

# KELIAI IR TILTAI

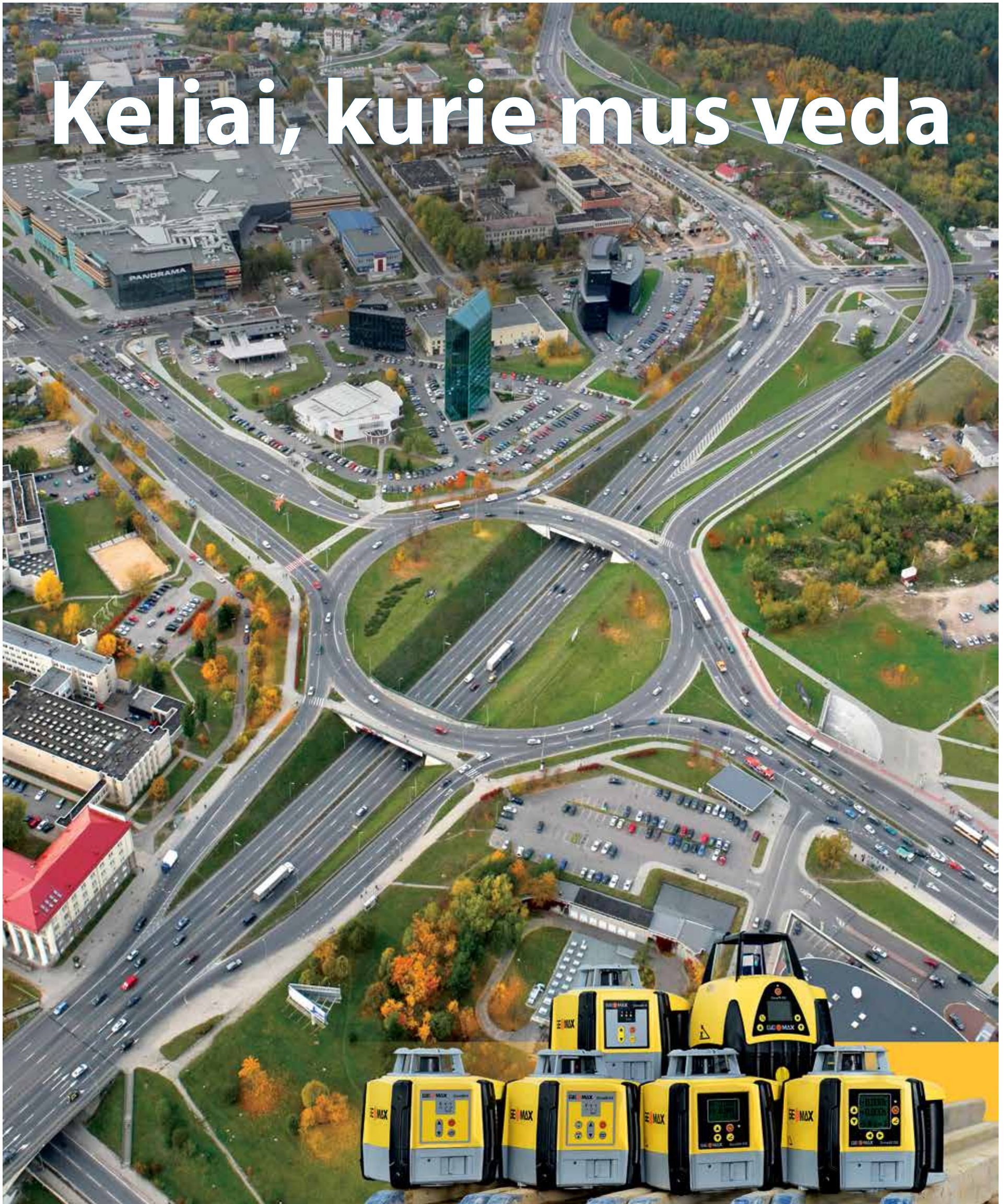
2016 m. balandis Nr. 1 (11)



ISSN 2029-4514

[www.kelias-tiltai.lt](http://www.kelias-tiltai.lt)

## Kelias, kurie mus veda



# Kaip saugomės keliuose ir gatvėse

2015 m. Lietuvos keliuose įvyko 3161 eismo įvykiai, kurių metu žuvo 241 žmonės ir 3777 eismo dalyviai buvo sužeisti. 241 žuvusieji pasiskirstę taip: 80 vairuotojų, 81 pėsčiasis, 21 dviratininkas, 56 keleiviai ir 3 kiti [2016–01–18 Kelių policijos duomenys].

