

Kelio žmonės

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ LEIDINYS

DEVINTIEJI LEIDIMO METAI | 2016 M. BIRŽELIS NR.28 | www.paneveziokeliai.lt

PROTINGOS MINTYS

„Štai tada moterys tai tikrai buvo išsikovoju-
sios lygias teises, – svarstė vyrai, analizuo-
dami moterų asfaltuotojų brigados darbus,
jamžintus archyvinėje nuotraukoje. – Visai
kaip Švedijoje.“ Yra patikimų žinių, kad darbas
moterų asfaltuotojų brigadoje buvo laikomas
prestižiniu ir ne visos dailiosios lyties atstovės
galėjo į ją patekti.

„PANEVĖŽIO KELIŲ“ BENDROVEI – APDOVANOJI- MAS UŽ BIM PANAUDOJIMĄ SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROJE



Ant pakyls – AB „Panevėžio keliai“ komanda. Iš kairės: technologinio skyriaus darbuotojai Domas Puidokas, Domas Dabulevičius ir Vytautas Merkys, technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas, techninio direktoriaus pavaduotojas Alfredas Pakštas, projektavimo skyriaus projektų vadovas Martynas Jokubauskis, inžinieriai projektuotojai Arūnas Vaičaitis ir Jonas Gražys, VšĮ „Skaitmeninė statyba“ direktorius Dalius Gedvilas, žurnalo „Statyba ir architektūra“ redaktorius Darius Babickas.

Kristina SAVICKAITĖ

Balandžio pabaigoje LITEX-
PO parodų rūmuose pristaty-
ti patys naujausi ir išmaniausi
skaitmeninės statybos sprendi-
mai. Didžiausioje Baltijos šalių

statybos parodoje „Resta“ vyko
ir konkurso „Lietuvos BIM pro-
jektai 2016“ apdovanojimai. Ko-
misijos sprendimu, kategorijoje
„BIM susisiekimo infrastruktū-
roje“ nugalėtoju išrinktas AB
„Panevėžio keliai“ įgyvendintas
projektas „Statinio informaci-

nio modeliavimo ir automati-
nių mechanizmų valdymo siste-
mų panaudojimas kelio Nr. 115
Ukmergė–Molėtai ruožų rekon-
strukcijai“.

AB „Panevėžio keliai“ pristatė
pagal sutartį su Lietuvos automo-
bilių kelių direkcija prie LR susi-

siekimo ministerijos atliktus dar-
bus valstybinės reikšmės krašto
kelio Nr. 115 Ukmergė–Molėtai
ruožuose nuo 2,43 iki 12,85 km ir

nukelta į **4 psl.**

RACIONALIZATORIUS ROMAS SABAS – DUKTERŲ PRISIMINIMUOSE



Romas Sabas labai mėgo fotografuoti, filmuoti.

Rasa SKUDAITĖ

Panevėžietes seseris Rimą Jan-
kauskienę ir Editą Karpavičienę bei
jų artimuosius maloniai nustebino
žinia, kad AB „Panevėžio keliai“
veiklos 50-mečio proga ketina iš-
leisti pašto ženklus, kurių vienas bus
skirtas jų šviesaus atminimo tėvėliui,
ilgamečiam „Panevėžio kelių“ dar-
buotojui ir daugybės racionalizaci-
nių pasiūlymų autoriui Romui Sabui
(1931–1997).

Ta proga paprašėme R. Sabo arti-
mųjų pasidalinti prisiminimais apie
ši neeilinių gabumų panevėžietį.

nukelta į **8 psl.**

Padėka

NUOŠIRDŽIAI DĖKOJAME
AB „PANEVĖŽIO KELIAI“
GENERALINIAM DIREKTORIUI
Virmantui Puidokui,
PADALINIO VADOVUI
Gintautui Čirvinskui,
VISAM GELŽBETONIO
CECHO KOLEKTYVUI
UŽ PAGALBĄ LYDINT
Į PASKUTINĘ KELIONĘ
MŪSŲ MYLIMĄ SŪNŲ IR BROLĮ
Dainių Ramonį,
DIRBUSĮ GELŽBETONIO CECHE.

SU PAGARBA
ARTIMIEJI

ANONSAI

2 psl. »

„Panevėžio keliai“ įvertinti už
skaidraus verslo plėtotę



3 psl. »

2016 metų sezono naujiena:
pradėjome darbus Švedijoje



7 psl. »

Pažangios kompanijos
ateitį sieja su BIM



14 psl. »

Verslas iš universitetų tikisi
sisteminio bendradarbiavimo



„PANEVĖŽIO KELIAI“ ĮVERTINTI UŽ SKAIDRAUS VERSLO PLĖTOTĘ IR SOCIALINES PROGRAMAS

Viena didžiausių Baltijos šalyse lietuviško kapitalo kelių ir geležinkelių statybos bendrovė AB „Panevėžio keliai“ oficialiai pripažinta kaip socialiai atsakinga įmonė. Padėką už socialinę atsakomybę liudijantią veiklą savaitės pradžioje bendrovei įteikė LR Seimo Biudžeto ir finansų komiteto pirmininkas Petras Narkevičius.

„2015 metais „Panevėžio keliai“, be dukterinių įmonių, į Lietuvos valstybės biudžetą sumokėjo 10,5 mln. eurų mokesčių ir statybos srityje yra antra pagal sumokėtus mokesčius kompanija Lietuvoje. Jūsų bendrovė – inovatyvi, stipri ir socialiai atsakinga įmonė, ir nuoširdžiai tikiu, kad ateityje pastarasis aspektas taps vienu svarbiausių šalies įmonių sėkmės rodikliu. Didžiuojuosi galėdamas įteikti padėką už sąžiningą, kruopštų ir prasmingą darbą bei žmogiškųjų vertybių puoselėjimą kasdienėje veikloje“, – sakė Seimo narys, LR Seimo Biudžeto ir finansų komiteto pirmininkas Petras Narkevičius.

„Socialinė atsakomybė – tai veiklos įgyvendinimo koncepcija, pagal kurią kompanija savanoriškai įtraukia socialinius, aplinkosaugos bei skaidrios veiklos principus į savo vidaus procesus ir į bendrovės santykius su aplinka. Šie principai orientuoti ne tik į veiklos vykdymą, vadovaujantis galiojančiomis teisinės bazės ar diegiamų standartų normomis, bet ir į aukštesnių, nei reikalaujama, veiklos tikslų nusi-

statymą, jų įgyvendinimą kasdienėje kompanijos veikloje.

„Panevėžio kelių“ grupės įmonės, suvokdamos savo įtaką bendruomenių, kuriose įkurtos ir vykdo veiklą, gerovei ir saugumui, pasisako už visapusę socialinę atsakomybę. Skaidraus verslo plėtotė, sąžiningas mokesčių mokėjimas – vienas iš svarbiausių principų, liudijančių bendrovių puoselėjamą atsakingą politiką valstybės ir kiekvieno jos piliečio atžvilgiu“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Pagal veiklos apimtį bei sumokamus mokesčius „Panevėžio keliai“ priskiriami didiesiems mokesčių mokėtojams. Statybos sektoriuje Panevėžio įmonė šiuo aspektu lenkia tik pasaulinio lygio kompanija ABB, dirbanti ryšių perdavimo tinklų statybos srityje. Panevėžio statybos trestas, 2015 metais į biudžetą sumokėjęs 4,88 mln. eurų, Valstybinės mokesčių inspekcijos reitingų sąrašė tarp statybos bendrovių yra septintas.

Nuo 2004-ųjų metų, kai Lietuva įsijungė į Europos šalių bendriją, „Panevėžio kelių“ grupės su dukterinėmis įmonėmis ir Panevėžio statybos tresto įmonių grupės sumokėtų mokesčių suma, įskaitant tiesiogiai į biudžetą sumokėtus mokesčius ir mokesčius, sumokėtus perkant prekes bei paslaugas, siekia 300 mln. eurų.

„Lyderystė valstybėje, politinėje partijoje, rinkoje, socialinėje grupėje, darbo grupėje – ne privilegija, o atsakomybė. Pirmiausia – socialinė at-

sakomybė, atsakomybė puoselėjant žmogiškąsias vertybes, jų įtvirtinimą. Nuostata, kad didžiausias turtas – žmogus, plačiai deklaruojama, bet tikrovėje nėra iki galo įgyvendinta, todėl ir kyla socialinių iniciatyvų poreikis. Tai mūsų credo, mūsų siekis, link kurio turime nuosekliai judėti savo darbais ir mintimis“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ vadovas.

Siekdama įgyvendinti savanoriškai prisiimtus papildomus įsipareigojimus, „Panevėžio kelių“ bendrovė nuosekliai įgyvendina reikšmingas socialines programas. Tarp jų – vairuotojų tolerancijos ugdymo ir eismo saugumo programa „Taisom kelią“, socialinė iniciatyva „Čia kelio pradžia“. Švietišką funkciją atlieka „Panevėžio kelių“ nuo 2008 metų leidžiamas periodinis laikraštis „Kelio žmonės“ ir nuo 2014-ųjų leidžiamas šio laikraščio priedas „Taisom kelią“. 2016 metais skaitytojus pasiekė

kelio žmonių bendruomenei skirta knyga „Kelio žmonės II“. Pirmasis šios knygos tomas išleistas 2008-aisiais. Be to, jau keletą metų veikia specializuotas diskusijų forumas www.keliozmones.lt.

Kompanijos paramos politika ir praktika apima kultūros, švietiškų ir sporto projektų rėmimą, bet daugiausia dėmesio skiriama tiems, kurie patys sau padėti negali: vaikams, seneliams, žmonėms, kamuoja miems ligų ir negalios. Pavyzdžiui, minint bendrovės 50 metų veiklos sukaktį darbuotojų sprendimu buvo atsisakyta vaišių ir alkoholinių gėrimų – tos lėšos skirtos jų stokojančiesiems. Nestandartiškai buvo rengiamas ir pats bendrovės sukakties paminėjimas: jubiliejinio koncerto scenoje drauge su profesionaliais atlikėjais parengė programą ir pasirodė „Panevėžio kelių“ grupės įmonių darbuotojai.

Gamybos procesuose „Panevė-

žio keliai“ vadovaujasi tvartosios statybos principais. „Tvarumą ir žalią statybą mes suprantame kaip energijos ir kitų išteklių taupymą, aplinkai draugiškų medžiagų ir technologijų pritaikymą bei bendrojo statinio gyvavimo ciklo ilginimą. Šių tikslų pasiekti mums padeda šiuolaikiškų darbų organizavimo principų ir technologijų kūrimas ir taikymas gamyboje“, – sakė Virmantas Puidokas.

Nuo 2010 metų kovo 5 dienos bendrovėje veikia integruota kokybės, aplinkos apsaugos ir darbuotojų saugos ir sveikatos vadybos sistema. AB „Panevėžio keliai“ integruotos vadybos sistemos politiką suprasti ir įgyvendinti savo darbe privalo kiekvienas bendrovės darbuotojas. Ši sistema atitinka LST EN ISO 9001:2008, LST EN ISO 14001:2005, OHSAS 18001:2007 /LST 1977:2008 standartų reikalavimus.



Is kairės: AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas, bendrovės valdybos narys Remigijus Juodviršis ir bendrovės valdybos pirmininkas Ksaveras Balčėtis priėmė kolektyvui skirtą Seimo nario Petro Narkevičiaus padėką ir suvenyrinį laikrodį.



Is kairės: AB „Panevėžio keliai“ projektų direktorius Audrius Butkūnas, techninis direktorius Vilius Gražys, generalinio direktoriaus asistentė Jūratė Tušienė, Virmantas Puidokas, Remigijus Juodviršis, Ksaveras Balčėtis, Petras Narkevičius.



PADĖKA

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“,
GENERALINIAM DIREKTORIUI
VIRMANTUI PUIDOKUI

STATYBININKAS – TAI PROFESIJA,
BE KURIOS ŠIUOLAIKINĖ VISUOMENĖ
TIESIOG NEJSIVAIZDUOJAMA.

DĖKOJU JUMS IR JŪSŲ VADOVAUJAMAM KOLEKTYVUI
UŽ SĄŽININGĄ, KRUOPŠTŲ IR PRASMINGĄ JŪSŲ DARBĄ.

ANTROJI POZICIJA
PAGAL 2015 METAIS SUMOKĖTĄ MOKESČIŲ VALSTYBEI SUMĄ
JURIDINIŲ ASMENŲ SEKTORIJE „STATYBA“
PARODO JUS KAIP SOCIALIAI ATSAKINGĄ IR STIPRIĄ ĮMONĘ.

LINKIU, KAD KASDIENIUOSE DARBUOSE IR ASMENINIAME GYVENIME
JŪSŲ TVIRTAI ŽENGTI ŽINGSNIAI SPINDĖTŲ STATYBININKO DVASIA,
O PATIRTIS DĖTŲ TVIRTUS PAMATUS ATEITIES DARBAMS.

SVEIKATOS IR SĖKMĖS JUMS!

LR SEIMO NARYS
BIUDŽETO IR FINANSŲ KOMITETO PIRMININKAS

PETRAS NARKEVIČIUS

2016

2016 METŲ SEZONO NAUJIENA: PRADĖJOME DARBUS ŠVEDIJOJE

Rasa ČEPIENĖ

Pareikalavo trimatės vizualizacijos

2016 metai „Panevėžio kelių“ įmonių grupei pažėrė nemažai naujovių, darbų ir aplinkybių, su kuriomis susidūrėme pirmą kartą.

Pirmą kartą šalies kelių sektoriaus tobulinimo istorijoje buvo paskelbtas viešųjų pirkimų konkursas, kuriame reikalauta pasiūlymus parengti trimatės vizualizacijos forma. Šiuo atveju „Panevėžio kelių“ bendrovė galėjo pademonstruoti kelerius metus kurtus, tobulintus ir sėkmingai įvaldytus skaitmeninės statybos instrumentus bei pažangias darbų organizavimo formas, pagrįstas kelių statybos mechanizmų automatinėmis valdymo sistemomis.

Šios kompetencijos leido sėkmingai dalyvauti konkurse dėl projekto „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelis trišalės sankryžos su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga rekonstravimo į turbožiedinę sankryžą techninio darbo projekto parengimas, projekto vykdymo priežiūra ir statybos darbų atlikimas“ darbų. Vadovaujantis 2016 metų kovo 25 dienos sutartimi su Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos (LAKD), projekto darbus planuojama baigti iki 2017-ųjų vasaros.

Igyvendinus šį projektą tarptautinės svarbos kelias „Via Baltica“ nebebus šalutiniu keliu mažesnės svarbos kelių atžvilgiu. „Panevėžio keliai“ jau parengė pirmosios „Via Baltica“ trasoje turbožiedinės sankryžos ir jos prieigų techninį darbo projektą. Nestandartinė sankryža netrukus bus pradėta statyti vietoje, kur Panevėžio miesto aplinkkelis kertasi su keliu Panevėžys–Pasvalys–Ryga.

