

KELIŲ KRAŠTOVAIZDŽIO VERTINIMO IR FORMAVIMO NUOSTATOS LIETUVOS IR UŽSIENIO ŠALIŲ TEISĖS AKTUOSE

Irina Matijošaitienė, Ona Samuchovienė

Kauno technologijos universitetas

Anotacija

Straipsnis parengtas remiantis Aplinkos ministerijos užsakymu rengiamomis „Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo gairėmis automobilių keliams ir geležinkeliams“. Viena iš gairių užduočių – integruoti Lietuvos Respublikos politikos nuostatas ir kitus su kraštovaizdžio apsauga bei tvarkymu susijusių teisės aktų reikalavimus į kelių plėtros sistemą. Šiai užduočiai įgyvendinti atlikta Lietuvos ir užsienio šalių teisės aktų ir norminių dokumentų analizė, suformuluotos pagrindinės problemos, pasiūlyti konfliktų sprendimo būdai bei Lietuvos teisės aktų pakeitimai.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: kelias, kelių kraštovaizdis, teisės aktai.

Abstract

The paper is prepared according to the ‘Landscape protection and management guidelines for roads and railways’ under the order of the Ministry of Environment. One of the tasks of these guidelines is to integrate the attitudes of the politics of Lithuanian Republic and the requirements of legislation which is related to landscape protection and management into the road development system. To implement this task the analysis of Lithuanian and foreign normative documents was carried out, the main problems were formulated, the ways of solving the conflicts and changes of some Lithuanian legislation were proposed.

KEY WORDS: road, road landscape, legislation.

Įvadas

„Kraštovaizdis yra svarbus teritorinis šalies išteklius, apimantis miestų ir kaimų vietoves, miškus, vandenį ir laukus, sudarantis sąlygas žmonių gyvenimui ir veiklai, jis yra tautinio identiteto pamatas ir gyvenimo kokybės dalis. Kraštovaizdžio savasties išsaugojimas, jo tvarkymas ir formavimas tenkinant ekonominius, socialinius, kultūrinius, ekologinius ir estetinius visuomenės poreikius yra vienas svarbiausių valstybės tikslų, nurodytų Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijoje“ (Lietuvos (...), 2009; Lietuvos (...), 2004d). Europos kraštovaizdžio konvencijoje (2000) išskirtinis dėmesys tenka ne kraštovaizdžiui apskritai, bet žmogaus santykiui su kraštovaizdžiu: jo suvokimui, svarbos supratimui, apibūdinimui ir identifikavimui, kokybės tikslo apibrėžimui.

2011 m. Aplinkos ministerija paskelbė konkursą parengti ir išleisti leidinį „Kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo gairės automobilių keliams ir geležinkeliams“. Gaires rengia konkursą laimėjusios UAB „Infraplanas“ ir VĮ Transporto ir kelių tyrimo institutas, papildomai pasitelkusios įvairių mokslo ir valstybės institucijų specialistus. Rengiant gaires dalyvauja abi straipsnio autorės. Jos rengiamos, siekiant padidinti visuomenės, privačių organizacijų ir valdžios institucijų supratingumą apie valstybinių kelių ir geležinkelių kraštovaizdžio reikšmę, vertę, vaidmenį ir pokyčius. Gairės bus skirtos institucijų atstovams (savivaldybių, aplinkos apsaugos ir kultūros paveldo specialistams, planuotojams, projektuotojams, statytojams ir valdytojams), kad šie palengvintų saugaus eismo, projektavimo reikalavimų ir kraštovaizdžio

derinimo procesą, tinkantį tiek eismo dalyviams, tiek visuomenei. Rengiamose gairėse numatoma išdėstyti pagrindinius kraštovaizdžio formavimo principus, kurių turėtų būti laikomasi planuojant, projektuojant, statant, rekonstruojant ar remontuojant valstybinius automobilių kelius ir geležinkelius Lietuvoje. Gairių rengimas apims užsienio šalių patirties pritaikymą Lietuvos keliams ir geležinkeliams, teisės aktų pakeitimus griežtesniam kraštovaizdžio pokyčių reglamentavimui, problemų sprendimui, rekomendacijas automobilių kelių ir geležinkelio pakelių kraštovaizdžio formavimui, pateikiant geros praktikos pavydžius. Tačiau šiame straipsnyje bus aptarti tik tie rengiamų gairių aspektai, kurie susiję su kelių kraštovaizdžiu.

Rengiant gaires ir siekiant Lietuvos Respublikos politikos nuostatas bei kitus su kraštovaizdžio apsauga ir tvarkymu susijusių teisės aktų reikalavimus įtraukti į kelių plėtros sistemą, atlikta Lietuvos ir užsienio šalių teisės aktų bei norminių dokumentų analizė, suformuluotos pagrindinės problemos, pasiūlyti konfliktų sprendimo būdai arba teisės aktų pakeitimai. Teisės aktų siūlymai turi užtikrinti Lietuvos ir jos etnografinių regionų, pavienių teritorinių kraštovaizdžio vienetų identiteto stiprinimą, ekologinių ir estetinių vertybių išsaugojimą bei gausinimą, tikslingą kelių kraštovaizdžio formavimą ir bendrą Lietuvos įvaizdžio gerinimą tiesiant, rekonstruojant ir remontuojant kelius.

1. Užsienio šalių teisės aktai

Europos Tarybos direktyva nr. 97/11/EB 1997 m. kovo 3 d. iš dalies keičianti direktyvą nr. 85/337/EEB „Dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo“ (Tarybos (...), 1997) pabrėžia, kad vertinant poveikį aplinkai turi būti apibūdinamas ir įvertinamas tiesioginis bei netiesioginis projekto poveikis kraštovaizdžiui (Ragusklytė-Markovienė, 2005). Direktyvos nuostatos taikomos tiesiant automagistrales ir greitkelius, įrengiant keturių ir daugiau eilių naujo kelio arba vykdant dviejų ir mažiau eilių kelio pertvarkymo (platinimo) darbus, kai numatoma praplatinti tokį kelią iki keturių ar daugiau eilių, jei tiesimas ar minėti darbai numatyti ne trumpesniame kaip 10 km ilgio nenutrūkstamo kelio ruože. Ypatingas dėmesys kreiptinas į kalnų ir miškų bei tankiai apgyvendintas teritorijas, kraštovaizdį, turintį istorinę, kultūrinę ir archeologinę svarbą bei kt. Konkretūs veiksmai ir metodai vertinant kelių poveikį kraštovaizdžiui paliekami šalies narės atsakingumui, vadovaujantis toje šalyje galiojančiais teisės aktais.

Remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva nr. 2001/42/EB 2001 m. birželio 27 d. „Dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo“ (Europos (...), 2001), PAV turi būti atliekamas visiems planams ir programoms, kurie rengiami transporto sektoriui. Ataskaitoje svarbu visapusiškai įvertinti galimą ryškų poveikį aplinkai bei pasiūlytus alternatyvius sprendimus. Tačiau čia nekalbama apie būtinumą vertinti kraštovaizdžio, kurį kerta kelias, vizualinę estetinę kokybę.