## DR. KĖSTUTIS SKERYS

Žuvusiųjų skaičius 2015 m. yra mažiausias nuo 2000-ųjų, bet ar čia jau galutinė riba ir galime būti ramūs? Tikriausiai ne, ir turime nuolat dirbti visuose eismo saugumo gerinimo lygiuose, kad išgelbėtume bent vieną gyvybę.

Nors eismo saugumo rezultatai Lietuvoje žymiai pagerėję, tarp ES šalių esame tikri atsilikėliai: iš 28 šalių lenkime tik Latviją ir Rumuniją pagal žuvusiųjų skaičių, tenkantį 1 milijonui gyventojų.

### Eismo įvykis

Nagrinėdami eismo įvykį, turime atkreipti dėmesį į nepalankiai susiklosčiusių įvykių seką.

Kas yra eismo įvykis (ne avarija)? Eismo įvykis – tai toks normalaus transporto eismo sutrikimas, kai sugadinama technika, kroviny, kelias, kelio statiniai ir įrenginiai, būna sužeisti ar žūsta žmonės.

Svedų tyrėjų sukurta eismo įvykio atsiradimo (konfliktų) piramidė. Eismo įvykis suskirstytas pagal pasekmes į tris dalis: sugadinta technika, sužeisti žmonės ir žuvusieji.

### Eismo įvykių priežastys

Eismo įvykių priežastys yra labai įvairios. Tradiciškai skiriami tokie eismo įvykių priežasčių didieji veiksniai: eismo dalyvis (žmogiskasis faktorius), transporto priemonė; kelias bei jį supanti aplinka ir visuomenė.

Moksliniu požiūriu, analizuojant atsitikusio eismo įvykio priežastis, būtina nagrinėti sistemą „vairuotojas – automobilis – kelias – aplinka“ (VAKA) ir atskirus jos komponentus (arba sudedamąsias dalis).

Kaip rodo užsienio tyrimų ataskaitos ir mokslininkų straipsniai, žmogus – pagrindinė ir reikšmingiausia eismo saugumo sistemos „žmogus – automobilis – kelias (ir kelio aplinka)“ sudėtinė dalis. Nagrinėdami VAKA sistemą daugelis tyrėjų pripažįsta, kad didžioji dalis atsakomybės už eismo įvykį tenka žmogui daromai klaidai: skirtingų tyrėjų (švedų, norvegų) duomenimis, žmogaus dedamoji dalis sudaro 94 proc. visų eismo įvykių, tuo tarpu dėl kelio būklės jų įvyksta 3 proc., dėl transporto priemonės – 2 proc. Pagal daugiamečius (2000–2014) Lietuvos eismo saugumo duomenis, Lietuvoje vairuotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų kalte susumavus sudaro vidutiniškai 77 proc.

65 proc. eismo įvykių sukelia tik žmogaus veiksnys; 3 proc. – tik kelio ir aplinkos trūkumai; 2 proc. – tik kelių transporto priemonių gedimai. 24 proc. eismo įvykių mokslininkai kaltę priskiria žmogui ir keliui bei kelio aplinkai, 4 proc. – žmogui ir transporto priemonei, 1 proc. – keliui ir kelio aplinkai bei transporto priemonei. Dėl 1 proc. eismo įvykių kaltinami visi trys eismo saugumo sistemos elementai: eismo dalyvis, transporto priemonė ir kelias bei jo aplinka.