„Ši trišalė sankryža buvo ir vis dar yra didžiulis trukdis „Via Baltica“ trasoje jau vien dėl to, kad tarptautinė magistralė, kurioje eismo intensyvumas per parą siekia iki 10 tūkstančių automobilių, turi tik šalutinio kelio statusą. Pirmumo teisę šioje sankryžoje turėjo ir vis dar tebeturi nuo Panevėžio Pasvalio kryptimi judantis automobilių srautas, kuris yra bene triskart mažesnis. Šią problemą išspręs nestandartinė žiedinė sankryža, suliginsianti eismo srautų pirmumo galimybes ir padidinsianti automobilių srautų pralaidumą visomis kryptimis“, – sakė projektavimo ir rangos darbus šiame objekte pagal sutartį atliekančios AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Kaip sveikintiną bendrovės vadovas mini ir tą aplinkybę, kad darbai projekte organizuojami vadovaujantis tarptautinės inžinerijos

asociacijos patvirtintais FIDIC Geltonosios knygos reikalavimais, kai projektavimas ir ranga sutelkiami vienos rankose.

Toks projekto įgyvendinimo būdas reikalauja itin aukštos užsakovo ir rangovo kvalifikacijos, spartina darbų terminus ir didina rangovo atsakomybę. Tai yra sparčiai ir kokybiškai sprendžiamos kelių naudotojams ir jų interesams atstovaujančiam užsakovui Lietuvos automobilių kelių direkcijai, administruojančiai valstybinės reikšmės keliams, aktualios problemos.

Sutartis su užsakovu dėl šio projekto įgyvendinimo pasirašyta kovo pabaigoje, o liepos mėnesį jau pradėdami rangos darbus. Tai yra projektavimo darbai truko tik tris mėnesius. Pagrindinius rangos darbus, jeigu neiškils nenumatytų kliūčių, tikimasi atlikti dar šiais metais.

„Skelbiant atskirus projektavimo, o paskui – rangos konkursus, visi procesai galėtų užtrukti trejus metus ir daugiau. Pasitelkus pažangius darbų organizavimo metodus ir mūsų bendrovės įvaldytus skaitmeninės statybos instrumentus, rezultatą turėsime greičiau nei per metus. Problemos sprendimo įgyvendinimas sutrumpėja tris kartus“, – sakė Virmantas Puidokas.

Nestandartinės sankryžos statyba – jau liepą

Į turbožiedinę sankryžą numatyta rekonstruoti tarptautinės svarbos magistralinio kelio A17, kitaip – Panevėžio aplinkkelio, trišalę sankirtą su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga. Šie keliai

ir sankryža yra tarptautinės magistralės „Via Baltica“ trasos dalis.

Įvažiavimai į būsimąją sankryžą suprojektuoti pagal naują šioje magistralėje eismo organizavimo principą 2+1. To paties projekto įgyvendinimo metu projektuojamas ir bus rekonstruotas 900 metrų magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ruožas Lietuvos ir Latvijos pasienyje ties muitinės postu. 2+1 kelyje į Latviją ves dvi eismo juostos, iš Latvijos į Lietuvą – viena. Darbus ūtos sankryžoje, kur kertasi kelias A17 su keliu A10, numatoma pradėti liepos mėnesį, darbai Latvijos pasienyje prasidės rugpjūtį. AB „Panevėžio keliai“ projekto vadovas – Zenonas Poznanskis.

Anykščių gatvėse – stilingi spalviniai sprendimai

Vasarai įpusėjus „Panevėžio keliai“ baigia rangos darbus objekte, kurio vizualiniai sprendimai ypač puošia vieną žymiausių Lietuvos kurortų. Žiburio gatvėje Anykščių mieste nusidriekė nestandartinės rausvos spalvos dviračių takas, ir jis tikrai ne vienintelis toks šiame mieste. Tokios pačios spalvos dviračių takas numatytas ir Vilniaus gatvės Anykščiuose rekonstrukcijos projekte.

„Savo spalva išsiskiriančio tako pageidavo užsakovas, kai vyko Žiburio gatvės rekonstrukcijos projektavimo darbai. Kuriama tokia miesto stilistika“, – sakė Žiburio gatvės rekonstrukcijos darbus Anykščių mieste atliekančio AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo direktorius Gintaras Genys.

Rekonstrukcijos metu gatvė su siaurinta nuo 10 iki 7 metrų pločio. Šio pokyčio priežastis – naujo dviračių tako įrengimas dešinėje kelio pusėje. Dviračių takas 2 metrų pločio, o jo danga išsiskiria neįprasta rausva spalva, išgauta asfaltbetonio mišiniui ruošti panaudojus specialų pigmentą. Taką nuo važiuojamosios dalies skiria betoninis bortas ir metaliniai atitvarai. Dviračių tako konstrukciją sudaro 6 cm storio asfaltbetonio danga, 15 cm storio skaldos pagrindas ir 20 cm storio šalčiui nejautrus sluoksnis (smėlis).

Rangovai Anykščiuose taip pat baigia sutvarkyti esamas automobilių stovėjimo aikšteles, nuovažas į daugiabučių ir privačių namų kiemus, įrengė tris perėjas su kryptiniu apšvietimu. Perėjos per kelią ir nuovažas įrengtos su nuleistais bortais, palengvinančios judėjimą žmonėms su negalia, o nelygus plytelių paviršius išpės regėjimo problemų turinčius pėsčiuosius. Objekto užsakovas – Anykščių rajono savivaldybės administracija.

Pradėtas vykdyti pirmasis projektas Švedijoje

Pernai įkurta „Panevėžio kelių“ dukterinė įmonė Švedijos Karalystėje „PK Road“ birželio mėnesį pradėjo pirmuosius darbus geležinkelio rekonstrukcijos projekte Malmės regione. Vykdomas aplinkosauginių inžinerinių statinių įrengimas. Pasak šią įmonę kuriojančio generalinio direktoriaus pavaduotojo Algimanto Janušausko, pirmojo etapo metu Švedijoje turime darbų 3 mėnesiams ir vyksta

derybos dėl kito etapo darbų. „Panevėžio kelių“ geležinkelio projektų valdymo grupėje dirbęs Darius Zupka tapo „PK Road“ projektų vadovu, o Paulius Vyšniauskas – statybos vadovu.

Biržuose – pirmoji žiedinė sankryža

2016 metų gegužę iškilmingai įrengtas simbolinis geodezinis ženklas reperis, kuriuo matuotas Biržų mieste statomos pirmosios žiedinės sankryžos elementų aukštis. Išorinis žiedinės sankryžos skersmuo – 24 metrai.

Žiedinė sankryža yra nulinis taškas, nuo kurio pradėti skaičiuoti svarbaus susisiekimo infrastruktūros projekto darbai, apimantys valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 125 Biržai–Raubonys 10 kilometrų ruožo rekonstrukciją, pėsčiųjų tako atkarpoje nuo 2,14 iki 6,90 kilometro rekonstravimą, inžinerinių tinklų ir sistemų visame ruože atnaujinimą.

Darbų užsakovas – LAKD ir Biržų rajono savivaldybės administracija. „Panevėžio keliai“ darbus įsipareigojo atlikti per 16 mėnesių.

„Šie metai pagal investicijas į kelių infrastruktūrą Biržams bus rekordiniai turbūt nuo pat Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo laikų, – sakė LR susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius. – Labai džiugu, kad šio kelio ruožo rekonstrukcijos

nukelta į 16 psl.



„Panevėžio kelių“ įmonių grupės „desantas“ Švedijos Karalystėje. Nuotraukoje iš kairės: Tomas Mikulskis, Paulius Vyšniauskas, Vytautas Valteris, Regimantas Daučiūnas, Kęstutis Katinas, Saulius Steišūnas, Andrius Kazlauskas, Gytis Krasauskas, Darius Valotka, Saulius Kličius, Laurynas Rudokas, Mindaugas Mačiūskas, Liudas Kasperavičius, Mindaugas Žekas.

„PANEVĖŽIO KELIŲ“ BENDROVEI – APDOVANOJIMAS UŽ BIM PANAUDOJIMĄ SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROJE

atkelta iš **1 psl.**

nuo 12,85 iki 19,10 km. AB „Panevėžio keliai“ projekto vadovas – Zenonas Poznanskis.

Tarp ryškiausių lietuviškos skaitmeninės statybos lyderių esantiems „Panevėžio keliams“ pagyrų negailėjo nei konkurso organizatoriai, nei parodos stendą lankę svečiai. Įmonės specialistai turėjo progos išmaniuosius sprendimus pademonstruoti ir Ministrui Pirmininkui Algirdui Butkevičiui. Premjeras domėjosi 3D projektavimo galimybėmis, teiravosi, kaip pagal nustatytas programas juda mechanizmai.

Šiame konkurse taip pat buvo apdovanota ir AB „Panevėžio keliai“ grupės įmonė Panevėžio statybos trestas už Jungtinio gyvybės mokslų centro Vilniuje projektą.

VŠĮ „Skaitmeninė statyba“ kartu su Lietuvos statybininkų asociacija ir žurnalu „Statyba ir architektūra“ konkursą „Lietuvos BIM projektai 2016“ organizavo pirmą kartą. Konkursas skirtas išrinkti geriausią Lietuvos įmonių praktiką naudojant statinio informacinio modeliavimo (BIM) technologijas ir metodologiją.

LR Ministras Pirmininkas Algirdas Butkevičius:

„Skaitmeninė statyba – viena iš sričių, kuri statybos sektorių neabejotinai veda pažangos keliu. Užsienio svečiai dažnai paprašo įvardyti bent vieną mūsų šalies makroekonominį rodiklį.

Jie būtinai paklausia apie tai, koks yra mūsų statybos sektoriaus išsivystymo lygis. Jeigu statybos

sektoriaus makroekonominis rodiklis yra geras, dažniausiai sakoma, kad šalis žengia labai teisingu ekonomikos plėtros keliu. Užsienio svečiai pastebi ir kitą dalyką: jeigu atvykęs į miestą pamatai daug bokštinių kranų, vadinasi, ekonomika, finansai ir socialinis ūkis eina teisingu keliu.

Sveikinu visus statybininkus, projektuotojus, naujų technologijų kūrėjus. Ačiū už tai, kad pritraukiate investicijų į mūsų šalį.“

Daug klausimų apie projektavimo darbus trimatėje erdvėje panevėžiečiams uždavė ir Baltarusijos statybininkų asociacijos vadovas Šeremetas Nikolajus Trofimovičius. Prie AB „Panevėžio keliai“ stendo jį atlydėjo VŠĮ „Skaitmeninė statyba“ regioninio bendradarbiavimo BIM vystymui darbo grupės vadovas dr. Vaidotas Šarka. Anot jo, baltarusiai parodoje lankosi nebe pirmą kartą. Svečiai stebėjosi panevėžiečių galimybėmis ir projektuoti, ir statyti, ir profesionaliai panaudoti visą tam reikalingą įrangą.

LR ūkio ministras Evaldas Gustas:

„Statybos sektorius kiekvienos šalies ekonomikai yra labai svarbus. Nuo jo rodiklių labai priklauso ir visos šalies ekonomikos lygis. Labai džiaugiuosi, kad statybos rodikliai kasmet tik gerėja. Nuo 2009 metų statybos darbų apimtys išaugo 55 procentais. Statybos sektorius sukuria bemaž 6 procentus bendrojo vidaus produkto. Šiame sektoriuje dirba daugiau kaip 100 tūkstančių Lietuvos gyventojų. Džiugu, kad šiandien parodos stendai demonstruoja daugybę naujų technologijų. Tai rodo, kad mūsų statybos sektorius pereina į naują kokybinį lygmenį. Aiškiausiai tai demonstruoja būtent skaitmeninės statybos salės atidarymas.“



„Tai kas ką valdo – vairuotojas mechanizmą ar atvirkščiai?“ – juokaudamas klausė Ministras Pirmininkas A. Butkevičius (pirmas iš kairės), apsilankęs AB „Panevėžio keliai“ stende parodos „Resta“ metu.



Projektavimu 3D erdvėje aktyviai domėjosi Baltarusijos statybininkų asociacijos vadovas Šeremetas Nikolajus Trofimovičius (pirmas iš kairės). Svečių lydė VŠĮ „Skaitmeninė statyba“ regioninio bendradarbiavimo BIM vystymui darbo grupės vadovas dr. Vaidotas Šarka (trečias iš kairės). Dešinėje – „Panevėžio kelių“ technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas.



Skaitmeninės statybos aktualijas nagrinėjančioje konferencijoje – AB „Panevėžio keliai“ generalinio direktoriaus pavaduotojas rinkodarai Algimantas Janušauskas (dešinėje) ir Tomas Bačiūnas.



Panevėžio statybos trestas BIM projektų konkurse apdovanotas už Jungtinio gyvybės mokslų centro Vilniuje projektą. Iš kairės: Rytis Ambrašas, PST projektavimo biuro „PST projektai“ konstruktorius, Mindaugas Ščevinskas, PST projektavimo biuro „PST projektai“ vadovas.

„PANEVĖŽIO KELIŲ“ BENDROVEI – APDOVANOJIMAS UŽ BIM PANAUDOJIMĄ SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROJE

Kaip skaitmeninis modelis padėjo rekonstruojant kelio ruožą Ukmergė–Molėtai? Su kokiais iššūkiais susidurta rekonstrukcijos metu ir ką šis apdovanojimas reiškia įmonei, teiraujamės AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus vadovo Tomo Bačiūno.

T. B. Projektas, už kurį esame apdovanoti, išties negailėjo iššūkių. Iš viso buvo rekonstruota 17 kilometrų kelio, tarp jų ir visi kiti elementai – autobusų stotelės, drenažas, privažiavimo keliai. Statybai turėjome septynis mėnesius, du iš jų buvo žiemos metu. Pagalvokite, kiek laiko per tuos likusius penkis mėnesius nelijo, ir įsivaizduokite, kiek laiko turėjo rangovai. Štai čia labai padėjo skaitmeninio modelio panaudojimo galimybės. Darbus galėjome atlikti iš karto keliose vietose be jokio nužymėjimo. Atsižvelgdami į besikeičiančią situaciją, galėjome keisti darbų planavimą, būtent skaitmeninis modelis leido įgyvendinti projektą laiku.

Projektinę dokumentaciją rengė dvi projektavimo įmonės. Ar tai nekėlė sunkumų?

T. B. Tikrai taip. Rangos darbų konkurse, kuriame dalyvavome, buvo surinkta visa projektinė medžiaga 17-ai kilometrų. Tai buvo du projektai kartu, o mes juos vykdėme kaip vieną. Be abejo, buvo keblumų. Radome tam tikrų geodezinių, konstrukcinių neatitikimų. Visa tai reikėjo tikslinti, taisyti.

Kaip buvo taisomos klaidos?