Konvencijos „Dėl poveikio aplinkai vertinimo tarpvalstybiniame kontekste“ strateginio padarinių aplinkai vertinimo protokole (Konvencijos (...), 2003) minima, kad strateginis poveikio aplinkai vertinimas turi būti atliekamas tiesiant automagistrales ir greitkelius, įskaitant kelių rekonstrukciją ir platinimą, remiantis nacionaliniais teisės

aktais. Čia minimi galimo reikšmingo poveikio aplinkai nustatymo kriterijai, tačiau tarp jų nėra kelių poveikio kraštovaizdžio estetinei vizualinei kokybei.

Žaliojoje knygoje „TEN-T politikos peržiūra – Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“ (Žalioji (...), 2009) skatinama plėtoti bendrą Europos infrastruktūros, taip tarp ir kelių, tinklą. Tačiau pastebėti šie tinklo trūkumai: bendrų planavimo užmojų ir įgyvendinimo skatinimo bei stebėsenos priemonių neatitikimas. Čia kalbama apie ekonominius ir aplinkosaugos tikslus bei infrastruktūros tinklų poveikio aplinkai vertinimo būtinumą.

Europos susitarime dėl svarbiausių tarptautinių automagistralių minima, jog kelių reikia projektuoti taip, kad jis derėtų prie kraštovaizdžio. Siūloma poveikio aplinkai vertinimą atlikti rengiant naujus kelių projektus, tačiau pageidautina, kad ši sąlyga būtų taikoma ir rekonstruojant ar modernizuojant esamus. Būtina atsižvelgti ir į tiesioginių bei netiesioginių kelių poveikį aplinkai: žmonėms, faunai, florai; dirvožemiui, vandeniui, orui, mikroklimatui; kraštovaizdžiui, nuosavybei ir kultūros paveldui. Kai naujas kelias ar atliekami darbai gerokai pakeičia kraštovaizdį, būtų geriau jų kokybę pasirūpinti sukuriant naują kraštovaizdį, o ne maskuojant sugadintą senąjį. Atkreiptinas dėmesys į socialinį aspektą: saugumą ir kelio kraštovaizdžio elementų patogumą žmogui. Jie turėtų papildyti vaizdines nuorodas, teikti informacijos ir pažvairinti kelionę. Pavyzdžiui, upės, kalvos, statiniai, želdiniai padeda keleiviui orientuotis, o triukšmo sienutės izoliuoja žmogų nuo aplinkos, todėl jos turėtų būti statomos ten, kur geriausiai dera su aplinka, ir taip, kad eismo dalyviams būtų kompensuojamas informacijos praradimas. Estetiniais ir saugos sumetimais prie tarptautinių kelių reikėtų vengti komercinės reklamos (Europos (...), 1975).

Estijos kelių akte (Roads (...), 2005) nurodyta, kad privataus ar miško kelio savininkas privalo prieš tiesdamas ar rekonstruodamas kelią parengti jo dizaino dokumentaciją. Kelių dizaino vertinimo kriterijus turi parinkti pats kelio savininkas. Šalies pagrindinių, nacionalinių ir vietinių kelių dizaino vertinimo kriterijai nustatomi atitinkamai Kelių administracijos ir vietos valdžios bei miestų savivaldybių. Projektuojant kelią turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas.

Lenkijoje teisės aktus (Aplinkosaugos aktas, Gamtos apsaugos įstatymas, Nacionalinė bioįvairovės strategija, Buveinių direktyva ir kt.) stengiamasi derinti su ES teisės aktais. Ypač akcentuojamas dėmesys *Natura 2000* teritorijoms, prieš tiesiant kelius šiose ir kitose svarbiose (jautriose) teritorijose numatoma atlikti poveikio aplinkai vertinimą arba strateginio poveikio aplinkai vertinimą. Tačiau čia pasigendama konkrečių veiksmų, nukreiptų į kraštovaizdžio estetinio potencialo vertinimą. Tačiau, kaip pastebi A. Sas-Bojarska (2002), Lenkijoje poveikio aplinkai vertinimo procesas yra labiau formalumas, o ne problemos sprendimas, kuris projektui nedaro įtakos dažniausia dėl ekonominių priežasčių.

Rumunijoje pagrindiniai teisės aktai, susiję su kraštovaizdžiu (Aktas Nr. 9 – Aplinkos aktas, Aplinkos apsaugos aktas, Aplinkos strategija ir Nacionalinė aplinkosaugos veiksmų programa), taip pat nenumato estetiško kelių kraštovaizdžio formavimo principų.

Vokietijoje įvertinti automobilių kelių poveikį aplinkai prieš tiesiant kelius yra būtina, tai vadinama „ekologinės rizikos analize“ (Raguslkytė-Markovienė, 2005). Vokietijos teisinė bazė užtikrina neigiamo poveikio bioįvairovei, žmonėms, paveldui,

kraštovaizdžiui ir jo fragmentacijai mažinimą, taikant konkrečias priemones. Čia daug dėmesio skiriama kelio trasai parinkti, siekiant sukurti gražiausią, saugiausią ir patogiausią kelio trasą, kartu nebloginti reljefo geografinių savybių, atsižvelgiant į triukšmo zonas arti gyvenviečių.

Didžiosios Britanijos greitkelių agentūros (angl. *Highway Agency*) parengtame „Kelių ir tiltų dizaino vadove“ (Design (...), 2001) pateikti išsamūs nurodymai ir aprašymai, kaip atlikti aplinkos (kultūros paveldo, kraštovaizdžio, poveikio keliautojams, gyvenvietėms ir privačiai nuosavybei, kt.) ir ekonominių (sąnaudų ir naudos analizė) vertinimus.

Airijoje parengtos „Kraštovaizdžio tvarkymo gairės nacionalinių kelių projektuose“ (National (...), 2006). Šiame dokumente pateikta Airijos kelių kraštovaizdžio formavimo-projektavimo ir apsaugos strategija. Pateikiami ir aplinkos apsaugos priemonių (triukšmo mažinimo, kultūros paveldo, gamtinės aplinkos, hidrologijos, geologijos, dirvožemio apsaugos) integravimo į kraštovaizdį principai. Projektuojant kelių kraštovaizdį, atsižvelgiama į PAV ataskaitoje parengtą Kraštovaizdžio apsaugos planą, glaudžiai bendradarbiaujama su plano rengėjais. Šis dokumentas ypač pabrėžia bendradarbiavimą su PAV rengėjais.

JAV šiuo metu vieni pagrindinių dokumentų, įpareigojančių kurti estetišką kelių kraštovaizdį, yra 1991 m. priimtas „Intermodalinio antžeminio transporto efektyvumo aktas“ (angl. *The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act ISTEA*) ir juo remiantis įgyvendinama „Antžeminio transporto programa“ bei 1998 m. priimtas „XXI amžiaus Transportavimo nešališkumo aktas“ (angl. *Transportation Equity Act for the 21st Century TEA-21*) ir juo remiantis įgyvendinama „Transportavimo didinimo programa“ (Chapter (...), 2009). JAV Vizualiojo kelių poveikio vertinimo vadove (US (...), 1981) minima, kad parengus kelio projektą, vizualiojo poveikio aplinkai vertinimas būtinas. Jis turėtų būti tiriamas kaip vaizdas į kelių ir iš jo. Antrasis sudaro tyrimo pagrindą, nes taip dažniausia apžvelgiamas kelio kraštovaizdis.

