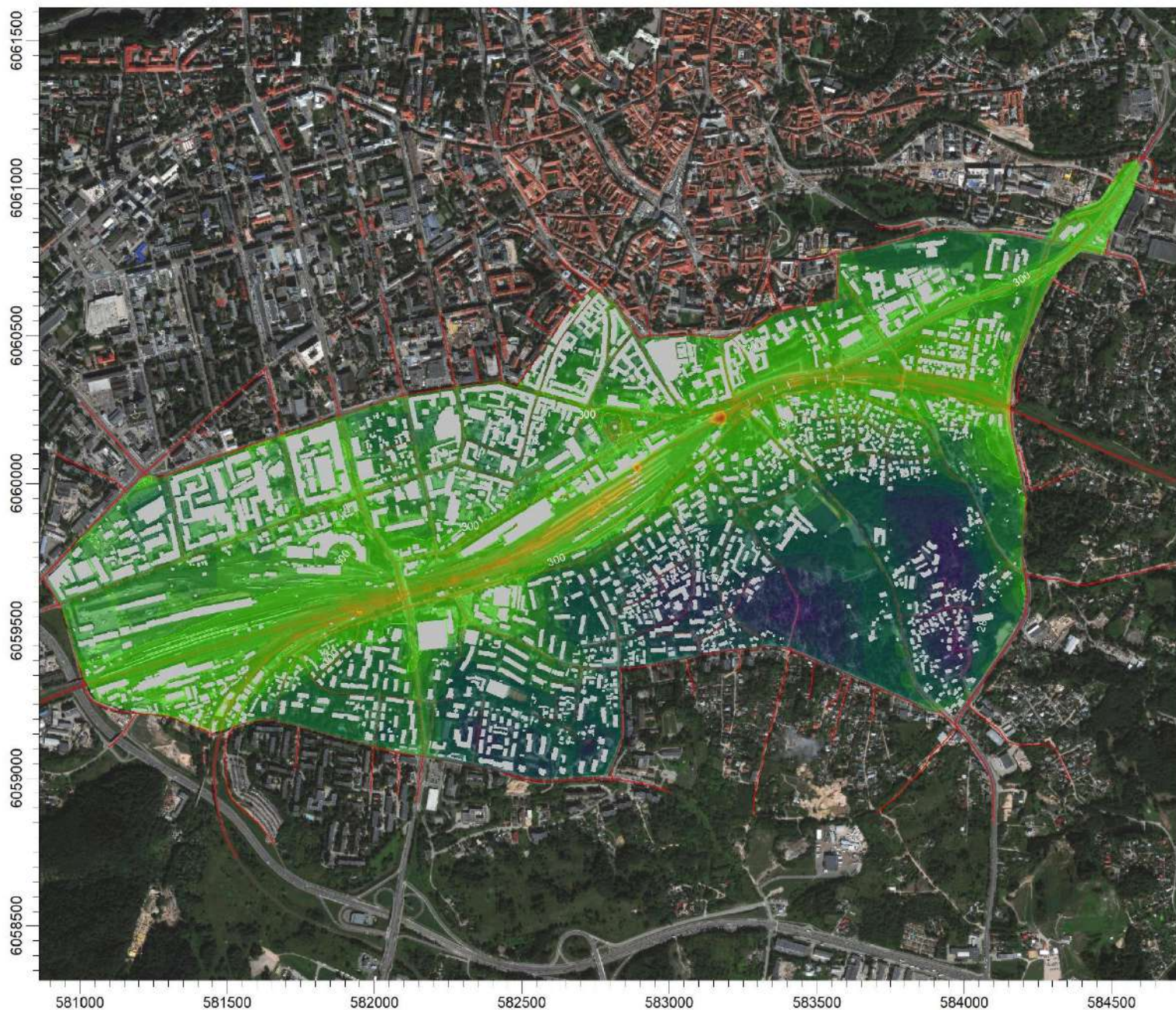
---

ore esamos situacijos ir bet kurios iš alternatyvų sprendinių įgyvendinimo atvejais, aplinkos oro užterštumas azoto dioksidu ribinių verčių neviršija.

- ✓ Prognozuojama, kad didžiausias aplinkos oro teršalų koncentracijos sumažėjimas artimiausios gyvenamosios aplinkos ore, lyginant su esama situacija, būtų įgyvendinus alternatyvos Nr. 3 sprendinius, tačiau skirtumas, lyginant su alternatyvomis Nr. 1 ir Nr. 2, yra nežymus.

**Priedas Nr. 1: Anglies monoksido (CO) sklaidos žemėlapis**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Anglies monoksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 8 val.  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
anglies monoksidu  
– 10 000 ug/m<sup>3</sup>

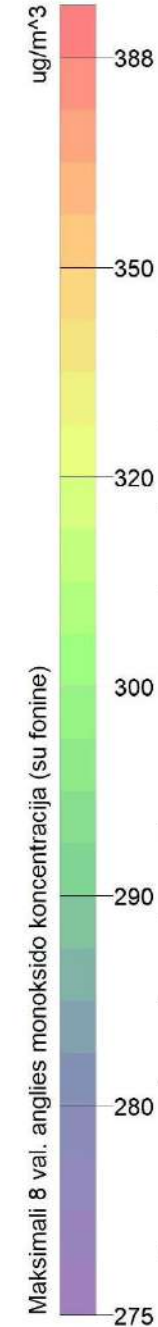
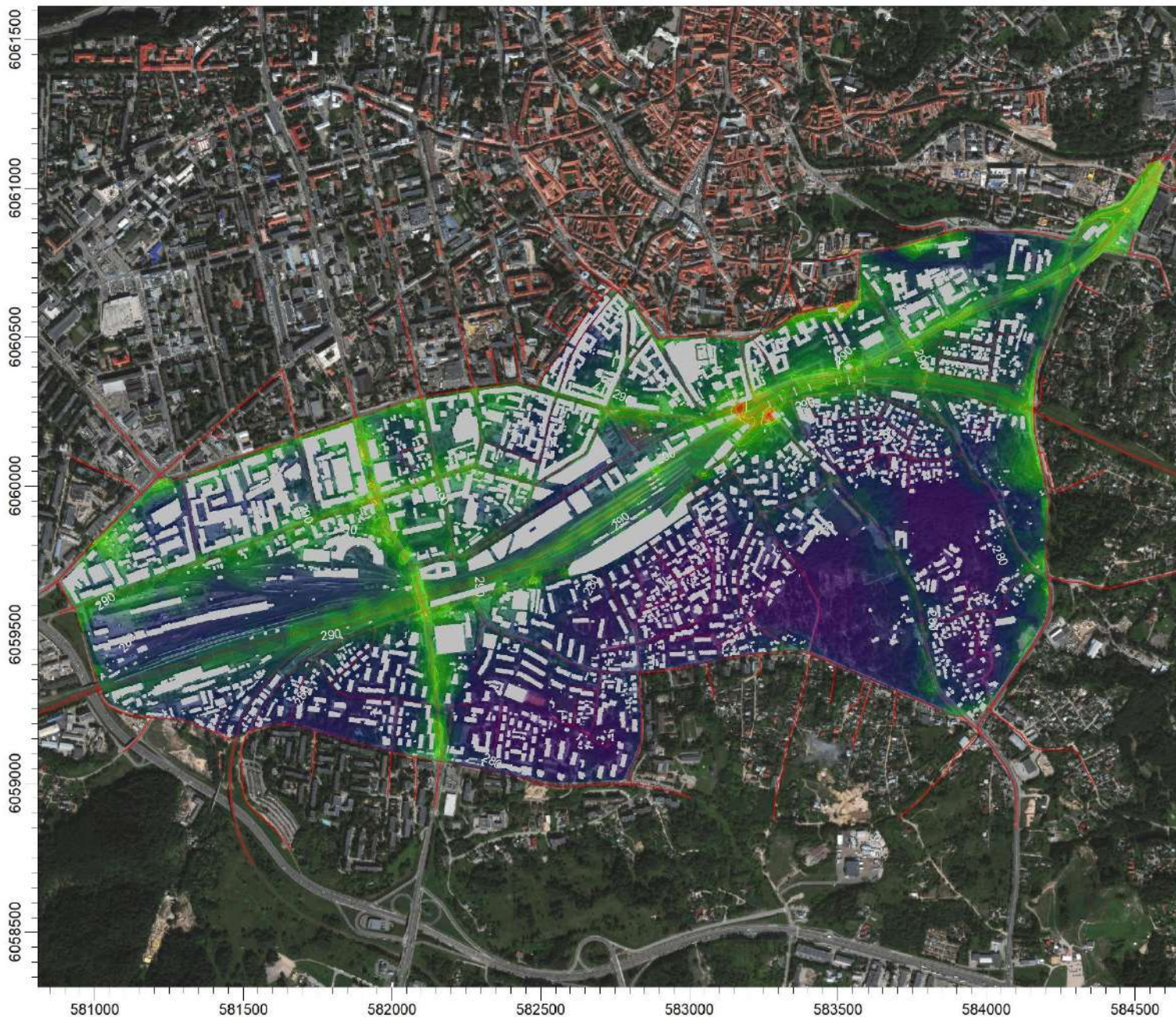
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	509 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**Esama**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Anglies monoksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 8 val. aplinkos oro užterštumo vertė anglies monoksidu – 10 000  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

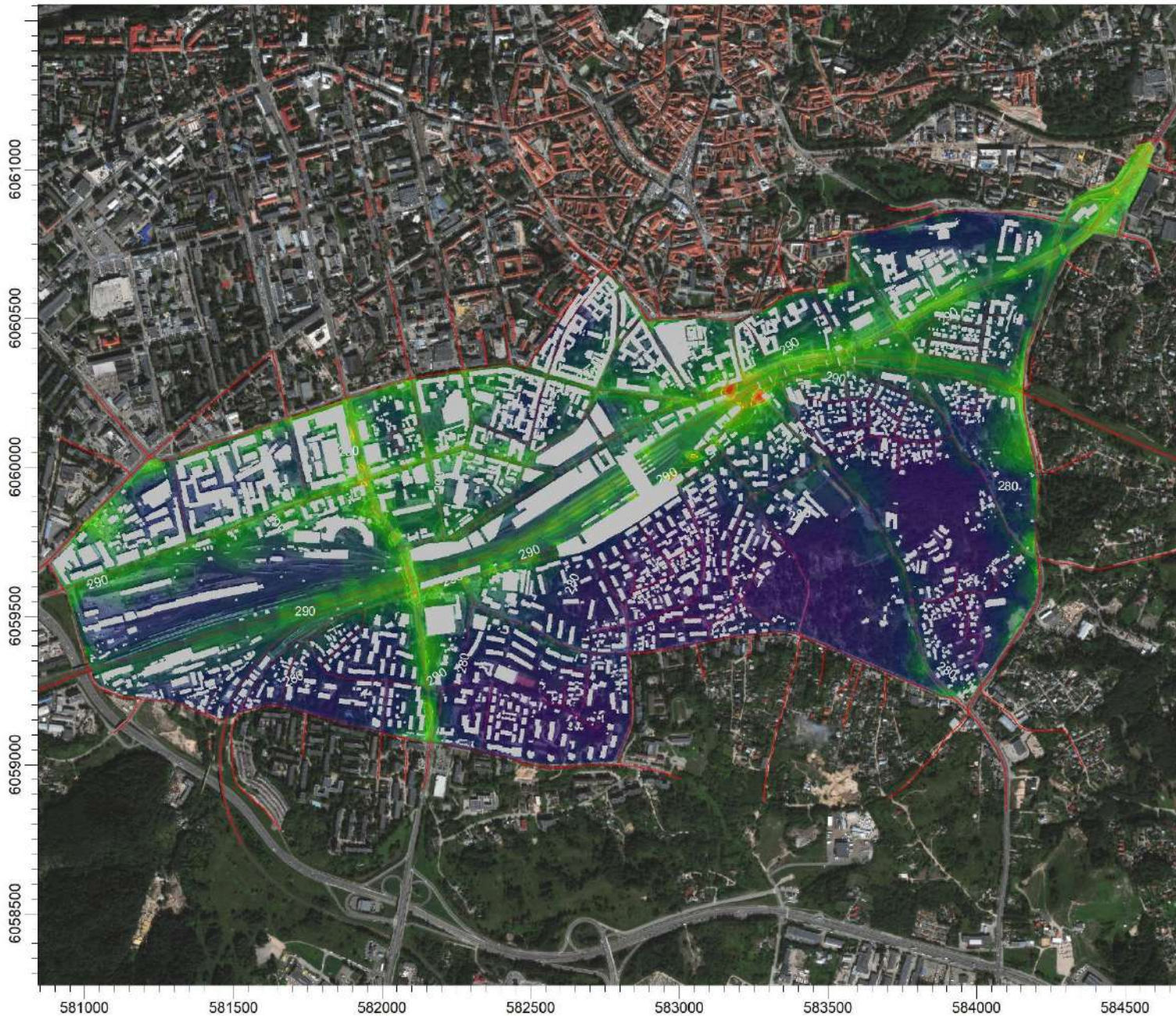
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	388 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Anglies monoksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



**ug/m<sup>3</sup>**

394

350

320

300

290

280

273

**Maksimali 8 val. anglies monoksido koncentracija (su fonine)**

Šalinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	394 ug/m <sup>3</sup>

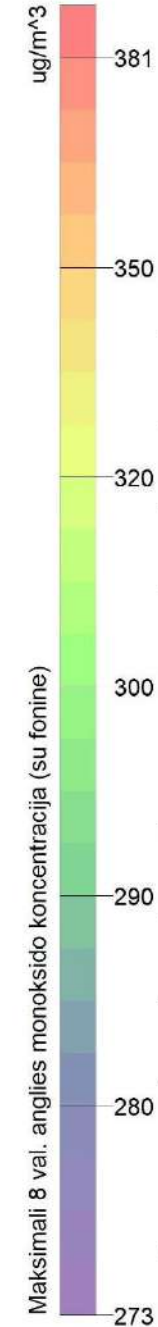
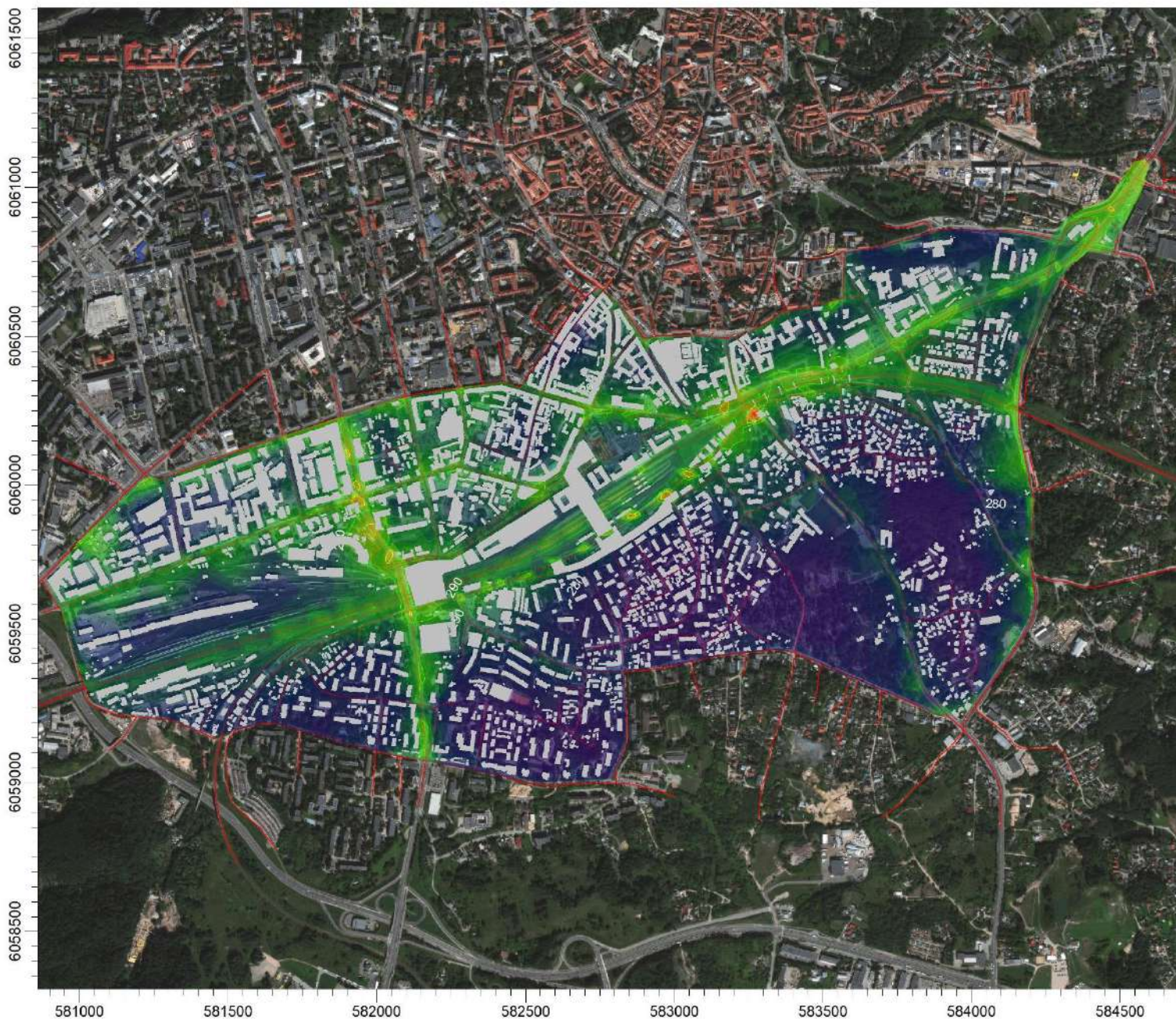
SCALE: 1:18,000

0 0.5 km

**DGE**  
B a l t i c

Projekto Nr.: **2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Anglies monoksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 8 val. aplinkos oro užterštumo vertė anglies monoksidu – 10 000 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	
Išvesties rūšis	<b>Concentration</b>
Maksimali vertė	<b>381 ug/m<sup>3</sup></b>
Receptorių vertė	<b>1745</b>

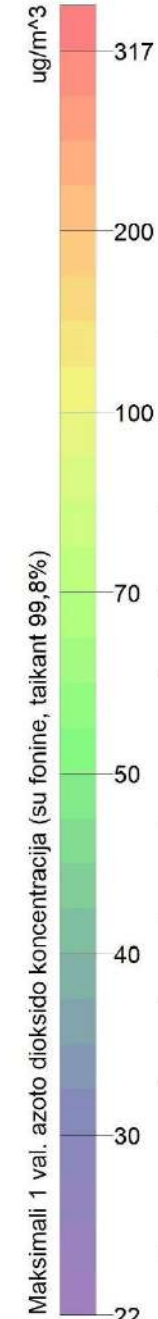
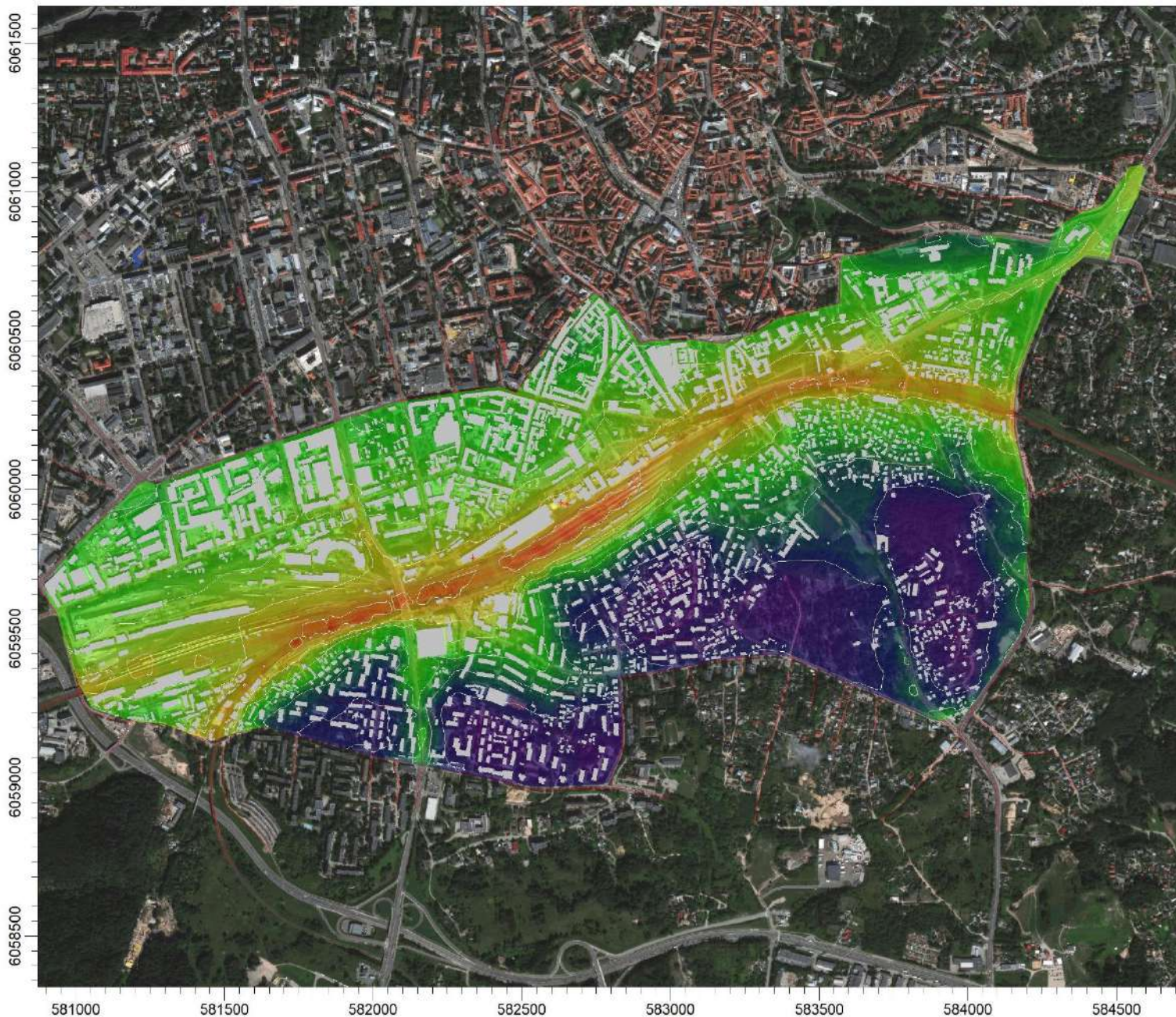
SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.: **3 alternatyva**

**Priedas Nr. 2: Azoto dioksido (NO<sub>2</sub>) sklaidos žemėlapis**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 1 val. aplinkos oro užterštumo vertė azoto dioksidu - 200 ug/m<sup>3</sup>