T. B. Modeliuodami identifikavome neatitikimus, informuodavome projekto vadovą, jis – projektuotojus. Priimdavome racionalius sprendimus ir tas problemas kartu išsprendėme. Skaitmeninio modelio nauda buvo didžiulė. Juk minėtus neatitikimus radome kuriant skaitmeninį modelį, o ne, pavyzdžiui, kasant. Tokiu būdu sutaupėme labai daug lemtingo laiko ir projektą įvykdėme laiku. Popierinėse bylose labai lengva padaryti klaidą. Pavyzdžiui, kai drenažas numatomas vienaip, sankasa – kitaip, sudėjus viską į vieną visumą rezultatas išeina visiškai nepastatomas. Skaitmeninio modelio privalumas ir yra toks, kad visos tos problemos, kurios verstų rangovą sustoti, laukti, perdarinėti, – išnyksta. Nes viską pataisome kur kas anksčiau kompiuteryje ir santykinai nebrangiai. Neatitikimus taisant pačiame kelyje – iš naujo kasant, vežant, statant – darbai būtų atsiėję gerokai brangiau.

O kaip BIM technologijų kainos?

T. B. Tiesa yra tokia, kad skait-

meninį modelį paruošti irgi kainuoja. Faktas, kad projektas, parengtas trimatėje erdvėje, yra brangesnis negu dvimatis projektas. Bet kaina, jei pagalvotume apie galimus nuostolius, kai klaidos išryškėja jau statybos aikštelėje, yra santykinai nereikšminga. Skaitmeninis modelis atsiperka su kaupu.

Kokių dar netikėtumų ar sunkumų patyrėte rekonstrukcijos metu?

T. B. Buvo labai sudėtinga prisitaikyti prie kintančio skersinio profilio dalyje kelio, kuriame buvo nurodytas kintamas esamo kelio plotis, prie kurio buvo numatytas išplatinimas. Skersinis profilis keitėsi labai dažnai, o tai ir buvo įdomus iššūkis mūsų žmonėms. Juk jie turėjo sugalvoti, kaip suprojektuoti tą dinaminį skersinį profilį, kuris reaguotų ir į projekto reikalavimus, ir į sudėtingas vietovės sąlygas. Šiek tiek netikėta tai, kad visam objektui naudojome tik vieną GNSS referencinę bazę. Tai nėra įprasta, nes objekto ilgis 17 kilometrų. Paprastai ant gamybinų patalpų iškelta antena tokio ilgio neaprepia. Mes pasinaudojome mobilaus tinklo operatorių antenomis. Pasirašėme nuomos sutartį ir įrangą įrengėme ant vieno iš tiekėjų stiebo. Taip ne tik išvengėme geodezinių klaidų, bet ir vėl sutaupėme. Juk reikėjo mažiau techninės įrangos, o juk kiekvienas tikslus automatinio valdymo sistemos elementas nemažai kainuoja.

Kokio amžiaus specialistų prie šio projekto dirbo daugiau?

T. B. Prie skaitmeninio modelavimo daugiau dirbo jaunimas. Jiems čia buvo antras ar trečias projektas. Man patiko jų nusiteikimas ir užsispyrimas viską padaryti taip, kaip buvome suplanavę. Tai – Domas Puidokas, Domas Dabulevičius, Vytautas Merkys ir Mantas Poznanskis. Už šitą objektą aš jiems tikrai labai dėkoju. Specialistai padėjo įgyvendinant idėjas, kurios jau daug metų kirbėjo galvoje. Džiugu dirbti, kai komanda stipri, o kolegės palai-

ko ir padeda vieni kitiems. Efektyviam darbui su 3D sistemomis didelės įtakos turėjo ir tai, kad į inovacijas teigiamai žiūrėjo ir projektų valdymo grupė: ypač – Zenonas Poznanskis, Audrius Lynikas ir Lukas Unskinas. Padėjo ne tik mūsų įmonės, bet ir kitų įmonių, pvz., UAB „Aukštaitijos traktas“ geranoriškumas. Smagu, kad ir kiti palankiai žiūri į skaitmeninio modelio diegimą. Darbuotojai supratingi ir stengiasi savo mašinas pritaikyti panaudojant skaitmeninį modelį. Tai leido pagreitinti visą rekonstrukcijos procesą.

Ar džiugu gauti tokį apdovanojimą?

T. B. Tikrai taip. Stovėti scenoje šalia tokių projektavimo grandų kaip UAB „Kelprojektas“ yra tikrai stipru. Manau, kad šiuo apdovanojimu pelnytai įvertintas mūsų

įmonės dėsningasėjimas link skaitmeninio projektavimo ir statybų diegimo. Įdomu tai, kad jei mes būtume vien tik projektuotojai, nebūtų grįžamojo ryšio iš objekto ir mūsų projektuotojai ir geodezininkai nebūtų tokie geri. Tikslus darbų

įvertinimas leidžia gerai mokytis, keistis į gerąją pusę.

nukelta į **6 psl.**



Konkursui AB „Panevėžio keliai“ pristatė pagal sutartį su LAKD atliktus darbus valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 115 Ukmergė–Molėtai ruožuose.



„Skaitmeninio modelio privalumas ir yra toks, kad visos tos problemos, kurios verstų rangovą sustoti, laukti, perdarinėti, – išnyksta. Visą pataisome kur kas anksčiau kompiuteryje. Neatitikimus taisant pačiame kelyje – iš naujo kasant, vežant, statant – darbai būtų atsiėję gerokai brangiau“, – sako Tomas Bačiūnas (nuotraukoje kairėje).



Pirmąją parodos „Resta“ dieną bendrovei atstovavo (iš kairės) „Panevėžio kelių“ technologinio skyriaus darbuotojai Domas Dabulevičius, Tomas Bačiūnas, Vytautas Merkys ir projektavimo skyriaus technikas Darius Grybas.

„PANEVĖŽIO KELIŲ“ BENDROVEI – APDOVANOJIMAS UŽ BIM PANAUDOJIMĄ SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROJE

atkelta iš **5 psl.**

Konferencijos „Skaitmeninė statyba 2016. Vilnius“ metu įspūdingai pristatytas Singapūro miesto 3D skaitmeninis modelis. Savo miestų projektus demonstravo ir svečiai iš Belgijos, Danijos, Švedijos. Kokį įspūdį AB „Panevėžio keliai“ specialistams padarė šie projektai?

Alfredas Pakštas, AB „Panevėžio keliai“ techninio direktoriaus pavaduotojas:

A. P. Singapūro miesto skaitmeninio modelio vaizdas, be abejo, įspūdingas. Mano nuomone, svarbiausia tai, kad sukaupiti didžiuliai duomenų kiekiai nenugula į stalčius. Jie naudojami toliau. Ši praktika sėkmingai turėtų būti taikoma ir pas mus. Štai, pavyzdžiui, pastačius kelią, visus duomenis reikia sekti toliau, daryti monitoringą. Būtina laiku identifikuoti kelių pokyčius, ieškoti problemų sprendimo būdų.

T. B. Koks įspūdis? Pirmiausia tai tikrai įspūdingas kiekis duomenų. Objektai suskaičiuoti lazerinio skenavimo ir aerokartografijos technologijomis. Man ypač patiko Gioterburgo modelis. Jis, mano nuomone, siek tiek daugiau atspindėjo BIM principą. Nors Singapūro idėja, kur visi pastatai, metro, medžiai buvo surinkti į didžiulius kiekius terabaitų, buvo pateikta pribloškamai, sutinku. Kita vertus, ten gyvena gerokai daugiau žmonių ir jie tikrai turi poreikį ir sąlygas tokiam modeliui kurti.

Gioteburgo modelis man padarė įspūdį tuo, kad ten matėsi tvarus modelio augimas laikui bėgant. Kūrėjai pasakojo, kad iš pradžių, pavyzdžiui, skaitmenizavo metro, paskui atsirado stotys, vėliau antžeminė

minė dalis, dar vėliau buvo prijungti kiti pastatai, tiltai. Kuriant modelį dalyvavo daug skirtingų specialistų iš skirtingų sferų, visi jie naudojo tą patį skaitmeninį modelį ir jį papildė. Būtent tai ir yra, mano nuomone, tikrasis BIM panaudojimas, kai kiekvieno žmogaus darbas yra indėlis į bendrą rezultatą. Projektuojant kitą projekto dalį, visa tai, kas buvo suprojektuota iki tol, nėra nubraukiama, o naudojama toliau. Žmonių bendradarbiavimas, keitimasis informacija yra stiprybė, kurios mes ir turėtume siekti su BIM technologija.

Jūsų nuomone, kokia BIM ateitis Lietuvoje? Kada tai bus savaime suprantama?

A. P. Kelių sistemoje BIM technologijas pradėjome taikyti vieni pirmųjų. Statinių statyboje tai nėra didelė naujiena. Be abejo, ateitis priklauso šioms technologijoms. Klausimas tik vienas: kaip grietai įmonės perims šiuos statybos principus. BIM privalumus vardijo visi šios konferencijos dalyviai. Mes ir patys juos puikiai žinome praktiškai. Norėtusi, kad konkurencija tarp rangovų inovacijų srityje būtų didesnė. Svarbu, kad užsakovas suprastų, jog pirmiausia jis iš to laimi. Šiuo metu, deja, dar renkamasi pagal mažiausią kainą. Žinoma, kainos irgi svarbu. Bet dirbant pagal skaitmeninį modelį klaidų įmanoma išvengti ir tikrai sutaupyti.

T. B. Kai prieš trejus metus mūsų įmonė investavo į automatinio valdymo sistemas, tai buvo vienas inovatyviausių sprendimų. Šiandien šios sistemos Lietuvoje dygsta kaip grybai po lietaus. Akivaizdu, kad didėja poreikis ir skaitmeniniams modeliams. Manau, kad šio proceso pagreitis tikrai didėja. Ir ne be reikalo. Naujausios technologijos gali padaryti statybą efektyvesnę, geresnę ir sklandesnę.



„Panevėžio kelių“ techninio direktoriaus pavaduotojas Alfredas Pakštas (nuotr. – centre): „Pirmiausia iš to laimi užsakovas, nes įgyja skaitmeninės statybos instrumentus, kurie pasitarnaus ieškant projektinių sprendinių, rangos darbų planavimui bei kontrolei ir eksploatuojant objektą“.



Konferencijos „Skaitmeninė statyba 2016. Vilnius“ metu įspūdingai pristatytas Singapūro miesto 3D skaitmeninis modelis.



Nuotraukoje iš kairės: statybos geodezininko padėjėjas Mantas Poznanskis ir inžinierius geodezininkas Donatas Venckus.



Inžinieriai projektuotojai Valdemaras Mušinskis ir Alma Janušaitytė.

PAŽANGIOS PROJEKTAVIMO IR STATYBOS KOMPANIJOS ATEITĮ SIEJA SU BIM

Konferencija „Skaitmeninė statyba 2016. Vilnius“ – didžiausias skaitmeninės statybos tematikos renginys Lietuvoje, vykęs jau penktą kartą. Pristatyti projektai sulaukė didžiulio dėmesio iš visų statybos proceso dalyvių – užsakovų, NT vystytojų ir valdytojų, projektuotojų, statytojų, valdžios atstovų, viešųjų pirkimų organizatorių bei mokslo ir tyrimų institucijų atstovų.

Lietuvos statybininkų asociacijos prezidentas Dalius Gedvilas:

„– Buvo be galo įdomu stebėti ir vertinti darbus, pateiktus konkursui. Galiu patikinti, kad projektai, kurie čia buvo pateikti, atitinka BIM technologijos esmę. Komandos dirbo produktyviai ir vertinant projektus tikrai nebuvo lengva pasirinkti geriausius. Tai puiki proga užsakovams atkreipti dėmesį į tuos, kurie iš tikrųjų dirba pagal BIM technologijas. Džiugu, kad skaitmeninės statybos mastai didėja. Norėjęs pasidžiaugti, kad bendradarbiaujant su Standartų departamentu gali atsirasti nemažai standartų, prieinamų rinkos dalyviams. Vėl „Skaitmeninė statyba“ kaip tik rengia daugybę dokumentų, standartų, klasifikatorių, sutarčių šablonų. Norisi, kad kiekvienas iš jūsų žinotų, kaip reikėtų kurti informacinį modelį, kokia turėtų būti eiga.

Manau, kad jeigu mes savo veikloje daugiau negu 30 proc. pradėtume taikyti BIM metodologiją, pokytis daugybėje sričių būtų akivaizdus. Ne tik ekonomine, finansine ar laiko prasme. Susikurtume patogią išmanią infrastruktūrą ir galėtume konkuruoti su tais, kurie senokai taiko BIM metodologiją. Kviečiu visų sektorių atstovus vienyti dėl pažangos, dėl to, kad taptume konkurencingi. Šis renginys – puiki proga rinkai nusiųsti žinutę, kad statybos Lietuvoje nėra vien tik minkytas molis, smėlis ar skalda. Šiandien sakome: Lietuvos statybininkai gali statyti inovatyviai ir taikyti pačias naujausias technologijas. Džiaugiuosi, kad šiemet galime pristatyti ne tai, ką darėme vakar, bet tai, ką darysime rytoj. Be abejo, būtų klaida mūsų sektoriuje nematyti ir problemų. Dėl projektų kokybės statybininkai ir projektuotojai šiandien dažnai bylinėjasi teismuose. Aiškėja, kad tokių bylinėjimų būtų mažiau, jei pirkimuose būtų taikoma BIM technologija. Kitas klausimas, keliantis nerimą ne tik mums, bet ir visai Europai: ar įmanoma sukurti vieningus standartus ir reikalavimus informaciniam modeliavimui. Gal ne taip greitai, bet tikiu, kad juos turėsime.“

Apie skaitmeninės statybos kainas ir susiformavusius mitus BIM srityje kalbamės su VŠĮ



Dalius Gedvilas: „Šiandien puiki proga rinkai nusiųsti žinutę, kad statybos Lietuvoje nėra vien tik minkytas molis, smėlis ar skalda. Lietuvos statybininkai gali statyti inovatyviai ir taikyti pačias naujausias technologijas“.

„Skaitmeninė statyba“ regioninio bendradarbiavimo BIM vystymui darbo grupės vadovu dr. Vaidotu Šarka.

Ar skaitmeninė statyba užsiimančių įmonių Lietuvoje yra daug? Ar tai daugiau ateities dalykas?

V. Š. Skaitmeninę statybą šiandien aš pavadinčiau ledkalniu. Sąlyginai mes matome dar visai nedaug. Tiesiog neturime dalies informacijos. Vis dėlto yra tikrai daug įmonių, organizacijų, pavienių projektuotojų, architektų, kurie trimatėje erdvėje dirba jau seniai, naudoja įvairius įrankius. Klausimas tik kiek iš jų realiai kuria statinių informacinius modelius (BIM) pagal BIM metodologijas ir filosofiją. Bet pagrindinė problema, kurią norėčiau pabrėžti, – įrangos legalumas ir kainos, susijusios su programine įranga. Daugiausia tai modeliavimo programiniai paketai. Kadangi tai yra efektyvumo didinimo įrankiai, be abejonės, jie turi savo kainą. Visa BIM'o pradžia yra trimatis modelis. Bet čia pastebiu paradoksą. Kai kurios įmonės pradeda naudoti trimačio modeliavimo įrankius, bet lieka prie įprastų praktikų, projektavimo, praktiškai nieko nekeičia. Tuomet minėti brangūs įrankiai tampa našta. Jų kaina didelė, o efektyvumas nepadidėja. Taip pat įmonė gali turėti vieną programinę įrangą, bet jos gali neužtekti norint efektyviai suprojektuoti, pvz., gamybinį pastatą su technologinėmis linijomis. Visa tai paslepia ledkalnio dalyje tikrąjį BIM jau kuriančių įmonių vaizdą.