Australijoje vieni svarbiausių dokumentų, reglamentuojančių estetiško kelių kraštovaizdžio formavimą, yra Magistralinių kelių departamento (angl. *Department of Main Roads*) parengtos „Pakelės zonos konservavimo strategija“ (angl. *Roadside Conservation Policy*) ir „Pakelės zonos apželdinimo strategija“ (angl. *Roadside Landscaping Policy*) (Queensland (...), 2010). Taip pat priimtas teisės aktas, reglamentuojantis automobilių stovėjimo vietų įrengimą nacionaliniuose parkuose (National (...), 1997). Čia sukurta nemažai kelių kraštovaizdžio planavimo vadovų, kuriuose aprašomi bendrieji kraštovaizdžio formavimo principai (geometrinis kelio trasos parinkimas, reljefo paisymas) ir detalieji (reklamos ir kitų iškabų parinkimas, šrifto dydžio bei stiliaus derinimas juose, augalų asortimentas ir t. t.).

Apibendrinant galima konstatuoti, kad daugelyje Europos teisinių dokumentų kelių poveikio kraštovaizdžiui vertinimas yra privalomas, tačiau ne visur kalbama apie estetinį vizualinį poveikį, be to, konkretūs veiksmai, kaip atlikti tokį vertinimą ir kokiais vertinimo kriterijais remtis, neapibrėžti. Tik Europos susitarime dėl svarbiausių tarptautinių automagistralių (Europos (...), 1975) aptariami keleiviui patrauklaus kelių kraštovaizdžio kūrimo klausimai, tačiau ir čia nekalbama apie konkrečias problemas sprendimo būdus. Tik JAV teisės aktai numato vizualiojo kelio poveikio aplinkai ver-

tinimo būtinumą. Kelių kraštovaizdžio estetiniam vizualiajam vertinimui daug dėmesio skiria tokios šalys kaip Vokietija, Didžioji Britanija, JAV ir Australija. Šių šalių parengtuose kelių kraštovaizdžio planavimo vadovuose siūlomos konkrečios priemonės, kaip kurti patrauklų kelių kraštovaizdį. Jas pritaikius Lietuvos sąlygoms, galima būtų parengti Lietuvos kelių kraštovaizdžio tvarkymo gaires.

2. Lietuvos teisės aktai

Remiantis Europos kraštovaizdžio konvencija (Europos (...), 2000), kiekviena šalis, siekdama įgyvendinti kraštovaizdžio politiką, įsipareigoja priimti kraštovaizdžio apsaugai, tvarkymui ir (arba) planavimui skirtus teisės aktus. Šiandien pagrindiniai su kraštovaizdžio apsauga susiję teisės aktai Lietuvoje yra teritorijų planavimo, poveikio aplinkai vertinimo dokumentai ir kiti aplinkosaugos, kultūros paveldo bei tarptautiniai teisės aktai. Juos papildo kelių projektavimo ir planavimo teisės aktai, kuriuose minimas kraštovaizdis (reljefas, želdinimas ir pan.). Strateginio dokumento kelių ir geležinkelių kraštovaizdžio apsaugai Lietuvoje nėra. Rengiamos kraštovaizdžio gairės bus pirmasis toks dokumentas Lietuvoje.

Pagal galiojančius Lietuvos Respublikos teisės aktus magistralinių ir krašto kelių, taip pat kelių, turinčių keturias ir daugiau eismo juostų, tiesimas ar kelių, turinčių mažiau negu keturias eismo juostas, rekonstravimas įrengiant keturias ar daugiau eismo juostų (kai tiesiamas ar rekonstruojamas 10 km ar ilgesnis nenutrūkstamas kelio ruožas) įtrauktas į planuojamos ūkinės veiklos, kurios poveikis aplinkai turi būti vertinamas, rūšių sąrašą. Atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo (PAV) turi būti atliekama tiesiant ilgesnius kaip 2 km rajoninius ir turinčius keturias ar daugiau eismo juostų kelius, taip pat rekonstruojant kelius, įrengiant juose keturias ar daugiau eismo juostų (kai tiesiamas ar rekonstruojamas trumpesnis kaip 10 km, bet ilgesnis kaip 2 km nenutrūkstamas kelio ruožas).

Teisės aktuose, kurie susiję su teritorijų planavimu, nurodomi tikslai sudaryti prielaidas kraštovaizdžio ekologiškai pusiausvyrai palaikyti arba atkurti (Lietuvos (...), 2004b), taip pat atvejai, kada privati žemė gali būti paimama visuomenės poreikiams ir atlyginimas už ją, be to, akcentuojama, kad būtinas motyvuotas žemės paėmimo pagrindimas (Lietuvos (...), 2011a) bei numatytas kompensavimas už visuomenės reikmėms paimamą žemę ir kaip tai atliekama (Lietuvos (...), 2005b). Bendruosiuose planuose neregamentuojama estetinė vizualioji kelių ir jų kraštovaizdžio kokybė. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane (Lietuvos (...), 2002) skatinama plėsti ir tobulinti tranzitinius turistų judėjimo kelius, kurie paprastai sutampa su svarbiausiomis transporto magistralėmis, ir specializuotas turizmo trasas, taip pat numatomos urbanistinės integracijos ašys. Rekreacijos sektoriuje kaip vienas prioritetinių tikslų įvardijama pažintinio turizmo ir poilsio gamtoje plėtra. Tačiau turizmo ir poilsio gamtoje objektus sujungia įvairių kategorijų keliai, kurie turėtų reprezentuoti šalį, skatinti turizmo plėtrą, būti patogūs, o kelių kraštovaizdis – patrauklus ir nenuobodus. Kaip prioritetas transporto ir ryšių infrastruktūros sektoriuje LR teritorijos bendrajame plane nurodyta automobilių transporto plėtra. Vilniaus miesto (Vilniaus (...), 2007), Kauno apskrities (Kauno (...), 2009) ir Klaipėdos rajono savivaldybės (Klaipė-

dos (...), 2005) bendruosiuose planuose numatomos naujos susisiekimo trasos bei siūloma numatyti trūkstamas automobilių kelių jungtis.

Teisės aktuose, kurie susiję su poveikio aplinkai vertinimu, gan aiškiai apibrėžiama kraštovaizdžio samprata ir tvarkymas numatomi ūkinei veiklai, taip pat ir planuojamiems keliams (Lietuvos (...), 2005a), apibrėžiama poveikio vertinimo kraštovaizdžiui apimtis, poveikio mažinimo strategija parenkant atitinkamas priemones (Lietuvos (...), 2006c), nurodoma užtikrinti kraštovaizdžio ekologinę, geoeologinę pusiausvyrą, išsaugoti jo įvairovę ir unikalumą, kultūrinio kraštovaizdžio kompleksus bei objektus pritaikyti lankymui ir naudojimui (Lietuvos (...), 2001a), taip pat reguliuojami visuomeniniai santykiai aplinkosaugos srityje, nustatomos pagrindinės juridinių ir fizinių asmenų teisės bei pareigos išsaugant Lietuvos Respublikai būdingą biologinę įvairovę, ekologines sistemas bei kraštovaizdį, užtikrinant sveiką ir švarią aplinką, racionalų gamtos išteklių naudojimą Lietuvos Respublikoje, jos teritoriniuose vandenyse, kontinentiniame šelfe ir ekonominėje zonoje (Lietuvos (...), 2011b).