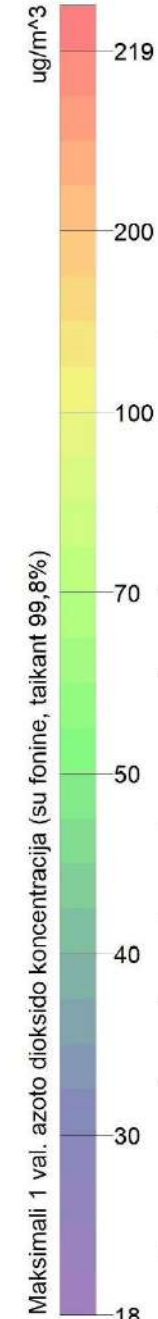
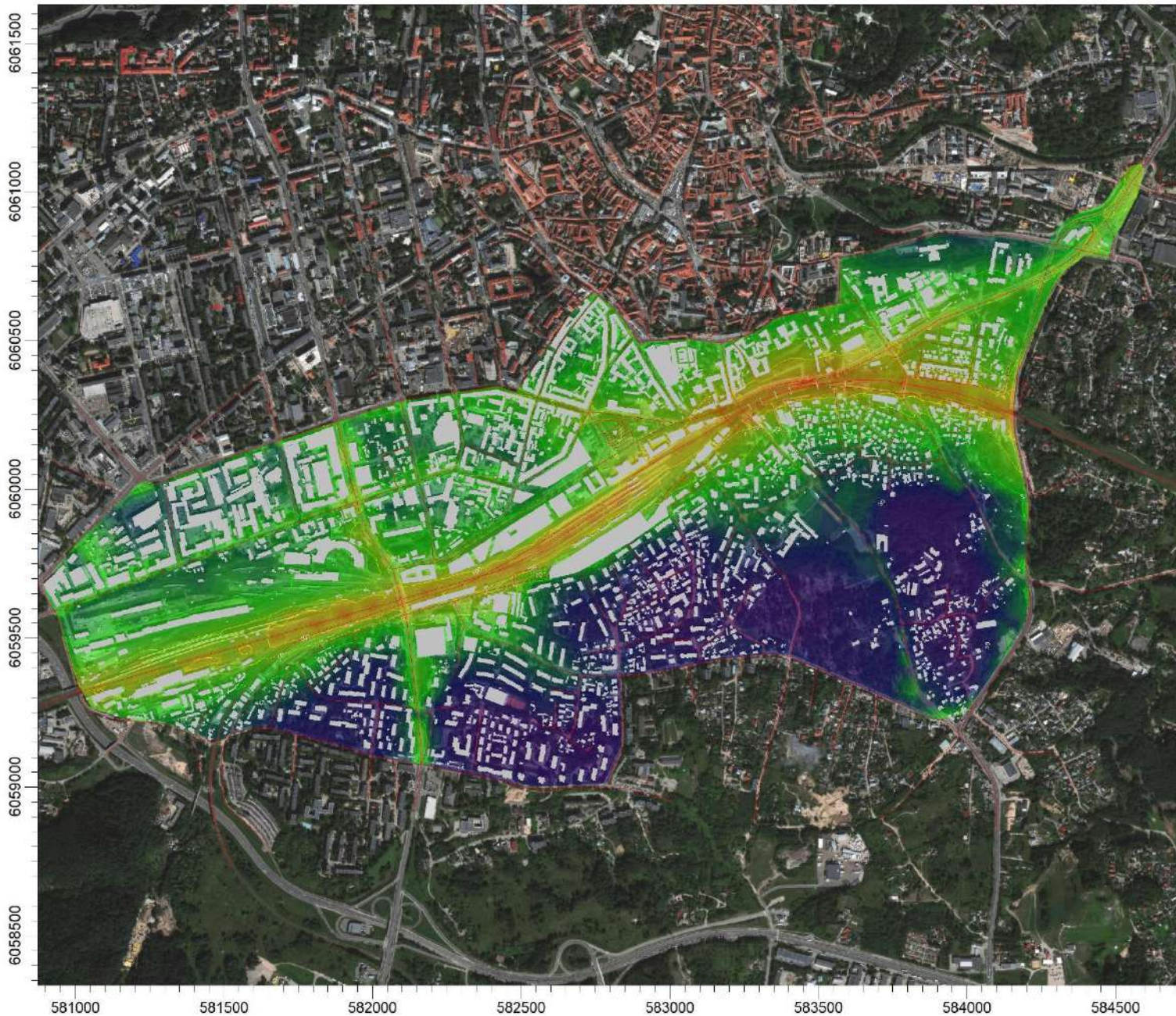
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1729
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	317 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.: ESAMA

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 1 val. aplinkos oro užterštumo vertė azoto dioksidu - 200 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1735

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

219 ug/m<sup>3</sup>

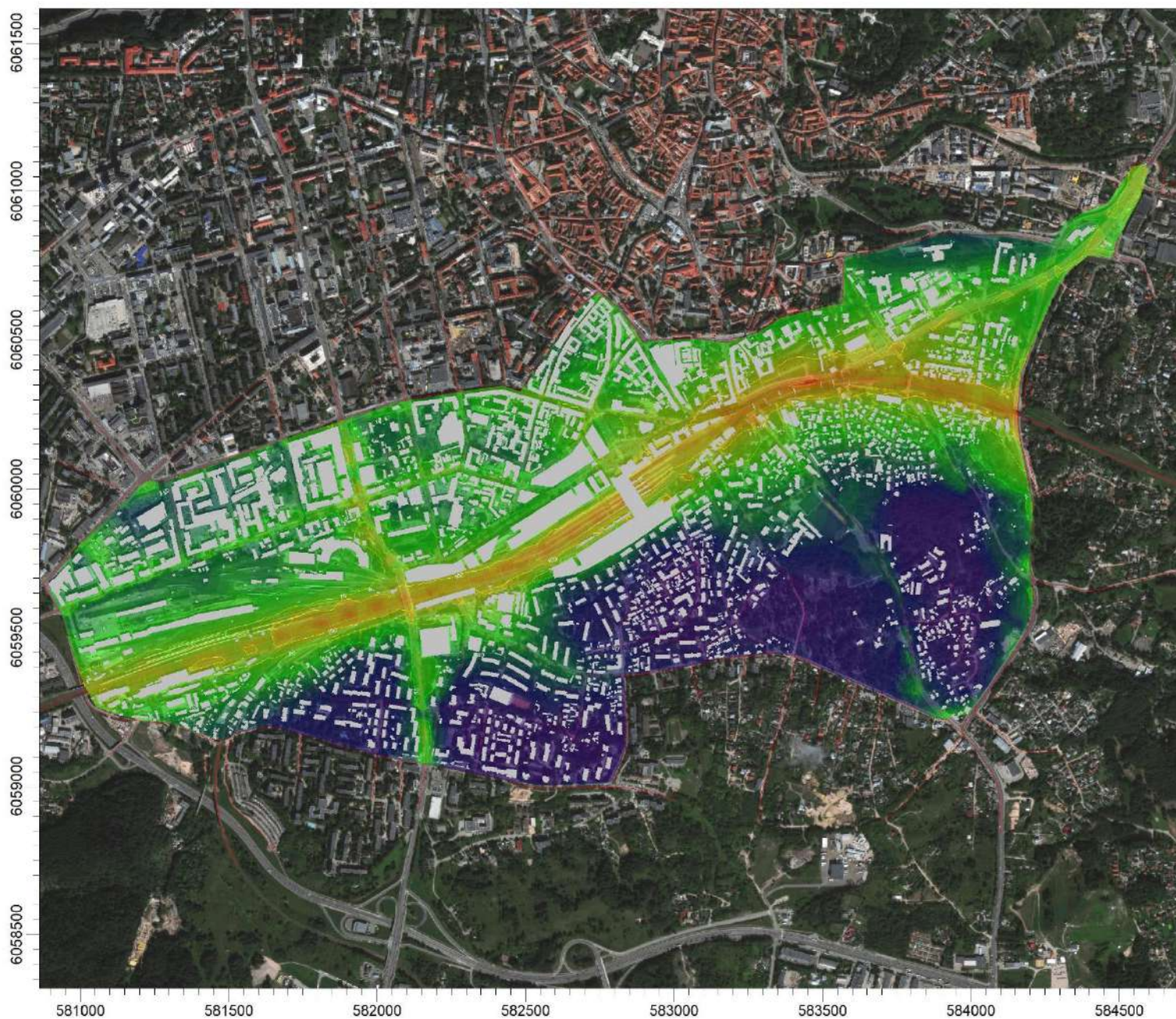
SCALE: 1:18,000



Projekto Nr.:

**1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Maksimali 1 val. azoto dioksido koncentracija (su fonine, taikant 99,8%) ug/m<sup>3</sup>



Ribinė 1 val. aplinkos oro užterštumo vertė azoto dioksidu - 200 ug/m<sup>3</sup>

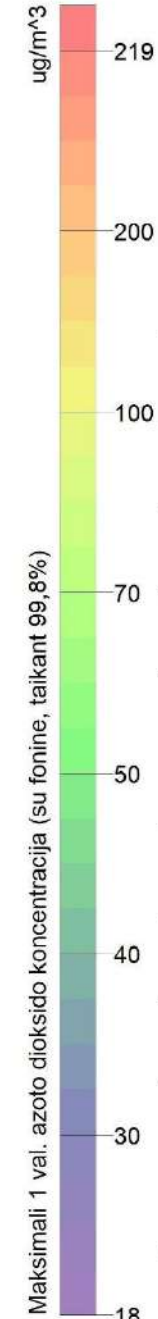
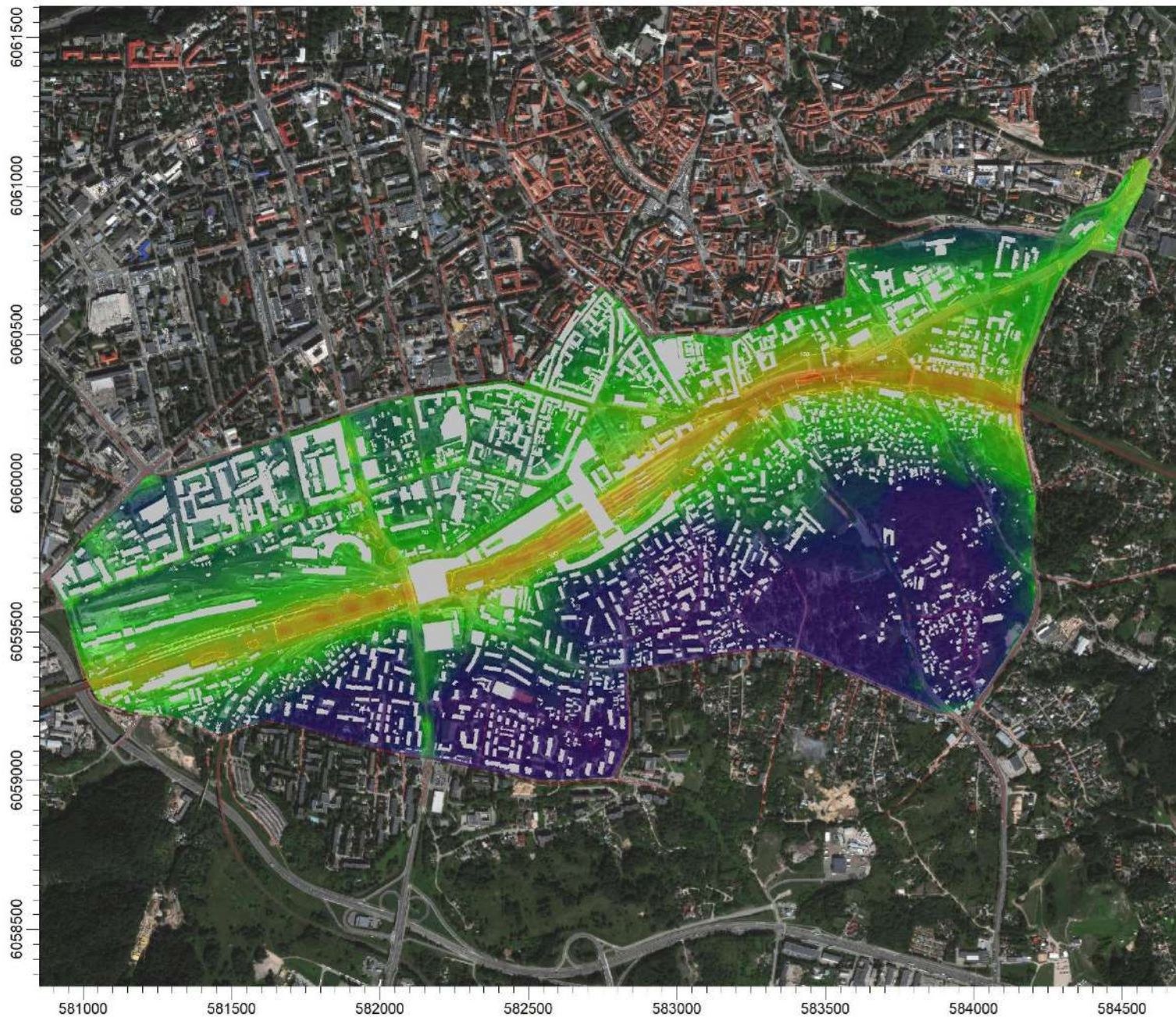
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1735
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	220 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 1 val.  
 aplinkos oro  
 užterštumo vertė  
 azoto dioksidu -  
 200 ug/m<sup>3</sup>

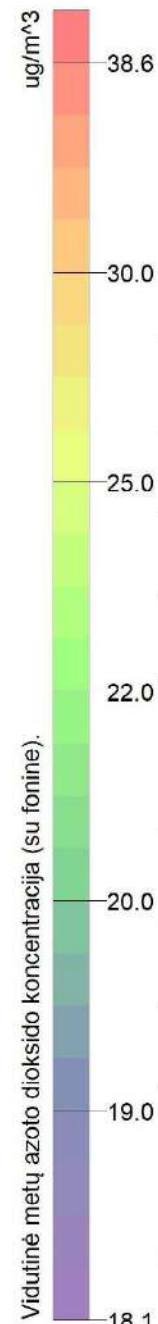
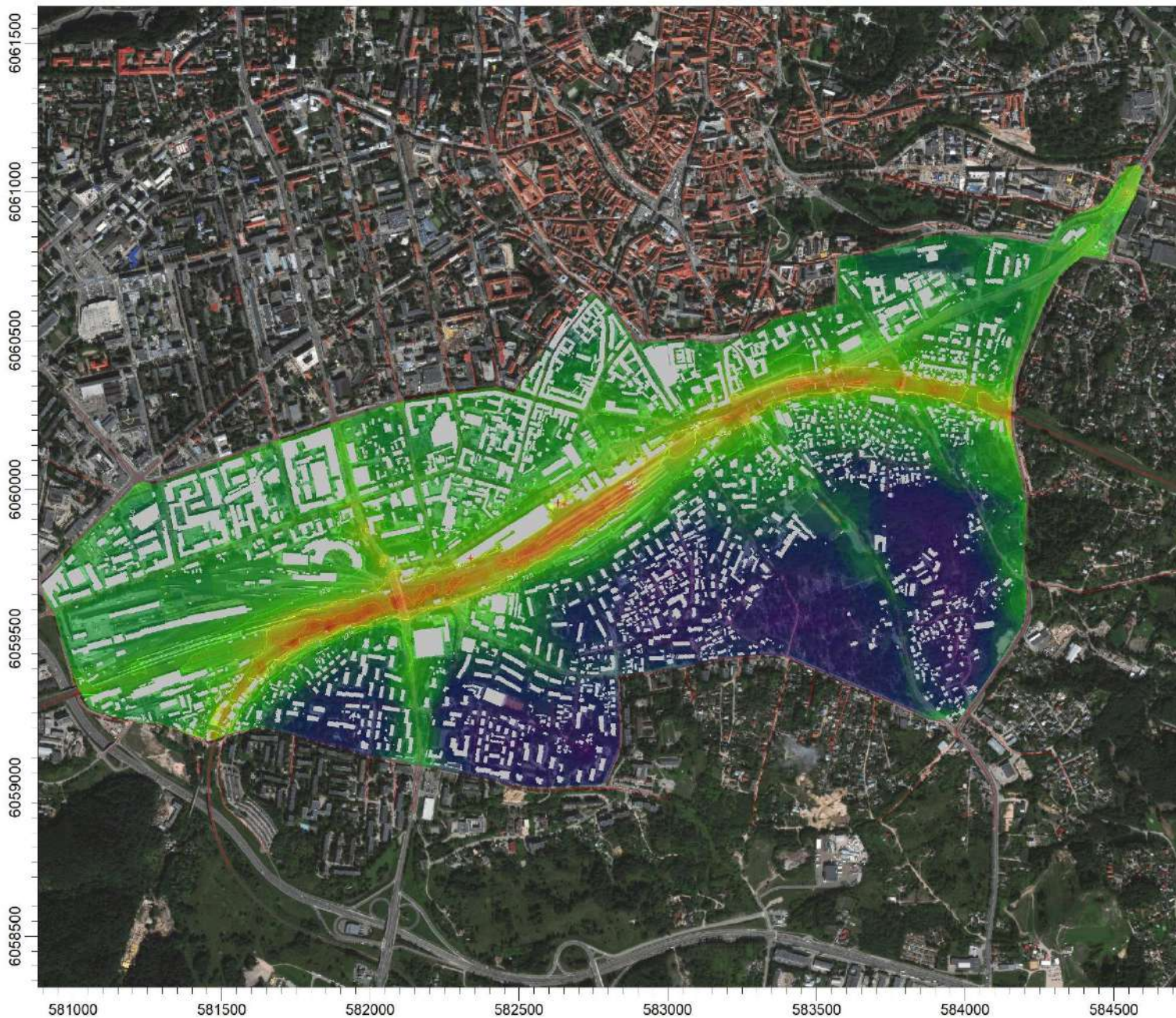
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1735
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	219 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**3 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų  
 aplinkos oro  
 užterštumo vertė  
 azoto dioksidu - 40  
 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1729

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

38.6 ug/m<sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

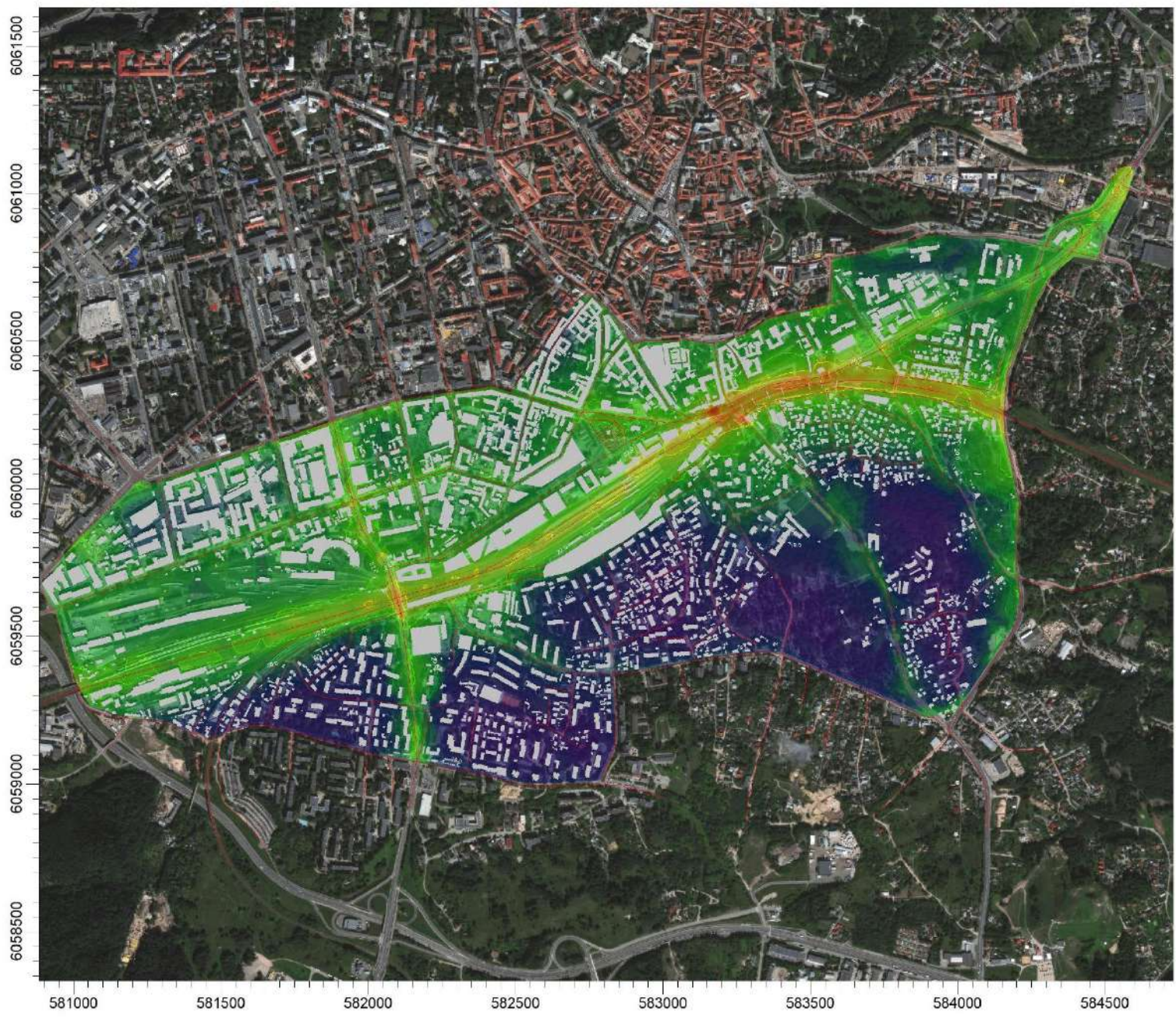
0 0.5 km



Projekto Nr.:

ESAMA

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
azoto dioksidu - 40  
ug/m<sup>3</sup>

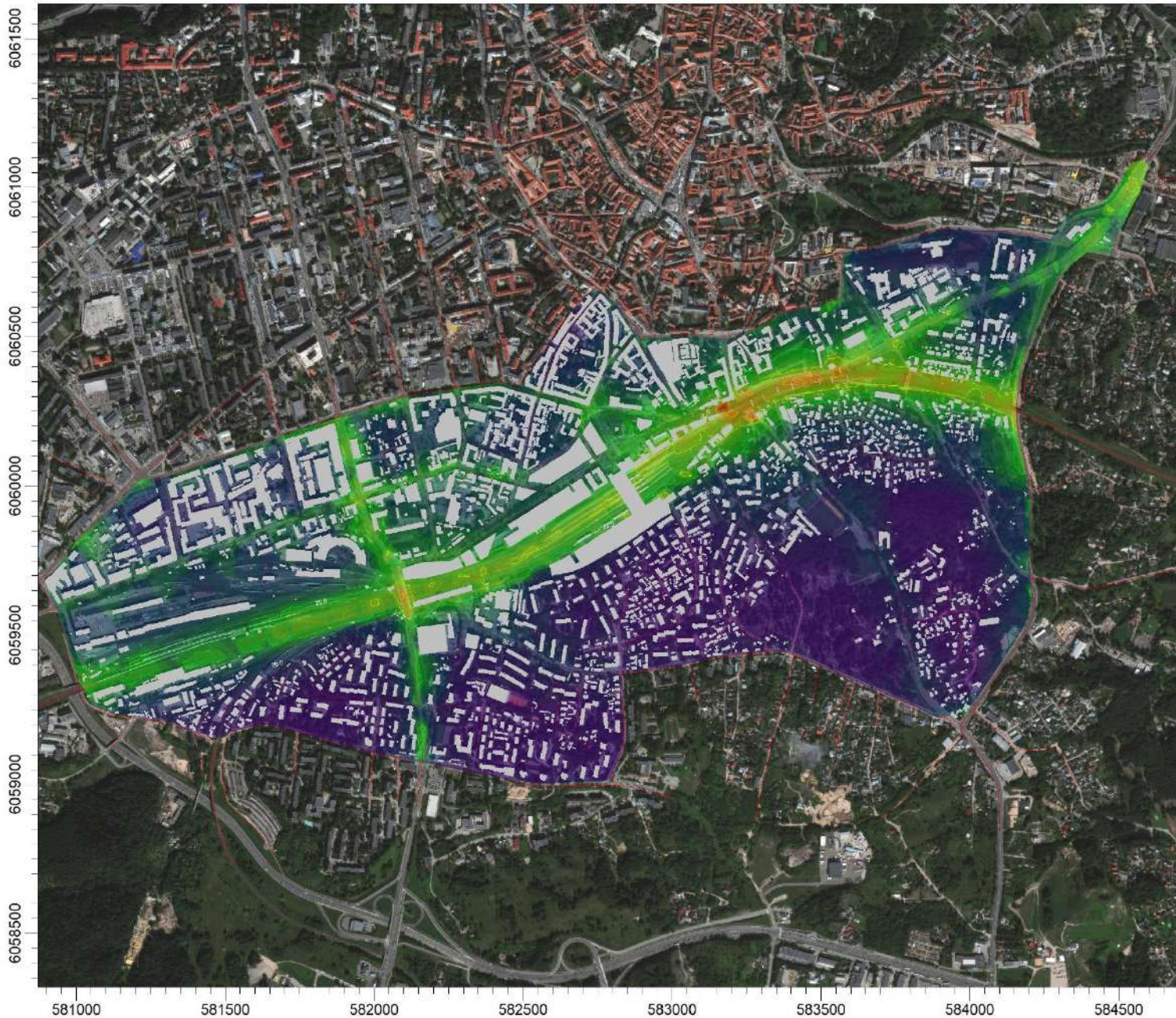
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1735
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	39.6 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



ug/m<sup>3</sup>

Vidutinė metų azoto dioksido koncentracija (su fonine)

39.2

30.0

25.0

22.0

20.0

18.3

Ribinė metų aplinkos oro užterštumo vertė azoto dioksidu - 40 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1735