Tai kaip elgtis įmonėms, laukti, kol atpigs programinė įranga? Ar tai yra turtingųjų privilegija?

V. Š. Tikrai ne. Reikėtų žengti mažais žingsniais, bet į BIM procesą žiūrėti kompleksiskai. Visų pirma reikia skaityti, nagrinėti visą procesą. Vertėtų pradėti nuo tikslų formavimo, komandos, etapiškumo. Tai BIM procese yra labai svarbu. Svarbu pradėti dirbti metodiškai,

jokiu būdu ne pagal įprastą praktiką: atskirai susodinti projektuotojus, konstruktorius, inžinierius.

Ar įmonės supranta, kad tie naujieji įrankiai joms reikalingi? Gal pastebite kokias išankstines nuostatas?

V. Š. Iš savo praktikos galiu pasakyti, kad egzistuoja tam tikri mitai. Pavyzdžiui, kad tai yra per brangu. Arba, pavyzdžiui, statybininkai mano, kad tai tik projektuotojų reikalas. Projektuotojai mėgsta sakyti, kad tai yra užsakovo reikalas, neva, kol užsakovas nepradės reikalauti, taip dirbti neapsimoka, aš nedarysiu. Arba: kol nebus bendrų reikalavimų, nustatytų viešuosiuose pirkimuose, to nedarysiu, nes tai neapsimoka ir yra nenaudinga. Dar viena iš vyraujančių klaidingų nuostatų: mes esame per maža įmonė, mūsų projektai nedidelės apimties ir pan. Bet iš praktikos galiu pasakyti, kad net ir mažos projektavimo įmonės, turinčios nuo 9 iki 12 žmonių, investavusios į šias programas prieš penkerius metus, šiandien kitaip jau dirbti negali. Ar užsakovas reikalauja, ar ne, jos tai vis tiek daro.

Ar užsakovas tai įvertina?

V. Š. Visais laikais įmonės investavo į vienokias ar kitokias technologijas. Juk kažkada buvo aktualus ir šis klausimas: pirkti kompiuterį ar nepirkti? Kažkada jis kainavo didžiulius pinigus, į kompiuterius iš pradžių investavo tik didžiosios kompanijos. Paskui atsirado įvairios programinės įrangos. Vėgi visi skaičiuodavo, svarstydavo, kas efektyviausia. Mano nuomone, nereikia laukti, kol užsakovas paprašys. Jeigu aš šiandien dirbu projektavimo srityje ir noriu teikti kokybišką produktą, akivaizdu, kad turiu investuoti. Kai kurių įmonių brandumo lygis 2D plotmėje jau yra pasiektas pats aukščiausias. Jeigu nori būti efektyvus, išlikti rinkoje ir dalyvauti projektuose ne už mažiausią kainą, turi eiti į priekį. Šiuo atveju BIM skaitmeninė statyba yra



Vaidotas Šarka: „Siekiamo, kad Lietuva taptų regioniniu skaitmeninės statybos centru“.

neišvengiamas visų lyderių kelias. Kada nors sukli tu keliu gal sugalvos ir per daug apie ateitį negalvojančios įmonės. Tik klausimas, ar iki tol jos išliks versle.

Kaip šiame BIM fone atrodo AB „Panevėžio keliai“?

V. Š. Mano nuomone, puikiai. Nuo 2006-ųjų, kada pats įsiliečiau į statybininkų asociacijos veiklą, ir pirmųjų YIT „Kausta“ paklausimų dėl poreikio Lietuvoje sukurti bendrą statybos informacijos klasifikatorių, subūrėme pradinę komandą, analizavome kitų užsienio šalių praktiką, dirbome su valstybės institucijomis, kolegomis iš kitų statybos sektoriaus asociacijų, įmonėmis, 2012 metais pradėjome rengti konferencijas „Skaitmeninė statyba“. Tačiau pagrindinis proveržis įvyko, kai 2014 metais buvo įkurta VŠĮ „Skaitmeninė statyba“ ir skaitmeninės statybos vėliavnešiu tapo gerb. LSA prezidentas Dalius Gedvilas. Visu šiuo laikotarpiu aplink buvo įmonių, kurios sakė: dar per anksti, mums to nereikia. Bet atsirado tokių, kurios sakė: taip, tai reikalinga, reikia investuoti, ir tiesiog realiai žengė reikiamus žingsnius. Iš šiandienos rezultatų aišku, kad viena iš jų tikrai yra AB „Panevėžio keliai“.

Kaip vertinate apdovanojimus nominuotus projektus?

V. Š. Džiaugiuosi, kad šiemet konkurse tikrai buvo ką parodyti, t. y. net 19-a pirmojo VŠĮ „Skaitmeninė statyba“ organizuoto Lietuvos BIM projekto konkurso nominantų. Rekomenduoju susipažinti su visų konkurso dalyvių projektais tinklalapyje www.skaitmeninestatyba.lt. Stebino mūsų įmonių lyderių kuklumas. Kai kurias įmones teko tiesiog įkalbinti dalyvauti. Dalis įmonių, kurios realiai tik dirba 3D aplinkoje (net ir naudodamos BIM technologijas), skelbiasi, kad kuria BIM, o įmonės, kurios realiai kuria BIM projektus, tiesiog kukliai dirba savo darbą. Brandumo lygis, aišku, yra skirtingas, tačiau akivaizdu, kad visus

šio konkurso dalyvius jau dabar galima drąsiai rekomenduoti perkančiosioms organizacijoms kurti BIM modelius. AB „Panevėžio keliai“ tikrai nusipelnė šio apdovanojimo, tai labai svarus veiklos įvertinimas. Aišku, čia būtina nuosirdžiai padėkoti visiems, kurie šios ilgos kelionės metu investavo į skaitmeninės statybos vystymo veiklas. Tai pirmiausia žmonės, įmonės, rėmėjai, kurie padėjo organizuoti jau septynias „Skaitmeninės statybos“ konferencijas ir įvairius kitus renginius.

Kiek mums naudingas parodoje pristatytas Singapūro miesto skaitmeninis modelis?

V. Š. Siekiame, kad Lietuva taptų regioniniu skaitmeninės statybos centru. Tad pirmiausia reikia mokytis iš kitų, žiūrėti, kas jau yra padaryta. Į kitų šalių ir Singapūro miesto skaitmeninį modelį investuota šimtai milijonų eurų. Išradinėti dviratį būtų pati didžiausia klaida. Todėl iš kiekvienos praktikos yra ko pasimokyti. Juk visi siekia to paties: efektyvumo. Informacijos valdymas ir yra esminis dalykas, ko mes mokomės iš kitų šalių. Mes ir patys suinteresuoti rodyti tai, ką galime, nes tik taip „parduosime“ save. Iš Singapūro mums, be abejonės, visko nereikia, tikrai nereikia skaičiuoti kiekvieno medžio. Jiems to reikia, jie tai ir daro. Esminis momentas, ko mes galėjome pasimokyti iš šio projekto, kaip efektyviai sukaupiti, atnaujinti ir turėti informacijos apie kur kas stambesnio mastelio elementus: pavyzdžiui, pastatus, erdves, funkcijas, susisiekimo ir inžinerinę infrastruktūrą, kvartalus ir t. t. Įdomu, su kokiomis problemomis susiduria tie, kurie kuria tokio mastelio objektus. Tai neįkainojama vertybė, kuria galime pasinaudoti kurdami savo sprendimus ar tiesiog sakyti, kad gal mums dar tai per anksti.

Ačiū už pokalbį.

RACIONALIZATORIUS ROMAS SABAS – DUKTERŲ PRISIMINIMUOSE

atkelta iš **1 psl.**

Apskaičiuota, kad jo racionalizaciniai pasiūlymai ir išradimai bendrovei „Panevėžio keliai“ davė didžiulės ekonominės naudos, jie buvo žinomi visoje Sovietų Sąjungoje, pritaikyti ne tik kelininkų darbe.

Pasvaliečių šeima atsidūrė Sibire

R. Sabas gimė 1931 metais Pasvalyje, lietuvių inteligentų šeimoje. Jo tėtis Juozas buvo matematikos mokytojas, mokyklų inspektorius ir vietinės Tautininkų sąjungos pirmininkas. Mama Agata – pradinė klasių mokytoja, apdovanota meniniais gabumais.

„Iš senelio tėtis paveldėjo matematiko protą, o iš močiutės – kūrybingumą“, – pasakojo R. Sabas dukra R. Jankauskienė. Nenuostabu, kad gabus berniukas į mokyklą pradėjo eiti vos 5 metų.

Ramus inteligentiškos šeimos gyvenimas subyrėjo 1941 metais, pradėjus masinį lietuvių šviesuomenės trėmimą. Į lagerius bolševikai ketino išvežti tik Juozą Sabą, tačiau jo žmona nesutiko pasilikti ir išvažiavo kartu su abiem vaikais – dešimtmėčiu Romu ir jo kiek jaunesne seserimi Saulyte.

Deja, netrukus J. Sabas nuo šeimos buvo atskirtas ir po kelių mėnesių Krasnojarsko srityje, Rešiotų lageryje, mirė.

Į namus nebegrižo

A. Sabienė su abiem vaikais tremtyje išbuvo beveik du dešimtmečius. Iš pradžių į Lietuvą grįžo motina su dukra, o po poros metų, 1959-aisiais, sugrįžo ir Romas. Jis Sibire užtruko ilgiau, nes norėjo baigti mokslus Tomsko techniku-me.

Į savo išpuoselėtą namą Pasvalyje, statytą pagal A. Sabienės nubraižytą projektą, šeima nebegrižo – namas buvo nacionalizuotas ir jame apgyvendinti svetimi žmonės. Tremtiniai įsikūrė Panevėžyje.

R. Sabas iš pradžių dirbo vairuotoju, o 1960 metais įsidarbino KSV-5, ten dirbo visą gyvenimą, iki išėjimo į pensiją 1993-iaisiais.

Dukros – tėčio numylėtinės

Simboliška, tačiau su būsimąja žmona, 9 metais jaunesne Irena Aldona, R. Sabas susipažino kelyje. Vaikinas sustojo pavežti merginos, pakeliui išsišnekėję susitarė vėl susitikti, ir taip užsimezgė draugystė. Iš Biržų rajono kilusi Irena Aldona

– taip pat tremtinių ūkininkų dukra, kaip ir R. Sabas, grįžusi iš tremties.

Pora netrukus susituokė, 1963 metais jiems gimė dukra Rima, po 4 metų – Edita.

„Tėtis mus labai mylėjo, mes buvome jo dukrelės“, – pasakoja Rima, o jos akyse sužiba ašaros.

Išvelgė kompiuterių perspektyvas

R. Sabas buvo įvairiapusis žmo-

gus, itin domėjosi technikos naujovėmis.

Jis buvo puikus fotografas, mėgdavo filmuoti mėgėjiška vaizdo kamera. „Mes su sese nuolat būdavome jo modeliais, nors su tokiu pat malonumu jis fotografuodavo ir aplinką, pavyzdžiui, tiltus, įamžindavo akimirkas darbe“, – prisimena R. Jankauskienė, su seserimi išsugojusi daugybę fotografijų. Jose įamžintas ir šeimos laisvalaikis, kurį Sabai mėgdavo leisti keliauda-

mi po Lietuvą.

Dukros tebesaugo ir didžiulį tėvo archyvą. Jame – jo kruopščiai surašyti užrašai, knygos ir žurnalai apie techniką. Vyras ne tik domėjosi visomis naujovėmis. Jis pats puikiai taisė įvairią techniką – televizorius, radijo aparatus, laikrodžius, todėl visuomet kaimynų ir draugų buvo priprašomas padėti.

„Atrodo, kad nebuvo klausimų, į kuriuos jis nežinotų atsakymo. Tėčio protas dirbo kaip kompiute-

ris. Beje, kai tik atsirado pirmieji kompiuteriai, jis mums paaiškino jų veikimo principus“, – pasakoja dukros. Būtent tėčio dėka jos abi pasirinko ir profesiją – tuomečiame Kauno politechnikos institute baigė taikomąją matematiką ir iki šiol Panevėžyje dirba IT specialistėmis.

nukelta į **11 psl.**



Romas Sabas su žmona Irena Aldona.



Romas Sabas (kairėje) su kolega Viliumi Matiliūnu KSV-5 kieme S. Kerbedžio gatvėje.



Mažoji dukrelė Rima tėčio darbovietėje.



Už pasiektus gamybinius laimėjimus 1967 m. sausio 18 d. ministerijos kolegijos nutarimu Nr. 7, R. Sabas apdovanotas „Krūtininiu ženkluku“ „Lietuvos TSR automobilių transporto ir plentų ministerijos socialinio lenkyniavimo pirmūnas“.

Romo Sabo artimųjų išsaugotuose originaliuose dokumentuose – oficialūs išradėjo ir racionalizatoriaus pasiektų laimėjimų liudijimai, kurie iš esmės atspindi techninę ir technologinę kelių statybos organizacijos gamybinių bazių raidą XX a. septintajame–devintajame dešimtmėčiuose. Tai – pirmieji mėginimai automatizuoti ir tobulinti gamybos procesus, siekiant išvaduoti nuo sunkaus rankų darbo, padaryti gamybą saugesnę ir spartesnę.



Pažymėjimas apie tai, kad Panevėžio kelių statybos valdyba Nr. 5 priėmė įdiegti racionalizacinį pasiūlymą dėl skaldos plovimo kilnojamojo agregato. 1969 m. kovo 10 d. šie agregatai buvo reikalingi dirbant objektuose, vykdant medžiagų gavybą karjeruose. Iki mūsų dienų jie neišliko, skalda plaunama modernesniu būdu.



Prie asfaltbetonio maišyklės G-1 pildytuvo-dozatoriaus sumontuotas įrenginys išpylimui panaudojant trumpą šneką (sraigtinį konvejerį). G-1 maišyklė eksploatuota Pakruojo asfaltbetonio bazėje. Pažymėjimo data – 1959 m. birželio 26 d.



Pažymėjimas apie racionalizacinį pasiūlymą „Elektrinis tepalinis bitumo pašildymas“. 1969 m. rugpjūčio 6 d. Kad bitumo darbinė temperatūra siektų reikalingus 130 laipsnių, į talpyklą būdavo montuojami tepalu užpildyti šildymo įrenginiai. Šildymo įrenginių užpildą – tepalą – šildydavo elektra. Dabar tepalas bitumui šildyti nebenaudojamas.