Galima drąsiai teigti, kad kelių projektotojai ir tiesėjai bei eksploatuojančios įmonės daro daug: rekonstruodami kelių ruožus ir gatves diegia vis daugiau eismo saugumą gerinančių priemonių. Automobilų parkas kasmet darosi po truputį naujesnis, o tai reiškia, kad automobilių kokybė gerėja. Automobilijų gamintojai suka galvas, kad automobilis geriau saugotų žmogų jame. Taigi, belieka skirti visą dėmesį žmogui, kuris dalyvauja eisme keliuose ir gatvėse.

Didžiausias dėmesys nagrinėjant eismo saugumo būklę turi būti skiriamas žmogui, kuris yra eisme (žmogui prie vairo, pėsčiamam kelyje ar gatvėje, dviratininkui, motociklininkui) – tai labiausiai pažeidžiamas eismo dalyvis. O kelias ir automobilis turi būti kiek įmanoma adaptuoti ir pritaikyti žmogaugumui, saugumui ir galimybėms.

Kadangi pagrindinis veiksnys, lemiantis saugų eismą keliuose ir gatvėse, yra žmogiskasis, jį turime suprasti ne tik kaip eismo dalyvį ir vairuotoją, bet ir kaip visuomenę plačiąja prasme. Tad pagrindinės priemonės, gerinančios saugų eismą keliuose ir gatvėse, pirmiausiai turi būti siejamos su žmogiškuoju veikniu.

2015 m. eismo įvykių kaltininkai pasiskirsto taip: 67 proc. vairuotojai, 8 proc. pėsčiai, 4 proc. dviratininkai ir 21 proc. kiti [LAKD duomenys]. Taigi, žmogiskasis kaltes už eismo įvykių faktorius 2015 m. Lietuvoje iš viso sudaro 79 proc.

Pagal užsienio tyrėjus galima išskirti pagrindinius žmogiškuosius faktorius, kurie lemia eismo įvykį: įtampa, didelis darbo krūvis, nuovoka (supratimas), eismo juostos laikymasis kelyje, greičio pasirinkimas, orientacija ir nuojauta.

### Pėsčiasis eismo sraute

Kaip jau minėta, labiausiai pažeidžiami eismo dalyviai yra pėsčiai, dviratininkai ir motociklininkai. Pagrindinė su pėsčiaisiais susijusių eismo įvykių priežastis – užvažiavimas ant pėsčiojo. 2015 m. šis dydis yra mažiausias, t. y. 30 proc. visų su pėsčiaisiais susijusių eismo įvykių. Įvairiose šalyse vietos, kur dažniausiai įvyksta transporto priemonių susidūrimai su pėsčiaisiais, labai skiriasi. Išsivysčiusiose šalyse pėsčiai dažniausiai nukenčia didžiųjų miestų gatvėse, o besivystančiuose kraštuose – tarp miestiniuose keliuose ir kaimo vietovėse. Dauguma susidūrimų įvyksta pėsčiesiems einant per gatvę, o ne einant keliu ar stovint prie



Vilniaus Gedimino technikos universiteto Kelių katedros doc. dr. Kęstutis Skerys: „Moksliniu požiūriu, analizuojant atsitikusio eismo įvykio priežastis, būtina nagrinėti sistemą „vairuotojas – automobilis – kelias – aplinka“ (VAKA) ir atskirus jos komponentus (arba sudedamąsias dalis).“

jo. Pasulyje, kaip ir Lietuvoje, didelė dalis pėsčiųjų žūsta ar sužeidžiami esant silpnam apšvietimui nakties metu, temstant ar auštant. Kita dalis šviesiu paros metu, nesaugodami savęs, išlekia į gatves ar kelio važiuojamąją dalį prieš atvažiuojanti automobilį.

Dažniausiai transporto priemonės pėsčiuosius patrenkia savo priekine dalimi. Suaugusieji dažniausiai pirmąjį smūgį gauna į koją ar kelių automobilio buferiu, paskui automobilio dangčio kraštas trenkiasi į šlaunį ir dubenį bei krūtinę, o galva – į dangtį arba priekinį automobilio stiklą. Vaikai dėl savo mažo ūgio dažniausiai trenkiasi į transporto priemonę galvos ar kaklo sritimi. Patys sunkiausi sužalojimai yra patiriamai tiesiogiai susidūrus su transporto priemone, o ne pėsčiajam nukritus ant žemės po smūgio. Sužalojimų sunkumą lemia transporto priemonės greitis susidūrimo metu, transporto priemonės tipas, transporto priemonės priekinės dalies forma ir standumas, pėsčiojo amžius ir ūgis, pėsčiojo padėtis susidūrimo su transporto priemone metu.