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

39.2 ug/m<sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

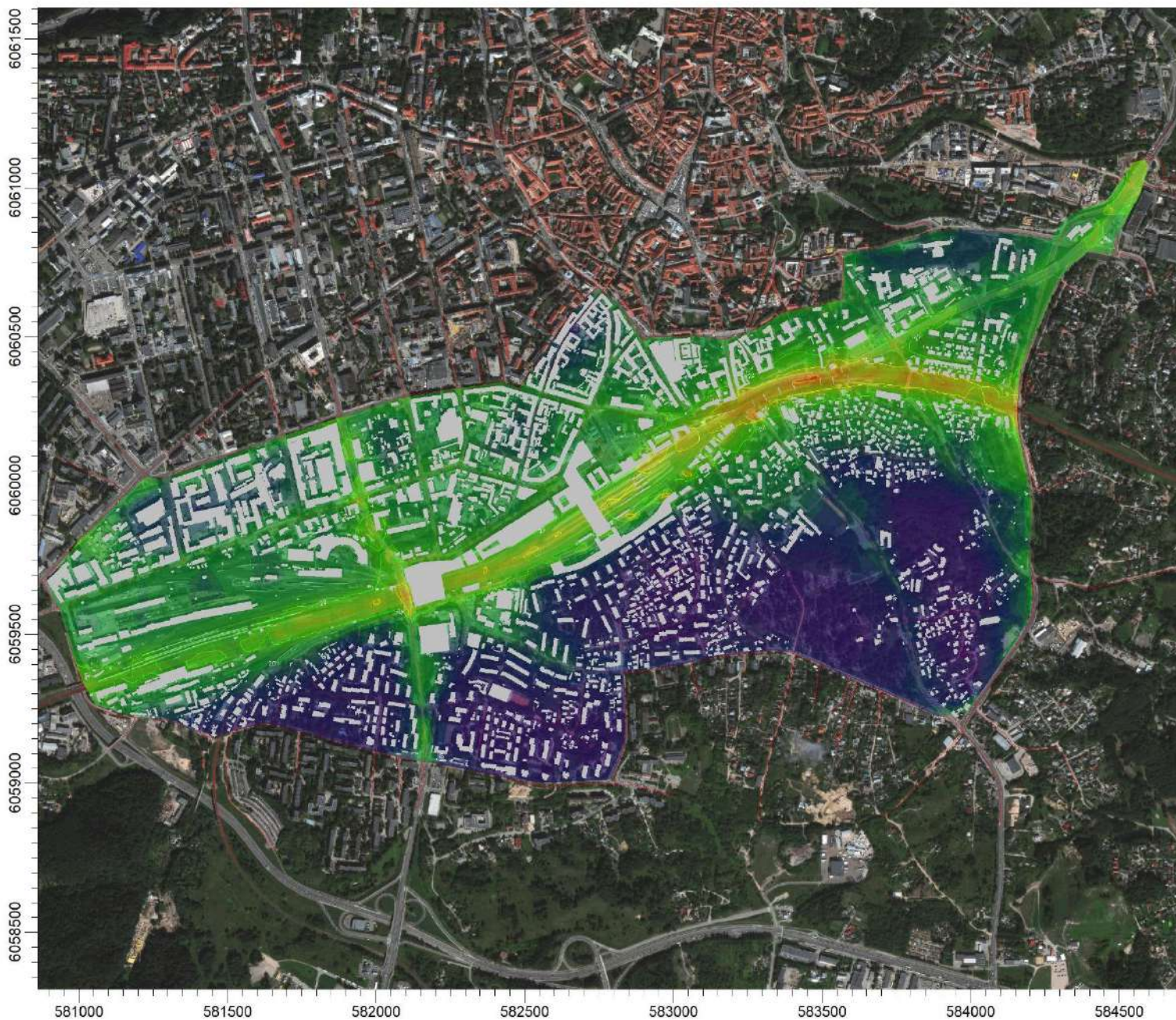
0 0.5 km



Projekto Nr.:

**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Azoto dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų aplinkos oro užterštumo vertė azoto dioksidu - 40 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1735
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	31.5 ug/m <sup>3</sup>

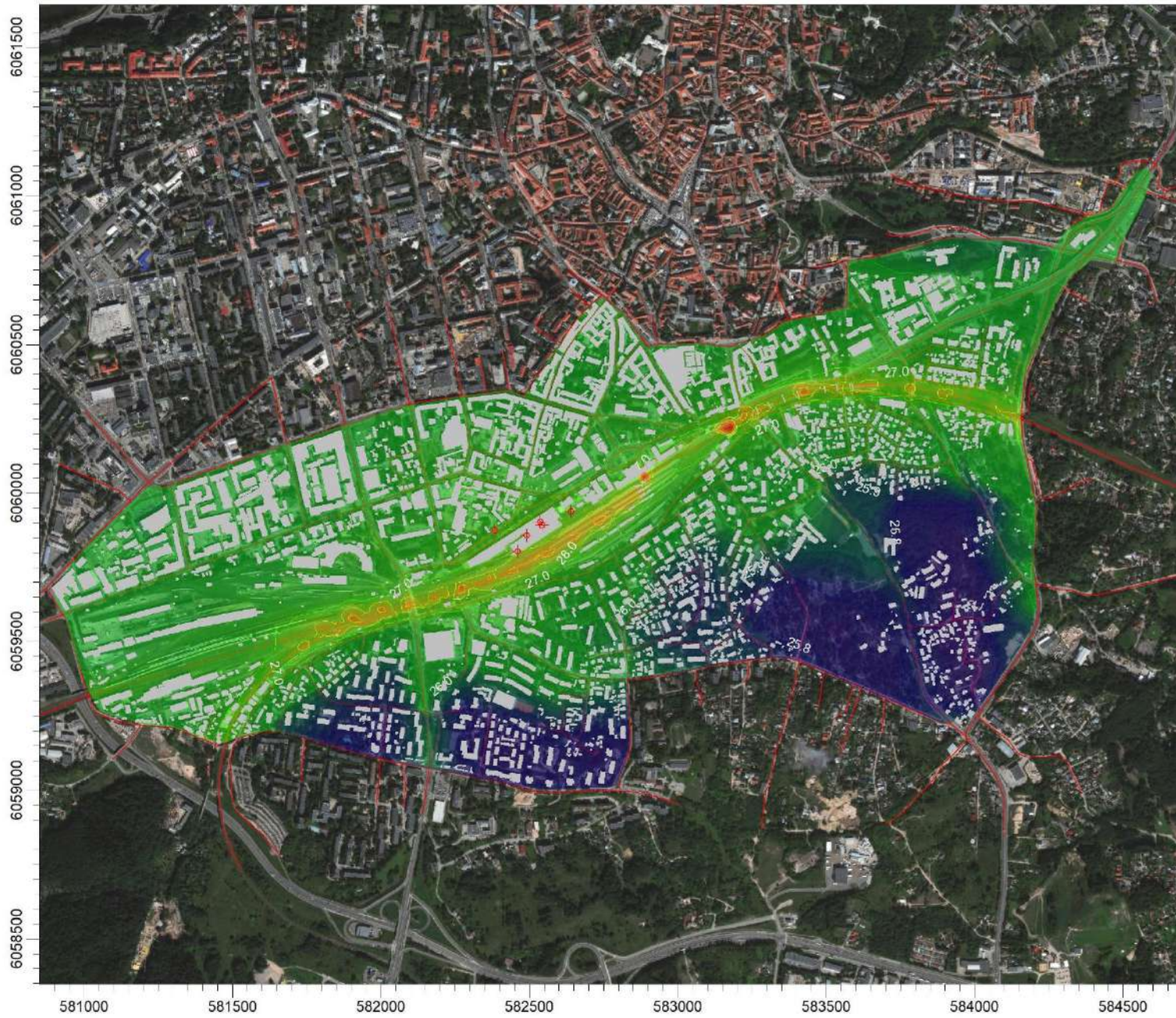
SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**3 alternatyva**

**Priedas Nr. 3: Kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub>) sklaidos žemėlapiai**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Maksimali 24 val. kietųjų dalelių (KD10) koncentracija (su fonine, taikant 90,4%) ug/m<sup>3</sup>

Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė kietosiomis dalėmis - 50 ug/m<sup>3</sup>

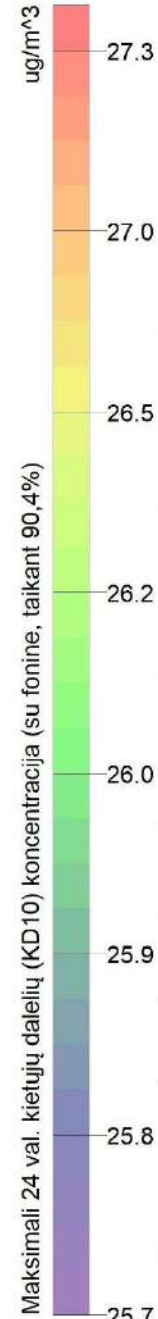
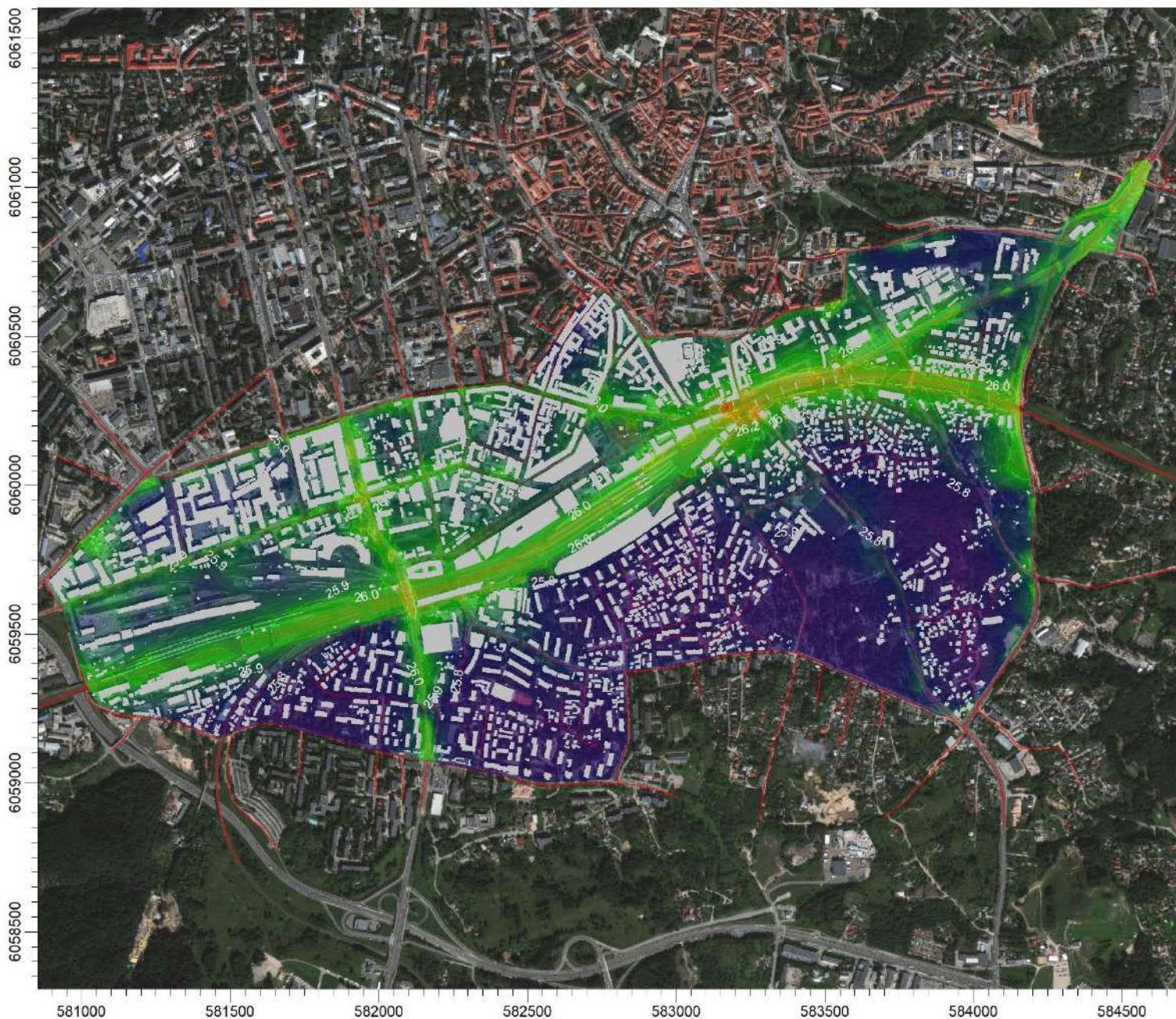
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	32.6 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.: **Esama**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė kietosiomis dalėmis - 50 ug/m<sup>3</sup>

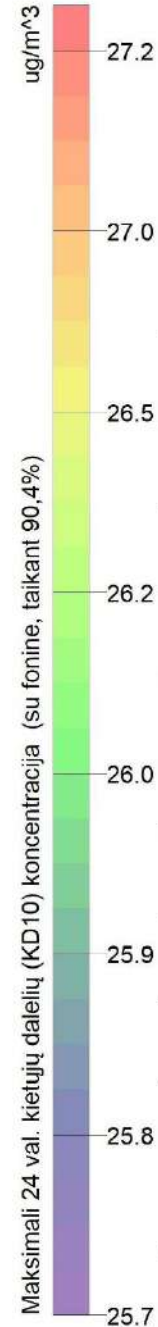
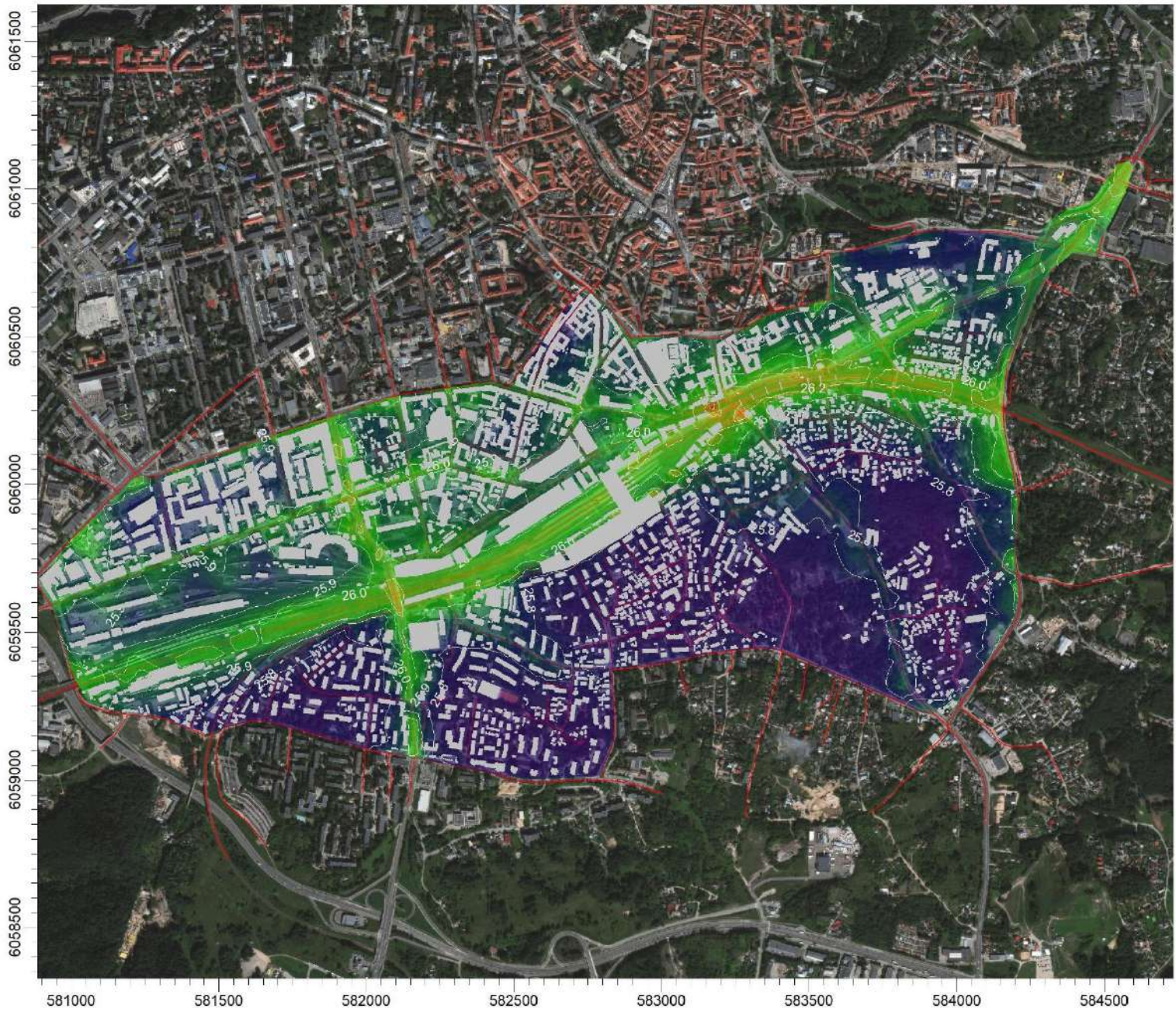
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	27.3 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė kietosiomis dalėmis - 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

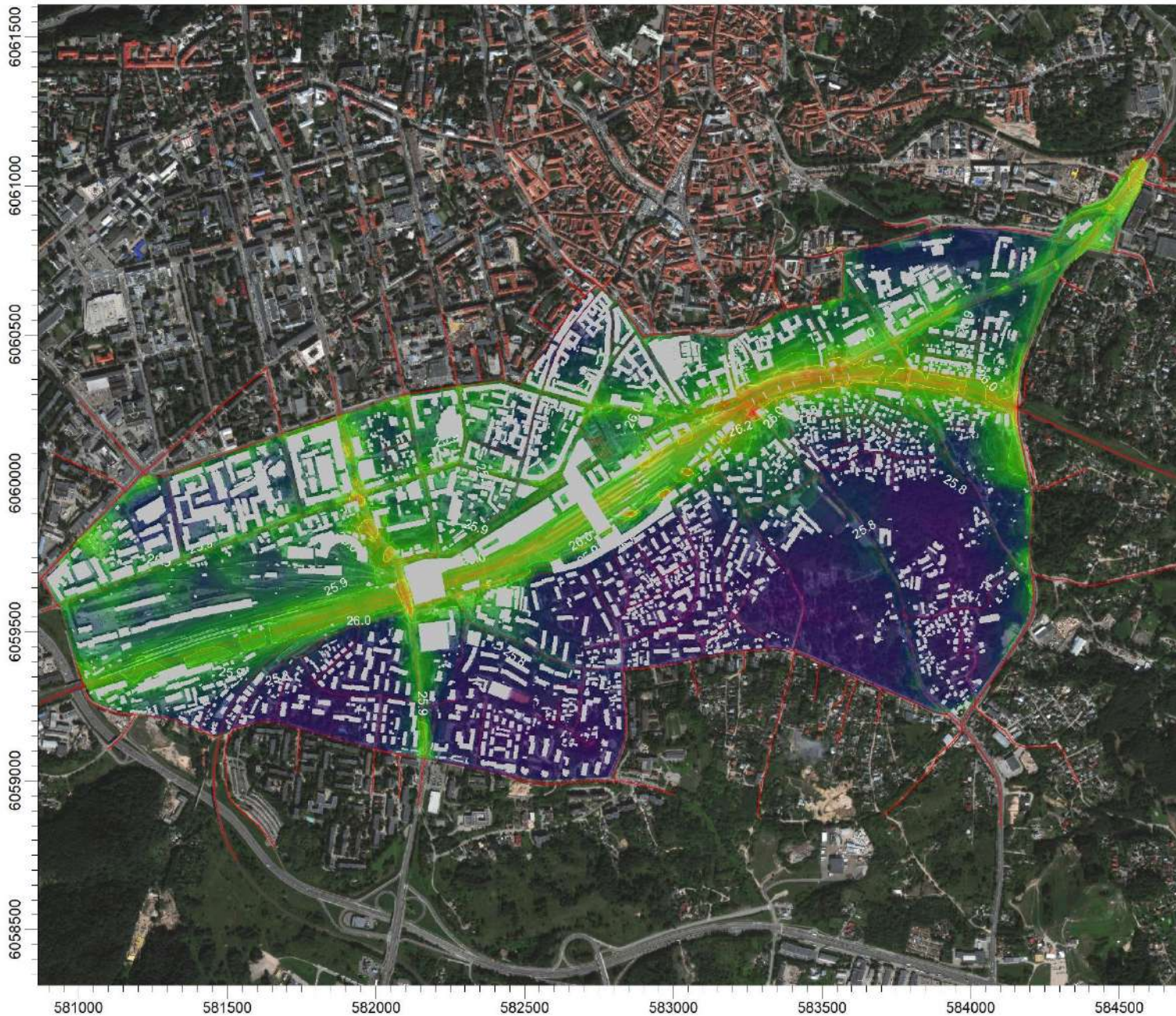
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	27.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Maksimali 24 val. kietųjų dalelių (KD10) koncentracija (su fonine, taikant 90,4%) ug/m<sup>3</sup>

Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė kietosiomis dalėmis - 50 ug/m<sup>3</sup>

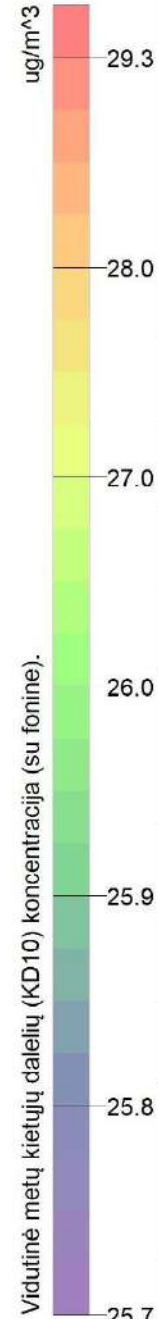
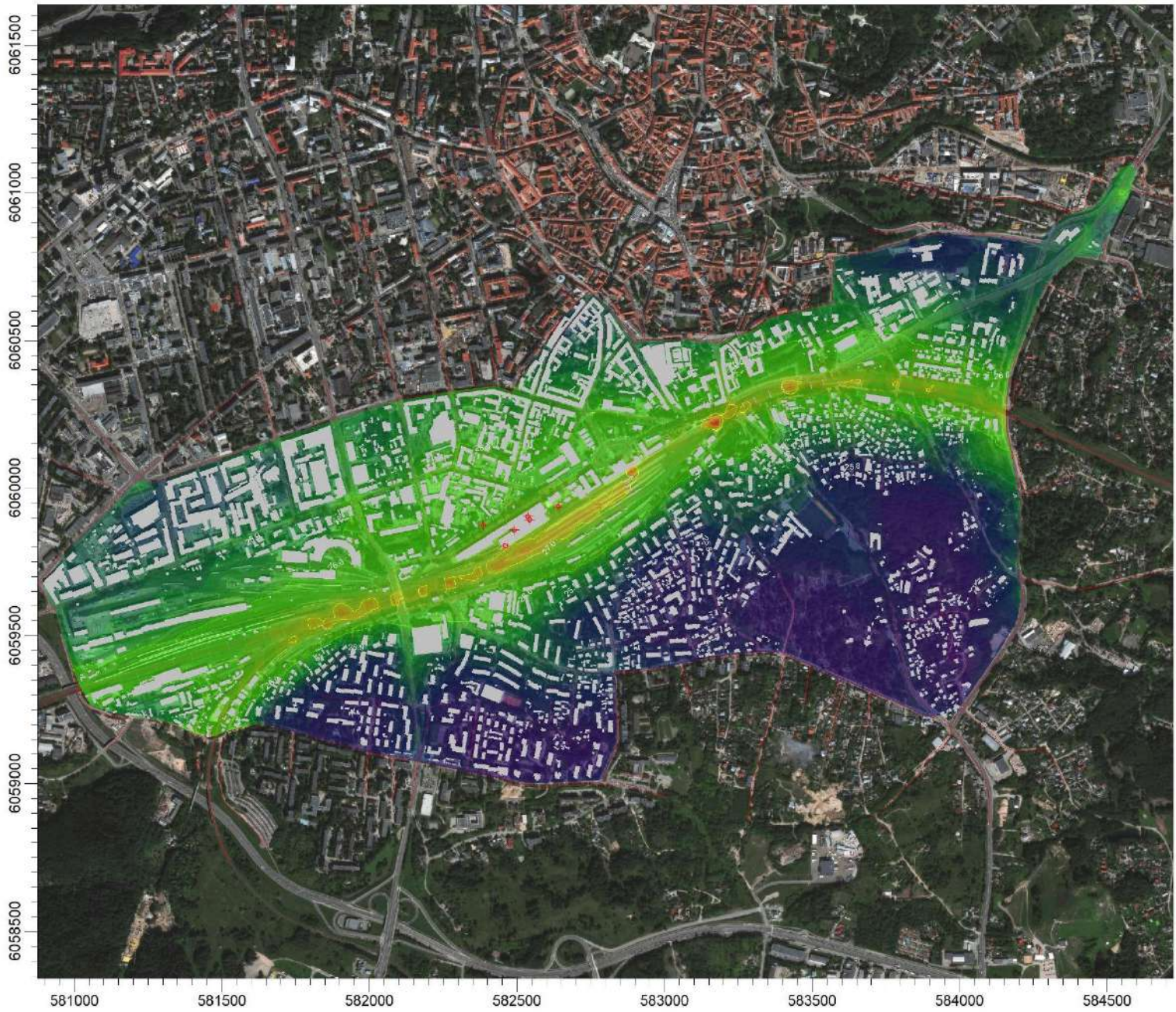
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	26.9 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**3 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų aplinkos oro užterštumo vertė kietosiomis dalėmis - 40 ug/m<sup>3</sup>