Armatūros karkasų įvairaus diametro gelžbetoniniams vamzdžiams mechanizuota gamyba. Įdiegta naujovė leido gaminti karkasus įvairaus skersmens vamzdžiams, šis darbas buvo mechanizuotas, palengvinant rankų darbą. Pažymėjimas išduotas 1970 m. kovo 12 d.



Karsakiškio asfalto bazėje prie dviejų maišyklių D-597 tarpinio medžiagų bunkerio su nuotoliniu valdymu įrengimas. 1970 m. liepos 15 d. Tuo metu nuotolinis valdymas buvo naujovė.



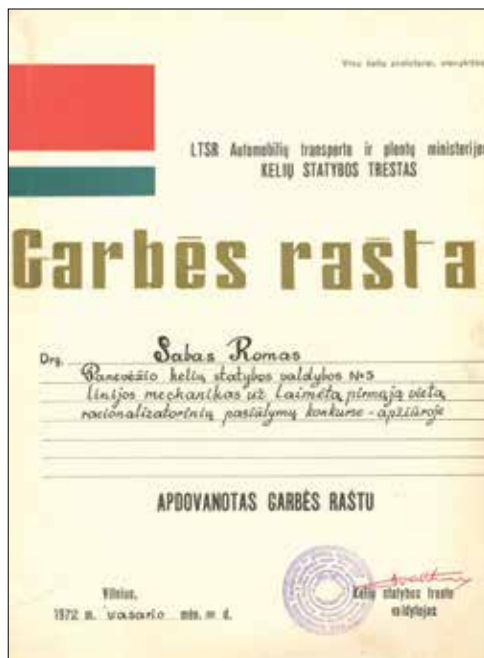
Automatizuota asfaltbetonio maišyklė su nepertraukiamu džiovinimu ir porcijiniu maišymu būgno tipo maišytuve. Patobulinimo pripažinimo pažymėjimas išduotas 1971 m. rugpjūčio 25 d. Dabar visos maišyklės yra automatizuotos, jų valdymas kompiuterizuotas.



Pakruojo asfaltbetonio maišyklės inertinių medžiagų dozavimo svarstyklės. 1971 m. rugpjūčio 25 d.



1971 m. rugpjūčio 25 d. KSV-5 taip pat priėmė įdiegti racionalizacinį pasiūlymą „Forsunkės su ventiliatoriumi ir pakura įrengimas ant vežimėlio“. Tai leido įrenginį lengviau transportuoti.



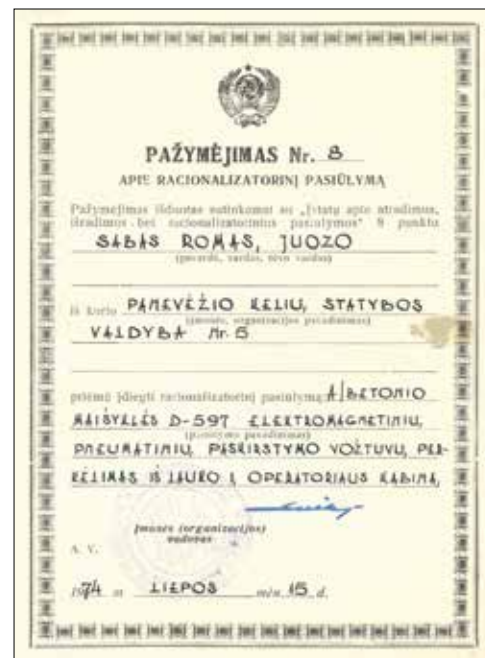
Automobilių transporto ir plentų ministerijos Kelių statybos tresto garbės raštas KSV-5 linijos mechanikui Romui Sabui už laimėtą pirmąją vietą „racionalizatorinių“ pasiūlymų konkurse-apžiuroje. 1972 m. vasario 10 d.



Bitumo temperatūros kontrolė bitumo katiluose įrengiant rašomąjį prietaisą NS-01-03. Pažymėjimo išdavimo data – 1972 m. liepos 24 d.



Cemento išskrovimo iš silosų žarnų mechanizuotas valdymas. Dokumento išdavimo data – 1973 m. vasario 15 d.



Asfaltbetonio maišyklės D-597 elektromagnetinių pneumatinių paskirstymo vožtuvų perkėlimas iš lauko į operatoriaus kabiną. 1974 m. liepos 15 d. daugelis prietaisų ir įrengimų buvo sumontuoti po atviru dangumi. Siekiant juos apsaugoti nuo neigiamo aplinkos poveikio, prietaisai buvo perkelti į patalpas.



Asfaltbetonio siloso apšiltinimas. Pažymėjimas išduotas 1974 m. gruodžio 10 d. Tai talpyklos apšiltinimas, kad jos turins ilgiau išlaikytą darbinę temperatūrą.



Asfaltbetonio klotuvo D-150B darbo organų valdymo patobulinimas. Dokumentas išdavimo data – 1974 m. gruodžio 10 d.



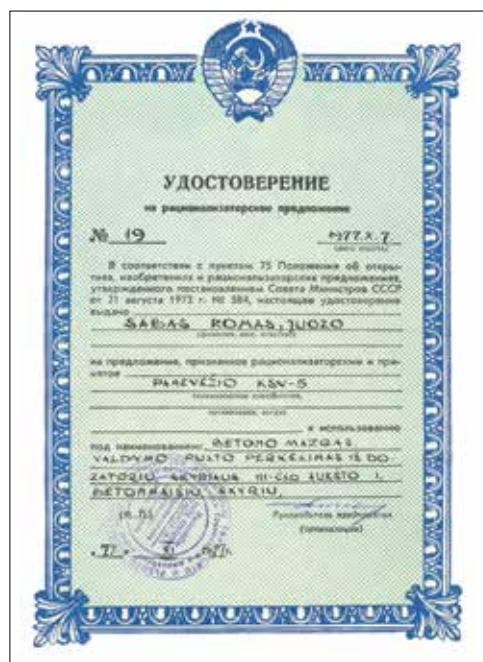
Uždaro ir šiltinimo inertinių medžiagų sandėlio įrengimas prie betono mazgo. 1977 m. vasario 21 d. Šis dokumentas liudija, kad atviros talpyklos, kurios buvo įrengtos gamybinėje bazėje S. Kerbedžio gatvėje, apsaugotos nuo aplinkos poveikio.



Medžiagų padavimo į bunkerius automatizavimas. 1977 m. kovo 20 d. Tai palengvino rankų darbą.



Bunkerio termosio asfaltbetoniui transportuoti mechanizmų įrengimas. 1977 m. spalio 7 d. Buvo siekta, kad gabenamas asfaltbetonis kaip galima ilgiau išlaikytų darbinę temperatūrą.



Betono mazgo valdymo pulto perkėlimas iš dozatorių skyriaus trečio aukšto į betonmašių skyrių. 1977 m. lapkričio 27 d.



Bitumo išpylimo į katilus lovio įrengimas. 1978 m. liepos 4 d. Bitumas į gamybinę bazę būdavo gabenamas geležinkelio vagonais, į talpyklas medžiagų sandėlyje jis būdavo išpilamas atviru latakais – loviu.



Gelžbetonio pragarinimo kameroje ventilio su elektrine pavara įrengimas. Racionalizacinio pasiūlymo pažymėjimas išduotas 1978 m. liepos 4 d.



Betono priedo plastifikatoriaus įdėjimo automatizavimas. 1979 m. balandžio 6 d. Į betono mišinį, atsižvelgiant į konkrečią receptūrą, ir dabar dedamos reikalingos cheminės medžiagos, tik šis procesas bei medžiagų dozavimas yra visiškai automatizuoti.



Dokumentas, liudijantis, kad 1980 m. sausio 17 d. Romas Sabas įtrauktas į Panevėžio KSV-5 garbės knygą „už ilgametį sąžiningą darbą ryšium su KSM IS sėkmingu statybos užbaigimu“. Dokumentą pasirašė valdybos viršininkas Algimantas Butkūnas, partinės organizacijos sekretorius, D. Vešietienė ir profsąjungos pirmininkas Vytautas Blažys.



Kelių statybos medžiagų iškrovimo punkto konvejerių rekonstrukcija. Dokumento data – 1980 m. balandžio 21 d.



Lygio signalizatorių įrengimas asfaltbetonio maišyklės D-597 sukaupimo bunkeriuose. 1980 m. spalio 28 d.

RACIONALIZATORIUS ROMAS SABAS – DUKTERŲ PRISIMINIMUOSE

atkelta iš **8 psl.**

R. Sabas jau tuomet numatė, kad ši specialybė ateityje bus labai perspektyvi, ir atkreipė dukterų dėmesį.

Domino ne karjera, bet išradimai

Pasak dukterų, užaugęs inteligentiškoje šeimoje tėvas niekada nesikeikdavo, puoselėjo lietuviybės idėjas, o dėl nagingumo ir gero būdo buvo visų aplinkinių mylimas. „Jis buvo visiškai pozityvas. Visuomet žmonėse ar situacijose ieškodavo gerųjų pusių“, – prisimena Edita.

Visą gyvenimą pradirbęs vienoje darbovietėje – „Panevėžio keliuose“, R. Sabas į pensiją išėjo kaip vyriausiasis mechanikas. „Viršininku tėtis nedirbo. Neaišku, ar jis būtų buvęs geras vadovas. Pirmiausia jis buvo kūrėjas ir išradėjas“, – pasakoja dukros.

R. Sabas nuolat galvodavo, kaip palengvinti darbą, sumažinti gamybos ar eksploatacijos kaštus ir...

sugalvodavo! Sovietmečiu net buvo apskaičiuota, kad R. Sabo racionalizaciniai pasiūlymai KSV-5 įmonei davė didžiausios ekonominės naudos, kuri buvo įvertinta daugiau nei 90 tūkst. rublių.

Brėžiniai užėmė visą kambarį

„Tėtis buvo kuklus ir nemokėdavo išsireikalauti jam priklausančio finansinio atlygio už visokius technikos patobulinimus. Tokie laikai tuomet buvo. Tik garbės lentoje praktiškai visą laiką jo nuotrauka kabėdavo“, – sakė R. Jankauskienė.

Didžiausią piniginių atlygį R. Sabas už savo technikos išmanymą gavo jau būdamas pensininkas. Jis sugebėjo pataisyti sugedusį sudėtingą didžiulės kelių tiesimo mašinos „Volvo“ pagrindinį valdymo bloką. „Iki šiol prisimename, kaip tėtis gal metus ant didžiulio lapo iš sukljuotų perforuoto popieriaus juostų, pasitiesęs ant grindų, braižė to kompiuterinio bloko schemas. Galiausiai valdymo blokas buvo pataisytas“, – pasakojo dukros, pamenančios tėčio triumfą, „prikėlus“ brangų „Volvo“ naujam gyvenimui.



Apie Romo Sabo pasiekimus dažnai rašė tuometė „Panevėžio tiesa“.



Rašinio herojus mėgo savo nuotraukose įamžinti objektus ir juose dirbančius žmones.



Tiltas per Kruoną kelio Vilnius–Kaunas–Klaipėda 87 kilometre. Pastatė Kauno HE, ties Kruonos upelio įtekėjimu į Kauno marias susiformavo įlanka. Per šią įlanką 1960 m. Kauno kelių statybos rajonas Nr. 1 pastatė tiltą. Nutiesus automagistralę Vilnius–Kaunas, 1966 m. šalia minėto tilto aukščiau pusėje pastatytas visiškai toks pat naujas tiltas. Nuotraukoje iš dešinės: Romas Sabas ir Algimantas Butkūnas.



Iš kairės: Romas Sabas, Vladas Riauba ir jų kolega.

APIE DARBĄ KELIŲ STATYBOS SRITYJE SVAJOJA IR MERGINOS

Kristina SAVICKAITĖ

„Nerk gilyn“. Tokiu pavadinimu į jau tradicinėmis tapusias VGTU Karjeros dienas kovo viduryje nėrė ir studentai, ir verslo atstovai. Puikios progos susipažinti su potencialiais darbdaviais nepraleido gausybė universiteto absolventų. Verslo atstovai tuo metu galėjo tiesiogiai pristatyti savo veiklą, papasakoti apie įmonės tikslus, kultūrą, pasiekimus ir keliamus reikalavimus būsimajam darbuotojui ar praktikantui. Nuoširdžiai pabendrauti ir užmegzti rimtus darbo santykius. Būtent to iškilmingame Karjeros dienų atidarymo renginyje visiems dalyviams linkėjo VGTU plėtros prorektorius, prof. dr. Alfredas Laurinavičius.

Prof. dr. Alfredas Laurinavičius, VGTU plėtros prorektorius:

– Pasaulis šiandien juda septynymyliais žingsniais. Jam reikia išsilavinusių žmonių, o Vilniaus Gedimino technikos universitetas tikrai turi ką pasiūlyti. Į mūsų organizuojamas Karjeros dienas užsiregistravo net 76 įmonės. Jos pageidauja turėti pačių geriausių darbuotojų. Mieli verslininkai, šiandien jūs turite galimybę pirmieji akis į akį susitikti su ieškančiaisiais darbo.

Mano žila galva ir patirtis sako: bendrą kalbą visada galima rasti. Susikalbėti gali visi, net ir priešingų pažiūrų ar skirtingomis kalbomis kalbantys žmonės. Viskam reikia noro. Šiandien linkiu jums užmegzti naudingus kontaktus ir išvykti iš čia radus pačių gabiųjų būsimų darbuotojų.

Universiteto erdvėse nuo pat ankstyvo ryto savo standus rengusios įmonės jaunimo dėmesiu skūstis negalėjo. Kaip tikroje mugėje šurmuliuojantys potencialūs darbuotojai „atakavo“ būsimus darbdavius. Praktika, įsidarbinimo galimybės, stažuotės. Ypač aktyviai šiais klausimais domėjosi baigiamųjų kursų studentai. Karjeros dienas tradiciškai kasmet rengiančius universiteto atstovus šiemet ypač nudžiugino rekordinis dalyvių skaičius.

Ugnė Narkevičiūtė, Karjeros dienų organizatorė:

Kuo ypatinga šių metų VGTU karjeros mugė?

– Karjeros dienos VGTU vyksta jau 11-ą kartą. Kasmet dalyvių daugėja, o šiemet norą dalyvauti mugėje pareiškė net 76 organizacijos. Tai tikrai daug. Labai džiaugiamės



Ugnė Narkevičiūtė: „Tiksliausia, kai įmonės įsidarbinimo galimybes pristato personalo atrankos ir techniniai specialistai“.

įmonių įvairove. Kiekviena studijų kryptis turi savo sritį atitinkančias įmones, taigi ir studentams yra galimybė pabendrauti su būsimos savo profesijos atstovais, padiskutuoti apie praktikos atlikimo galimybes. Kelių ir geležinkelių statyba – viena iš dominuojančių studijų kryčių mūsų universitete, todėl ir šiai šakai atstovaujančių įmonių standų šiandien tikrai nemažai.

Ar studentai dažniausiai tiksliai ieško tam tikrų įmonių, ar tiesiog traukia nuo stendo prie stendo?