### Kada pėsčiasis pradės saugoti save?

Anksčiau esa rūšės, kad nesuprantu, kodėl žmonės taip nesaugo savo sveikatos ir gyvybės. Iš įvairių smulkų techninių atsitikimų eismo metu suprantu, kad labiausiai vertiname metalą (automobilį): neduok Dieve prisilieti prie kito automobilio savu, – tai prilyginama eismo įvykiui...(?). Iki šiol nesuprantu pėsčiųjų, kurie šoka staiga eiti per perėją nepasitūredami, ar vairuotojai juos mato (akių kontaktas); mieste (Vilniuje) tiesiog lenda po troleibusu, atrodo, kad ši galimybė perėti gatvę yra paskutinė; eina keliu tamsiu paros metu be švieselės ar atšvaito; eina per gatvę degant raudonom šviesoforo signalui ir kt. Švedijoje žmogus prieš išsėdamas šunį pirmiausiai pagalvoja apie atšvaitą. Iš kur tai? Seniai jau gę į kraują.

Vis dažniau pasigirsta, kad žmonėms trūksta eismo kultūros. Kas ta eismo kultūra?

**Kultūra (lot. cultura – apdirbimas, ugdymas, lavinimas, tobulinimas, garbinimas). Žmogui apibūdinti tinkami tokie apibrėžimai:**

- žmogaus bei visuomenės gerbiami ir puoselėjami objektai ir reiškiniai, jų formos ir sistemos, kurių funkcionavimas leidžia kurti, panaudoti ir perteikti tai, kas suvokiama kaip materialinės ir dvasinės vertybės;
- sukeliantis pagarbą tobulumo laipsnis, pasiekta kurioje nors veiklos srityje; išprusimas.

Ciceronas 47 m. pr. Kr. pirmasis ištarė žodį kultūra. Tačiau net viduramžiais tas nebuvo aptarinėjama. Kultūra – žmogaus rankų, proto, darbo rezultatas. Ji susideda iš žinių, tikėjimo, meno ir dorovės, taip pat gebėjimų ir įgūdžių, kuriuos įsivaina žmogus kaip visuomenės dalis. Kultūra buvo, bet apie ją niekas nekalbėjo. Kultūra – visa tai, kas žmogų skiria nuo gyvulio.

Mūsų nagrinėjami temai geriausiai tinka toks kultūros apibrėžimas – tai išsiauklėjimas, išprusimas. Turėtume nagrinėti, kaip žmogus eismo aplinkoje (gatvėje, kelyje, kelyje, kelyje ar visuomeniniame transporte) yra išsiauklėjęs, išprusęs. Būdamas eismo dalyviu (pėsčiuoju, vairuotoju, dviratininku, motociklininku ar vadeliotuojau) žmogus turėtų būti: mandagus, ramus, nepiktas, pakantus kitam eismo dalyviui, gerai žinoti kelių eismo taisykles, gerbti kitus eismo dalyvius.

### Jeigu sūkonkretintumėme žmogų ir matytumėme jį vairuotojo vaidmenyje, jis turėtų:

- numatyti kelis vairavimo veiksmus į priekį,
- praleiti pėsčiuosius, laiku mažindamas greitį ir sustodamas prie perėjos,
- užsisegti saugos diržą,
- rodyti posūkius,
- nedaryti staigių manevrų,
- neužlįsti prieš didesniu greičiu važiuojantį automobilį,
- vairuodamas nedaryti kitų darbų (valgyti, gerti, kalbėti mobiliu juo be laisvų rankų įrangos, gestikuoti rankomis kalbėdamas su keleiviu ir kt.),
- nevažiuoti jau užsidedug geltonam šviesoforo signalui,
- nesinervinti dėl kitų eismo dalyvių,
- neviršyti leistino važiavimo greičio,
- nepažeidinėti kelių eismo taisyklių,
- tvarkingai statyti automobilį tam skirtose aikštelėse,
- važiuoti tik techniškai tvarkingu automobiliu,
- nevartoti alkoholio prieš vairuodamas,
- gerbti kitus eismo dalyvius,
- saugiai vairuoti ir visada atsimiti, kad eismo sraute yra kitų dalyvių.