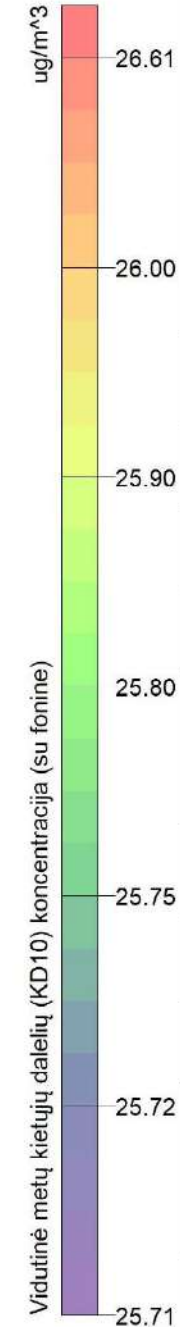
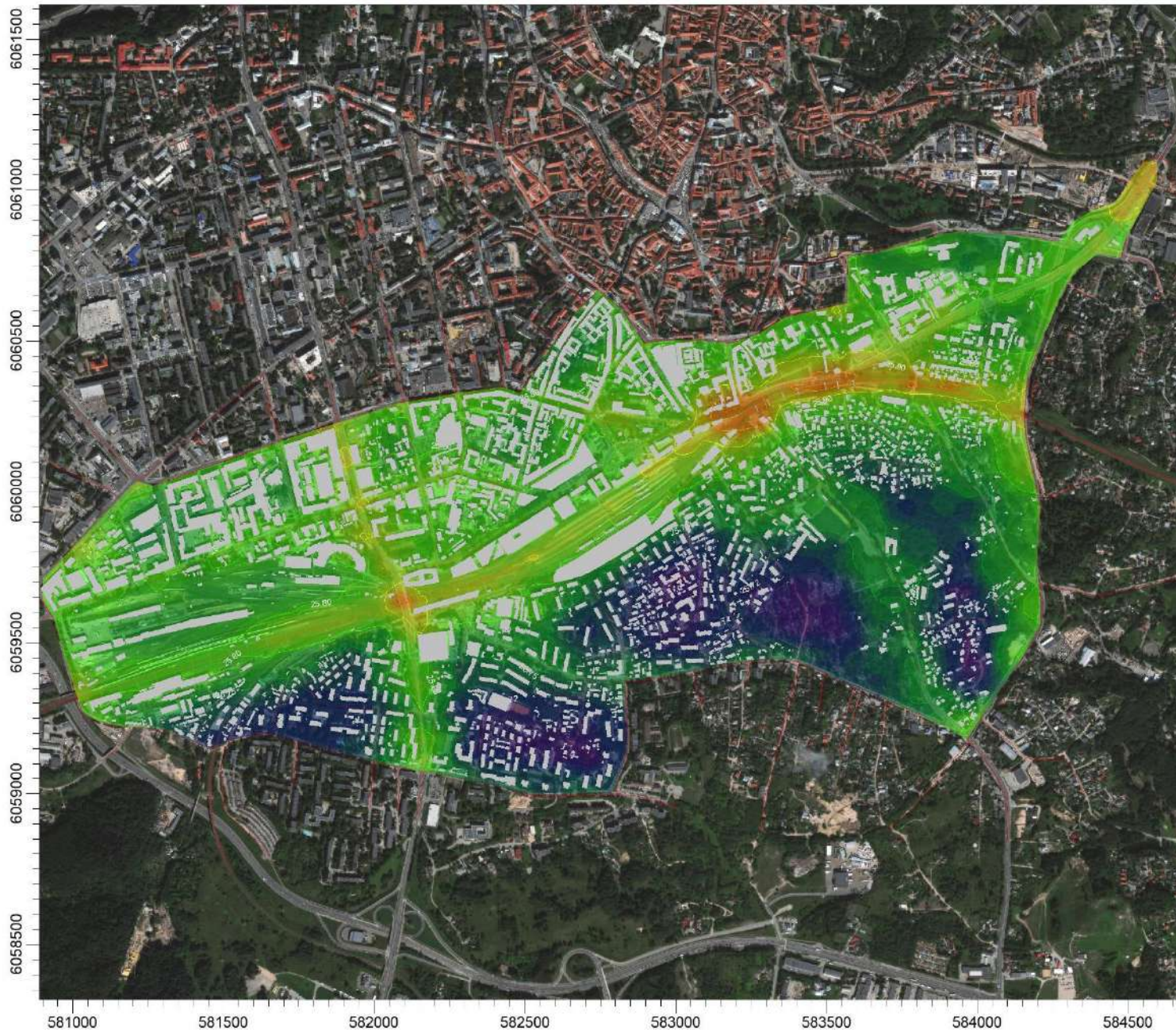
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	29.3 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
0 0.5 km



Projekto Nr.: **Esama**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų aplinkos oro užterštumo vertė kietosiomis dalėmis - 40 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	
Išvesties rūšis	<b>1745</b>
Maksimali vertė	<b>26.61 ug/m<sup>3</sup></b>
Concentration	

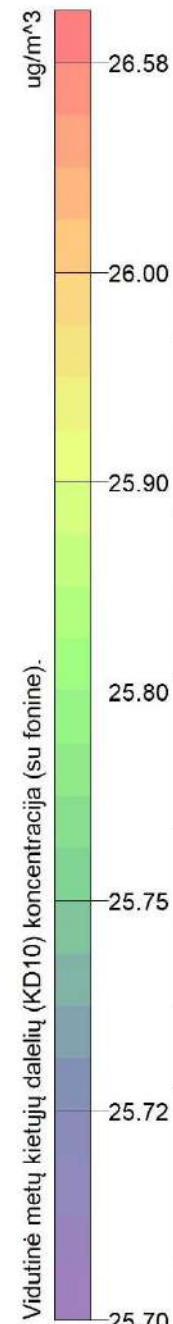
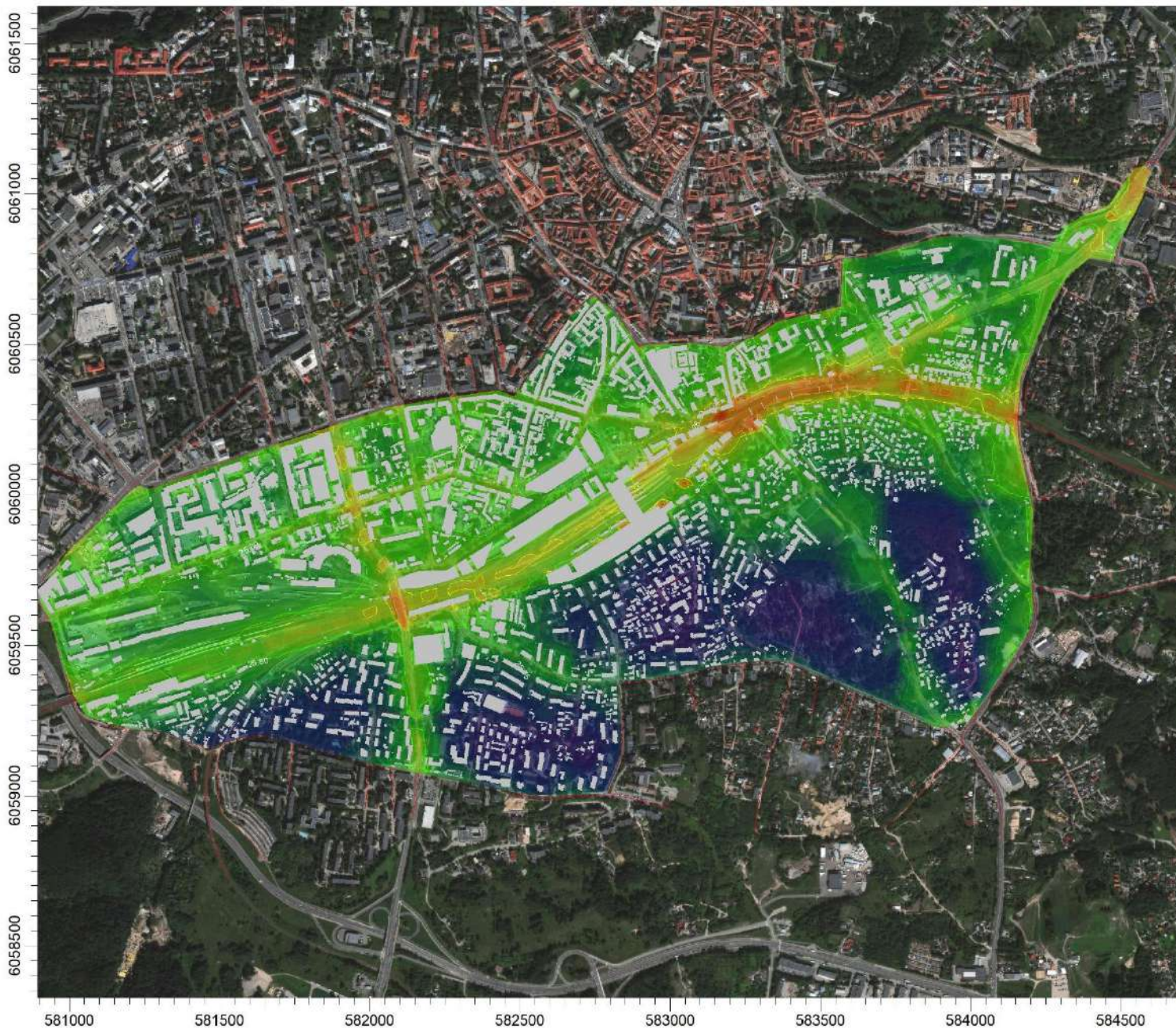
SCALE: 1:18,000

0 0.5 km



Projekto Nr.: **1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
kietosiomis  
dalėmis - 40  
ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1745

Išvesties rūšis  
**Concentration**

Maksimali vertė  
**26.58 ug/m<sup>3</sup>**

SCALE: 1:18,000

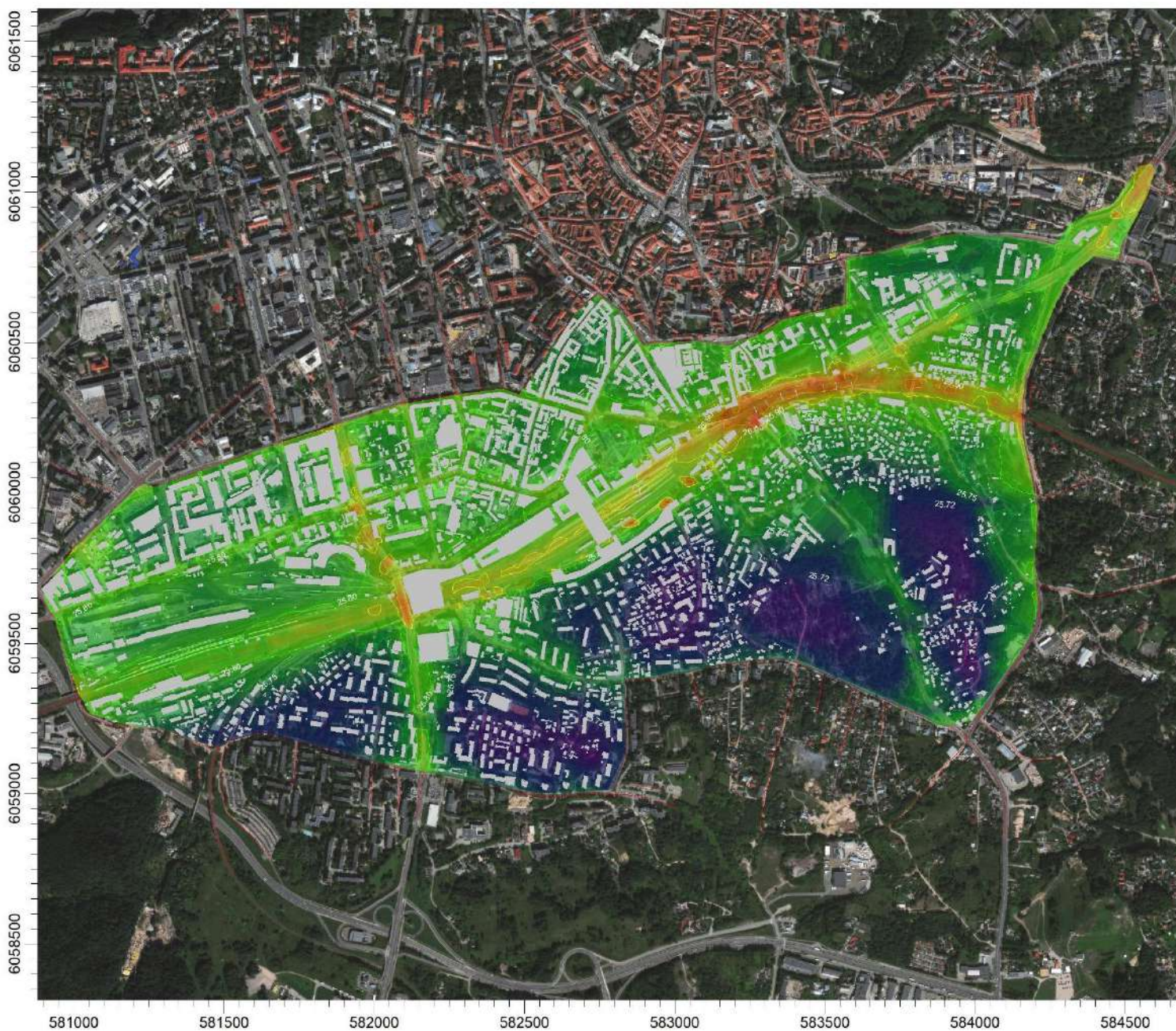
0 0.5 km



Projekto Nr.:

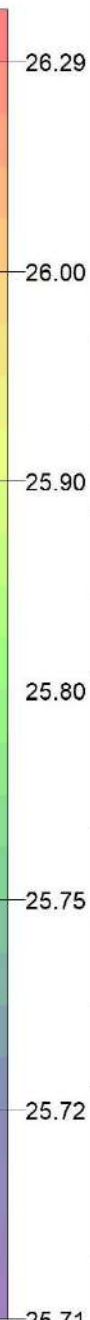
**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD10) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



ug/m<sup>3</sup>

Vidutinė metų kietųjų dalelių (KD10) koncentracija (su fonine)



Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
kietosiomis  
dalėmis - 40  
ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1745

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

26.29 ug/m<sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

0 0.5 km

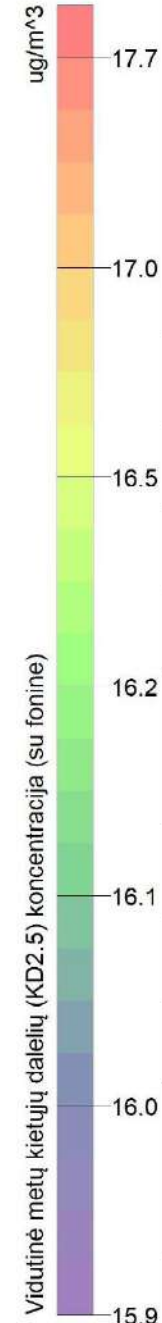
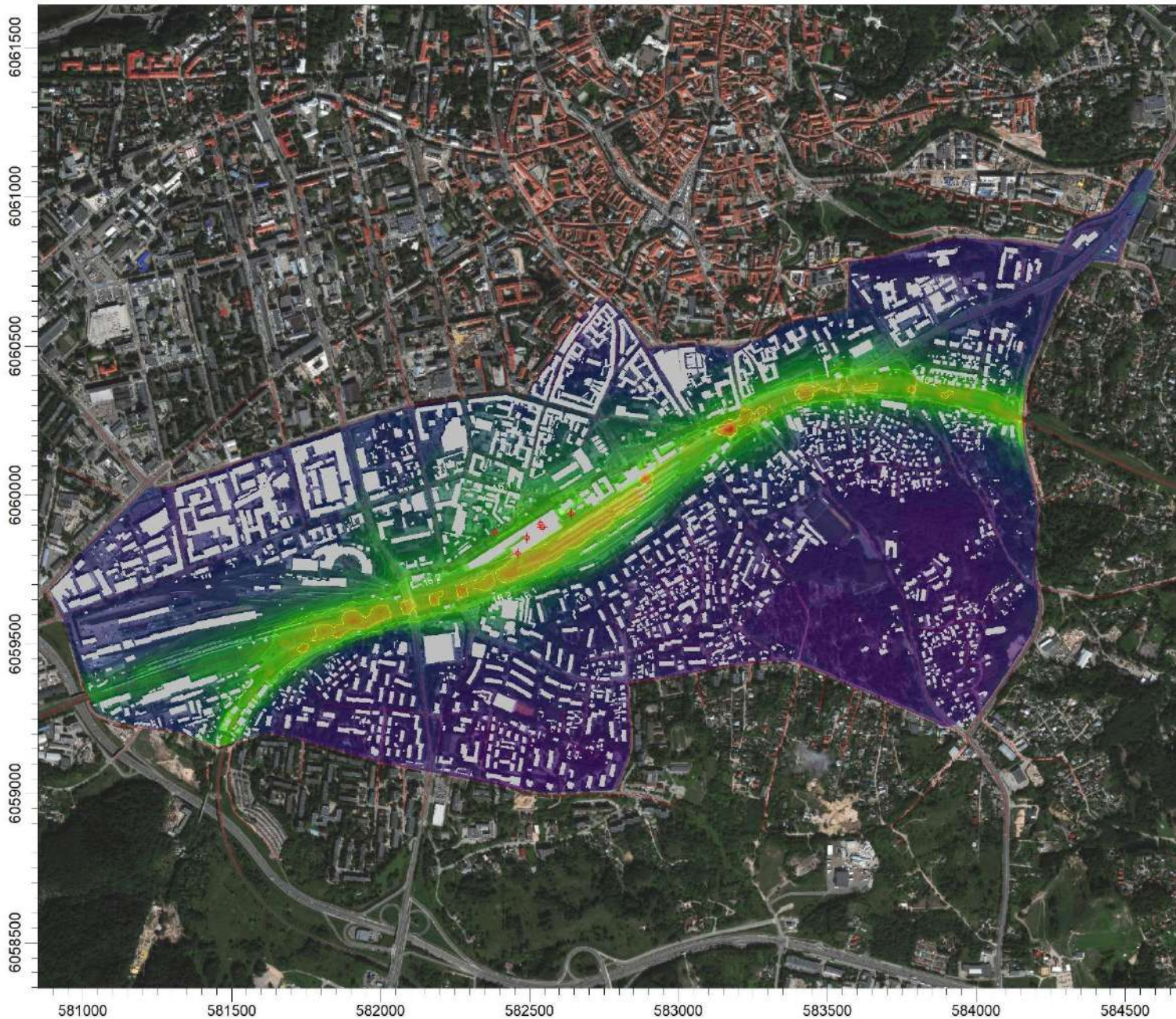


Projekto Nr.:

**3 alternatyva**

**Priedas Nr. 4: Kietųjų dalelių (KD<sub>2,5</sub>) sklaidos žemėlapiai**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD2,5) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
kietosiomis  
dalėmis - 20  
ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1745

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

17.7 ug/m<sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

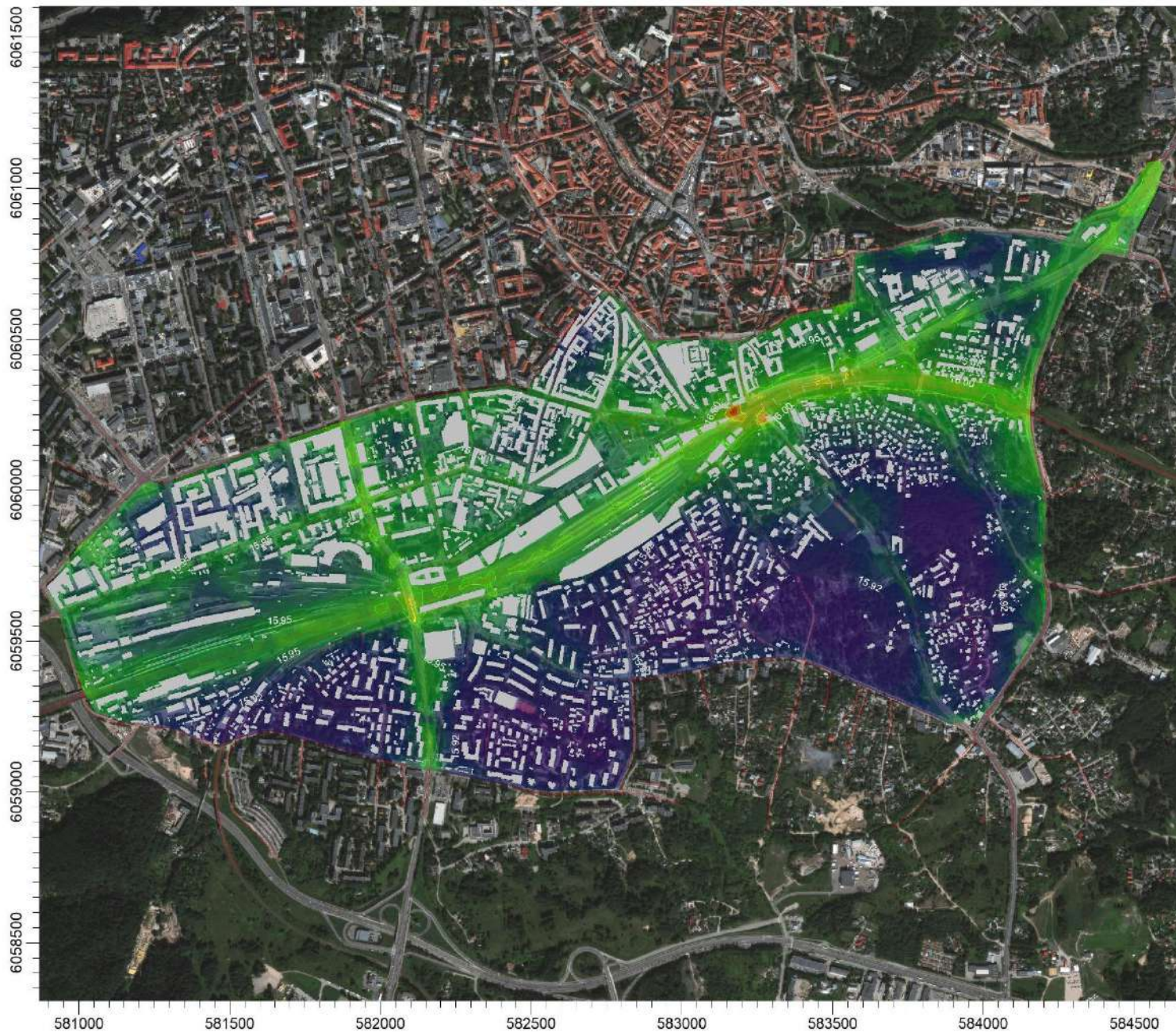
0 0.5 km



Projekto Nr.:

**Esama**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD2.5) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



ug/m<sup>3</sup>

16.35

16.20

16.10

16.00

15.95

15.92

15.90

Vidutinė metų kietųjų dalelių (KD2.5) koncentracija.

Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
kietosiomis  
dalėmis - 20  
ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1745

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

16.35 ug/m<sup>3</sup>

SCALE:

1:18,000

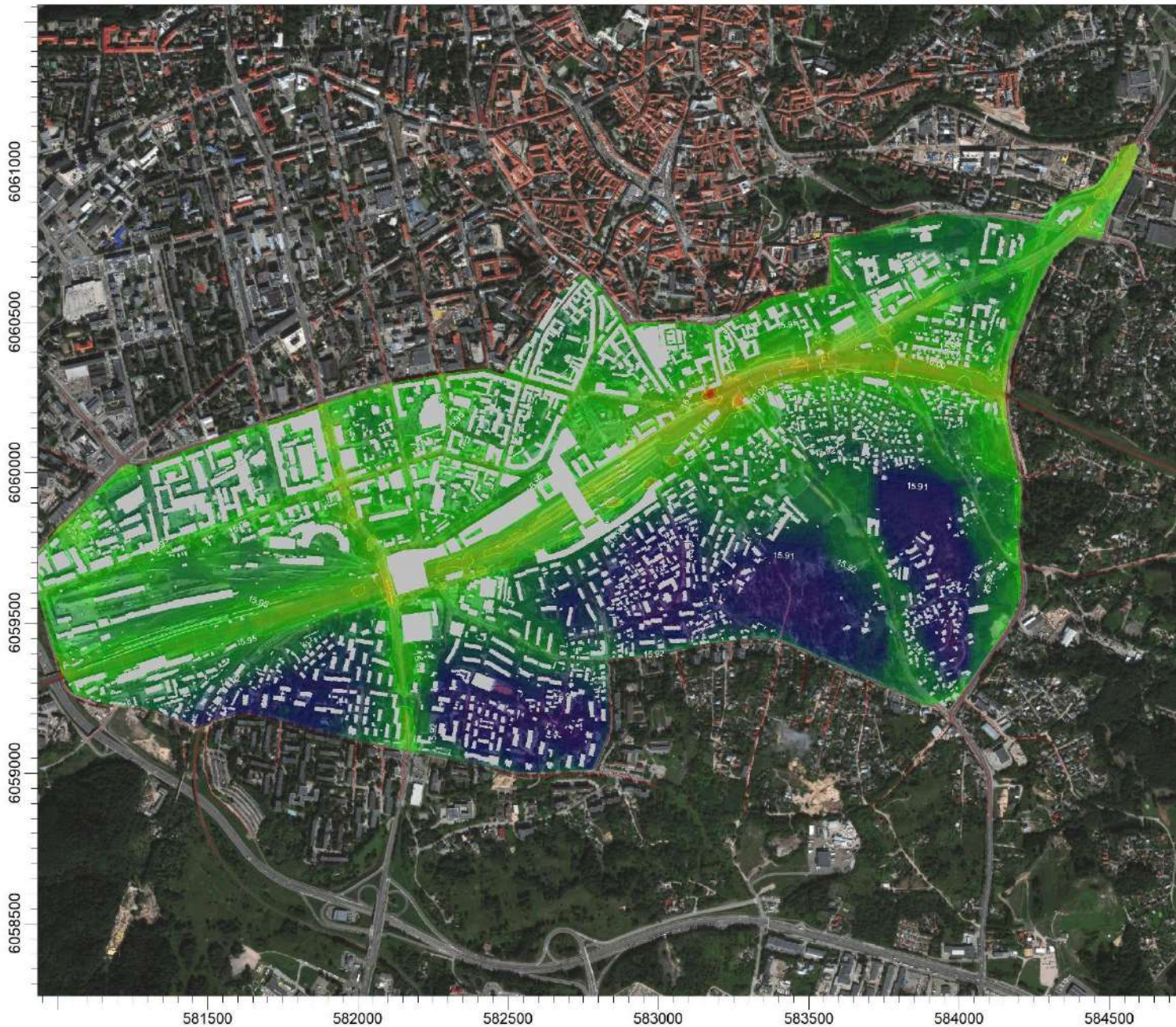
0 0.5 km

**DGE**  
Baltic

Projekto Nr.:

**1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD2,5) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



ug/m<sup>3</sup>

Vidutinė metų kietųjų dalelių (KD2.5) koncentracija (su fonine)



Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
kietosiomis  
dalėmis - 20  
ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

**1745**

Išvesties rūšis  
**Concentration**

Maksimali vertė

**16.34 ug/m<sup>3</sup>**

SCALE: 1:18,000

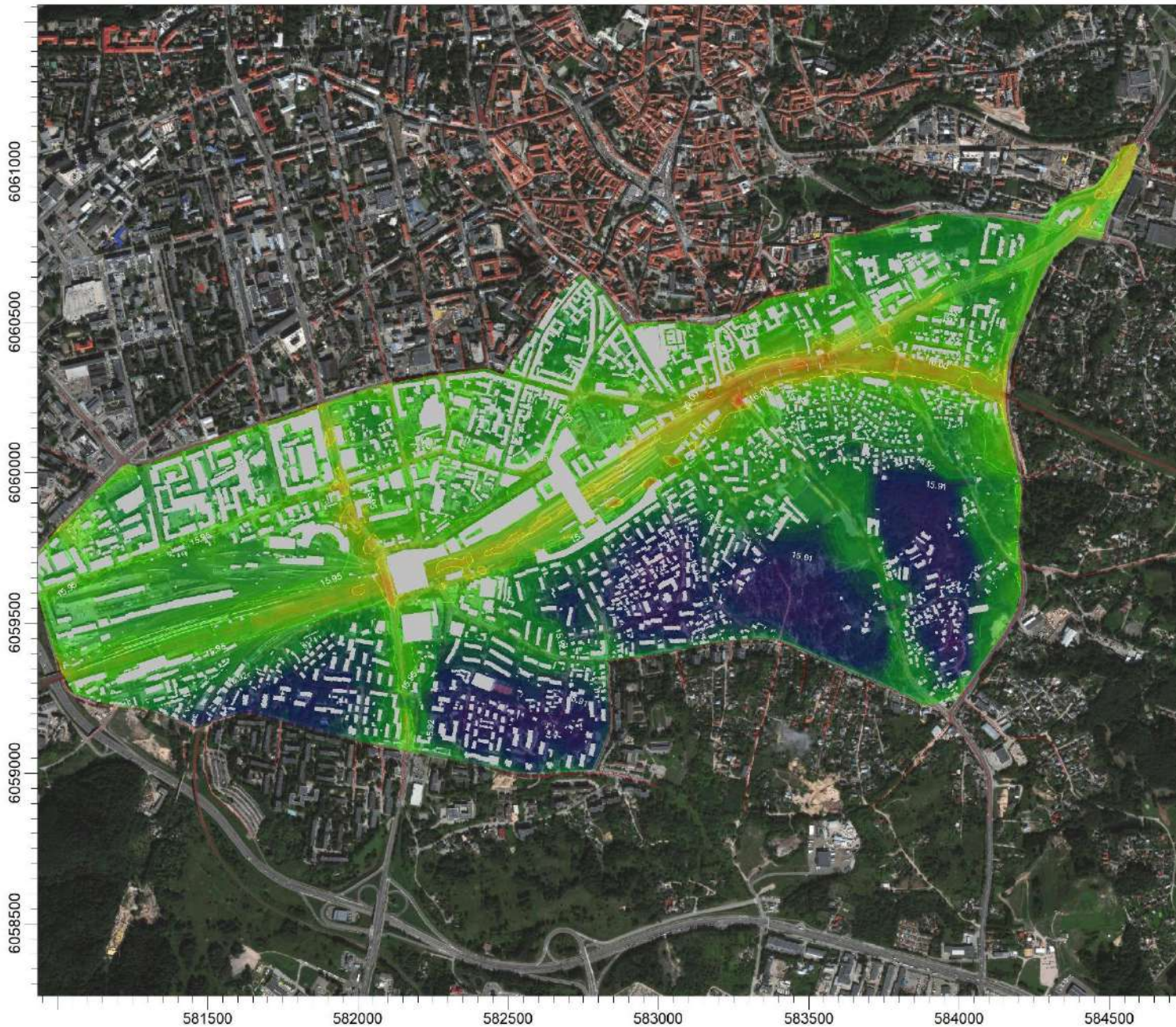
0 0.5 km



Projekto Nr.:

**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas  
Kietųjų dalelių (KD2,5) sklaidos aplinkos ore vertinimas**



ug/m<sup>3</sup>

Vidutinė metų kietųjų dalelių (KD2.5) koncentracija (su fonine)



Ribinė metų  
aplinkos oro  
užterštumo vertė  
kietosiomis  
dalėmis - 20  
ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

**1745**

Išvesties rūšis

**Concentration**

Maksimali vertė

**16.19 ug/m<sup>3</sup>**

SCALE: 1:18,000

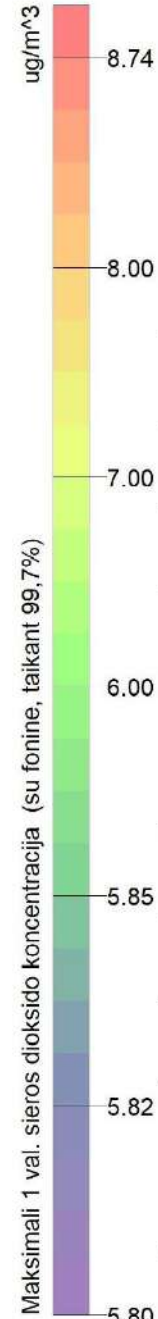
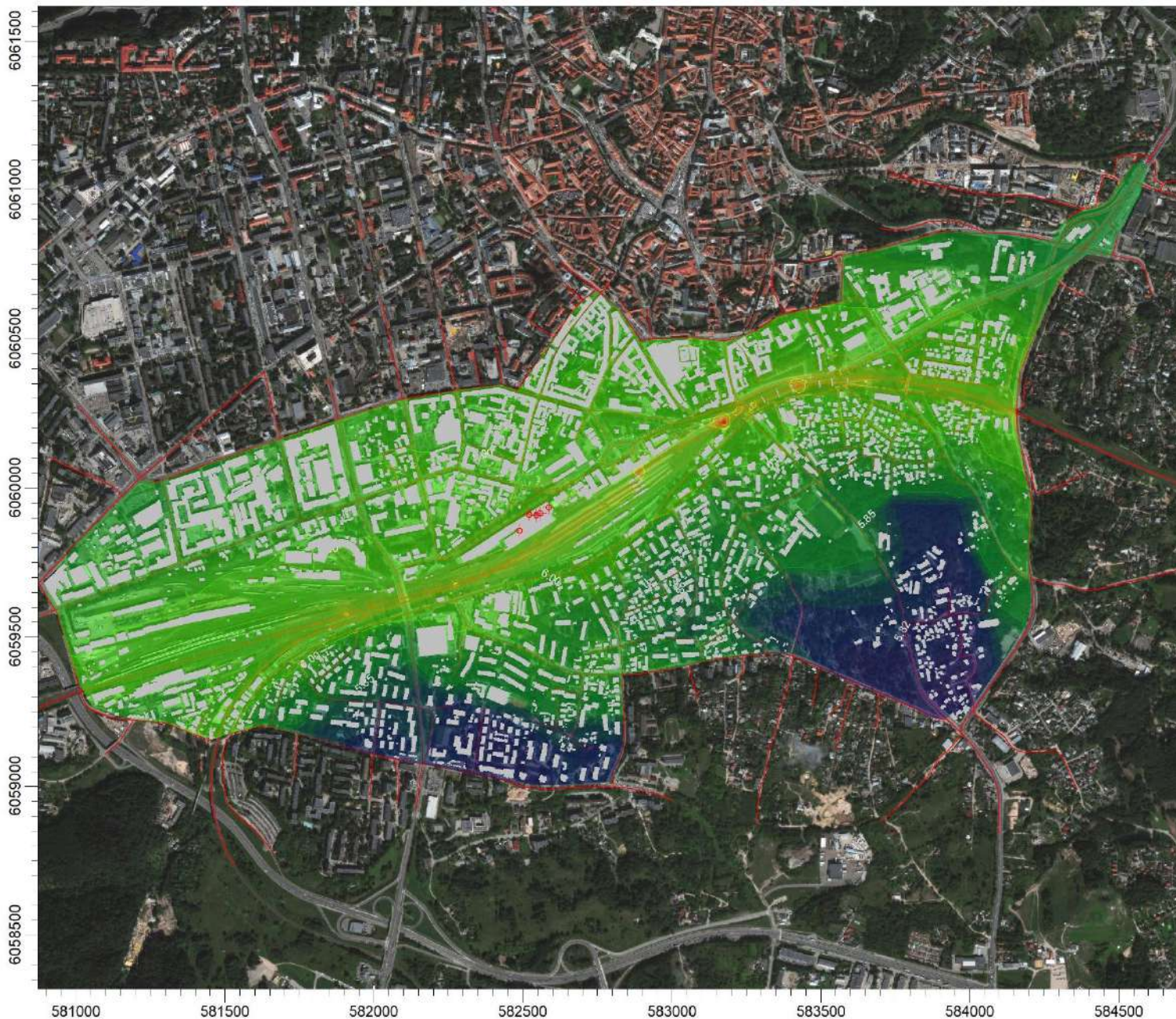


Projekto Nr.:

**3 alternatyva**

**Priedas Nr. 5: Sieros dioksido (SO<sub>2</sub>) sklaidos žemėlapis**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 1 val. aplinkos oro užterštumo vertė sieros dioksidu - 350 ug/m<sup>3</sup>

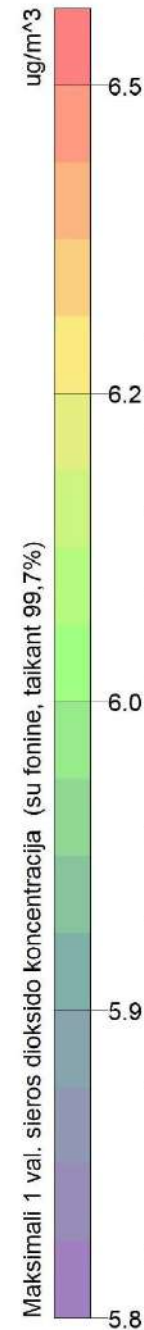
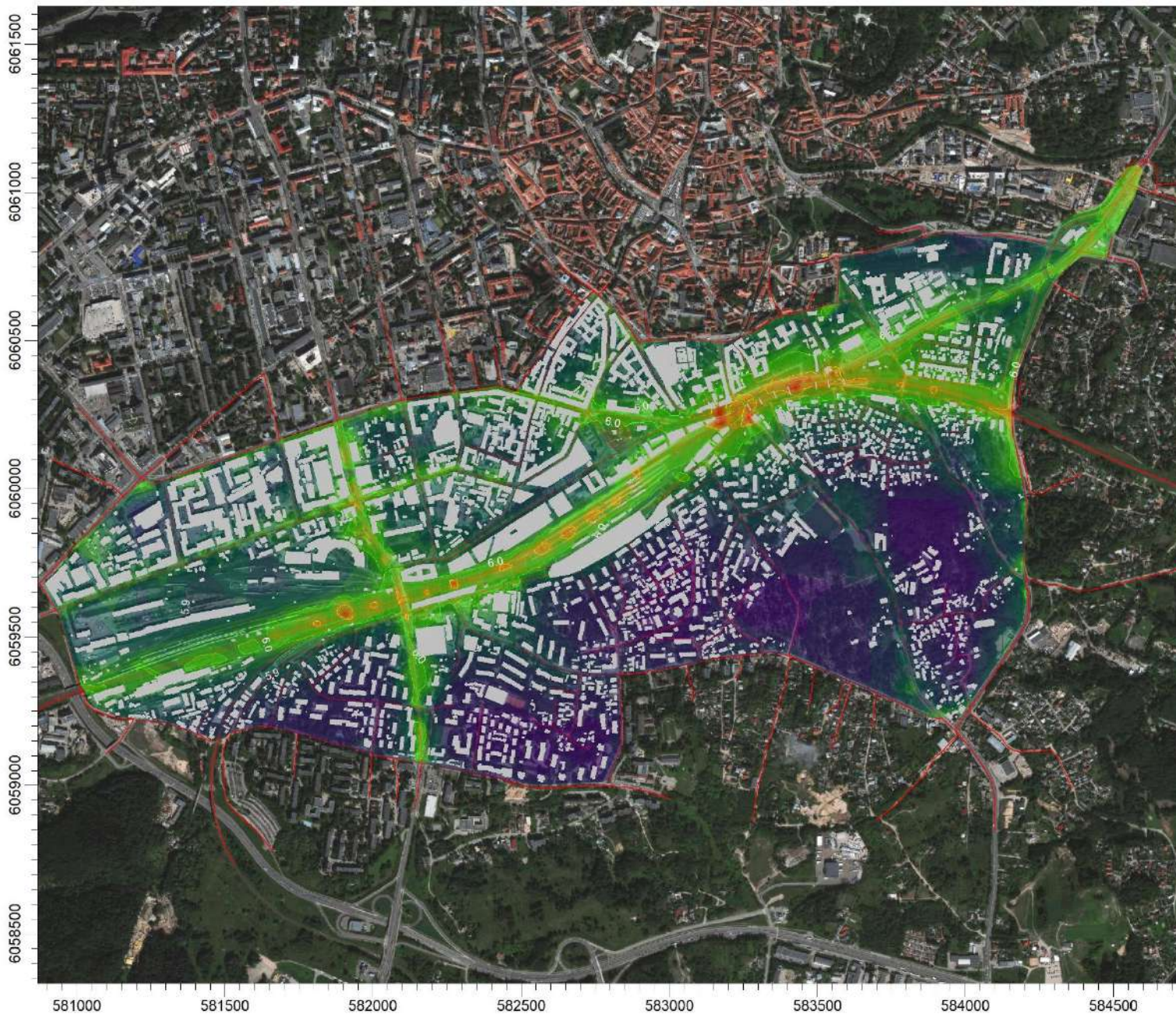
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	8.74 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.: **Esama**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 1 val.  
 aplinkos oro  
 užterštumo vertė  
 sieros dioksidu -  
 350 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1745

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

6.5 ug/m<sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

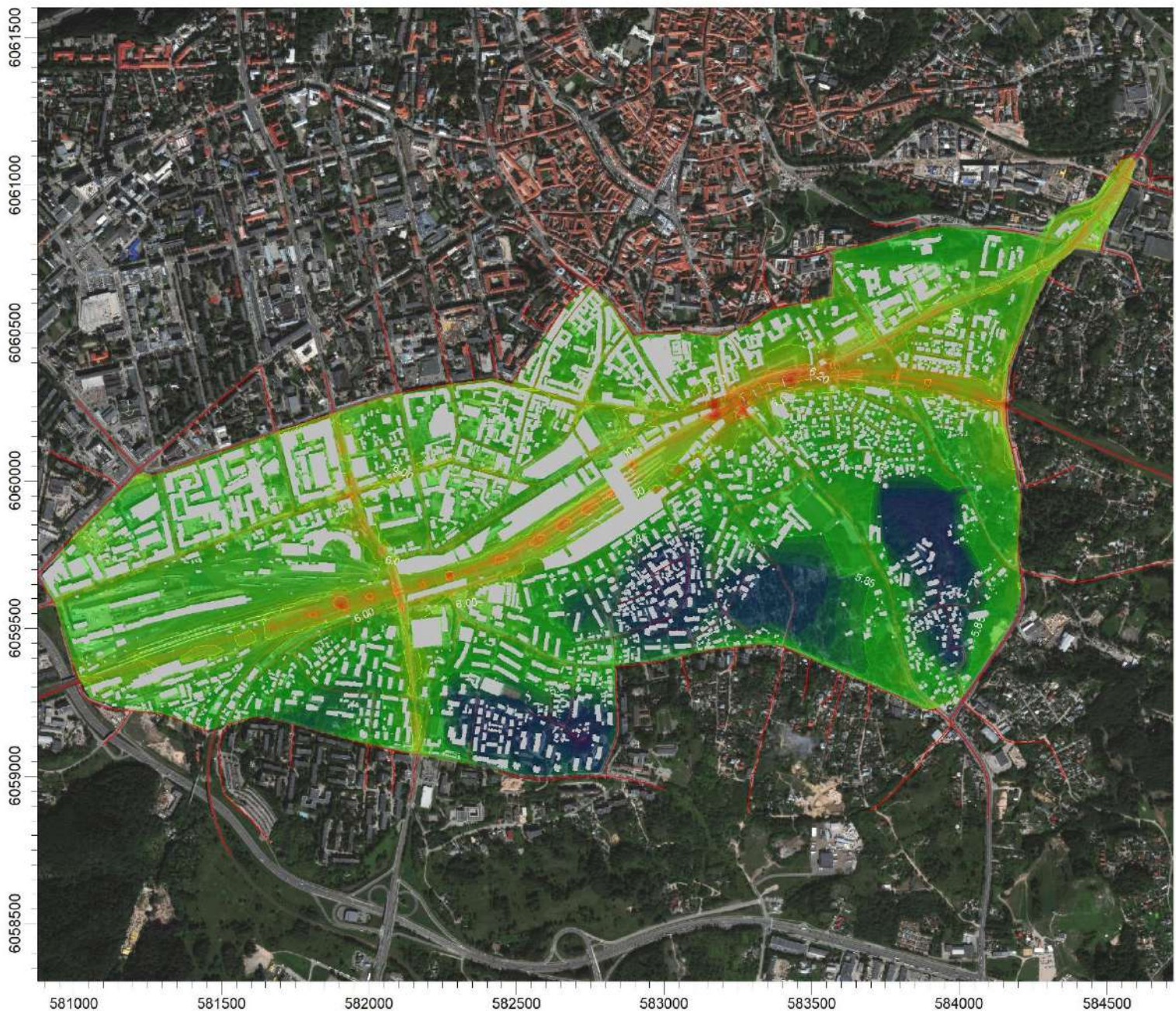
0 0.5 km



Projekto Nr.:

**1 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 1 val. aplinkos oro užterštumo vertė sieros dioksidu - 350 ug/m<sup>3</sup>

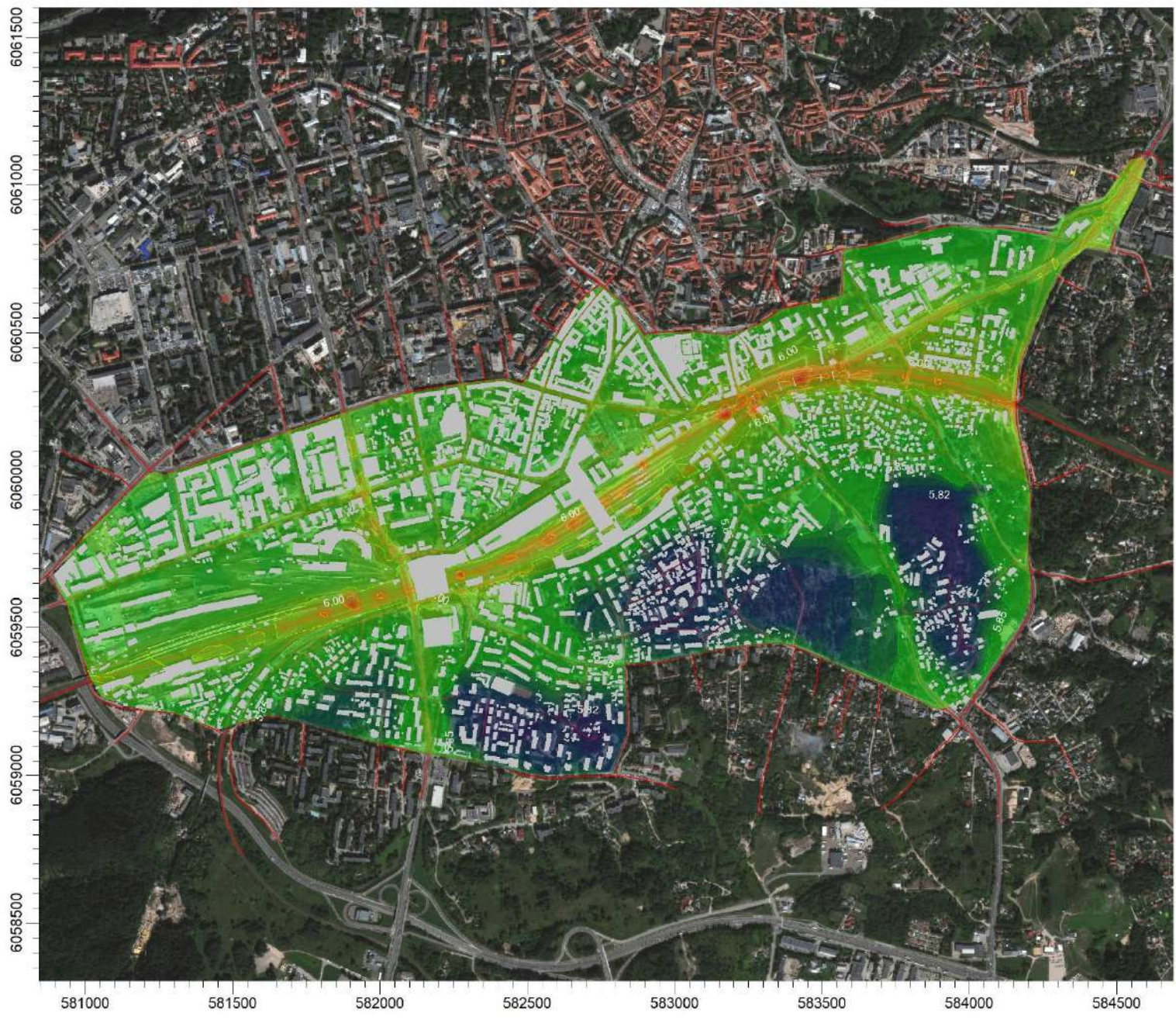
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	6.53 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Maksimali 1 val. sieros dioksido koncentracija (su fonine, taikant 99,7%) ug/m<sup>3</sup>

Ribinė 1 val. aplinkos oro užterštumo vertė sieros dioksidu - 350 ug/m<sup>3</sup>