Teisės aktuose, kurie susiję su kelių projektavimu, labai bendrai nusakomos žiedinių sankryžų ir jas supančios aplinkos apželdinimo galimybės (Lietuvos (...), 2012). VGTU Kelių tyrimo instituto parengtoje (tačiau dar nepatvirtinta) naujoje Lietuvos kelių suskirstymo studijoje „Automobilių kelių tinklo elemento paskirties analizė ir plėtros schemos parengimas“ pateikiami rekomenduojami platinti, nekeisti arba net siaurinti keliai. To paties rengėjo rengiamose Automagistralių ir greitkelių projektavimo taisyklėse AGPT 13 bus pateiktas kelių komponavimas kraštovaizdyje, atsižvelgiant į reljefą, santykį su vandens telkiniais ir kiti aplinkosaugos aspektai. Šiuo metu projektuojant kelius galioja Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008 (Lietuvos (...), 2008d), kuriame aprašomi automobilių keliai, pateikiama projektavimui skirta medžiaga, parametrai (profiliai, saugaus eismo reikalavimai, atstumai, rekomenduojami želdinimai ir kt.).

Teisės aktai, susiję su kelio ženklais ir rengiamais siūlymais dėl informavimo apie kelio sistemą. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2008f) neaptariama informavimo apie gamtines ir kultūrinės vertybes sistema.

Teisės aktuose, kurie susiję su reklamos stendų reglamentavimu, nepakankamai reglamentuojama reklamos stendų statybos vieta pakelėse ir išvaizda (Lietuvos (...), 1992; Lietuvos (...), 2000; Lietuvos (...), 2001b).

Teisės aktuose, kurie susiję su želdiniais, nustatytos susisiekimo ministerijos pareigos, apibrėžta, kas yra valstybinės reikšmės automobilių kelių želdiniai, kaip juos būtina tvarkyti (Lietuvos (...), 2007), nusakomi želdinimo reikalavimai prie kelių, esančių gamtinio karkaso teritorijose (Lietuvos (...), 2010c), aprašomi atvejai, kada būtina persodinti saugotinus medžius ir krūmus (Lietuvos (...), 2008b). Remiantis LR Vyriausybės nutarimu „Dėl kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, sąrašo patvirtinimo ir medžių ir krūmų priskyrimo saugotiniams“ (Lietuvos (...), 2008e), kelio juosta gali būti ne arčiau kaip 1 m nuo griovio, pado ar iškasos (taigi gali būti ir toliau kaip 1 m), todėl į ją patenka beveik visos pakelių medžių alėjos ir kt. LR susisiekimo ministerijos įsakyme „Dėl saugiam eismui pavojų keliančių geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje ir valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje au-

gančių medžių ir krūmų genėjimo ir kirtimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2008c) nurodoma, kad kertant medžius ir krūmus, augančius valstybinės reikšmės kelių juostoje, leidimo šiems darbams nereikia. Dažniausia ir šalinami želdiniai prie valstybinės ar vietinės reikšmės kelių, trukdantys eismo saugumui. LR aplinkos ministro įsakymo „Dėl medžių ir krūmų priežiūros, vandens telkinių, esančių želdynuose, apsaugos, vejų ir gėlynų priežiūros taisyklių patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2008a) 33.3 punktas riboja lajų pakėlimo aukštį, todėl kyla problemų, keliuose, kuriais važinėja krovininiai automobiliai, nes jie žaloja medžius laužydami jų šakas.

Planavimo rekomendacijos. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos 2010 metais išleido „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijas (Biologinės įvairovės apsauga)“ (Lietuvos (...), 2010a). Tai vienas iš nedaugelio dokumentų, kuriame detalai aprašomi kai kurie kelių kraštovaizdžio formavimo aspektai. Rekomendacijose aptariamas kelio trasos ir išilginio profilio parinkimas, tiltų bei pralaidų pritaikymas laukinių gyvūnų migracijai, jų derinimas prie kraštovaizdžio. Čia išsamiai aprašytas kai kurių kelio kraštovaizdžio elementų parinkimas, išdėstymas kelio ar gamtinių elementų atžvilgiu, medžiagiškumas, spalvinis sprendimas: tvorų parametrų ir tipų parinkimas, tvorų ir atitveriamųjų bordiūrų medžiagos parinkimas, privalumai ir trūkumai, dvivėrių vartelių ir horizontalių barjerų parinkimas, vienvėrių vartelių ir rampų įrengimas.

„Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijose (Kelių eismo triukšmo mažinimas)“ (Lietuvos (...), 2010b) minima, kad triukšmo, sklandančio nuo kelių važiuojančių automobilių, mažinimo priemonė parenkama remiantis keliais kriterijais, tarp jų ir estetiniais, derinant su kraštovaizdžio, visuomenės saugumo ir kitais kriterijais. Išsamiai aprašomas kelio trasos parinkimas ir kelio erdvinių projektinių sprendinių parengimas, užtvarų bei triukšmo slopinimo įrangos vietos parinkimas, siekiant išvengti neigiamo vizualiojo poveikio kraštovaizdžiui, pateikti medinių, mūrinių, betoninių, metalinių, skaidrių ir plastikinių triukšmo užtvarų įrengimo siūlymai urbanizuotoje, priemiesčio, kaimo ir užmiesčio aplinkose. Pateikiamas detalus triukšmo užtvarų architektūrinio projektavimo aprašas, siekiant, kad užtvara derėtų prie aplinkos. Pastarajam tikslui pasiekti rekomenduojama vadovautis dviem pagrindiniais estetinio komponavimo principais – statinio integravimo vietovaizdyje ir stiliaus vientisumo. Pateikiamos pylimų įrengimo rekomendacijos siejant jas su kelių kraštovaizdžio vizualiąja kokybe, pakelių apželdinimo principai ir asortimento parinkimas.

Apibendrinant galima teigti, kad kelių formavimas Lietuvos teisės aktuose neatsiejama nuo teritorijų planavimo, poveikio aplinkai vertinimo dokumentų, kitų aplinkosauginių, kultūros paveldo, taip pat ir konkrečių kelių projektavimo bei planavimo teisės aktų, kuriuose minimas kraštovaizdis (reljefas, želdinimas ir pan.). Tačiau šiuose dokumentuose pastebimas teisinis ir praktinis kelių kraštovaizdžio bei autotransporto eismo saugumo nesuderinamumas, pavyzdžiui, medžių pakelėse išskirtimas, kuris kartais būtinas saugumo sumetimais, neigiamai veikia kraštovaizdžio estetinę kokybę. Lietuvos teisės aktų apžvalga parodė, kad teisės aktai, reglamentuojantys kraštovaizdžio apsaugą, negali užtikrinti darnios kelių plėtros, todėl kompleksinis leidinys, kuriame būtų pateikiami svarbiausi kelių komponavimo kraštovaizdyje principai, yra būtinas. Tokius leidinius (planavimo vadovus, gaires) turi

kitos užsienio šalys. Jų patirtis gali būti puikus pavyzdys Lietuvai, kuriant kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo gaires automobilių keliams.

3. Siūlymai keisti Lietuvos teisės aktus

Šiame straipsnio skyriuje pateikti siūlymai yra preliminarūs, todėl reikia išsamesnės analizės bei motyvuoto pagrindimo. Jie galutinai bus suformuluoti tik parengus kraštovaizdžio gaires.