### Būdamas pėsčiuoju žmogus turėtų:

- žinoti ir laikytis kelių eismo taisyklių,
- eiti per gatvę (kelią) tik gerai vairuotojų matomoje arba nustatytoje vietoje (perėjoje),
- kirsti gatvę tik įsitikinęs, kad nėra automobilių arba kad jų vairuotojai jį mato,
- gerbti kitus eismo dalyvius (ypač vairuotojus),
- neišbėgti staiga į gatvės (kelio) važiuojamąją dalį,
- eidamas kelio kraštu (kaire puse) būti matomas kitiems eismo dalyviams dieną ir tamsiu paros metu,
- ir t. t.

### Važiuojant dviračiu dviratininkas turi:

- laikytis kelių eismo taisyklių,
- būti matomas kelyje dieną ir tamsiu paros metu,
- dėvėti šalmą ir apsiręngti šviesą atspindinčius ryškius drabužius,
- nevažiuoti išgėręs,
- gerbti kitus eismo dalyvius, ypač pėsčiuosius,
- ir t. t.

Pagrindinis žodis, tinkantis žmogui – kultūringas. Kultūringas žmogus pasižymi elgesio kultūra visur ir visada, net ir būdamas eismo dalyviu.

### Kaip eismo kultūra galėtų sumažinti grūstis mieste?

Prieš gerą dešimtmetį dar buvo kalbama apie „piko valandas“, rytines ir vakarines. Tiesa, tos valandos išliko, bet automobilių pikas trunka vis ilgiau. Grūstys Vilniuje „blokuoja“ visas išvažiavimo iš miesto kryptis po darbo valandų: nėra jokios kitos alternatyvos greičiau išvažiuoti aplenkiant grūstis.

Stovėdami grūstyje prarandame daug laiko, nervų, deginame degalus. Tik nelabai kas skaičiuoja ar moka skaičiuoti šiuos praradimus.

Spūsčių dydis nemažai priklauso nuo mūsų pačių elgesio. Vilniuje naujai įdiegtas sankryžų ženklimas įstrizomis geltonomis linijomis, reiškiantis „Neblokukite sankryžos“, jau auklėja vairuotojus ir tokios sankryžos vis mažiau yra užkemsamos piko metu: vairuotojai pradėjo galvoti prieš įvažiudami į sankryžą ir modeliuoja važiavimo per šviesoforo ciklą galimybę, planuoja kelis veiksmus į priekį.

Nepagrįstai lėtas važiavimas per sankryžas taip pat mažina sankryžų laidumą, t. y. mažiau automobilių pravažiuoja per žaliojo signalo fazę. Dažnai stebiu, kaip užsidedug žaliai šviesoforo signalui tik pradėdama jungti pavara ir lėtai judama, po to kitas elgiasi taip pat. Padarykite kiekvienas paprastą eksperimentą: būdamas pirmas prie šviesoforo važiuokite vos užsidedug žaliai signalui ir didinkite greitį iki maksimalaus leistino – kitas automobilis už jūsų dažniausiai yra atsilikęs 100–200 ir daugiau metrų. Ir taip kiekvienoje sankryžoje. Tarpai tarp šviesoforų nėra dideli, todėl vėliau tie patys automobiliai susitiks prie raudono signalo, bet kiekvienas eismo dalyvis nori kuo greičiau kirsti sankryžą. Ir kuo daugiau automobilių tai padarys, tuo labiau sumažės grūstys.

Per lėtas važiavimas, eismo juostų nesilaikymas (kai laisva, važiuojama pirmąja eismo juosta) irgi turėtų būti baudžiami (arba bent netoleruojami). Atkreipkite dėmesį į tokius vairuotojus – jie paprastai užsiėmę ne vien vairavimu: dažniausiai šneka telefonu, geria kavą ar valgo.