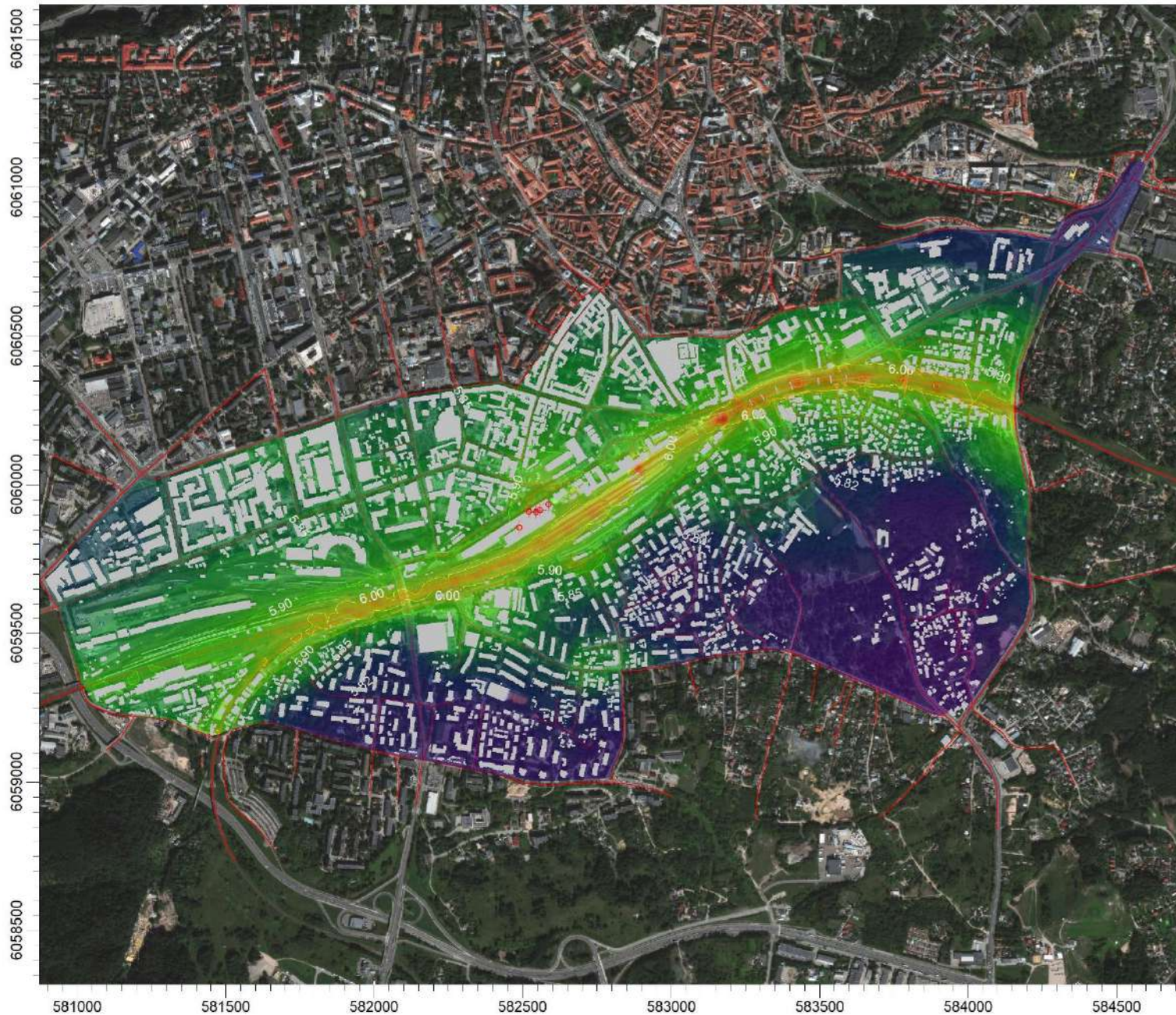
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	6.52 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**3 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 24 val.  
 aplinkos oro  
 užterštumo vertė  
 sieros dioksidu -  
 125 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	
Išvesties rūšis	<b>Concentration</b>
Maksimali vertė	<b>6.57 ug/m<sup>3</sup></b>

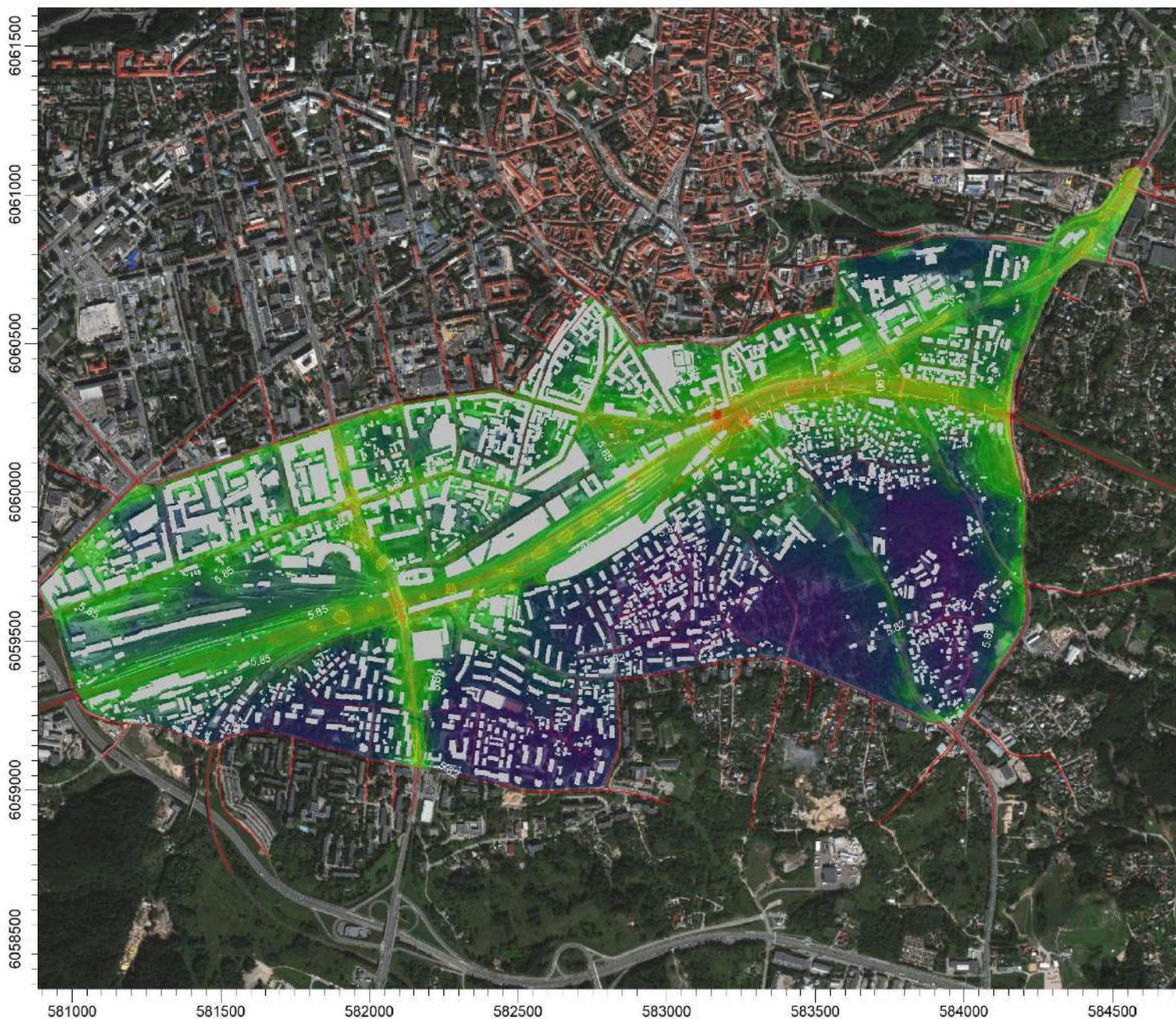
**1745**

SCALE: 1:18,000



Projekto Nr.:  
**Esama**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



ug/m<sup>3</sup>

Maksimali 24 val. sieros dioksido koncentracija (su fonine, taikant 99,2%)

Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė sieros dioksidu - 125 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius

Receptorių skaičius

1745

Išvesties rūšis

Concentration

Maksimali vertė

6.12 ug/m<sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

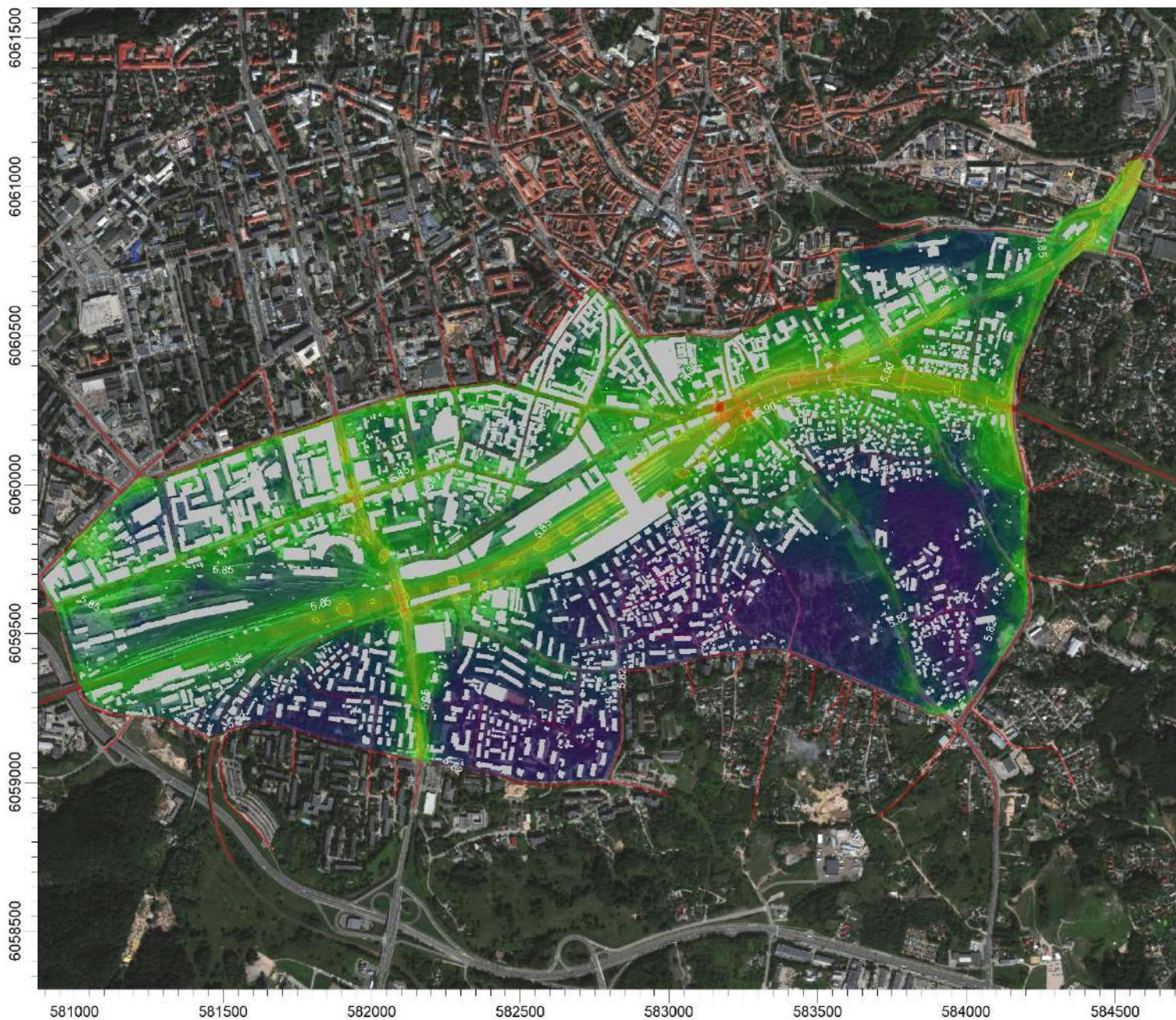
0 0.5 km



Projekto Nr.:

1 alternatyva

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė sieros dioksidu - 125 ug/m<sup>3</sup>

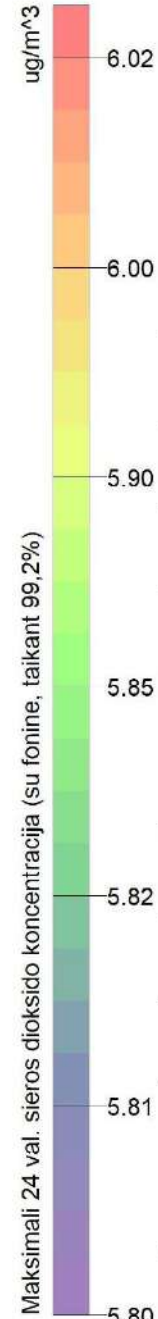
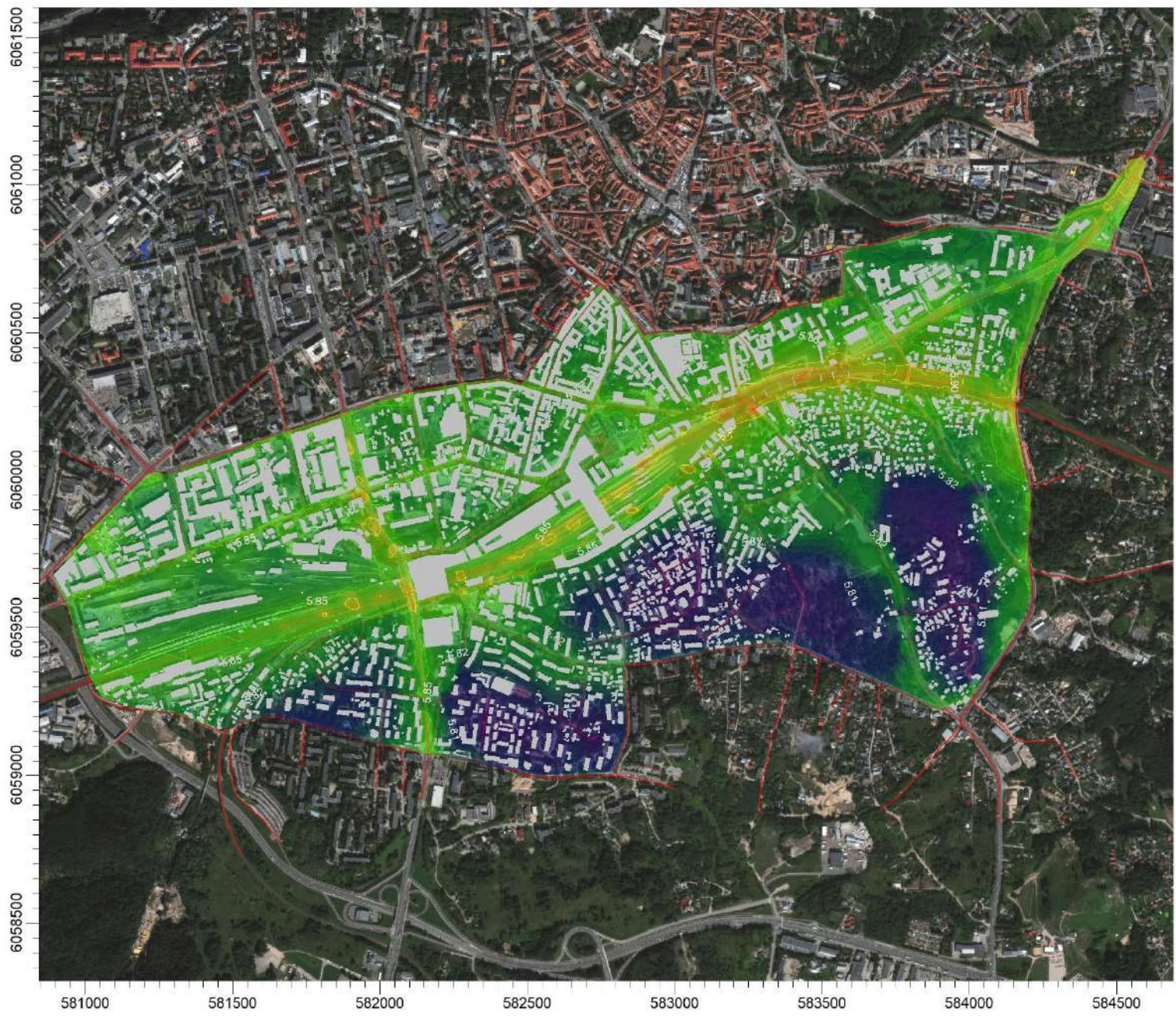
Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	6.11 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000  
 0 0.5 km



Projekto Nr.:  
**2 alternatyva**

**Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. detalusis planas**  
**Sieros dioksido sklaidos aplinkos ore vertinimas**



Ribinė 24 val. aplinkos oro užterštumo vertė sieros dioksidu - 125 ug/m<sup>3</sup>

Šaltinių skaičius	
Receptorių skaičius	1745
Išvesties rūšis	Concentration
Maksimali vertė	6.02 ug/m <sup>3</sup>

SCALE: 1:18,000

0 0.5 km



Projekto Nr.: **3 alternatyva**

**Priedas Nr. 6: Pažyma apie hidrometeorologines sąlygas**



**LIETUVOS HIDROMETEOROLOGIJOS TARNYBOS  
PRIE APLINKOS MINISTERIJOS  
TYRIMŲ IR PLĖTROS SKYRIUS**

UAB „Ekopaslauga“  
Direktorei Agripinai Čekauskienei

I 2019-10-11 Sutartį Nr. P6-41 (2019)

El. p. uabekopaslauga@gmail.com

**PAŽYMA APIE HIDROMETEOROLOGINES SĄLYGAS**

2019 m. spalio 21 d. Nr. (5.58-10)-B8-2716

Elektroniniu paštu pateikiame informaciją teršalų sklaidos skaičiavimams 18-os meteorologijos stočių (toliau – MS) 2014– 2018 m. duomenimis:

Biržų MS koordinatės: 56,193191 ir 24,774184, aukštis virš jūros lygio – 60,2 m;  
Dotnuvos MS koordinatės: 55,395993 ir 23,866224, aukštis virš jūros lygio – 69,1 m;  
Dūkšto MS koordinatės: 55,517856 ir 26,316140, aukštis virš jūros lygio – 161,6 m;  
Kauno MS koordinatės: 54,883960 ir 23,835880, aukštis virš jūros lygio – 76,1 m;  
Kybartų MS koordinatės: 54,633167 ir 22,783011, aukštis virš jūros lygio – 56,9 m;  
Klaipėdos MS koordinatės: 55,731350 ir 21,091570, aukštis virš jūros lygio – 6,2 m;  
Laukuvos MS koordinatės: 55,608860 ir 22,239463, aukštis virš jūros lygio – 165,4 m;  
Lazdijų MS koordinatės: 54,232210 ir 23,510680, aukštis virš jūros lygio – 133,2 m;  
Nidos MS koordinatės: 55,302210 ir 21,007360, aukštis virš jūros lygio – 2,0 m;  
Panevėžio MS koordinatės: 55,735154 ir 24,417184, aukštis virš jūros lygio – 57,1 m;  
Raseinių MS koordinatės: 55,394569 ir 23,133073, aukštis virš jūros lygio – 110,7 m;  
Šiaulų MS koordinatės: 55,942222 ir 23,331111, aukštis virš jūros lygio – 105,9 m;  
Šilutės MS koordinatės: 55,352222 ir 21,446944, aukštis virš jūros lygio – 2,7 m;  
Telšių MS koordinatės: 55,991245 ir 22,256657, aukštis virš jūros lygio – 153,3 m;  
Ukmergės MS koordinatės: 55,264145 ir 24,760335, aukštis virš jūros lygio – 72,0 m;  
Utenos MS koordinatės: 55,515321 ir 25,589692, aukštis virš jūros lygio – 104,8 m;  
Varėnos MS koordinatės: 54,248271 ir 24,551760, aukštis virš jūros lygio – 109,1 m;  
Vilniaus MS koordinatės: 54,625992 ir 25,107064, aukštis virš jūros lygio – 162,0 m.

Pagal Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos prie AM Meteorologinių stebėjimų nuostatus meteorologijos stotyse visi stebėjimai atliekami kas 1 val. (debesuotumo – kas 3 val. 8 kartus per parą (7 MS) arba 5 kartus (11 MS).



LIETUVOS HIDROMETEOROLOGIJOS TARNYBA PRIE APLINKOS MINISTERIJOS  
Būdžetinė įstaiga, Rudnios g. 6, LT-09300 Vilnius, tel. (8 5) 275 1194, faks. (8 5) 272 8874, el. p. lhmt@meteo.lt  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 290743240  
www.meteo.lt  
ISO 9001:2015

Vėjo parametrai matuojami 10 m aukštyje.

Duomenys atitinka Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. liepos 8 d. įsakymą Nr. D1-492 „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. lapkričio 30 d. įsakymo Nr. D1-653 „Dėl teršalų sklaidos skaičiavimo modelių, foninio aplinkos oro užterštumo duomenų ir meteorologinių duomenų naudojimo ūkinės veiklos poveikiui aplinkos orui įvertinti“ pakeitimo“.

PRIDEDAMA:

1. Jungtine1.7z;
2. Jungtine2.7z

Vyriausioji specialistė



Zina Kitrienė

Mob. 8 648 06 311, el. p. zina.kitriene@meteo.lt  
Originalas nebus siunčiamas

## JUNGTINĖS VEIKLOS SUTARTIS Nr.1

2019 metų rugpjūčio mėn. 8 diena

Mes, žemiau nurodyti asmenys:

**UAB „EKOPASLAUGA“**, registracijos kodas 300137906, buveinės adresas Geležinio Vilko g. 13-3, Kaunas, (toliau vadinama „Pagrindiniu partneriu“), atstovaujama direktorės Agripinos Čekauskienės, veikiančios pagal įmonės įstatus,

ir

**UAB „Ekometrija“**, registracijos kodas 123472655, buveinės adresas Geologų g.11, Vilnius, atstovaujama direktoriaus Roberto Smuko, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „AV Consulting“**, registracijos kodas 300010061, buveinės adresas P. Vileišio g.9, Vilnius, atstovaujama direktoriaus Vido Revoldo, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „Ekosistema“**, registracijos kodas 140016636, buveinės adresas Taikos pr.119, Klaipėda, atstovaujama direktoriaus Mariaus Šileikos, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „Ekosuktūra“**, registracijos kodas 304230247, buveinės adresas Raudondvario pl. 288A-9, Kaunas, atstovaujama direktorės Onos Samuchovienės, veikiančios pagal įmonės įstatus,

**UAB „Ekokonsultacijos“**, registracijos kodas 300081400, buveinės adresas J. Kubiliaus g.6, Vilnius, atstovaujama direktorės Linos Šleinotaitės Budrienės, veikiančios pagal įmonės įstatus,

**UAB „Aplinkos vadyba“**, registracijos kodas 300513582, buveinės adresas Vilkpėdės g. 22, Vilnius, atstovaujama direktoriaus Nerijaus Dilbos, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „DGE Baltic Soil and Environment“**, registracijos kodas 300085690, buveinės adresas Smolensko g. 3, Vilnius, atstovaujama direktoriaus Gedimino Čyžiaus, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „Nomine Consult“**, registracijos kodas 304493084, buveinės adresas Lvovo g.25-701, Vilnius, atstovaujama direktorės Gintvilės Žvirblytės, veikiančios pagal įmonės įstatus,

**UAB „R.A.C.H.E.L. Consulting“**, registracijos kodas 126381591, buveinės adresas S. Žukausko g. 33-53, Vilnius, atstovaujama direktoriaus Juliaus Ptaško, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „SWECO LIETUVA“**, registracijos kodas 301135783, buveinės adresas Spaudos g. 6-1, Vilnius, atstovaujama direktoriaus Artūro Abromavičiaus, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**UAB „Ardynas“**, registracijos kodas 133884372, buveinės adresas Gedimino g. 47, Kaunas, atstovaujama direktorės Kristinos Norvaišienės, veikiančios pagal įmonės įstatus,

**UAB „Infraplanas“**, registracijos kodas 160421745, buveinės adresas Donelaičio g. 55-2, Kaunas, atstovaujama direktorės Aušros Švarplienės, veikiančios pagal įmonės įstatus,

**UAB „Kelprojektas“**, registracijos kodas 234004210, buveinės adresas I. Kanto g. 25, Kaunas, atstovaujama generalinio direktoriaus Algimanto Medžiaušio, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**MB „Aplinkos modelis“**, registracijos kodas 303005557, buveinės adresas Plytų g. 55-43, Palanga, atstovaujama direktoriaus Dariaus Pavolio, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**VšĮ Pajūrio tyrimų ir planavimo institutas**, registracijos kodas 303211151, buveinės adresas Vilhelmo Berbomo g.10, 201 kab., Klaipėda, atstovaujama direktoriaus Felikso Anusausko, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**ĮĮ Terra studija**, registracijos kodas 302786918, buveinės adresas Žilvyčių g. 31, Kaunas, atstovaujama direktoriaus Mindaugo Bajoro, veikiančio pagal įmonės įstatus,

**MB „Ekoamicus“**, registracijos kodas 304823151, buveinės adresas Ukmergės g. 15-27, Kaunas, atstovaujama direktorės Virginijos Žemaitės,

kiekvienas iš kurių toliau vadinamas „Partneriu“, o kartu – „Partneriais“, sudarėme šią sutartį (toliau vadinama „Sutartimi“):

### 1. SUTARTIES OBJKTAS IR TIKSLAS

1.1. Šia Sutartimi Partneriai, apjungdami savo lešas, siekia įsigyti Lietuvos Respublikos 18 hidrometeorologinių stočių penkerių metų (2014 m. - 2018 m.) meteorologinių duomenų paketą aplinkos oro teršalų ir kvapų sklaidos skaičiavimui tuo tikslu pasirašant paslaugų teikimo sutartį (toliau – Pagrindinė sutartis) su Hidrometeorologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos.