Teisės aktų, susijusių su teritorijų planavimu, lygmenyje siūlomas kelių integravimas į kraštovaizdį per bendruosius planus ir žemės paėmimą visuomenės poreikiams. LR aplinkos ministro įsakymą „Dėl apskrities teritorijos bendrojo (generalinio) plano rengimo, Savivaldybės teritorijos bendrojo plano rengimo ir Miestų ir miestelių bendrųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2004a) siūloma papildyti šiais siūlymais: plėtoti želdynus prie kelių, nustatyti naujų formuojamų želdynų zonas pakelėse, susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinyje žymėti ne tik planuojamas ir rezervuojamas bei paimamas teritorijas susisiekimo sistemoms, bet ir su jomis susijusiai aplinkai. Šiuo siūlymu taip pat norima paskirstyti apželdinimo atsakomybę, kad reikalavimas būtų taikomas ne tik kelių valdytojui, kurių galimybes riboja eismo saugumo reikalavimai ir laisvos žemės prie kelių trūkumas. Šie reikalavimai būtų taikomi ir logistikos, komercinių bei kitų teritorijų savininkams, kurių sklypai ribojasi su kelio juosta ir kurių plėtra pastaruoju metu iš esmės keičia magistralinių kelių aplinką.

Nors pagal Kelių įstatymą (Lietuvos (...), 1995) želdynai priskiriami „kelio sąvokai“, tačiau paimti žemę iš privačių savininkų apželdinimui sudėtinga, mat turi būti rengiamas žemės paėmimo pagrindimas (pagal LR Vyriausybės nutarimą „Dėl prašymų paimti žemę visuomenės poreikiams pateikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklių patvirtinimo“ [2005b]). Todėl galimas siūlymas patikslinti Žemės įstatymą (Lietuvos (...), 2004c), kad jis būtų taikomas ir kraštovaizdžiui prie kelių formuoti.

LR susisiekimo ministro ir LR aplinkos ministro įsakymą „Dėl susisiekimo komunikacijų specialiųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2006a) siūloma papildyti reikalavimu, kad atliekant poveikio aplinkai vertinimą būtų skiriamas dėmesys susisiekimo infrastruktūros poveikiui aplinkai, taip pat esamos būklės analizės stadijoje turi būti įvertinami pakelės kraštovaizdžio vizualiniai ištekčiai ir pateikiamos šio kraštovaizdžio vizualinių išteklių naudojimo galimybės, sprendinių konkretizavimo stadijoje turi būti pateikiama kelių supančio kraštovaizdžio tvarkymo siūlymų.

Rengiant detaliuosius planus esamos būklės analizės stadijoje turi būti įvertinama kraštovaizdžio vizualioji kokybė.

Teisės aktai, susiję su poveikio aplinkai vertinimu. Šiuo metu pagal LR Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymą (Lietuvos (...), 2005a) PAV rengėju gali būti kiekvienas aukštąjį išsilavinimą turintis specialistas, taip visas poveikio aplinkai vertinimo dalis gali rengti vienas specialistas. Todėl labai nukenčia atskirų dalių poveikio vertinimo kokybė, taip pat siūlomos apsaugos priemonės dažnai būna ne-

tinkamos. Todėl siūloma detaliau reglamentuoti, kokią kvalifikaciją ir išsilavinimą turi turėti kiekvienos PAV dalies rengėjas, taip pat ir kraštovaizdžio vertintojas.

LR aplinkos ministro įsakyme „Dėl poveikio aplinkai vertinimo programos ir ataskaitos rengimo nuostatų patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2006c) pateikiamų kraštovaizdžio vertinimo nurodymų, kurie turi įtakos skirtingam, ne visada kompetentingam kraštovaizdžio vertinimui, nepakanka. Todėl siūloma parengti kraštovaizdžio vertinimo metodiką, kurioje būtų nustatyti detalūs kriterijai, pagal kuriuos būtų privalomas kelių vizualiojo poveikio aplinkai vertinimas. Galimi šie vertinimo kriterijai: kraštovaizdžio ryškumas, vientisumas, įvairovė, natūralumas, reljefas, augalija, vanduo, spalvos, vaizdingumas, retumas, kultūriniai pokyčiai, išskirtinumas, rekreacinis, istorinis, informatyvus, mokslinis, geologinis, natūralus, kultūrinis, etninis arba biologine įvairove turtingas kraštovaizdis.

Teisės aktai, susiję su kelių projektavimu. Automagistralių ir greitkelių projektavimo taisyklių AGPT 13 pirmojoje redakcijoje pasigendama aplinkos vertinimo ir apsaugos, taip pat ir kraštovaizdžio apsaugos, procedūrų analizės, todėl siūloma dokumente pateikti, kokias kelių aplinkos vertinimo procedūras būtina atlikti atsižvelgiant į jų klasifikaciją ir darbų pobūdį. Taip pat LAKD siūloma papildyti esamas aplinkosauginių priemonių rekomendacijas nauju dokumentu „Kraštovaizdžio apsauga ir tvarkymas APR-KAT 13“. Šiame dokumente turėtų būti pateiktos detalios Lietuvos kelių kraštovaizdžio formavimo-projektavimo rekomendacijos. Šiam tikslui siūloma naudotis Didžiosios Britanijos greitkelių agentūros (angl. *Highway Agency*) Kelių ir tiltų dizaino vadovu (Design (...), 2001).

Teisės aktai, susiję su kelio ženklais ir rengiamais informavimo prie kelių sistemos siūlymais. Į LR Vyriausybės nutarimo „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (Lietuvos (...), 2008f) VI skyriaus „Informaciniai ženklai“ lentelę gali būti įtraukiami nauji ženklai, kurie informuos apie gamtines ir kultūrinės vertybes Lietuvoje. Šiuo metu nagrinėjama esama informavimo sistema Lietuvoje, todėl nauji ženklai dar nepasiūlyti, neišspręstas ir jų būtinumo bei aktualumo Lietuvai klausimas.

Teisės aktai, susiję su reklamos stendų reglamentavimu. Specialiosiose žemės ir miško naudojimo sąlygose (Lietuvos (...), 1992) reklamos stendai uždrausti tik kelių apsaugos zonose, o už zonų jų statyba neregamentuota (tai aktualu A1 kelyje „Vilnius–Kaunas“, kuriame apstu įvairių reklamos stendų). Todėl siūloma numatyti kelių kraštovaizdžio vizualios kokybės reikalavimus, paliekant esamas kelių apsaugos zonas ir joms nesiūlant jokių pakeitimų. Taip pat siūloma nustatyti reklaminių stendų įrengimo reguliavimo priemonės, kurios atitiktų LR Reklamos įstatymo (Lietuvos (...), 2000) pakeitimus, nes pagal šį įstatymą stendų statybai leidimus išduoda savivaldybės, kurios turi svirtus, leidžiančius apriboti, kur ir kokie reklaminiai stendai įrengiami. Rekomenduojama LR Statybos įstatyme (Lietuvos (...), 2001b) keisti nuostatas dėl reklamos skydų keliamos vizualinės taršos.

Teisės aktai, susiję su želdiniais. Siūloma papildyti LR Vyriausybės nutarimą „Dėl kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, sąrašo patvirtinimo ir medžių ir krūmų priskyrimo saugotiniams“ (2008e) taip: medžių alėjų ruožus (išskirtus regionais ar pan.) įrašyti prie saugotinių, rekomenduojant medžių alėjas dėl eismo saugumo atitverti atitvarais.