Vairuotojai Lietuvoje jau yra nemažai išmokę: čia padėjo draudimai, bausmės, vairavimo mokyklos, kelionės po užsienio šalis. Dabar reikia auklėti labiausiai pažeidžiamus eismo dalyvius: pėsčiuosius ir dviratininkus. ☐

# Žemės konsolidacija – neišnaudota Lietuvos galimybė

Pastarajai žemės reformai einant į pabaigą galima konstatuoti, kad sugrąžinti nuosavybėn žemės sklypai yra gana smulkūs, išsibarstę po teritoriją (fragmentacija), vietiniai keliai yra neracionalūs, dažnais atvejais suprojektuoti neatsižvelgiant į reljefą, todėl yra nepatogūs, dėl ko ūkininkai yra priversti žemės ūkio technika važiuoti dešimtis kilometrų valstybinės reikšmės keliais, juos gadinti, teršti kelio dangą ir kelti pavojų eismo saugumui. Taip pat rūpesčių kelia žemės sklypų savininkai, kurie, kad patektų į savus žemės sklypus, nuo valstybinės reikšmės kelių savavališkai įsirengia nuovažas.

## DR. GIEDRIUS PAŠAKARNIS

Vakarų Europos šalyse kuriant ar pertvarkant kelių infrastruktūrą kartu sprendžiama ir šalia esančių žemės sklypų struktūra, taip siekiant sumažinti žemės sklypų fragmentaciją, kuri turi įtakos eismo saugumui. Tokiems tikslams Vakarų Europos šalyse plačiai taikoma kompleksinė žemės tvarkymo priemonė – žemės konsolidacija. Šis būdas nebe naujiena ir Lietuvoje, nes nuo 2004 m. Lietuvos Respublikos žemės įstatyme įtvirtintas žemės konsolidacijos apibrėžimas – tai žemėtvarkos dalis, kai kompleksškai pertvarkomos tam tikroje kaimo gyvenamosios vietovės teritorijoje esančių žemės sklypų ribos, šiuos žemės sklypus sujungiant taip, kad būtų suformuotos racionaliai tvarkomos žemės ūkio valdos, pagerinta jų struktūra, sukurta reikiama kaimo infrastruktūra ir įgyvendinti kiti žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos apsaugos politikos tikslai ir uždaviniai.

Vokietija, Austrija, Olandija, Suomija, Prancūzija, Šveicarija ir kitos šalys naudoja žemės konsolidacijos principais (mainai ir stambinimas), kad suteltų žemę susisiekimo infrastruktūros projektams: keliams, kanalams, greitkeliams, geležinkeliams, oro uostams ir jūrų uostams. Efektyviam žemės konsolidacijos ir infrastruktūros kūrimo pavyzdžiui galima būtų priskirti didžiausio Šveicarijos tarptautinio oro uosto Ciuriche projektą, kurio metu buvo pertvarkoma ne tik nuosavybė, bet ir plečiamam oro uostui aptarnauti kuriama infrastruktūra. Vokietijoje žemės tvarkymo būdą naudoja kaip realią alternatyvą vietoje žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros, o tai statytojams (ypač kelininkams) leidžia sutauptyti laiką ir pinigų.

Žemės konsolidacijos ekspertas iš Vokietijos prof. J. Thomas 2012 m. tarptautiniame seminare dalindamasis vokiečių patirtimi su kitais ekspertais akcentavo, kad vykdant žemės konsolidaciją galima funkcionaliai pertvarkyti teritoriją ir taip išvengti patriamų nepatogumų dėl naujai tiesiamos infrastruktūros. Per tokius projektus jų patiria ne tik žemės savininkai, bet ir infrastruktūros statytojai. Nauja infrastruktūra kerta nusistovėjusias privačių žemės sklypų ribas pakeisdama žemės sklypų konfigūraciją, todėl atsiranda žemės sklypų fragmentiškumas ir kai kuriuos jų dirbti tampa nebeekonomiška, o tai lemia aplėstų žemės plotų atsiradimą. Infrastruktūros statytojai turi taikytis prieš esamos vietinės infrastruktūros, nes kertant vietinės reikšmės kelius, gatves ar melioracijos kanalus reikia statyti brangiai kainuojančius tiltus, viadukus ar estakadas.