### 2. SUTARTINIAI SANTYKIAI

2.1. Ši Sutartis reguliuoja santykius tarp Pagrindinio Partnerio ir Partnerių bei tarp Partnerių nuo jos įsigaliojimo momento.

2.2. Šia Sutartimi nesukuriamas juridinis asmuo. Taip pat šia Sutartimi tarp Partnerių nesukuriami jokie pavaldumo santykiai. Nei vienas iš Partnerių negali prisiimti įsipareigojimų abiejų Partnerių vardu kitaip nei nustatyta šioje Sutartyje ir/ar kitiems nei šioje Sutartyje numatytiems tikslams.

### **3. PARTNERIŲ VEIKLA**

3.1. Pagrindinis Partneris rengia Jungtinės veiklos sutartį (toliau – JVS) ir tiekia ją el. paštu nurodytais adresais kitiems sutartyje įvardytiems Partneriams.

3.2. Pagrindinis Partneris visų Partnerių vardu pasirašo Pagrindinę sutartį tarp jo ir LR Hidrometeorologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos (toliau – LHMT).

3.3. Kiekvienas iš Partnerių, tame tarpe ir Pagrindinis Partneris pasirašo Jungtinės veiklos sutartį.

### **4. BENDROSIOS PARTNERIŲ TEISĖS IR PAREIGOS**

4.1. Partneriai įsipareigoja:

4.1.1. informuoti vienas kitą nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 3 darbo dienas, apie bet kokias aplinkybes dėl kurių JVS ir/ar Pagrindinės sutarties vykdymas žymiai pasunkėtų ar pasidarytų neįmanomas bet kuriam iš Partnerių;

4.1.2. naudoti iš LHMT gautą informaciją tik savo tikslams pagal paskirtį, neperleidžiant jos tretiesiems asmenims;

4.1.3. vykdyti Jungtinę veiklą sąžiningai, protingai ir teisingai.

4.2. Partneriai turi teisę:

4.2.1. dalyvauti bet kuriame viešajame pirkime, pateikiant Jungtinės veiklos sutarties kopiją, kaip įrodymą meteorologinių duomenų teisėto įsigijimo ir naudojimo.

### **5. PARTNERIŲ PAREIŠKIMAI IR GARANTIJOS**

5.1. Kiekvienas Partneris šiuo pareiškia bei garantuoja kitam Partneriui, kad:

5.1.1. kiekvienas Partneris atliks visus teisinius veiksmus, būtinus Sutarties tinkamam sudarymui, jos galiojimui ir Sutarties sąlygų vykdymui ir Partneriui nereikia jokio kito leidimo ar sutikimo, išskyrus tuos kuriuos jis jau gavo;

5.1.2. sudarydamas Sutartį ar vykdydamas savo įsipareigojimus, Partneris nepažeis jį saistančių įstatymų, taisyklių, nuostatų, potvarkių, įsipareigojimų ar susitarimų;

5.1.3. Sutartis yra Partneriui galiojantis, teisinis ir jį saistantis įsipareigojimas, kurio vykdymo galima pareikalauti pagal Sutarties sąlygas;

5.1.4. Partneris tinkamai vykdys visas savo sutartines ir kitas prievoles, kurios gali turėti esminės įtakos Sutarties vykdymui.

### **6. ATSTOVAVIMAS**

6.1. Partneriai susitaria, kad santykiuose su LHMT, jiems atstovauja UAB „Ekopaslauga“.

6.2. Partneriai taip pat susitaria, kad atstovavimas apima Jungtinės veiklos koordinavimo, bendravimo su LHMT bei atsiskaitymo tikslais.

6.3. Naudodamasi atstovavimo teisėmis UAB „Ekopaslauga“ koordinuoja ir kontroliuoja Partnerių veiksmus pasirašant JVS, koordinuoja atsiskaitymo procesą tarp Pagrindinio partnerio ir Partnerių, teikia Partneriams Pagrindinės sutarties pasirašytą kopiją.

### **7. ATSISKAITYMŲ TVARKA**

7.1. Kiekvienas iš Partnerių pagal Pagrindinio partnerio išrašytą išankstinę sąskaitą-faktūrą sumoka nurodytą sumą į Pagrindinio partnerio nurodytą sąskaitą Nr. LT 264010042500824620 / AB LUMINOR bankas per 5 darbo dienas nuo JVS pasirašymo. Sumos įnašas nustatomas padalinant bendrą sumą lygiomis dalimis tarp visų Partnerių įskaitant ir Pagrindinį Partnerį. Bendra mokėjimo suma sudaro – 23278,50 Eurų (dvidešimt trys tūkstančiai du šimtai septyniasdešimt aštuoni Eurai 50 ct.) plus PVM (4888,49 Eurų). Visa mokėtina suma sudaro – 28166,99 Eurų (dvidešimt aštuoni tūkstančiai vienas šimtas šešiasdešimt šeši Eurai 99 ct.).

7.2. Surinktą sumą Pagrindinis partneris sumoka LHMT pagal pateiktą PVM sąskaitą-faktūrą ne vėliau nei per 5 darbo dienas nuo sąskaitos pateikimo.

7.3. Jei bet kuris iš Partnerių atsisako vykdyti įsipareigojimą, numatytą 7.1. punkte, jis privalo Pasišalinus vienam iš Partnerių, bendra suma dalinama po lygiai tarp likusiųjų Partnerių lygiomis dalimis, papildomai išrašant sąskaitą-faktūrą.

## **8. SUTARTIES GALIOJIMAS IR PABAIGA**

8.1. Sutartis įsigalioja, kai ją pasirašo visi Partneriai ir Pagrindinis partneris.

9.2. Sutartis galioja tol, kol įstatymiška galima naudoti meteorologinius duomenis pagal Pagrindinę sutartį.

8.3. Jeigu kuri nors šios Sutarties nuostata laikoma ar tampa negaliojančia pagal taikomus įstatymus, likusios Sutarties nuostatos lieka toliau galioti. Jei kuri nors Sutarties nuostata ar jos dalis būtų arba taptų negaliojančia arba nebesaistytų Partnerių, Partneriai geranoriškai derasi ir pataiso arba pakeičia ją kita formuluote, kuri kuo tiksliau atspindėtų Šalių ketinimus.

## **9. GINČŲ SPRENDIMAS IR TAIKYTINA TEISĖ**

9.1. Visi ginčai, kylantys dėl šios Sutarties, turi būti sprendžiami abipusio susitarimo pagrindu. Jeigu nepavyksta išspręsti ginčo abipusio susitarimo pagrindu per 1 (vieną) mėnesį, ginčai bus sprendžiami Lietuvos Respublikos teisme.

9.2. Visi klausimai, nereguliuoti šia Sutartimi yra nustatomi pagal Lietuvos Respublikoje galiojančią teisę.

## **10. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

10.1. Visi pranešimai, susiję su šia Sutartimi, turi būti sudaromi raštu ir siunčiami paštu arba el. paštu šiais adresais:

10.1.1. [UAB „Ekopaslauga“, Taikos pr. 4, Kaunas, uabekopaslauga@gmail.com](mailto:uabekopaslauga@gmail.com)

10.1.2. [UAB „Ekometrija“, Geologų g. 11, Vilnius, info@ekometrija.lt](mailto:info@ekometrija.lt)

10.1.3. [UAB „AV Consulting“, P. Vileišio g. 9, Vilnius, vidas@avcon.lt](mailto:vidas@avcon.lt)

10.1.4. [UAB „Ekosistema“, Taikos pr. 119, Klaipėda, info@ekosistema.lt](mailto:info@ekosistema.lt)

10.1.5. [UAB „Ekostruktūra“, Raudondvario pl. 288-A9, Kaunas, o.samuchoviene@ekostruktura.lt](mailto:o.samuchoviene@ekostruktura.lt)

10.1.6. [UAB „Ekokonsultacijos“, J. Kubiliaus g. 6, Vilnius, lina@ekokonsultacijos.lt](mailto:lina@ekokonsultacijos.lt)

10.1.7. [UAB „Aplinkos vadyba“, Vilkpėdės g.22, Vilnius, info@aplinkosvadyba.lt](mailto:info@aplinkosvadyba.lt)

10.1.8. [UAB „DGE Baltic Soil and Environment“, Smolensko g.3, Vilnius, info@dge.lt](mailto:info@dge.lt)

10.1.9. [UAB „Nomine Consult“, Lvovo g. 25-701, Vilnius, \(adresas korespondencijai: J. Tumo-Vaižganto g. 8-1, 01108, Vilnius\), ruta.gadisauskaite@nomineconsult.com](mailto:ruta.gadisauskaite@nomineconsult.com)

10.1.10. [UAB „R.A.C.H.E.L. Consulting“, S. Žukausko g. 33-53, Vilnius, info@rachel.t](mailto:info@rachel.t)

10.1.11. [UAB „Sweco Lietuva“, Spaudos g.6-1, Vilnius, vytauskas.belickas@sweco.lt](mailto:vytauskas.belickas@sweco.lt)

10.1.12. [UAB „Ardynas“, Gedimino g.47, Kaunas, j.paplauskiene@ardynas.lt](mailto:j.paplauskiene@ardynas.lt)

10.1.13. [UAB „Infraplanas“, Donelaičio g. 55-2, Kaunas, a.svarpliene@infraplanas.lt](mailto:a.svarpliene@infraplanas.lt)

10.1.14. UAB „Kelprojektas“, I. Kanto g. 25, Kaunas, Arvydas.Domatas@kelprojektas.lt

10.1.15. MB „Aplinkos modėlis“, Plytų g. 55-43, Palanga, darius.pavolis@gmail.com

10.1.16. VšĮ Pajūrio tyrimų ir planavimo institutas, Vilhelmo Berbomo g.10, 206 kab., Klaipėda, rosita@corpi.lt



10.1.17. II Terra studija, Žilvičių g. 31, Kaunas, mindaugas.bajoras@gmail.com

10.1.18. MB „Ekoamicus“, Ukmergės g. 15-27, Kaunas, virginija@ekoamicus.lt

10.1.3. Partneris neturi teisės perduoti savo teisių ir pareigų pagal Sutartį ar perleisti Sutarties be išankstinio raštiško kitų visų Partnerių sutikimo atsižvelgiant į Pagrindinės sutarties nuostatas.

10.1.4. Ši Sutartis sudaryta 18 egzempliorių, turinčių vienodą juridinę galią. Kiekvienas Partneris gauna po vieną Sutarties egzempliorių.

Imonės ar įstaigos pavadinimas	Atsakingo asmens pareigos, vardas, pavardė	Parašas
UAB „Ekopaslauga“	Direktorė Agripina Čekauskienė	
UAB „Ekometrija“	Direktorius Robertas Smukas	
UAB „AV Consulting“	Direktorius Vidas Revoldas	
UAB „Ekosistema“	Direktorius Marius Šileika	
UAB „Ekostruktūra“	Direktorė Ona Samuchovienė	
UAB „Ekokonsultacijos“	Direktorė Lina Šleinetaitė-Budrienė	
UAB „Aplinkos vadyba“	Direktorius Nerijus Dilba	
UAB „DGE BALTIC SOIL and Environment“	Direktorius Gediminas Cyžius	
UAB „Nomine Consult“	Direktorė Gintvilė Žvirblytė	
UAB „R.A.C.H.E.L. Consulting“	Direktorius Julius Prašekas <i>Igaliojtas asmuo: Neringa Semelėšienė</i>	
UAB „SWECO LIETUVA“	Direktorius Artūras Abromavičius	
UAB „Ardynas“	Direktorė Kristina Norvaišienė	
UAB „Infraplanas“	Vykdančioji direktorė A. Švarplienė	
UAB Kelprojektas	Komercijos direktorius Gintaras Bajoras	
MB „Aplinkos modėlis“	Vadovas Darius Pavolis	

		 
VSĮ Pajūrio tyrimų ir planavimo institutas	Direktorius Feliksas Anusauskas	
IĮ Terra studija	Direktorius Mindaugas Bajoras	
MB „Ekoamicus“	Direktorė Virginija Žemaitė	

**PRIEDAS NR. 2:**  
**TRIUKŠMO VERTINIMO ATASKAITA**



UAB „DGE Baltic Soil and Environment“  
Smolensko g. 3, LT- 03202 Vilnius  
Tel.: 8 5 2644304  
Į. k.: 300085690  
PVM k.: LT100002760910  
[www.dge.lt](http://www.dge.lt), el. p.: [info@dge.lt](mailto:info@dge.lt)

**TERITORIJOS TARP PANERIŲ, GELEŽINKELIO,  
STOTIES IR SEIŅŲ GATVIŲ NAUJAMIESČIO  
SENIŪNIJOJE, VILNIAUS M. SAV.  
DETALUSIS PLANAS**

TRIUKŠMO VERTINIMO ATASKAITA

UAB „DGE Baltic Soil and Environment“  
direktoriaus pavaduotoja aplinkosaugai

Dana Bagdonavičienė

Aplinkosaugos inžinierius

Laurynas Šaučiūnas

Vilnius  
2020

## TURINYS

1	Triukšmo vertinimo metodika.....	2
1.1	Modeliavimo duomenys ir pagrindiniai parametrai .....	4
2	Skaidos skaičiavimų rezultatai.....	5
2.1	Autotransporto sukeliama triukšmo sklaidos skaičiavimų rezultatai .....	5
2.2	Geležinkelio transporto sukeliama triukšmo sklaidos skaičiavimų rezultatai.....	6
3	Išvados ir rekomendacijos.....	7
	Priedas Nr. 1: Autotransporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: esama situacija.....	8
	Priedas Nr. 2: Autotransporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: alternatyva Nr. 1 .....	11
	Priedas Nr. 3: Autotransporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: alternatyva Nr. 2.....	14
	Priedas Nr. 4: Autotransporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: alternatyva Nr. 3.....	17
	Priedas Nr. 5: Geležinkelio transporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: esama situacija.....	20
	Priedas Nr. 6: Geležinkelio transporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: alternatyva Nr. 1 .....	23
	Priedas Nr. 7: Geležinkelio transporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: alternatyva Nr. 2.....	26
	Priedas Nr. 8: Geležinkelio transporto sukeliama $L_{dvn}$ triukšmo lygio sklaidos žemėlapiai: alternatyva Nr. 3.....	29

## 1 Triukšmo vertinimo metodika

Teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinų gatvių Naujamiesčio seniūnijoje, Vilniaus m. sav. (toliau – planuojama teritorija) detaliojo plano triukšmo sklaidos skaičiavimai atliekami licencijuota triukšmo sklaidos modeliavimo kompiuterine programa „DataKustik“ CadnaA (Computer Aided Noise Abatement) (versija 2019 MR 2).

Programa CadnaA, yra įtraukta į Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijos rekomenduojamų modelių, skirtų įvertinti poveikį aplinkai, sąrašą. Programa pagrįsta Europos Sąjungos patvirtintais metodais/standartais. Naudojami metodai/standartai įtraukti į LST ISO 1996-2 „Akustika. Aplinkos triukšmo aprašymas, matavimas ir įvertinimas. 2 dalis. Aplinkos triukšmo lygių nustatymas“ L priedo sąrašą bei 2003/613/EB Komisijos rekomendaciją „Dėl gairių pramonės, orlaivių, kelių ir geležinkelių transporto keliamo triukšmo patikslintiems tarpiniams skaičiavimo metodams“ ir 2002/49/EB Europos Parlamento ir Komisijos direktyvą „Dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo“. Triukšmo sklaidos skaičiavimams naudojami metodai/standartai:

- ✓ Geležinkelio transporto triukšmas - Europos Sąjungos skaičiavimo metodika CNOSSOS-EU;
- ✓ Kelių transporto triukšmas – Prancūzijos nacionalinė skaičiavimo metodika „NMPB-Routes-96“ (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB).

Programos CadnaA galimybės leidžia modeliuoti pačius įvairiausius scenarijus, pasirenkant vieno ar kelių tipų triukšmo šaltinius, įvertinant pastatų, kelių, tiltų ar viadukų bei kitų inžinerinių statinių akustinius parametrus, atsižvelgiant į teritorijos reljefą, meteorologines sąlygas bei kitus aplinkos parametrus. Programa taip pat gali įvertinti triukšmo mažinimo priemonių konstrukcines savybes, garso izoliacijos indeksą, atspindžio ar absorbcijos koeficientus. Programos CadnaA pagalba galima greitai atlikti skirtingų infrastruktūros vystymo scenarijų sukeliama triukšmo sklaidos skaičiavimus, palyginti rezultatus bei pasirinkti geriausią teritorijos plėtros ar triukšmo mažinimo priemonių variantą.

Prognozuojamas triukšmo lygis vertinamas pagal ekvivalentinį garso slėgio lygį  $L_{AeqT}$ . Gauti triukšmo lygio skaičiavimo rezultatai įvertinti vadovaujantis Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d. Nr. V-604 įsakymu Lietuvos higienos norma HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ reikalavimais bei nustatytais ribiniais ekvivalentinio garso slėgio lygio dydžiais. Skaičiuojamas ekvivalentinis dienos ( $L_{dienes}$ ) (7-19 val.), vakaro ( $L_{vakaro}$ ) (19-22 val.), nakties ( $L_{nakties}$ ) (22-7 val.) ir paros ( $L_{dvn}$ ) periodų triukšmo lygis.

Vertinant autotransporto ir geležinkelio transporto sukeltą triukšmą planuojamoje teritorijoje dienos, vakaro ir nakties periodais, taikomas HN 33:2011 1-os lentelės 1-as, 2-as ir 3-ias punktai. HN 33:2011 1-os lentelės 1-as, 2-as ir 3-ias punktai pateikti 1-oje triukšmo vertinimo ataskaitos lentelėje. Vertinant paros sukeltą triukšmą, taikomas HN 33:2011 2-os lentelės 1-as punktas. HN 33:2011 2-os lentelės 1-as punktas pateiktas 2-oje triukšmo vertinimo ataskaitos lentelėje.

Remiantis HN 33:2011 1-o skyriaus 2-u punktu, triukšmo lygis turi būti vertinamas gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje, apimančioje žemės sklypų ribas ne didesniu nei 40 m atstumu nuo gyvenamojo ar visuomeninės paskirties pastato fasado, patiriančio didžiausią triukšmo lygį. Gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatams,

**Triukšmo vertinimo ataskaita**

neturintiems įregistruoto sklypo, triukšmo ribiniai dydžiai galioja tik gyvenamosios ar visuomeninės paskirties patalpose, todėl siekiant įvertinti triukšmo poveikį gyvenamosios ir visuomeninės paskirties patalpose triukšmo lygis turi būti vertinamas prie šių pastatų fasadų. Pagal LST ISO 1996-2:2017 „Akustika. Aplinkos triukšmo aprašymas, matavimas ir vertinimas. 2 dalis. Garso slėgio lygių nustatymas.“ triukšmo lygis turi būti vertinamas 0,5-2,0 m atstumu nuo atspindinčio paviršiaus, kuris šiuo atveju yra pastato fasadas.

**1 lentelė.** Didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje

Objekto pavadinimas	Paros laikas, val.	Ekvivalentinis garso slėgio lygis ( $L_{AeqT}$ ), dBA	Maksimalus garso slėgio lygis ( $L_{AFmax}$ ), dBA
Gyvenamųjų pastatų gyvenamosios patalpos, visuomeninės paskirties pastatų miegamieji kambariai, stacionarinių asmens sveikatos priežiūros įstaigų palatos (1 punktas)	Diena	45	55
	Vakaras	40	50
	Naktis	35	45
Visuomeninės paskirties pastatų patalpos, kuriose vyksta mokymas ir (ar) ugdymas	-	45	55
Gyvenamųjų pastatų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus), veikiamoje transporto sukeliama triukšmo (3 punktas)	Diena	65	70
	Vakaras	60	65
	Naktis	55	60

\* Paros laiko (dienos, vakaro ir nakties) pradžios ir pabaigos valandos suprantamos taip, kaip apibrėžta Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymo 2 straipsnio 3, 9 ir 28 dalyse nurodytų dienos triukšmo rodiklio  $L_{dienes}$  (nuo 7 val. iki 19 val.), vakaro triukšmo rodiklio  $L_{vakaro}$  (nuo 19 val. iki 22 val.) ir nakties triukšmo rodiklio  $L_{nakties}$  (nuo 22 val. iki 7 val.) apibrėžtyse.

**2 lentelė.** Didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai, naudojami triukšmo strateginio kartografavimo rezultatams įvertinti

Objekto pavadinimas	$L_{dvn}$ , dB(A)
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliama triukšmo	65

Pagal LST ISO 1996-2:2017 „Akustika. Aplinkos triukšmo aprašymas, matavimas ir vertinimas. 2 dalis. Garso slėgio lygių nustatymas.“ daugiaaukščių gyvenamuosiuose rajonuose triukšmo sklaida turi būti skaičiuojama  $4,0 \pm 0,5$  m aukštyje, o vienaukščių gyvenamuosiuose rajonuose triukšmo sklaida turi būti skaičiuojama  $1,5 \pm 0,1$  m. Pagal HN 33:2011 6-o skyriaus 23.1 punktą sudarinėjant triukšmo strateginį žemėlapi, kuriame vaizduojamas triukšmo poveikis pastatuose ir jų aplinkoje, triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis turi būti  $4,0 \pm 0,2$  m aukštyje virš žemės paviršiaus. Kadangi planuojamoje teritorijoje vyrauja daugiaaukščiai gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatai, triukšmo sklaida skaičiuojama 4,0 m aukštyje virš žemės paviršiaus.

Triukšmo sklaidos skaičiavimai autotransporto ir geležinkelio transporto sukeliama triukšmo įvertinimui atliekami esamai ir perspektyvinei situacijoms:

- ✓ **Esama situacija:** skaičiuojant esamą situaciją vertinamas esamas autotransporto ir geležinkelio transporto eismo intensyvumas, esamas nagrinėjamos teritorijos užstatymas ir viešojo naudojimo gatvių tinklas;
- ✓ **Perspektyvinė situacija:** vertinamos planuojamos teritorijos sprendinių derinių alternatyvos (toliau - koncepcijos alternatyvos). Iš viso vertinamos 3 skirtingos koncepcijos alternatyvos: alternatyva Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3. Skaičiuojant perspektyvinę situaciją, kiekvieni koncepcijos alternatyvai vertinamas perspektyvinis autotransporto ir geležinkelio transporto eismo intensyvumas, perspektyvinis nagrinėjamos teritorijos užstatymas ir viešojo naudojimo gatvių tinklas.

## 1.1 Modeliavimo duomenys ir pagrindiniai parametrai

Modelio sudarymui naudoti duomenys ir pagrindiniai parametrai:

- ✓ Triukšmo sklaidos skaičiavimuose skaitmeniniam teritorijos paviršiaus modeliui sudaryti naudojamas skaitmeninis reljefo sluoksnis, kurį pateikė SĮ „Vilniaus Planas“. Žingsnio dydis tarp skirtingų aukščių izolinijų – 2,0 m;
- ✓ Esamas ir perspektyvinis (kiekvienos koncepcijos alternatyvos) viešojo naudojimo gatvių tinklo sluoksnis su važiuojamosios kelio dalies pločiu, kurį pateikė SĮ „Vilniaus Planas“;
- ✓ Esamas ir perspektyvinis (kiekvienos koncepcijos alternatyvos) užstatymo su pastatų aukščiais sluoksnis, kurį pateikė SĮ „Vilniaus Planas“;
- ✓ Vietovės meteorologinės sąlygos įvertintos naudojant Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos (toliau – LHMT) pateiktą penkerių metų (2014-01-01–2018-12-31) Vilniaus meteorologijos stoties meteorologinių duomenų suvestinė, kurią sudaro kas 1 valandą, kas 3 valandas ir kas 6 valandas išmatuoti meteorologiniai elementai, turintys įtakos triukšmo sklaidai: vėjo greitis (m/s), vėjo kryptis (0°-360°). Vėjo pasikartotinumą kryptis vertinama intervalais kas 30° (345°-15°; 15°-45°...). Kitos meteorologinės sąlygos priimamos pagal LHMT leidinį „Lietuvos klimato atlasas“. Rodikliai nustatyti pagal standartinės klimato normos (toliau – SKN) 1981-2010 metų laikotarpį: vidutinė metinė aplinkos temperatūra Vilniaus mieste 6,0 °C, o santykinis drėgnumas 80,0 %;
- ✓ Modeliuojamos teritorijos žemės paviršiaus atspindžio ar sugerties potencialas (toliau – G koeficientas) – 0,2 (užstatytos ir asfaltuotos vietovės su plokščiais paviršiais be vešlios augmenijos);
- ✓ Esami ir perspektyviniai (kiekvienos koncepcijos alternatyvos) autotransporto eismo intensyvumo duomenys viešojo naudojimo gatvėse, kuriuos pateikė SĮ „Vilniaus Planas“. Naudojamas bendras eismo intensyvumas (aut./parą), bei eismo intensyvumas atskirai paros periodams (aut./dieną, aut./vakarą ir aut./naktį), įvertinama sunkiojo autotransporto procentinė dalis nuo bendro eismo intensyvumo atskirais paros periodais (%). Taip pat įvertinamas SĮ „Vilniaus Planas“ pateiktas autotransporto priemonių judėjimo greitis atitinkamų viešojo naudojimo gatvių atkarpose (km/h);
- ✓ Esami ir perspektyviniai geležinkelio transporto eismo intensyvumo duomenys geležinkelio kelyne Vilnius-Naujoji Vilnia-Vilnius, Vilnius-Oro uostas (Kirtimai)-

Vilnius ir Vilnius-Paneriai-Vilnius, kuriuos pateikė AB „Lietuvos geležinkeliai“. Naudojamas eismo intensyvumas atskirai paros periodams (traukinių/dieną, traukinių/vakarą ir traukinių/naktį), kiekvienai traukinio kategorijai (elektriniai keleiviniai, dyzeliniai keleiviniai ir dyzeliniai prekiniai, ūkiniai traukiniai (rezerviniai lokomotyvai)). Vertinamas traukinių judėjimo greitis (km/h), pabėgių tipas, bėgių jungių skaičius, posūkio kreivės spindulys, planuojamos triukšmo mažinimo priemonės triukšmo kilimo šaltinyje (demferiai, guminiai kilimėliai po balastu ar pabėgiai su guminiu padu).