Išskirti ne visas alėjas, o vertingiausias, bet dar nesaugomus kelių ruožus. LR Susisiekimo ministerijos įsakymą „Dėl Saugiam eismui pavojų keliančių geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje ir valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje augančių medžių ir krūmų genėjimo ir kirtimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (2008c) reikėtų keisti iš esmės dėl 2 skyriuje aprašyto konflikto. Taip pat siūloma šio dokumento reikalavimus taikyti rajoninės reikšmės ir vietiniams keliams. LR aplinkos ministro įsakymą „Dėl saugotinių medžių ir krūmų kirtimo, persodinimo ar kitokio pašalinimo atveju, šių darbų vykdymo ir leidimų šiems darbams išdavimo, medžių ir krūmų vertės atlyginimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (2008b) preliminariai siūloma papildyti taip: jei medžiai, kuriuos būtina nupjauti ir persodinti yra per dideli, tikslinga juos atsodinti tos pačios rūšies medžiais. Atsodinti reikėtų ne mažesnio kaip 10 cm skersmens medeliais. Iš anksto numatyti, kaip ir koku tinkamu atstumu nuo kelio būtų atsodinami numatyti šalinti želdiniai (sodinama taip, kad netrukdomai galėtų judėti statybų metu naudojami mechanizmai). Šio siūlymo esminis trūkumas: jei atsodinti reikia paimti privačios žemės, to padaryti bus neįmanoma, kol neįvykdytas Žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektas. Paėmus žemę, iškart pradedami vykdyti statybų / rekonstravimo darbai, todėl sodinti galima tik po statybų darbų. Iš LR aplinkos ministro įsakymo „Dėl gamtinio karkaso nuostatų patvirtinimo pakeitimo“ (2010c) 6.1 punkto išbraukti žodį „sanitarinės“, nes kelio sanitarinių apsaugos zonų nebėra. Gamtinio karkaso teritorijoje esančiose pakelėse želdinti nesiūloma: esant dideliame važiavimo greičiui (rekomenduotume tik sankryžų apželdinimą, apželdinimą prie nuovažų, įvažų) arba želdinti paliekant laisvą (3–15 metrų) nuo kliūčių zoną (pagal KTR) minimaliai nuo eismo juostos krašto, laikantis eismo saugumo reikalavimų. Nesiūloma ir želdinti prie vietinių jungiamųjų kelių, kurie nėra ilgi (iki 1 km) ir skirti žemės ūkio technikai į sklypus ar sodybas važiuoti, t. y. kai atvirų erdvių agrarinėse teritorijose tiesiami ar rekonstruojami keliukai.

Išvados

1. ES teisės aktuose pastebima tokia nuostata: Tarybos direktyvos įpareigoja valstybes narės atlikti visapusišką tiesioginio ir netiesioginio kelio poveikio kraštovaizdžiui vertinimą, tačiau konkretūs veiksmai ir metodai paliekami šalies narės atsakingumui, vadovaujantis toje šalyje galiojančiais teisės aktais. Tik JAV teisės aktai numato vizualiojo kelio poveikio aplinkai vertinimo būtinumą, tai puikus pavyzdys rengiant ES ir konkrečių šalių narių teisės aktus.
2. ES teisės aktuose būtina numatyti vizualiojo kelio poveikio aplinkai vertinimą, kuris būtų būtinas visoms šalims narėms, taip pat apibrėžti pagrindinius vertinimo kriterijus, kurie turėtų būti taikomi visose šalyse narėse. Kiti vertinimo kriterijai būtų individualūs kiekvienai šaliai.
3. Nė vienas Lietuvos teisės aktas neužtikrina išsamaus kelių kraštovaizdžio vertinimo estetiniu vizualiuoju požiūriu būtinumo. Lietuvos teisės aktų analizė parodė, kad:
 - a) Lietuvoje nėra kraštovaizdžio prie kelių tvarkymo strategijos, be to, sudėtinga žemės paėmimo visuomenės poreikiams (kraštovaizdžiui prie kelių tvarkyti) procedūra;

- b) nėra kelių kraštovaizdžio vertinimo metodikos, nepakankamai apibrėžta PAV rengėjų kvalifikacija;
 - c) nepakankamas kraštovaizdžio apsaugos ir tvarkymo reglamentavimas, trūksta pasiūlymų dėl projektavimo, kuris apžvelgtų kelių kraštovaizdžio ir aplinkosauginių priemonių projektavimą, diegimą ir priežiūrą;
 - d) pasigendama vieningos ir išsamios informavimo sistemos (ženklų) apie gamtines ir kultūrinės vertybes;
 - e) būtinas griežtesnis reklamos stendų statybos prie kelių reglamentavimas;
 - f) yra prieštaravimų tarp esamų teisės aktų: vieni teisės aktai saugo, kiti suteikia leidimus prie kelių kirsti medžius, dėl ko neieškoma išeičių, kaip išsaugoti želdinius ribojant greitį arba atitveriant pavojingiausias eismo saugumui ruožus.
4. Pateikti preliminarūs siūlymai dėl Lietuvos teisės aktų tobulinimo galėtų reglamentuoti kelių kraštovaizdžio formavimą per bendruosius planus ir kelių kraštovaizdžio formavimui reikalingą žemės paėmimą visuomenės poreikiams. Esminiai siūlymai yra šie:
- a) parengti kraštovaizdžio vertinimo metodiką, kurioje būtų nustatyti konkretūs kriterijai, pagal kuriuos būtų privalomas kelių vizualiojo poveikio aplinkai vertinimas; kiekvienos PAV dalies rengėjo kvalifikacija ir išsilavinimas turi būti detaliau reglamentuoti;
 - b) turi būti parengtas dokumentas, kuriame būtų pateiktos detalios Lietuvos kelių kraštovaizdžio formavimo-projektavimo rekomendacijos;
 - c) atliekant poveikio aplinkai vertinimą, turi būti įvertinti susisiekimo infrastruktūros vizualūs poveikis aplinkai, pakelės kraštovaizdžio vizualieji išteklių, pateikiamos šio kraštovaizdžio vizualiųjų išteklių panaudojimo galimybės ir detalūs kelių supančio kraštovaizdžio tvarkymo siūlymai;
 - d) išnagrinėti esamą kelio ženklų sistemą, ir, nustačius plėtros būtinybę, ją išplėsti vieninga keliautojams ir vairuotojams lengvai suprantama sistema, kuri išsamiau informuotų apie gamtines ir kultūrinės vertybes Lietuvoje;
 - e) reikia numatyti kelių kraštovaizdžio vizualiosios kokybės reikalavimus, keisti nuostatas dėl reklamos skydų keliamos vizualios taršos ir nustatyti praktines reklaminių stendų įrengimo reguliavimo priemones, kurios atitiktų LR Reklamos įstatymo pakeitimus;
 - f) išsaugoti vertingiausias, tačiau saugotiniams želdiniams nepriskirtas medžių alėjas ar konkrečius jų ruožus prie kelių, rekomenduojant dėl eismo saugumo jas atitverti atitvarais, teikti pagrįstus siūlymus dėl medžių atodinimo galimybės, želdinimą gamtinio karkaso teritorijose siūlyti su išlygomis, atsižvelgiant į eismo intensyvumą, važiavimo greitį, kelio reikšmę.