Priemus sprendimą dėl infrastruktūros objekto reikalingumo, pirmiausiai vertinama, kiek reikės žemės šiam projektui realizuoti. Toliau vertinama, kiek teritorijoje yra laisvos valstybinės žemės ir kiek yra privačių žemės savininkų, kurie sutinka parduoti savo žemę rinkos vertyje. Savaine aišku, kad tokiems infrastruktūros projektams įgyvendinti taikoma specifinė žemės konsolidacija (kol kas Lietuvoje tokios dar nėra), turinti privalomo dalyvavimo elementus, galinčius įpareigoti kiekvieną savininką parduoti nedidelę dalį žemės. Unikalu yra tai, kad žemės savininkai tokiose projektuose nebūna „nuskriausti“, nes užtikrinama, kad net ir privalomai parduavus nedidelę dalį žemės jos savininkas po projekto turės sklypą, kuris vertas tiek pat, kiek iki projekto turėtus žemės sklypas arba skirtumas kompensuojamas pinigais.



Kloteno oro uostas – Ciurichas, Šveicarija. Šaltinis: Rama, CC BY-SA 2.0 fr

tą galima pasiekti, nes organizatorius (V) Valstybės žemės fondas) kreipiasi tik formaliai, t. y. su prašymu pateikti planavimo sąlygas ir tik projekto situacijos schema, kurioje sunku identifikuoti net valstybinius kelius, prie kurių vykdomas projektas. Dar viena problema slypi tame, kad dažniausiai rangovas projekto eigoje nesitaria su regionų kelių įmone, o derinti atneša jau parengtą žemės konsolidacijos sprendinių brėžinį, kuriame ne iki galo išspresiti klausimai, susiję su kelių infrastruktūra.

**Remiantis 2011–2013 m. žemės konsolidacijos projektų rangovams išduotomis planavimo dokumentams rengti sąlygomis, kurias išdavė Kauno, Šiaulių, Telšių, Tauragės, Marijampolės, Klaipėdos, Panevėžio ir Vilniaus regiono kelių įmonės, rangovų paprastai buvo prašoma:**

- privaziavimą prie žemės sklypų (nuo valstybinės reikšmės kelių) planuoti per jau esamas (saugias) nuovažas, servitutinius, jungiamuosius ar vietinius kelius;
- išspresiti žemės reformos klaidas patikslinant žemės sklypų, kurie ribojasi su valstybinės reikšmės keliais, ribas ir kelių apsaugos zonas;
- visus objektus bei jų komunikacijas planuoti už valstybinės reikšmės kelio juostos ribų;
- atlikti parengto projekto inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimą;
- įvertinus objektų išsidėstymą, paskirtį ir ūkinę veiklą numatyti transporto priemonių bei pėsčiųjų eismo srautus, parengiant eismo organizavimo schemas, kurios turėtų būti suderintos su apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuru;
- strateginis pasekmių aplinkai vertinimas ir / ar sprendinių poveikio vertinimas turi būti atliktas šiais aspektais: saugaus eismo ir valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtros;
- derinimui sprendinių brėžinį pateikti skaitmeniniu (\*.dwg) formatu.



Dr. Giedrius Pašakarnis: „Remdamiesi kitų šalių patirtimi Lietuvos kelininkai taip pat turėtų aktyviau dalyvauti žemės konsolidacijos projektuose, ypač įgyvendindami valstybinės svarbos objektus susisiekimo sektoriuje, pavyzdžiui, naujų viadukų ar žiedinių sankryžų įrengimą. Tai aktualu ir strateginiams šalies objektams, tokiems kaip „Via Baltica“ ir „Rail Baltica“ statyba.“

### Visa projektui reikalinga žemė sutelkiama į reikiamą vietą žemės sklypus mainant (manai vykdomi pagal žemės vertes), tuo pačiu:

- pertvarkoma žemės sklypų konfigūracija, kad būtų patogų juos dirbti;
- pertvarkomas vietinių kelių tinklas, kad būtų patogus susisiekimas ir užtikrintas eismo saugumas;
- pertvarkomas naujo infrastruktūros objekto paveiktas sausinimo sistemos tinklas;
- įrengiami žalieji koridoriai laukinių gyvūnų migravimui;
- naujai tiesiamo kelio pakelės apsidinamos želdiniais, siekiant aplinką apsaugoti nuo triukšmo, teršimo sunkiosiomis dalelėmis, taip pat nuo dirvožemio erozijos;
- sukuriama kita reikalinga infrastruktūra ar elementai, kad būtų užtikrinami socialiniai, ekonominiai ir aplinkosauginiai aspektai.

Lietuvos kelininkai prie žemės konsolidacijos „prisilietė“ 2005–2008 m. per pirmuosius 14 žemės konsolidacijos projektų, taip pat 2011–2015 m. rengiant 39 žemės konsolidacijos projektus. Žemės konsolidacijos sprendinių brėžinį derinančiose įstaigose (tarp jų ir regionų kelių įmonėse) susiformavo požiūris, jog šie projektai niekuo nesiskiria nuo žemės reformos žemėtvarkos projektų. Taip pat specialistai įvardina, kad labai trūksta bendradarbiavimo ir aiškumo, ką per tokį projektą

Naujame, pamažu įsibėgėjančiame Lietuvos kaimo plėtros 2014–2020 m. finansavimo periode žemės konsolidacijai skirta 3,35 mln. eurų paramos. KPP programos priemonės „Investicijos į materialiąjį turimą“ veiklos „Parama žemės konsolidacijai“ įgyvendinimo taisyklėse atsirado naujovių, kur yra numatytos naujos finansuojamos veiklos – viešųjų erdvių ir viešosios infrastruktūros sutvarkymas. Galima atlikti ne tik ilinčius žemės sklypų struktūros pertvarkymus, bet ir paplūdimių, parkų, sporto aikštelių, aikščių ar kitų rekreacinio, turizmo, kultūrinio, aplinkosauginio ar panašaus pobūdžio teritorijoms priskirtų žemės sklypų sutvarkymus (žemės paviršiaus formavimas, trinkelčių klojimas, apželdinimas, tvėnkinio iškasimas ir kt.) bei viešosios infrastruktūros objektų, skirtų viešosioms erdvėms aptarnauti (automobilių stovėjimo aikštelių, suoliukų, pavėsiinių ir kt.), įrengimą bei privažiuojamojo kelio įrengimą ar rekonstrukciją. Ūkininkai daugiausia dėmesio skiria didžiausiam kaimo skauduliui, susijusiam su infrastruktūra – kelių būklės gerinimui ir melioracijos sistemų tvarkymu, t. y. tam, kas turi išliekamąją vertę bei didina žemės vertę.

LR savivaldybių infrastruktūros plėtros įstatymo projektas parodo, kad urbanistų ir statybininkų žvilgsnis taip pat krypstą į žemės konsolidaciją, kuria bus siekiama urbanizuotose ar urbanizuojamose teritorijose sutelkti žemę reikiamos infrastruktūros plėtrai. Remdamiesi kitų šalių patirtimi Lietuvos kelininkai taip pat turėtų aktyviau įsitraukti į žemės konsolidacijos projektus tiek planuojamuojuose rengti projektuose, tiek juos inicijuojant prie valstybinės svarbos susisiekimo objektų (pvz., kur planuojami naujai įrengti viadukai, žiedinės sankryžos, o ypač prie strateginių objektų, tokių kaip „Rail Baltica“). Žemės konsolidacijos projektai priskiriami prie viešųjų projektų rūšies, todėl jie finansuojami 100 proc. iš Europos ŽŪ fondo kaimo plėtrai, tačiau į tai reikia žiūrėti atsargiai, nes teisės aktai draudžia žemės konsolidacijai grįžti į tą pačią teritoriją. ☐