– Pastebime, kad studentai į šį renginį ateina vis labiau motyvuoti ir pasiruošę rimtiems pokalbiams. Įmonės taip pat suinteresuotos užmegzti ryšius su potencialiais darbuotojais. Kalbant apskritai, studentus galima skirstyti į dvi grupes. Vieni pasiruošia susitikimams iš anksto – yra susipažinę su įmonių sąrašu, pasisukaite, ką tos įmonės reprezentuoja ir ko tikisi iš būsimų darbuotojų. Toks „tikslingas“ jaunimas paprastai susiplanoja savo laiką ir aplanko visus potencialius darbdavius. Čia laikas bėga labai greitai, bet motyvuoti studentai jį panaudoja tiksliai ir iš tiesų užmezga naudingus ryšius. Kita studentų kategorija tiesiog stebi visumą, dairosi. Tokius, besišvalgančius, labiausiai patraukia ryškūs stendai ar spalvingesnė įmonės reklama.

Ar įmonę reprezentuojantys žmonės ir pats stendo apipavidalinimas gali turėti didesnės reikšmės užmezgant naudingus ryšius?

– Aš manau, kad taip. Labai svarbu, kokią erdvę ir atmosferą sukuria būsimasis darbdavys. Studentui turi būti jauku prieiti, bendrauti, svarbu gal net rasti vietą, kur būtų mažiau triukšmo. Labai gražu, kai įmonės tarsi įsileidžia jaunus žmones į savo erdvę, kad jie neliktų stovėti kaip už prekystalio. Tai tikrai padeda sukurti artimesnį ryšį. Tiksliau-

sia, kai įmonės įsidarbinimo galimybes pristato personalo atrankos ir techniniai specialistai. Taip daug paprasčiau susidaryti įspūdį apie realiais įsidarbinimo galimybėmis ir kasdienės užduoties. Studentas, gavęs visapusišką informaciją, gali gerokai lengviau apsispręsti.

Kiek po tokių Karjeros dienų pokalbių studentų realiai įsidarbina? Ar turite grįžtamąjį ryšį iš įmonių?

– Po renginio įprastai atliekame apklausas ir sisteminame duomenis. Šiemet grįžtamajam ryšiui skirsime ypač daug dėmesio. Norime sužinoti konkrečius skaičius, kiek tokių pokalbių baigėsi realios darbo vietos arba praktikos pasiūlymais.

Klegančioje studentų, verslininkų ir mokslininkų jūroje akį ypač traukė AB „Panevėžio keliai“ stendas. Ne tik dėl ryškių spalvų ar dalijamų skanėstų bei lipdukų. Būsimųjų kelininkų akys smigo į žemėlapi su įmonės lokacijomis ir vykdomais projektais visoje Lietuvoje ir užsienyje. Kol AB „Panevėžio keliai“ darbuotojai vos spėjo atsakinėti į klausimus, pakalbinome oranžinį stendą „šturmavusius“ VGTU studentus. Kuo domisi būsimieji kelininkai?

Mintautas, tiltų ir viadukų statybos magistrantas:

– Mane labiau domina tiltų, viadukų statyba. Buvau užsukęs prie AB „Kauno tiltai“ stendo, bet nieko konkretaus nesužinojau. Bevaikščiojant patraukė užrašas „Čia kelio pradžia“. Gal būtų visai graži idėja savo kelią pradėti čia? Apie AB „Panevėžio keliai“ jau esu pasidomėjęs. Esate labai inovatyvi bendrovė, žinau apie jūsų „Stiklo kelią“. Konkurentų turite nemažai, esate vieni didžiausių Lietuvos rinkoje. Rimtai svarstau galimybes čia įsidarbinti. Ypač domintų stažuotės Skandinavijos šalyse. Pats esu ten dirbęs, gyvenęs, nesu sėslaus gy-



Mintautas, tiltų ir viadukų statybos magistrantas: „Bevaikščiojant patraukė užrašas „Čia kelio pradžia“. Gal būtų visai graži idėja savo kelią pradėti čia?“



Vytautas: „Studijuojau pastatų statybą, bet esu pirmakursis, specializaciją dar galiu keisti. Keliai visada man buvo prie širdies“.



Rūta ir Indrė, kelių ir geležinkelių inžinerijos specialybės I kurso studentės: „Mums labai svarbu, kad praktika būtų susijusi su būsimu darbu“.

venimo būdo šalininkas, todėl šitos perspektyvos man patiktų.

Vytautas, statybos inžinerijos specialybės I kurso studentas:

– Šiame renginyje „maluosi“ jau nuo labo ryto. Nors esu pirmakursis, teiraujuosi apie įmonių siūlomas galimybes. Užkliuvo ryškus jūsų stendas. Sudomino tai, kad daug projektų vykdoma užsienio šalyse. Tai man tikrai įdomu. Studijuojau pastatų statybą, bet esu pirmakursis, specializaciją dar galiu keisti. Keliai visada man buvo prie

širdies. Visai gali būti, kad apsigalvosiu ir po pirmo kurso rinksiuosi kelių statybos specialybę. Didžiulės įmonės visada turi ką pasiūlyti jaunimui. Jei pasirinksiu kelius, manau, rimtai svarstyčiau apie darbą jūsų bendrovėje.

Rūta ir Indrė, kelių ir geležinkelių inžinerijos specialybės I kurso studentės:

– Ieškome įmonių, kuriose galėtume atlikti praktiką. Aplink labai daug logistikos organizacijų, smagu, kad radome ir kelininkų stendą.

APIE DARBĄ KELIŲ STATYBOS SRITYJE SVAJOJA IR MERGINOS



Martynas, kelių ir geležinkelių inžinerijos IV kurso studentas: „Visada norėjau tiesti kelius. Labiausiai norėčiau dirbti gamyboje“.

projektais, veiklos specifika, galimybėmis dirbti ir siekti karjeros baigus studijas. Tuo tarpu pirmųjų kursų bakalaurantams aktualiausias profesinės praktikos, galimybė padirbėti atostogų metu. Pastebėjome, kad studentams tapo visai nereikšmingas geografinis įmonių išsidėstymas, o „PK Road“ (Švedijoje) atrodė itin patraukli praktiniam akademinių žinių realizavimui. Susidarė įspūdis, kad studentai yra aktyvūs, motyvuoti, trykštantys jaunatvišku maksimalizmu, ieškantys iššūkių, konkuruojantys. Daugiau kultūrinėje universiteto aplinkoje tiksluosius mokslus studijuojantys užsieniečiai neslėpė savo ketini-

mų likti ir dirbti Lietuvos įmonėse, nors yra atvykę iš tokių didelių valstybių kaip Turkija ar Indija.

Jūsų nuomone, kiek studentų realiai ateis atlikti praktikos ar įsidarbinti?

– Dalis studentų, kurie ieškojo galimybės iš tiesų atlikti profesinę praktiką ar norėjo pasiūlyti savo kandidatūrą darbui, kreipėsi nedelsdami, atsiųsdami savo duomenis. Neturime tikslo formaliai didinti praktikantų skaičių, nesudarome sutarčių ir su studentais „dėl parašo“. Tikiu, kad VGTU Karjeros dienos yra puiki platforma, kur gali vykti dialogas tarp universiteto, studentų,

bendrovių. Tačiau tam, kad būtų pasiekti ilgalaikiai tikslai, būtinas sisteminis bendradarbiavimas.

Kuo šiandien dar viliojate būsimus darbuotojus?

– Bene didžiausio dėstytojų ir studentų susidomėjimo sulaukė specialus leidinukas, kurį pavadino „AB „Panevėžio keliai“ jaunųjų kelininkų istorijos“. Jame savo apmąstymais apie darbą ir karjerą dalinosi VGTU absolventai, šiuo metu dirbantys mūsų

nukelta į **15 psl.**



„Studentams tapo visai nereikšmingas geografinis įmonių išsidėstymas, o „PK Road“ (Švedijoje) atrodė itin patraukli praktiniam akademinių žinių realizavimui“, – sako Vaida Jėčienė.

Daug kas šypsosi mus pamatę. Iš tikrųjų, merginos kelių ir geležinkelių specialybę renkasi itin retai. Iš 29 studentų grupėje esame tik 4 panelės. Kodėl nusprendėme sukurti šiuo keliu? Mums abiem sekėsi tikslieji mokslai, be to, žinojome, kad tai labai perspektyvi specialybė. Artimieji tokiam pasirinkimui tik pritarė.

Tiesa, dauguma mano, kad baigusios mokslus mes galėtume dirbti tik projektuotojomis. Bet kodėl?! Vis pasvarstome, kad tikrai galėtume būti projektų vadovėmis. Rimtai galvojame apie praktiką AB „Panevėžio keliai“. Čia mus nuramino, kad į kelių merginų tikrai nevarys. Nors visai galėtume pabandyti. Mums labai svarbu, kad praktika būtų susijusi su būsimu darbu.

Martynas, kelių ir geležinkelių inžinerijos IV kurso studentas:

– Pats esu iš Panevėžio. Žinau, kad jūsų įmonė viena didžiausių Lietuvoje. Baigęs mokslus grįžčiau į gimtąjį miestą ir tikrai norėčiau ten dirbuotis. Kelininko darbas yra mano svajonė. Visada norėjau tiesti kelius. Labiausiai norėčiau dirbti gamyboje. Kaip tik klausinėjau apie galimybes dirbti Švedijoje. Nors šios užsienio kalbos nemoku, bet užsibrėžęs tikslą tikrai išmokčiau!

AB „Panevėžio keliai“ atstovams daugiausiai teko pasakoti apie įmonės vykdomus projektus, pasiekimus, technologinio skyriaus darbą. Ryškiais šalais pasidabinę įmonės darbuotojai tikino, kad geidžiamiausi darbuotojai tie, kurie nebijo kelininkų darbų ir domisi galimybėmis realiai dirbti. „Svarbu, kad jaunas žmogus pabandytų, išsiaiškintų, ar jam priimtina mūsų įmonės ideologija, politika. Lengvai praktikai tik dėl „paukščiuko“ studentų mes neieškome“, – su jaunimu be užuolankų kalbėjo įmonės atstovai. Aiškiai suformuluoti panevėziečių reikalavimai, studentų, regis, visai neatbaidė.

Ar džiugina studentų antplūdis? Kokį įspūdį padarė galbūt būsimieji darbuotojai?

Vaida Jėčienė, AB „Panevėžio keliai“ teisės ir personalo skyriaus vadovė:

– Studentų ir dėstytojų susidomėjimas „PK Group“ stendu iš tiesų didelis. Džiugu, kad didžioji dalis atėjusiųjų – ne vien tik aktyvūs smalsuoliai. Vyresniųjų kursų bakalaurantai ir magistrantai labiausiai domisi bendrovių įgyvendintais susisiekimo komunikacijų



Daugiakultūrinėje universiteto aplinkoje tiksluosius mokslus studijuojantys užsieniečiai neslėpė savo ketinimų likti ir dirbti Lietuvos įmonėse, nors yra atvykę iš tokių didelių valstybių kaip Turkija ar Indija.



Pasak parodos organizatorių, vieni studentai pasiruošia susitikimams iš anksto – yra susipažinę su įmonių sąrašu, pasiskaitę, ką tos įmonės reprezentuoja ir ko tikisi iš būsimų darbuotojų. Toks „tikslingas“ jaunimas paprastai susiplanuoja savo laiką ir aplanko visus potencialius darbdavius.

VERSLAS IŠ UNIVERSITETŲ TIKISI SISTEMINIO BENDRADARBIAVIMO

Kristina SAVICKAITĖ

Vilniaus Gedimino technikos universitetas (VGTU) yra pagrindinė aukštojo mokslo įstaiga, ruošianti specialistus „Panevėžio kelių“ bendrovei ir kitoms statybos įmonėms. Deja, subjektyvia darbdavių nuomone, tik trečdalis absolventų ateina tikslingai dirbti. Kaip pasiekti, kad verslo įmonės taptų tiesioginėmis mokslo proceso dalyvėmis, o gamybinę praktiką vasaros metu studentai vertintų kaip trečiąjį studijų semestrą, kalbėta apskritojo stalo diskusijoje. Diskutuoti verslo atstovus, universiteto dėstytojus ir studentus pakvietė VGTU rektorius, prof. dr. Alfonsas Daniūnas.

Prof. dr. Alfonsas Daniūnas, VGTU rektorius:

– VGTU yra vienas didžiausių universitetų Lietuvoje. Turime 10,5 tūkst. studentų. Iš jų beveik dešimt procentų užsienio studentų, siekiančių bakaluro ar magistro laipsnio arba atvykusių pagal mainų programas. Tai rodo mūsų universiteto tarptautinį mastą, rodo, kad nesame vien lokalus, grynai lietuviškas universitetas. Tik gyvuodamas tarptautiniu mastu gali išlikti, egzistuoti, tobulėti.

Mūsų universitetas turi daugiausia sutarčių su Lietuvos verslo struktūromis. Galime pasigirti tikrai gerais ryšiais. Labai sveika save pamatuoti tarptautiniu mastu. Reitinguojamos ir atskiros sritys. Pvz., architektūroje mes pakliūname į pasaulio „šimtuką“, statyboje užimame poziciją nuo 100 iki 150. Šiose srityse esame labai stiprūs, bet pažangūs esame ir kitose srityse. Paradoksas, kad tarptautiniu mastu esame geriau reitinguojami negu Lietuvoje.

Reitingai reitingais, bet mūsų universitetas stengiasi įgyvendinti savo misiją. Ruošia specialistus, prisidedame prie Lietuvos mokslo laimėjimų. Pagal priimtų studentų skaičių esame antri Lietuvoje. Siūlome studentams tai, ko jiems reikia. Tai pasiūlai teisingai formuoti reikia glaudaus bendradarbiavimo su verslu. Džiugu, kad verslas vis aktyviau įsitraukia į studijų tobulinimo programą. Vis daugiau žymių verslo žmonių ateina skaityti pažintinių paskaitų. Studentai be galo džiaugiasi, kai prieš save mato didelę patirtį sukaupusį ir gerą karjerą padariusį verslininką.

Studijų procesą organizuoti nėra lengva. Gyvenimas yra labai spartus, technologijos keičiasi labai greitai. Be to, ir mūsų jaunimas kitoks, kaip dabar įprasta vadinti „Y, Z“ karta.

Jauni žmonės ateina su kitokiu požiūriu į mokslą. Tai imlūs žmonės, nori viską gauti greitai ir galbūt nenori labai gilintis. Jie nori kitokių studijų. Taigi tai nauji iššūkiai mums visiems – tiems, kurie juos rengia, ir tiems, kurie juos priima po studijų.

Turbūt svarbiausias klausimas mums visiems: kaip išauginti žmogų, kuris būtų aktyvus, smalsus ir norėtų produktyviai prisidėti prie įmonės tikslų siekimo. Norėčiau, kad žmonės, baigę VGTU, tikrai tiktų būsimiems darbdaviams. Manau, kad jie tikrai tinka, bet kaip padaryti, kad jie būtų dar geresni? Apie tai reikėtų diskutuoti.