*Gauta 2012 09 06
Pasirašyta spaudai 2013 03 05*

Literatūra

- Chapter Two: The History of Highway Aesthetics.* (2009). Prieiga internetu: <http://www.mindspring.com/~tgray/prch2.htm> [žiūrėta 2010 01 02].
- Design Manual for Roads and Bridges.* (2001). Vol. 10, Section 1, Part 3. HA 57/92 New Roads Integration with Rural Landscape. Prieiga internetu: <http://www.standardsforhighways.co.uk/dmrb/vol10/section1/ha5792.pdf> (žiūrėta 2009 02 03).
- Europos kraštovaizdžio konvencija.* (2000). Prieiga internetu: <http://www.am.lt/LSP/files/krast-konv.pdf> [žiūrėta 2012 08 27].
- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/42/EB 2001 m. birželio 27 d. „Dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo“. (2001). *Europos bendrijų oficialus leidinys 2001, L 197/30*, p. 157–164. Prieiga internetu: <http://eur-lex.europa.eu/> [žiūrėta 2010 03 15].
- Europos susitarimas dėl svarbiausių tarptautinių automagistralių (AGR) priimtas 1975 m. lapkričio 15 d. Ženevoje. (2002). *Valstybės žinios*, 2002.01.09, Nr. 2-58.
- Kauno apskrities teritorijos bendrasis (generalinis) planas.* (2009). Prieiga internetu: http://www.kaunoplanas.lt/duomenys/kauno_apskritis/sprendiniai/KABP_aiskinamasis_rastas.pdf [žiūrėta 2010 03 15].
- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas.* (2005). Prieiga internetu: <http://www.klaipėdos-r.lt/?lt=1137044377> [žiūrėta 2010 03 10].
- Konvencijos „Dėl poveikio aplinkai vertinimo tarpvalstybiniame kontekste“ strateginio padarinių aplinkai vertinimo protokolas. (2008). *Europos Sąjungos oficialus leidinys 2008, L 308/35*, p. 35–49. Prieiga internetu: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22008A1119%2802%29:LT:NOT> [žiūrėta 2010 03 19].
- Lietuvos automobilių kelių direkcija. (2012). *Žiedinių sankryžų projektavimo metodiniai nurodymai MN ŽSP 12.* Prieiga internetu: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.dok_priedas?p_id=55419 [žiūrėta 2012 08 27].
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2011a). Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 45, 46, 47 ir 48 straipsnių pakeitimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2011.04.28, Nr. 49-2369.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2011b). Lietuvos Respublikos Aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*, 2011.07.19.
- Lietuvos automobilių kelių direkcija. (2010a). Generalinio direktoriaus 2010 m. balandžio 1 d. įsakymas Nr. V-90 „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Biologinės įvairovės apsauga APR-BJA 10“ patvirtinimo. *Valstybės žinios*, 2010.04.10, Nr. 41-2018.
- Lietuvos automobilių kelių direkcija. (2010b). Generalinio direktoriaus 2010 m. balandžio 1 d. įsakymas Nr. V-88 „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Kelių eismo triukšmo mažinimas APR-T 10“ patvirtinimo. *Valstybės žinios*, 2010.04.10, Nr. 41-2017.
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministras. (2010c). Įsakymas dėl 2007 m. vasario 14 d. įsakymo Nr. D1-96 „Dėl gamtinio karkaso nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo. *Valstybės žinios*, 2010.07.22, Nr. 87-4619.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2009). Nutarimas Nr. 1247 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimo Nr. 1160 patvirtinta „Nacionalinė darnaus vystymosi strategija“ pakeitimo“. *Valstybės žinios*, 2009.10.10, Nr. 121-5215.
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministras. (2008a). Įsakymas Nr. D1-45 „Dėl Medžių ir krūmų priežiūros, vandens telkinių, esančių želdynuose, apsaugos, vejų ir gėlynų priežiūros taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2008.01.24, Nr. 10-356.
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministras. (2008b). Įsakymas Nr. D1-87 „Dėl Saugotinių medžių ir krūmų kirtimo, persodinimo ar kitokio pašalinimo atvejų, šių darbų vykdymo ir leidimų šiems darbams išdavimo, medžių ir krūmų vertės atlyginimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2008.02.09, Nr. 17-611.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras. (2008c). Įsakymas Nr. 3-507 „Dėl Saugiam eismui pavojų keliančių geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje ir valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje augančių medžių ir krūmų genėjimo ir kirtimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2008.12.31, Nr. 150-6131.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2008d). Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008. *Valstybės žinios*, 2008.01.22, Nr. 9-322.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2008e). Nutarimas Nr. 206 „Dėl kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, sąrašo patvirtinimo ir medžių ir krūmų priskyrimo saugotiniams“. *Valstybės žinios*, 2008.03.20, Nr. 33-1151.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2008f). Nutarimas „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2008.08.02, Nr. 88-3530.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2007). Lietuvos Respublikos Želdynų įstatymas. *Valstybės žinios*, 2007.07.19, Nr. 80-3215.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras. (2006). Įsakymas Nr. 3-453/D1-549 „Dėl susisiekimo komunikacijų specialiųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2006.11.30, Nr. 130-4924.
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministras. (2006b). Įsakymas Nr. D1-665 „Dėl planuojamos ūkinės veikos atrankos metodinių nurodymų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2006.01.12, Nr. 4-129.
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministras. (2006c). Įsakymas Nr. D1-636 „Dėl poveikio aplinkai vertinimo programos ir ataskaitos rengimo nuostatų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2006.01.17, Nr. 6-225.