Sklaidos žemėlapių sudarymui naudoti pagrindiniai parametrai:

- ✓ Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis 4,0 m virš žemės paviršiaus;
- ✓ Triukšmo sklaidos skaičiavimo žingsnio dydis dx(m): 15; dy(m): 15;
- ✓ Modeliuojamos teritorijos dydis (toliau – analizuojama teritorija) – 502,0 ha, planuojamos teritorijos dydis – 33,5 ha.
- ✓ Gauti triukšmo lygio skaičiavimo rezultatai atvaizduojami triukšmo sklaidos žemėlapiuose skirtingų spalvų izolinijomis 5 dB(A) intervalu. Triukšmo lygio vertės skirtumas tarp izolinijų yra 1 dB(A).
- ✓ Triukšmo sklaidos žemėlapių mastelis – M 1:10 000.

## 2 Sklaidos skaičiavimų rezultatai

Esamos situacijos palyginimas su koncepcijų alternatyvomis bei alternatyvų palyginimas tarpusavyje atliekamas, įvertinant gyvenamosios paskirties pastatų skaičių, patenkančių į viršnorminio triukšmo zoną. Vertinami gyvenamosios paskirties pastatai esantys arčiausiai planuojamos teritorijos perimetro, kuriame prognozuojamas didžiausias galimas tiesioginis  $L_{dvn}$  triukšmo lygio pokytis dėl planuojamų įgyvendinti sprendinių Taip pat įvertinamas ir preliminarus gyventojų skaičius, kuriuos po pasirinktos koncepcijos alternatyvos sprendinių įgyvendinimo gali veikti viršnorminis triukšmas. Gyventojų skaičius vertinamuose pastatuose nustatomas pagal SĮ „Vilniaus Planas“ parengtą apie 35,5 ha teritorijos tarp Panerių, Geležinkelio, Stoties ir Seinių gatvių, Naujamiesčio seniūnijoje, detaliojo plano esamos situacijos analizę. Vertinant geležinkelio transporto sukeliama triukšmą, analogiškai vertinami arčiausiai geležinkelio bėgių esantys gyvenamosios paskirties pastatai.

Atliekant palyginimą, vertinama, kad į viršnorminio triukšmo zoną gyvenamosios paskirties pastatas patenka, jeigu bent prie vieno iš jo fasadų  $L_{dvn}$  triukšmo lygis viršija triukšmo ribinius dydžius, reglamentuojamus pagal HN 33:2011 2-os lentelės 1-ą punktą.

### 2.1 Autotransporto sukeliama triukšmo sklaidos skaičiavimų rezultatai

Dėl autotransporto, pravažiuojančio viešojo naudojimo gatvėmis, sukeliama triukšmo į viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo zoną patenkančių gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius, kuris gali būti tiesiogiai veikiamas dėl planuojamų sprendinių įgyvendinimo, pateiktas 3-ioje lentelėje.

**3 lentelė.** Gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius, veikiamas autotransporto sukeliama viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo

Esama situacija ir vertinamos koncepcijos alternatyvos	Esama situacija	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2	Alternatyva Nr. 3
$L_{dvn} * LL > 65 \text{ dB(A)}$				
Gyvenamosios paskirties pastatų skaičius vnt.	24	21	21	19
Preliminarus gyventojų skaičius pastatuose, vnt.	806-1902	683-1652	639-1572	611-1502

\*LL – leidžiamo triukšmo lygio ribinis dydis

Įvertinus esamą situaciją, nustatyta, kad į autotransporto sukeliama  $L_{dvn}$  viršnorminio triukšmo zoną patenka 24 gyvenamosios paskirties pastatai, esantys arčiausiai planuojamos teritorijos perimetro, o preliminariai viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo gali būti veikiami 806-1902 gyventojai.

Prognozuojama, kad įgyvendinus bet kurią iš koncepcijos alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ar Nr. 3, gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius tiesiogiai veikiamas dėl planuojamų sprendinių įgyvendinimo ir patenkantis į  $L_{dvn}$  viršnorminio triukšmo zoną, sumažės. Nustatyta, kad mažiausias gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius, veikiamas viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo lygio, būtų įgyvendinus alternatyvos Nr. 3 planuojamus sprendinius. Įgyvendinus alternatyvą Nr. 1 arba Nr. 2, į viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo zoną patenkančių gyvenamosios paskirties pastatų skaičius būtų toks pat, tačiau mažesnis gyventojų skaičius, veikiamas viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo, būtų įgyvendinus alternatyvos Nr. 2 planuojamus sprendinius.

Esamos situacijos ir koncepcijos alternatyvų autotransporto sukeliama  $L_{dvn}$  triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti atitinkamai Prieduose Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 ir Nr. 4.

## 2.2 Geležinkelio transporto sukeliama triukšmo sklaidos skaičiavimų rezultatai

Dėl geležinkelio transporto sukeliama triukšmo į virš norminio  $L_{dvn}$  triukšmo zoną patenkančių gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius, kuris gali būti tiesiogiai veikiamas dėl planuojamų sprendinių įgyvendinimo, pateiktas 4-oje lentelėje.

**4 lentelė.** Gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius, veikiamas viršnorminio geležinkelio sukeliama  $L_{dvn}$  triukšmo

Esama situacija ir vertinamos koncepcijos alternatyvos	Esama situacija	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2	Alternatyva Nr. 3
$L_{dvn} * LL > 65 \text{ dB(A)}$				
Gyvenamosios paskirties pastatų skaičius vnt.	1	0	0	0
Preliminarus gyventojų skaičius pastatuose, vnt.	1-6	0	0	0

\*LL – leidžiamo triukšmo lygio ribinis dydis

Įvertinus esamą situaciją, nustatyta, kad į geležinkelio transporto sukeliama  $L_{dvn}$  viršnorminio triukšmo zoną patenka 1 gyvenamosios paskirties pastatas, o preliminariai viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo gali būti veikiami 1-6 gyventojai.

Prognozuojama, kad įgyvendinus bet kurią iš koncepcijos alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ar Nr. 3, gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų, tiesiogiai veikiamų dėl planuojamų sprendinių ir patenkančių į  $L_{dvn}$  viršnorminio triukšmo zoną, nebeliks.

Geležinkelio transporto sukeliamas triukšmas sumažės dėl eismo intensyvumo ir jo sudėties pasikeitimų: perspektyvoje sumažėsiantis keleivinių dyzelinių traukinių skaičius, nebeliks pravažiuojančių dyzelinių prekinų ir ūkinių traukinių. Taip pat triukšmo lygio sumažėjimui įtakos turės ir planuojamos triukšmo mažinimo priemonės triukšmo kilimo šaltinyje bei planuojamos teritorijos užstatymas.

Esamos situacijos ir koncepcijos alternatyvų geležinkelio transporto sukeliama  $L_{dvn}$  triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti atitinkamai Prieduose Nr. 5, Nr. 6, Nr. 7 ir Nr. 8.

### **3 Išvados ir rekomendacijos**

- ✓ Nustatyta, kad įgyvendinus bet kurią iš koncepcijos alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ar Nr. 3, gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų, patenkančių į geležinkelio transporto sukeliama  $L_{dvn}$  viršnorminio triukšmo zoną, nebeliks.
- ✓ Prognozuojama, kad įgyvendinus bet kurią iš koncepcijos alternatyvų Nr. 1, Nr. 2 ar Nr. 3, gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų skaičius tiesiogiai veikiamas dėl planuojamų sprendinių įgyvendinimo ir patenkančių į autotransporto sukeliama  $L_{dvn}$  viršnorminio triukšmo zoną, sumažės.
- ✓ Nustatyta, kad mažiausias gyvenamosios paskirties pastatų ir gyventojų, veikiamų viršnorminio  $L_{dvn}$  triukšmo lygio, skaičius būtų įgyvendinus planuojamus alternatyvos Nr. 3 sprendinius, tačiau skirtumas, lyginant su alternatyvomis Nr. 1 ir Nr. 2, yra nedidelis.
- ✓ Rengiant detaliojo plano sprendinių įgyvendinimo projektus, triukšmo lygio sumažinimui prie gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatų, kurie gali būti tiesiogiai veikiami dėl planuojamų sprendinių įgyvendinimo, būtina numatyti triukšmo mažinimo priemones, kurios padėtų užtikrinti, kad triukšmo lygis pagal HN 33:2011 1-os lentelės 1-ą punktą neviršytų  $L_{dienes}$ ,  $L_{vakaro}$  ir  $L_{nakties}$  triukšmo ribinių dydžių gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatų patalpose ir pagal 1-os lentelės 3-ią punktą gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje.
- ✓ Rekomenduojama numatyti organizacines triukšmo mažinimo priemones, reguliuojant lengvojo ir sunkiojo autotransporto eismo intensyvumą ir didžiausią leistiną greitį, triukšmo mažinimą triukšmo kylimo šaltinyje, įrengiant triukšmą mažinantį asfaltą, triukšmo mažinimą gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje, įrengiant želdynų juostas ir triukšmo užtvaros (rekomenduojamos triukšmą sugeriančios užtvaros, siekiant išvengti neigiamos triukšmo atspindžių įtakos), triukšmo mažinimą gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpose, siūlant keisti esamus langus į aukštos akustinės klasės langus.

**Priedas Nr. 1: Autotransporto sukeliama  $L_{dvn}$  triukšmo lygio sklaidos  
žemėlapiai: esama situacija**

**Autotransporto triukšmo sklaida: esama situacija  $L_{dvn}$  ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)**  
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



< 30.0
> 35.0
> 40.0
> 45.0
> 50.0
> 55.0
> 60.0
> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0

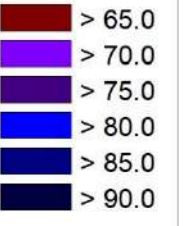
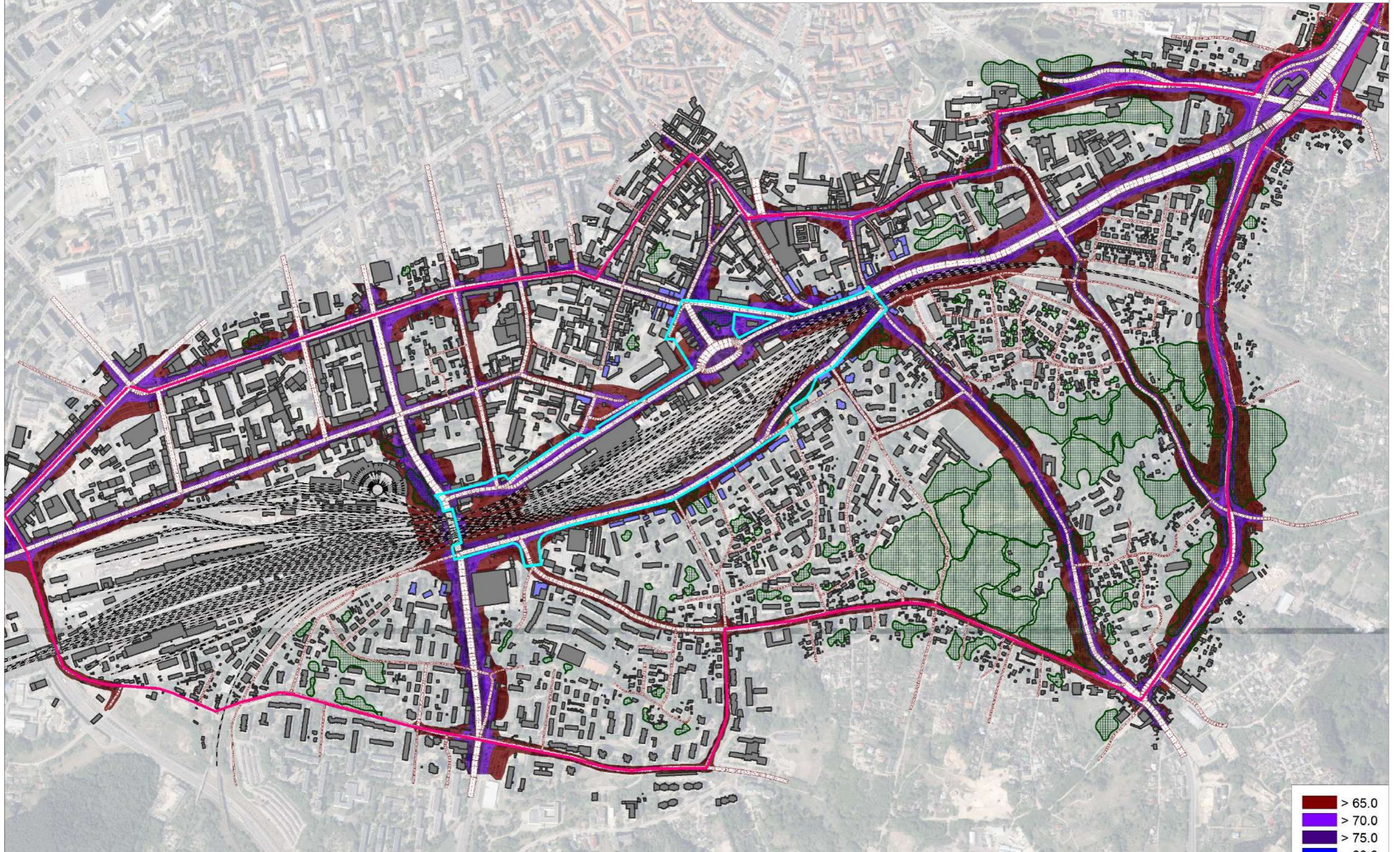
**Sutartiniai žymėjimai**

— - analizuojamos teritorijos ribos; 
 — - planuojamos teritorijos ribos; 
  - viešojo naudojimo gatvė; 
  - pastatas; 
  - želdynai; 
  - geležinkelis; 
  - gyvenamosios paskirties pastatas.



Cadna A

**Autotransporto triukšmo sklaida: esama situacija**  $L_{dvn}$  ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)  
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



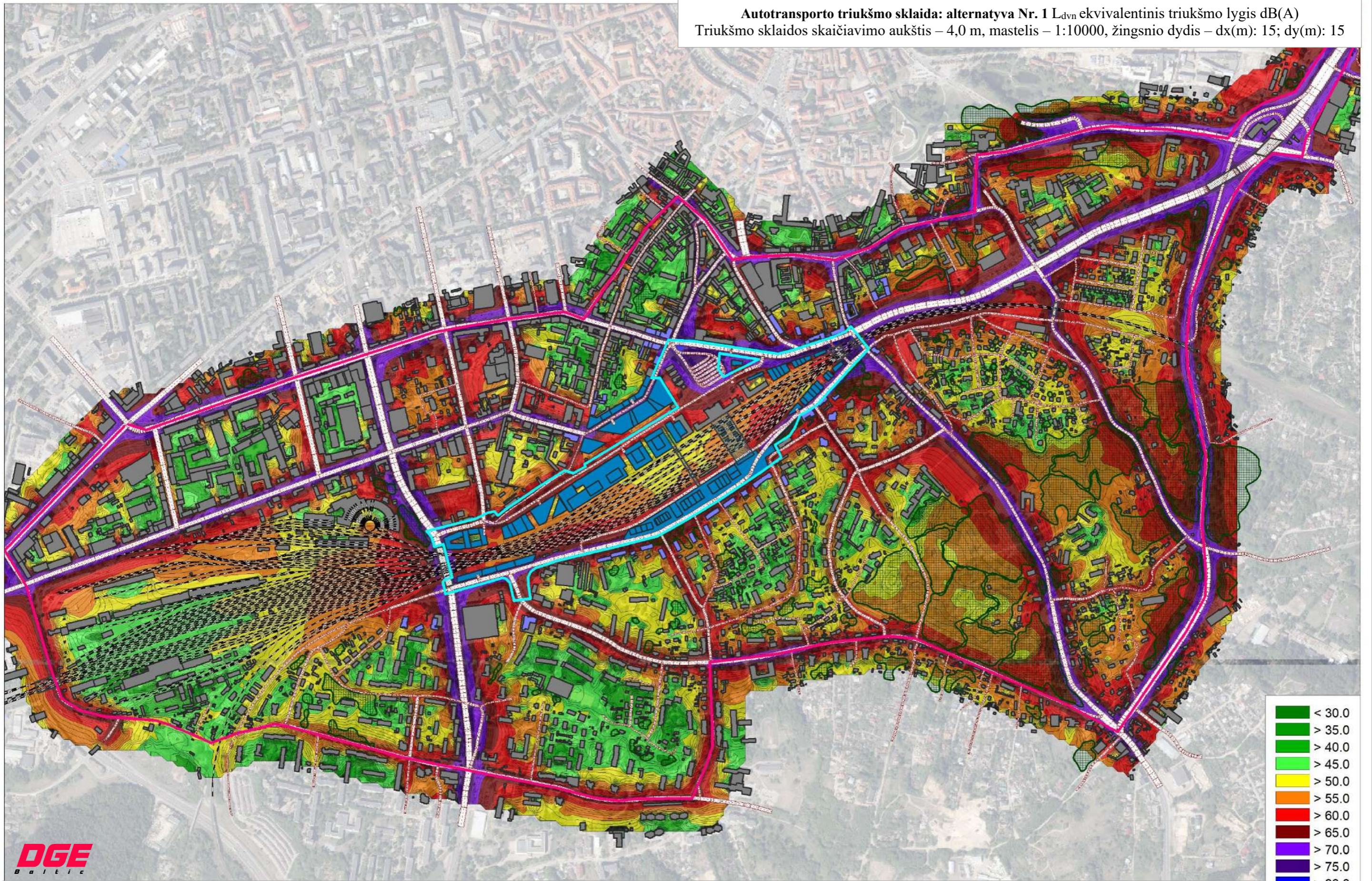
**Sutartiniai žymėjimai**

— - analizuojamos teritorijos ribos; 
 — - planuojamos teritorijos ribos; 
  - viešojo naudojimo gatvė; 
  - pastatas; 
  - želdynai; 
  - geležinkelis; 
  - gyvenamosios paskirties pastatas.



**Priedas Nr. 2: Autotransporto sukeliama  $L_{dvn}$  triukšmo lygio sklaidos  
žemėlapiai: alternatyva Nr. 1**

**Autotransporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 1**  $L_{dvn}$  ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)  
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



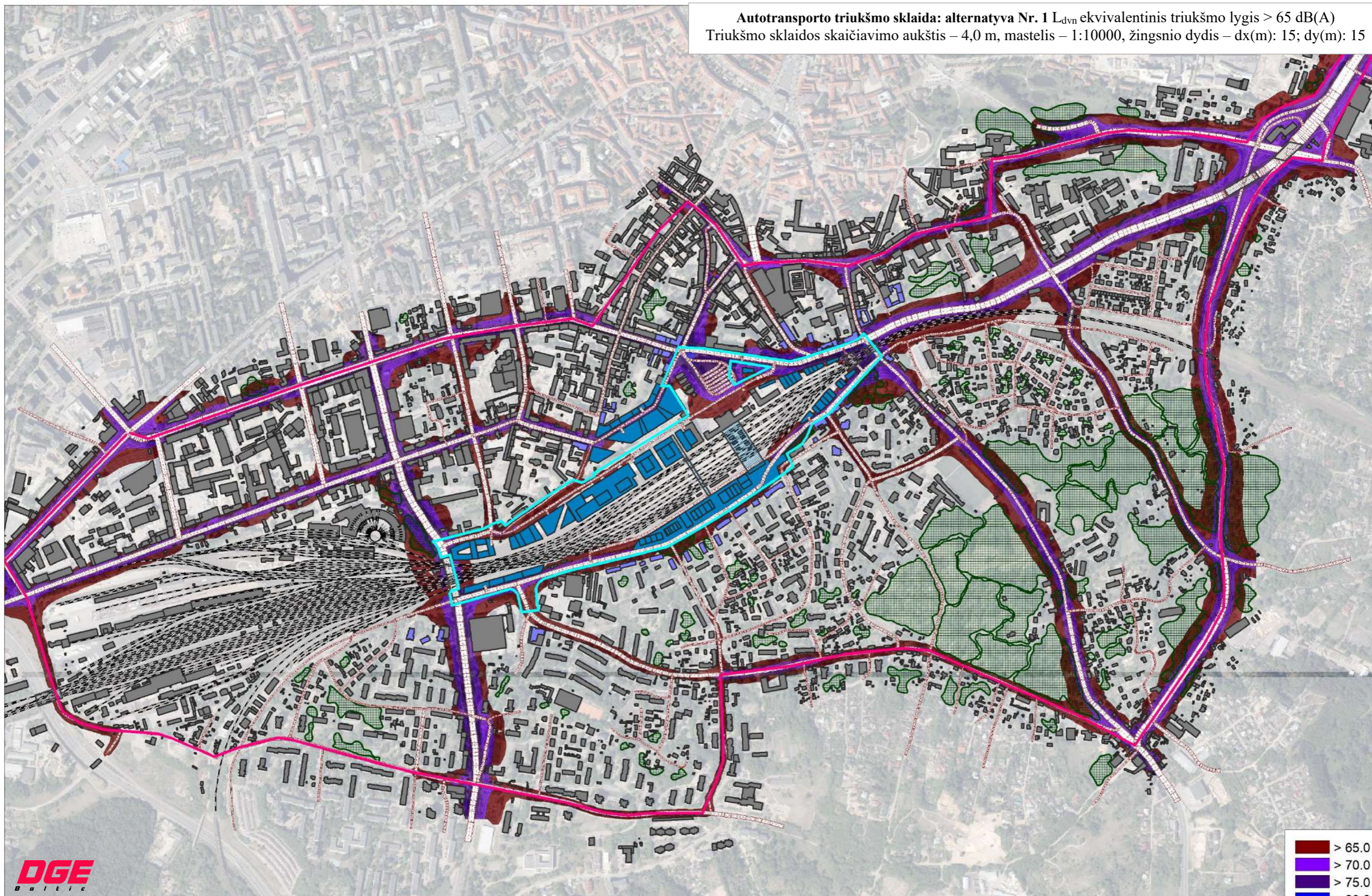
< 30.0
> 35.0
> 40.0
> 45.0
> 50.0
> 55.0
> 60.0
> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0

**Sutartiniai žymėjimai**

- - analizuojamos teritorijos ribos;
- - planuojamos teritorijos ribos;
- viešojo naudojimo gatvė;
- pastatas;
- želdynai;
- geležinkelis;
- gyvenamosios paskirties pastatas;
- planuojamas užstatymas.



**Autotransporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 1**  $L_{dvn}$  ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)  
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



**DGE**  
Baltic

Cadna A

**Sutartiniai žymėjimai**  
 - - analizuojamos teritorijos ribos; - - planuojamos teritorijos ribos; - - viešojo naudojimo gatvė; - - pastatas; - - želdynai; - - geležinkelis; - - gyvenamosios paskirties pastatas; - - planuojamas užstatymas.

Dark Red	> 65.0
Purple	> 70.0
Magenta	> 75.0
Blue	> 80.0
Dark Blue	> 85.0
Black	> 90.0

**Priedas Nr. 3: Autotransporto sukeliama  $L_{dvn}$  triukšmo lygio sklaidos  
žemėlapiai: alternatyva Nr. 2**