Sigitas Leonavičius, UAB „Traidenis“ generalinis direktorius:

– Didžioji dalis verslų net nežino, kokios yra bendradarbiavimo galimybės ir kaip pasinaudoti tuo, ką gali pasiūlyti mokslas. Įranga, laboratorijos, galimybės, idėjos. Idėjų yra, visko yra. Tik klausimas: kas pas ką turi ateiti pirmiausia? Mano manymu, reikalingas koordinatorių, kuris užtikrintų tinkamą abiejų šalių bendradarbiavimą. Juo galėtų tapti pramonininkų konfederacijos ar verslo asociacijų struktūros.

Kad tarp mokslo ir verslo reikalingas tarpininkas, sutiko ir VGTU mokslo prorektorius, prof. habil. dr. Antanas Čenys:

Mes puikiai bendraujame su didelėmis, tarptautinėmis įmonėmis. Bet yra ir „tamsioji materija“ – mažesnės įmonės, kurios nebendrauja, nes nežino, ką universitetas gali pasiūlyti. Jų yra daug, todėl universitetas negali nuvažiuoti pas visas ir prisistatyti. Svarbiausia, kad niekas nepakeis asmeninio bendravimo tarp žmonių versle ir moksle. Pagirtina, kai žmonės iš mokslo institucijų ateina į verslą, o verslo atstovai – grįžta į universitetą, nes tada atsiranda supratimas, pagal kokias taisykles veikia abi pusės.

Sisteminio bendradarbiavimo idėją palaikė ir AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas. Bendrovės vadovas apgailestavo, kad vis dar tenka susidurti su nemotyvuotais studentais.

Virmantas Puidokas, AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius:

– VGTU yra baigę maždaug du trečdaliai mūsų įmonės darbuotojų. Taigi šis universitetas yra pagrindinė įstaiga, ruošianti mums specialistus. Tačiau vertinant kokybę ir kiekybę ryškėja tam tikros tendencijos. Viena vertus, diplomuotų specialistų mums reikia vis daugiau. Tačiau kalbant apie kokybę turime ir nelabai geros praktikos pavyz-

džių. Būna, kad jauni, diplomuoti specialistai mūsų įmonėje trejus, penkerius metus dirba ne kvalifikuotą darbą. Negalėčiau šimto procentų teigti, kad dėl to kalta prasta mokymo kokybė, bet tai galėtų būti viena iš priežasčių.

Šiandien matau tam tikrą spragą tarp universiteto ir verslo. Bendradarbiavimas yra, bet jis paviršutiniškas, vienadienis, trūksta sistemingų tarpusavio santykių. Ką verslininkai išgirsta, kai studentai ateina atlikti praktikos? Trečdalis pasako tiesiai šviesiai: atėjome užsidirbti. Ką dirbti ir kur, nelabai rūpi, svarbiausia – geras atlyginimas. Kita dalis studentų ateina ir prašo medžiagos apie įmonę, o pas-

kui – tik parašo ant praktikos ataskaitos. Paskutinis trečdalis studentų apie pinigus neklausia, medžiagos neprašo, o ateina tikslingai dirbti. Taigi kokios išvados peršasi? Manychiau, kad verslo įmonės vis dėlto turėtų būti tiesioginėmis mokslo proceso dalyvėmis. Vasaros laikotarpis studentui neturėtų būti praktika ar gamybinis laikotarpis. Iš tiesų tai turėtų būti trečiasis semestras. Būtent taip, mano nuomone, turėtų mąstyti kiekvienas studentas.

Mūsų įmonė yra už ilgalaikius bendradarbiavimo santykius. Norėtume tiesiogiai dalyvauti kuriant bakaluro, magistro ar gamybinės, praktinės programas. Norėtusi, kad, pvz., magistro darbai duotų realią naudą verslui.

Aišku, didelių atradimų gal ir nereikia tikėtis. Vis dėlto rezultatai siaurose srityse galėtų būti akivaizdžiai naudingi ir leistų labiau pasigilinti ir šviestis pačiam studentui. Reikalingas tiesioginis bendravimas tarp verslo ir mokslo įstaigų.

Apskritojo stalo diskusijos moderatorius Ūkio ministerijos viceministras Marius Skarupskas akcentavo, kad mokslo ir verslo santykiai yra abipusiai:

– Mokslo ir verslo bendradarbiavimas nėra tokia sritis, kur viena pusė aktyvi, o kita nenori bendradarbiauti. Abi pusės supranta, kad kažko trūksta, taigi abi ir turėtų dirbti, eiti viena pas kitą, kad tie



Ūkio ministerijos viceministras Marius Skarupskas: „Verslui durys į universitetą tikrai turi būti atvertos plačiau“.



„Vasaros laikotarpis studentui neturėtų būti praktika ar gamybinis laikotarpis. Iš tiesų tai turėtų būti trečiasis semestras“, – sako AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

VERSLAS IŠ UNIVERSITETŲ TIKISI SISTEMINIO BENDRADARBIAVIMO

santykiai būtų tvarūs ir sėkmingi. Manau, kad turime išsūkį. Džiugu, kad savo nuomonę, net ir aštresnę,

šiandien garsiai išreiškė verslo atstovai. Pvz., suprantamas yra AB „Panevėžio keliai“ pareiškimas ir

noras būti sisteminiiais partneriais, o ne dalyvauti mokslo procese tik epizodiškai. Verslui durys į uni-

versitetą tikrai turi būti atvertos plačiau. Nuo įvairiausių renginių, ekskursijų, paskaitų skaitymo iki

konkrečių užduočių studentams kūrimo. Tai vadybiniai klausimai, kuriuos turime spręsti kartu.



VGТУ rektorius Alfonsas Daniūnas: „Norėčiau, kad žmonės, baigę VGТУ, tikrai tiktų būsimiems darbdaviams“.



Studijų organizatoriai džiaugiasi, kad vis daugiau verslo žmonių ateina skaityti pažintinių paskaitų. Studentams labai naudinga bendrauti su didelę patirtį sukaupusiais specialistais praktikai.

APIE DARBĄ KELIŲ STATYBOS SRITYJE SVAJOJA IR MERGINOS

atkelta iš **13 psl.**

įmonėje. Juk vien AB „Panevėžio keliai“ net 60 procentų administracijos bei inžinerinių techninių darbuotojų yra VGТУ absolventai, kitose grupės įmonėse VGТУ absolventai sudaro mažiausiai penktadalį darbuotojų. Be abejo, smalsuolių neliko nepastebėti Kelių inžinieriaus gamybininko ir Kelio moters Stefutės – specialiai mūsų įmonei reprezentuoti sukurtų personažų – vardiniai saldainiai, kita nuotaikinga ir patraukli vairuotojų tolerancijos ugdymo programos „Taisom kelią“ atributika.

Kuo tokios karjeros dienos naudingos įmonei? Ar tokie susitikimai tikrai duoda vaisių?

– Naujų technologijų diegimas, augantis veiklos automatizavimas privalo koreliuoti su nuolatiniu bendrovės darbuotojų kompetencijų giliniu, kvalifikacijos tobulinimu, naujų, inovatyvių kompe-



Bene didžiausio dėstytojų ir studentų susidomėjimo sulaukė specialus leidinukas „AB „Panevėžio keliai“ jaunųjų kelininkų istorijos“.

tencijų integravimu bendrovėje. Todėl vertindamas verslo poreikius išskirčiau trišalio bendradarbiavimo tarp mokslo įstaigų, bendrovės ir studentų svarbą. Matyčiau

šį procesą kaip ilgalaikį, kryptingą, grindžiamą pariteto principu. Tokiu būdu, atsižvelgiant į nuolat besikeičiančios rinkos poreikius, galėtų daugėti tikslinių profesinių



Viešnia iš Afrikos pasiūlė įsigyti jų nacionalinių sausainių. Lėšos bus skirtos jų visuomeninei akcijai paremti.

praktikų studentams, o bendrovės darbuotojų, kaip dėstytojų-praktikų, patirtis būtų perteikiama ne tik praktinio mokymo metu, bet ir tobulinant studijų programas. Manau,

kad darbdavio ir būsimo darbuotojo bendradarbiavimas, prasidėjęs dar studijų laikotarpiu, leistų labiau išgryninti abipusius lūkesčius.

2016 METŲ SEZONO NAUJIENA: PRADĖJOME DARBUS ŠVEDIJOJE

atkelta iš **3 psl.**

konkursą laimėjo „Panevėžio keliai“. Tai neabejotinai viena iš geriausių kelių statybos kompanijų Lietuvoje. Ši įmonė dar nėra nuvyliusi nei Susisiekimo ministerijos, nei Lietuvos automobilių kelių direkcijos.“

„Ne tik aš, bet ir visi biržiečiai

maniškis–Nemunėlio Radviliškis.“

„Manychiau, kad tų 16-os mėnesių termino darbams atlikti mums tikrai neprireiks. Mūsų naudojamos naujausios technologijos, projektų valdymo sistemos leidžia greitai ir kokybiškai atlikti darbus. Pirmąjį 7 kilometrų ruožą planuojame rekonstruoti dar šiais metais. Likusius darbus turėtume užbaigti iki kitų metų vidurio“, – pažadėjo AB „Panevėžio keliai“ generalinis di-

galiojo sutartis su Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos dėl žvyrkelių, esančių Molėtų, Švenčionių ir Ukmergės rajonuose, kapitalinio remonto techninių darbo projektų parengimo, projekto vykdymo priežiūros ir rangos darbų. Sutartyje numatyta darbus atlikti per 12 mėnesių, iki 2017 metų birželio.

Pagal sutartį per artimiausius tris mėnesius bendrovė turi parengti techninius darbo projektus visiems 8 ruožams, kurių bendras ilgis 18,846 kilometro, ir juos suderinti su užsakovu. Projektavimo darbai pradėti, tikimasi šią darbų dalį baigti kiek anksčiau nei iki rugpjūčio vidurio.

Tik parengus techninius darbo projektus su užsakovu bus suderintas kitų projekto darbų grafikas,

tai yra žvyrkelių ruožų kapitalinio remonto eiliškumas. Visi darbai 8 ruožuose turi būti baigti iki 2017 metų vasaros. AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas – Arvydas Radimonas.

Projektavimo darbai pradėti ir kitame žvyrkelių kapitalinio remonto techninių darbo projektų parengimo ir rangos darbų atlikimo programos užsakymų pakete, apimančiame 19,317 kilometro žvyrkelių, esančių Utenos, Ignalinos ir Zarasų rajonuose. Šiuose žvyrkeliuose taip pat bus įrengta asfaltbetonio danga. AB „Panevėžio keliai“ projekto vadovas Jevgenij Svilo informavo, kad šiuo metu vyksta projektavimo darbai. Sutartyje numatytas darbų atlikimo terminas – 2017 metų gegužės pabaiga.

Šios sutartys yra įgyvendinamos programos „Valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimo kelių atkarpos, jungiančios asfaltuotus kelių ruožus“ dalis. Kaip skelbia LAKD, įgyvendinant šią programą bus išasfaltuoti trumpi žvyrkelių ruožai tarp jau asfaltuotų kelių ruožų ir sudarytos galimybės užtikrinti gyvenamųjų vietovių pasiekiamumą ištisai asfaltuotais keliais. Tokia programa specialistų žargonu vadinama „zebro“ programa.

O viena naujausių mūsų bendrovės pasirašytų sutarčių – birželio 14-osios LAKD ir „Panevėžio kelių“ sutartis dėl krašto kelio Nr. 145

nukelta į **18 psl.**

Kelininkas Gintautas Rečiūnas. Biržų objektas.

džiaugiamės gimtajame mieste matydami pradėtus darbus. Biržų krašto žmonės šio projekto įgyvendinimo pradžios laukė turbūt daugiau kaip dešimt metų“, – kalbėjo LR Seimo narys Aleksandras Zeltinis.

„Šio kelio ruožo rekonstrukcijos projekto įgyvendinimas – puikus pavyzdys, kaip savivaldybė, bendradarbiaudama su kitomis institucijomis, geba pasiekti puikių rezultatų. Bendromis pastangomis netrukus įgyvendinsime ištisą didelį projektą“, – džiaugėsi Egidijus Skrodenis, Lietuvos automobilių kelių direkcijos vadovas.

Biržų rajono savivaldybės meras Valdemaras Valkiūnas, pasidžiaugęs, kad šios dienos Biržų krašto žmonės iš tikrųjų labai laukė, priminė ir kitus uždavinius: „Mūsų savivaldybė itin skatina turizmą. Todėl šiandien labai reikalingi asfaltavimo darbai 8 kilometrų kelio ruože Ger-

rektorius Virmantas Puidokas.

Rekonstruotina dešimties kilometrų ilgio atkarpa susideda iš dviejų ruožų. Kelio Biržai–Raubonys ruože nuo 0,00 iki 6,98 kilometro AB „Panevėžio keliai“ statybos darbus atlieka vadovaudamasi užsakovo pateiktu projektu, o ruože nuo 6,98 iki 10,00 kilometro bendrovė rengia rekonstrukcijos projektą ir, užsakovui jį patvirtinus, atliks statybos darbus.

Kelio rekonstrukcijos darbai ir vieno iš ruožų techninio projekto parengimas finansuojami LAKD disponuojamomis valstybės biudžeto lėšomis, inžinerinių tinklų rekonstrukcija finansuojama Biržų rajono savivaldybės lėšomis.

Prasideda vadinamosios „zebro“ programos darbai

2016 metų birželio 13 dieną įsi-



Simbolinis geodezinis ženklų įrengimas. Nuotraukoje iš kairės: Lietuvos automobilių kelių direkcijos direktorius Egidijus Skrodenis, Biržų meras Valdemaras Valkiūnas, susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius, Seimo narys Aleksandras Zeltinis, „Panevėžio kelių“ technologinio skyriaus specialistas Domas Dabulevičius.



Statoma pirmoji Biržuose žiedinė sankryža iš paukščio skrydžio.

„PANEVĖŽIO KELIAI“ JUBILIEJAUS PROGA IŠLEIDO KNYGĄ „KELIO ŽMONĖS II“

Viena didžiausių Baltijos šalyse lietuviško kapitalo kelių ir geležinkelio statybos bendrovių „Panevėžio keliai“ nuosekliai keičia švenčių tradicijas. Šį kartą bendrovė veiklos 50-mečio sukakčiai paminėti išleido knygos „Kelio žmonės“ antrąją dalį. Ši knyga – apie ryškų ir mažiau matomą kelio kūrėją, savo išradimais ir kasdieniu darbu suteikiantį patogesnę gyvenimą. Pirmoji knygos dalis išleista 2008 metais.