- Lietuvos Respublikos Seimas. (2005a). Lietuvos Respublikos Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo pakeitimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2005.07.12, Nr. 84-3105.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2005b). Nutarimas Nr. 924 „Dėl prašymų paimti žemę visuomenės poreikiams pateikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2005.08.26, Nr. 104-3839.
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministras. (2004a). Įsakymas Nr. D1-263 „Dėl Apskrities teritorijos bendrojo (generalinio) plano rengimo, Savivaldybės teritorijos bendrojo plano rengimo ir Miestų ir miestelių bendrųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2004.05.22, Nr. 83-3029.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2004b). Lietuvos Respublikos Teritorijų planavimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2004.02.07, Nr. 21-617.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2004c). Lietuvos Respublikos Žemės įstatymo pakeitimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2004.02.21, Nr. 28-868.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2004d). Nutarimas Nr. 1526 „Dėl Lietuvos Respublikos kraštovaizdžio politikos krypties aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2004.12.04, Nr. 174-6443.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2002). Nutarimas 2002 m. spalio 29 d. Nr. IX-1154 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano“. *Valstybės žinios*, 2002.11.15, Nr. 110-4852.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2001a). Lietuvos Respublikos Saugomų teritorijų įstatymo pakeitimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2001.12.28, Nr. 108-3902.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2001b). Lietuvos Respublikos Statybos įstatymas. *Valstybės žinios*, 2001.11.30, Nr. 101-3597.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (2000). Lietuvos Respublikos Reklamos įstatymas. *Valstybės žinios*, 2000.07.31, Nr. 64-1937.
- Lietuvos Respublikos Seimas. (1995). Lietuvos Respublikos Kelių įstatymas. *Valstybės žinios*, 1995.05.26, Nr. 44-1076.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (1992). Nutarimas Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų“. *Valstybės žinios*, 1992.05.12, Nr. 22-652.
- National Parks and Wildlife (Parking) Regulations. (1997). Prieiga internetu: [http://www.legislation.sa.gov.au/lz/c/t/national%20parks%20and%20wildlife%20\(parking\)%20regulations%201997/current/1997.195.un.pdf](http://www.legislation.sa.gov.au/lz/c/t/national%20parks%20and%20wildlife%20(parking)%20regulations%201997/current/1997.195.un.pdf) [žiūrėta 2011 04 11].
- National Roads Authority. (2006). *A Guide to Landscape Treatments for National Road Schemes in Ireland*. Prieiga internetu: <http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/Environment/file,3481,en.pdf> [žiūrėta 2012 08 27].
- Queensland Government. (2010). *Transport and Main Roads*. Prieiga internetu: <http://www.tmr.qld.gov.au/> [žiūrėta 2011 04 11].
- Ragulskytė-Markovienė, R. (2005). *Aplinkos teisė. Lietuvos teisės derinimas su Europos Sąjungos reikalavimais*. Vilnius: Eugrimas.
- Roads Act. Estonian Road Administration. (2005). Prieiga internetu: <http://www.mnt.ee/atp/?id=2828> (žiūrėta 2010 03 29).
- Sas-Bojarska, A. (2002). Landscape Protection in Environmental Impact Assessment in Poland. The example of a Gdansk fortification system which is threatened by transport investment. *The Journal of Transdisciplinary Environmental Studies*, Vol. 1, Nr. 2: 1–18. Prieiga internetu: <http://www.journals.tes.dk/vol%201%20no%20nr%205%20landscape%20produktion%20aleksandra.pdf> [žiūrėta 2010 03 19].
- Tarybos direktyva 97/11/EB 1997 m. kovo 3 d. iš dalies keičianti Direktyvą 85/337/EEB „Dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo“. (1997). *Officialis leidinys L 073*, p. 0005–0015. Prieiga internetu: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1997:073:0005:003:LT:HTML> [žiūrėta 2010 03 19].
- US Department of Transportation. Federal Highway Administration. (1981). *Visual Impact Assessment for Highway Projects*. Prieiga internetu: <http://www.dot.ca.gov/ser/downloads/visual/FHWAVisualImpactAssmt.pdf> [žiūrėta 2009 11 12].
- Vilniaus miesto bendrasis planas iki 2015 m. (2007). Prieiga internetu: <http://www.vilnius.lt/bplanas/index.php?mid=65&lang=lt> (žiūrėta 2010 03 15).
- Žalioji knyga „TEN-T politikos peržiūra – Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“. (2009). *Europos bendrųjų komisija*. Prieiga internetu: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:LT:HTML> [žiūrėta 2009 03 10].

ATTITUDES OF ROAD LANDSCAPE ASSESSMENT AND FORMATION IN LITHUANIAN AND FOREIGN LEGISLATION

Irina Matijošaitienė, Ona Samuchovienė

Summary

The paper is prepared according to the 'Landscape protection and management guidelines for roads and railways' under the order of the Ministry of Environment. The both authors of this paper are participants of the preparation of the guidelines. The guidelines will be prepared for representatives of the authorities (local professionals, environmental and cultural heritage specialists, planners, designers, builders and owners) in order to facilitate the adjustment of safe traffic, road design standards and landscaping which would be suitable for both road users and public. The guidelines will present the main principles of creation of road landscape. These principles should be used for planning, design, construction, reconstruction or repair of state roads and railways in Lithuania. The guidelines include the adaptation of foreign experience for Lithuanian roads and railways, alteration of Lithuanian legislation for the more strict regulation of landscaping, solving the existing problems, recommendations for the creation of landscape of roads and railways by providing the examples of good experience. Though, this paper focuses only on the aspects which are related to road landscape (excluding landscape of railways).

During the preparation of the guidelines and seeking to integrate the attitudes of the policies of Lithuanian Republic and other requirements for the legislation related to landscape protection and management the analysis of Lithuanian and foreign legislative and regulatory documents was performed, the main problems were formulated, the ways of solving the conflicts or alteration of Lithuanian legislative documents were proposed. The proposals for legislative documents should ensure the preservation and augmentation of identity of Lithuanian and ethnographic regions, separate territorial landscape units, ecological and aesthetic values, purposeful creation of road landscape and to improve the overall image of Lithuania through the construction, reconstruction and maintenance of roads.

The analysis of foreign legislative documents involves common documents for all the countries of European Union, worldwide documents, as well as Estonian, Polish, Romanian, German, British, Irish, US and Australian documents. The analysis reveals the gap in EU documents: the Council Directive obliges Member States to carry out a comprehensive direct and indirect assessment of road effects on landscape, though the particular actions and methods are left to the Member State's responsibility according to the legislation applicable in a certain country. Only in the US legislation the assessment of visual impact of roads on landscape is necessary. In the Lithuanian legislation only a little part of the documents (Lietuvos (...), 2006b; Lietuvos (...), 2005a; Lietuvos (...), 2008d) require to evaluate the visual resources of the landscape in common, two documents (Lietuvos (...), 2010a; Lietuvos (...), 2010b) describe in details some aspects of the roadscape design. None of the Lithuanian legislation does

not provide the necessity of a comprehensive aesthetic visual assessment of road landscape. The analysis of Lithuanian legislation reveals that:

- in Lithuania there is no strategy for landscape management near roads, also the procedure for taking the land for public needs (for the roadscape management) is difficult;
- there is no methodology for the assessment of road landscape, the qualification of EIA preparers is not defined sufficiently;
- the regulation of landscape protection and management is not sufficient, there is a lack of proposals for the design of landscape. This design would involve creation, installation and maintenance of road landscape and environmental tools;
- there is a lack of the one and comprehensive information system (signs near roads) about natural and cultural valuables;
- there is a need of stronger regulation of advertising stands near roads;
- there is a conflict between the existing legislation: some legislative documents preserve and others give authorizations for the cutting of trees near roads. Due to this fact nobody is intended to search solutions for the preservation of greenery through the speed limitation and screening the most dangerous (from the point of view of traffic safety) segments off.

Tentative alteration of some Lithuanian legislative documents was proposed. The proposed changes could regulate the creation of road landscape through the master plans and taking the land for public needs (land for road landscape creation and management). The main alterations are described as follows:

- to prepare the methodology for landscape assessment which would represent the detailed criteria. According to these criteria the assessment of visual effect of roads on environment would be obligatory. The qualification and background of preparer of each part of EIA have to be regulated stronger;
- the document has to be prepared in which detailed recommendations for Lithuanian road landscape creation and design would be proposed;
- during the implementation of EIA visual effect of transport infrastructure on environment has to be taken into account. Also visual resources of road landscape have to be evaluated and the possibilities of usage of these resources have to be proposed, as well as the detailed management proposals for the road surrounding landscape have to be made;
- to analyse the existing system of road signs and to extend it, if it is necessary. The system of road signs has to be integral and easily apprehensible for travelers and drivers, it has to inform in details about Lithuanian natural and cultural valuables;
- the requirements for the visual quality of road landscape have to be proposed. Attitudes related to visual pollution which advertising stands produce have to be changed. To institute the alteration of LR Advertising law which would match practical tools of regulation of installation of advertising stands near roads;

- to preserve the most valuable, though unassigned as protected greenery, tree alleys or separate belts of trees near roads and to recommend to fence them by enclosures due to traffic safety. To reasonably propose the possibilities of tree planting near roads, as well as planting in territories of natural frame in accordance to the intensity of traffic, driving speed and significance of road.