„Pirmiausia – sveikinimai Tau, Kelio Žmogau, „Panevėžio kelių“ įmonių grupės jubiliejaus proga. Ačiū, kad jau penkiasdešimt metų dirbame kartu. Kelias yra vertybė, mūsų bendrai sukurtas gėris. Jis tarnauja valstybei, jos žmogui. Ačiū visiems, kurie tarnauja keliui“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas. – Ir toliau turime būti stipri, nuolat besimokanti, tobulėjanti bendruomenė, išlaikanti savo nacionalinį savitumą.“

Skaitytojų rankose – svarus 1134 puslapių AB „Panevėžio keliai“ ir kelio žmonių istorijos tęsinys. Knyga, kurioje mėginta perteikti svarbiausius 2008–2015 metų laikotarpio kelininkų bendruomenei ir „Panevėžio kelių“ įmonėms reikšmingus įvykius.

„Esu dėkingas, kad Jūs, Lietuvos Respublikos Vyriausybės vadovai, atkurtosios nepriklausomos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrai, mūsų užsakovai ir partneriai, kolegų kelininkai, veteranai, įmonių darbuotojai, šios knygos puslapiuose sutikote pasidalyti savo prisiminimais ir įžvalgomis. Ačiū Jums, Kelio Žmonės“, – malonaus skaitymo ir nuotaikingo pasivaikščiojimo kelio žmonių takais linkėjo bendrovės vadovas.

50-ąsias veiklos metines „Panevėžio kelių“ bendrovės žmonės mini nestandartiškai ir kitose srityse. Artėjant jubiliejiniam metams darbuotojai priėmė sprendimą pakeisti tradicijas. Šventinės lėšas ne pravalgyti, o jomis pasidalinti. Padėti tiems, kurie patys sau padėti negali. Taip „Panevėžio kelių“ ir jos įmonių darbuotojų sprendimu dviem organizacijoms – „Maisto bankui“ ir „Bėdų turgui“ – buvo įteikti paramos čekiai. Bendrovė skyrė 15 tūkst. eurų paramą.

„Panevėžio kelių“ bendrovių darbuotojams ir jų artimiesiems skirta šventė, vykusi 2015 metų kovo 21 dieną „Cido“ arenoje Panevėžyje, subūrė bemaž penkis tūkstančius kelininkų ir jų šeimų narių. Pirmą kartą bendrovės švenčių istorijoje

scenoje žiūrovams šoko ir dainavo jų kolegos – įmonių darbuotojai. Į šį didžiulį socialinį projektą įsilieję žinomi atlikėjai negailėjo nei jėgų, nei laiko, kad „Panevėžio kelių“ įmonių darbuotojai atrodytų kaip tikri scenos profesionalai.

Naujasis leidinys – viena iš priemonių sukakčiai paminėti. Sklandant naujosios knygos „Kelio žmonės II“ puslapius formuojasi išvada, kad „Kelio žmogaus“ sąvoka jau prigijo bendrinėje mūsų kalboje. Dažnas knygos herojus save išdidžiai pristato kaip kelio žmogų. Tai fizinės ar emocinės priklausomybės socialinei grupei, kuri kuria ir stato kelius, išraiška. Tai – prisipažinimas, kad esame kelio šeima. Tokiems procesams išsivystyti reikia laiko.

„Kaip teigiama kai kuriuose rašytiniuose šaltiniuose, senosios civilizacijos turėjo tradiciją didingiausių statinių sukūrusius architektus, in-

žinierius, jiems baigus darbą, palaidoti po statinio pamatais arba nagingam meistriui nukirsti rankas. Kad kūrėjai ko nors panašaus nesukurtų kitiems valdovams. Gerai, kad tradicijos keičiasi. Turime galimybę padėkoti savo kūrėjams labiau civilizuotai. Šiuo atveju – įteikdami knygą apie jų gyvenimą“, – sakė kūrybinės grupės vadovė, AB „Panevėžio keliai“ atstovė ryšiams su visuomene Rasa Čepienė.

Kad kelio žmonių pasakojama istorija neprailgtų, skaitytoją naujoje kelionėje lydi jau gerai pažįstami personažai Kelio moteris Stefutė ir Kelių ekspertas. Taip pat skaitytojas susipažins su patyrusiu Kelių inžinieriumi gamybininku. Su jaunatvišku maksimalizmu jaunimo poziciją šioje istorijoje gina Jaunasis kelininkas.

Nuotaikingas AB „Panevėžio keliai“ ir kelio žmonių istorijos tęsinys išleistas 2500 egzempliorių tiražu,

jame surinkta šimtai unikalių interviu, kelio žmonių papasakotų istorijų. Kompanijos darbuotojams ir kitiems knygos herojams leidinys jau įteiktas, o norintiesiems su juo susipažinti ar įsigyti reikėtų kreiptis į „Panevėžio kelių“ bendrovės administratorę Ugnę tel. (8 45) 508646 arba el. paštu info@paneveziokeliai.lt.

Tarp artimiausių numatomų nestandartinių „Panevėžio kelių“ jubiliejaus paminėjimo priemonių – unikalių pašto ženklų, įamžinsiančių bendrovės darbuotojus, įnešiusius išskirtinį indėlį į lietuviškų kelių statybos tradicijų puoselėjimą ir technologinę pažangą, leidyba.

Gintaro Lukoševičiaus ir „Panevėžio kelių“ darbuotojų archyvo nuotr.



„Ačiū visiems, kurie tarnauja keliui“, – sako AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas. Nuotraukoje dešinėje – ilgametis Lietuvos radijo apžvalgininkas ir kelio žmonių viešasis balsas Juozas Šalkauskas.



Vykdomi asfaltavimo darbai Panevėžio rajone. Dirba Subačiaus moterų asfaltuotojų brigada. 1965 metai. Nuotrauka iš KSV-5 mechaniko ir racionalizatoriaus Romo Sabo archyvo.



KSV-5 teritorijoje. Iš kairės: Romas Sabas, Antanas Algimantas Masiokas. Iš dešinės: Juozas Velutis, Vilius Matiliūnas ir Zenonas Dilys.

2016 METŲ SEZONO NAUJIENA: PRADĖJOME DARBUS ŠVEDIJOJE

atkelta iš **16 psl.**

Kėdainiai–Šėta–Ukmergė ruožo nuo 41,950 iki 45,177 kilometro rekonstrukcijos. Darbai bus atliekami Vilniaus apskrityje, Ukmergės rajone. Planuojama darbų pabaiga – 2016 metų gruodis. Sutarties įgyvendinimo metu bus rekonstruota kelio dangą bei inžineriniai tinklai. Sutartis įgyvendinama pagal 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programą.

Sustabdė eismą magistra- lėje

Kaip nestandartinius šį sezoną būtų galima pavadinti ir pėsčiųjų viaduko perdangos magistralėje Vilnius–Panevėžys užkėlimo ant atramų darbus naktį iš balandžio 28-osios į 29 dieną ties Žemaitkiemio sankryža magistralės 72,18 kilometre. Perdangos ilgis siekia 58 metrus, o svoris – 77 tonas.

Konstrukcijos kėlimas prasidėjo 1 val., visiškai sustabdžius eismą magistralės atkarpoje, kur vyko darbai. Du galingi kranai perdangą, kuri laikinai buvo pastatyta išilgai magistralės, pakėlė į reikiamą aukštį, lėtai pasuko 90 laipsnių kampą. Šis procesas vyko labai sklandžiai, užtruko 40 minučių.

Perdangą pastačius ant nuolatinių atramų, dar dvi valandas vyko jos tvirtinimo prie atramų darbai, buvo demontuojama kranų stabilumą užtikrinanti įranga ir patys kranai patraukti nuo magistralės važiuojamosios dalies. Eismas magistralės atkarpa ties Ukmergėje paleistas dešimčia minučių anksčiau nei planuota – 3.50 val.

AB „Panevėžio keliai“ už geranoriškumą ir pagalbą dėkoja Ukmergės kelių policijos pareigūnams, kurie ne tik padėjo organizuoti automobilių eismą, nukreipiant jį apylankomis. Pareigūnai ir bendrovės darbuotojai turėjo pakankamai darbo prižiūrėti vietos gyventojus, atvykusius stebėti šių nestandartinių darbų. Smalsuoliai aplink statybvietę būriavosi jau nuo ketvirtadienio 19 val., kai buvo statomi ir tvirtinami galingi kranai, skirti užkelti perdangos konstrukciją.

Pasak AB „Panevėžio keliai“ specialistų, tą naktį kelta perdanga nėra pati didžiausia. Didesnių apimčių perdangos panašiu būdu



Jaudinanti akimirka: perdanga tuojau nusileis ant nuolatinių atramų.

buvo keliamos ant atramų tiesiant „Rail Baltica“. Kita vertus, pėsčiųjų viaduko ties Ukmergėje ir posūkiu į Žemaitkiemį konstrukcija yra ypatinga. Perdangos svorio centras dėl nestandartinių inžinerinių sprendinių yra ne perdangos apačioje, todėl jos kėlimas ir pasukimas bei pastatymas ant atramų buvo sudėtingesnis.

Pėsčiųjų viadukas, po kuriuo jau du mėnesius vyksta automobilių eismas, tikimasi, bus patogus bei saugus ir pėstiesiems, ir automobilinekams. Viaduką laiko dvi atramos, centrinėje jo dalyje nėra

trečiosios atramos, o tai sumažina eismo įvykių riziką. Po viaduku galės važiuoti automobiliai, kurių aukštis su kroviniais siekia 5,5 metro. Tai pakankamas aukštis gabenti bet kokį didelių gabaritų krovinį.

„Panevėžio keliai“ vykdomas projektas ties Žemaitkiemio sankryža apima pėsčiųjų viaduko per magistralę A2 avaringame ruože statybą, magistralės platinimą, įrengiant greitėjimo ir lėtėjimo juostas, jungiamųjų kelių abiejose kelio pusėse bei dviejų žiedinių sankryžų įrengimą. AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas – Jevgenijus Šaškovas.

Poilsis prie Aiseto ežero, Molėtų rajone.

Poilsiavietė tvarkinga,
yra valtys, pirtis, virtuvė, kambariai tvarkingi.
Vienos vietos kaina 5 Eur.

Poilsis prie jūros Papėje, jūra tiesiog kieme, yra kambarių su patogumais ir be patogumų. Vienos vietos kaina nuo 5 iki 10 Eur.

Informacija tel. +37068799376, 8 45 502625; S.Kerbedžio 7, Panevėžys



SVEIKINAME!

65-MEČIO PROGA

Vaclova Janušą, elektriką (1951 03 21).

60-MEČIO PROGA

Stanislova Bernatavičiū, autogreiderio mašinistą (1956 01 26);
Joną Vadapalą, buldozerio mašinistą (1956 04 07);
Vytautą Barolį, autokompresoriaus mašinistą (1956 05 04);
Gaudoną Pumputį, nekilnojamojo turto vadybininką (1956 05 10);
Vytautą Čypą, remonto ir mechaninių dirbtuvių vedėją (1956 05 18);
Vilmantą Bačiūną, statybos skyriaus vadovą (1956 05 25).

55-MEČIO PROGA

Algimantą Veršilą, armatūrininką (1961 02 16);
Virmantą Puidoką, generalinį direktorių (1961 03 15);
Virgilijų Eiduką, kelininką (1961 05 08);
Romualdą Auglį, elektriką (1961 05 11);
Alvydą Makavičiū, darbų vykdymo padalinio vadovą (1961 05 15);
Albertą Povilavičiū, vairuotoją-keelininką (1961 05 23);
Algį Ružą, kelininką (1961 05 28).

50-MEČIO PROGA

Robertą Petraitį, darbų vykdymo padalinio vadovą (1966 01 21);
Alvyrą Pupeliene, transporto dispečerę (1966 01 29);
Jurį Kazoką, kelininką (1966 01 29);
Audrių Liesį, vairuotoją-keelininką (1966 02 08);
Virginijų Jakštą, vyresnįjį darbų vadovą (1966 02 25);
Gintarą Bukauską, akmenskaldės operatorių (1966 03 28);

Jolitą Džiugelienę, buhalterę (1966 04 03);
Saulių Goštautą, ekskavatoriaus mašinistą (1966 04 25);
Daivą Ramonienę, planavimo ekonomistę (1966 04 27);
Vidmantą Mikulevičiū, klotuvo mašinistą (1966 05 01);
Algimantą Paišių, ekskavatoriaus mašinistą (1966 05 04);
Saulių Kepalą, vairuotoją (1966 05 17).

45-MEČIO PROGA

Gintarą Grigonį, darbų vykdymo padalinio vadovą (1971 01 17);
Aurelijų Jarašiūną, volo mašinistą (1971 01 26);
Remigijų Greičiūną, vairuotoją-keelininką (1971 02 28);
Algį Uselį, kelininką (1971 03 22);
Arūną Čepulį, pakrovėjo mašinistą (1971 03 25);
Audrių Butkūną, projektų direktorių (1971 05 20).

40-MEČIO PROGA

Gediminą Steponavičiū, kelininką (1976 01 06);
Alvydą Šimkūną, šaltkalvį (1976 01 21);
Rolandą Baroną, klotuvo mašinisto padėjėją (1976 02 19);
Egidijų Jakštą, kelininką (1976 03 02);
Inga Vaičiūnienę, biuro administratorę-personalo vadybininkę (1976 03 02);
Remigijų Roličiū, kelininką (1976 03 15);
Ričardą Pugžlį, armatūrininką (1976 03 19);
Virginiją Sirvydienę, apskaitininkę (1976 03 26);
Vaidą Vasilį, asfaltbetonio klotuvo mašinistą (1976 04 01);
Kęstutį Kuprėną, statybos vadovą (1976 05 31).

35-MEČIO PROGA

Grazvydą Sušinską, inžinierių (1981 01 09);
Mindaugą Trubilą, darbų vykdymo padalinio vadovą (1981 02 16);
Tomą Trybę, kelininką (1981 03 04);
Raimondą Čepelį, bitumo ruošos operatorių (1981 04 15);
Mindaugą Šakenį, vairuotoją-keelininką (1981 05 02).

30-MEČIO PROGA

Astą Kadienę, projektų inžinierę (1986 02 04);
Giedrį Sudeikį, transporto valdymo sistemų inžinierių (1986 02 11);
Marijų Matiliūną, mechaniką (1986 02 12);
Tomą Mikalajūnienę, inžinierę projektuotoją (1986 03 08);
Tomą Vaičiūrgį, sargą (prižiūrėtoją) (1986 03 10);
Mindaugą Palskį, vyriausiąjį darbų vadovą (1986 03 24).

25-MEČIO PROGA

Žygimantą Vilką, projektų inžinierių (1991 02 28);
Kazimierą Saulių Kasilovskį, inžinieriaus-technologo padėjėją (1991 03 04);
Luką Petrovą, projektų inžinierių (1991 04 19);
Tautvydą Aržuolaitį, kelininką (1991 05 24).



Leidėjas - AB „Panevėžio keliai“.

Loreta Deksnytė,
tel. +370 458 51698,
el. p. rokiskis@paneveziokeliai.lt

Rasa Čepienė,
tel. +370 611 48133,
el. p. rasa.cepiene@paneveziokeliai.lt

Tiražas – 1000 vnt.

Fotografijos Andriaus Repšio
Dizainerė - Eglė Juciene