

Kelio žmonės

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ LEIDINYS

AŠTUNTIEJI LEIDIMO METAI | 2015 M. GRUODIS NR.27 | www.paneveziokeliai.lt

PROTINGOS MINTYS

„Geras asfaltas ant kelio nesimėto“, – radijo stoties „Ruskoje Radio Baltija“ reklama.

„PANEVĖŽIO KELIAMS“ – KONKURSO „LIETUVOS METŲ GAMINYS–2015“ AUKSO MEDALIAI



„Panevėžio kelių“ kompanijos ir grupės įmonių darbas įvertintas už šiuolaikišką požiūrį į kelių statybą ir inovatyvių darbo metodų kūrimą bei diegimą gamyboje. Nuotraukoje iš kairės: AB „Panevėžio keliai“ techninis direktorius Vilijus Gražys, generalinis direktorius Virmantas Puidokas, projektų direktorius Audrius Butkūnas.

2015 metų gruodžio 11 dieną LR Vyriausybės rūmuose vykusioje Lietuvos pramoninių konfederacijos (LPK) konkurso „Lietuvos metų gaminys – 2015“ apdovanojimų ceremonijoje akcinės bendrovės „Panevėžio keliai“ atstovai į sceną buvo pakviesti ne vieną kartą. LPK panevėžiečiams kelininkams šiemet skyrė net tris aukso medalius.

„Panevėžio kelių“ bendrovė buvo įvertinta už europinės vėžės geležinkelio „Rail Baltica“ nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Kauno rangos darbus bei už šiuolaikiškas darbų organizavimo formas ir technologijas, pritaikytas atliekant darbus magistralėje A2 Vilnius–Panevėžys ir kelyje Nr. 122 Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys.

„Panevėžio kelių“ įmonių grupė 2015 metais gali didžiuotis ir ketvirtuoju „Lietuvos metų gaminių“ konkurso aukso medaliu. Jis atite-

nukelta į **2 psl.**

70 KILOMETRŲ IŠBANDYMŲ EUROPINIO GELEŽINKELIO TRASOJE



„Rail Baltica“ projekto dalyviai. Iš kairės: AB „Panevėžio keliai“ darbuotojai Artūras Gikas, Algirdas Pranaruskas, Rimgaudas Petkūnas, Alvydas Dumbrava, Raimundas Čeponis, Ramutė Varnaitė, priekyje – Lukas Unskinas.

Kristina SAVICKAITĖ

Kol griaudi „Rail Baltica“ europinės vėžės atidarymo iškilmes, ekspertai skaičiuoja jos privalumus Lietuvos ekonomikai. Dar didesnė integracija į Europos Sąjungą, verslo vystymo galimybės, išaugę krovinių ir keleivių vežimo srantai. Baigus įgyvendinti didžiausią tokio pobūdžio projektą Lietuvoje, apie darbų užkulisius sutiko papasakoti šio projekto dalyviai. Kokie iššūkiai juos pasitiko geležinkeliuose?

nukelta į **3 psl.**

Brangūs kolegos,

artėjant gražiausioms metų šventėms spinduliukime gerumu ir pagarba vieni kitiems, įvertinkime jau įveiktą kelią ir šviesiomis akimis žvelkime į ateinančius 2016-uosius. Kiekvienai naujai metais atneša naujų tikslų, idėjų ir vilčių. Linkiu, kad ateinančiais metais Jums netrūktų laimės, džiaugsmo, darnaus darbo ir svajonių išsipildymo. Naujųjų 2016 metų išvakarėse dėkoju visiems mūsų darbuotojams, jų šeimoms, mūsų dukterinių įmonių darbuotojams ir jų šeimoms. Sutelktos pastangos, nepaliaujami ieškojimai ir drąsūs sprendimai padėjo mūsų kompanijai jubiliejiniais 2015 metus baigti teigiamais rezultatais. Nacionaliniu mastu esame pripažinti ir įvertinti kaip patikimi savo srities profesionalai. Ačiū visiems už pastangas ir trisvą.

Mūsų akcininkams, stebėtojų tarybai, valdybai dėkoju už operatyvius, bendrovės interesus atitinkančius sprendimus. Noriu nuoširdžiai padėkoti mūsų partneriams, tiekėjams už konstruktyvų darbą, lanksčius sprendimus, užsakovams – už parodytą pasitikėjimą ir geranorišką bendradarbiavimą. Sveikinu Jus ir Jūsų artimuosius artėjančių šv. Kalėdų ir Naujųjų metų proga. Šilumos, šviesos ir ramybės Jūsų namams.

AB „Panevėžio keliai“
generalinis direktorius
Virmantas Puidokas



2015-IEJI: DARBŲ SPARTA GNIAUŽĖ KVAPĄ

Rasa ČEPIENĖ

2015 metais AB „Panevėžio kelių“ kolektyvas, regis, pranoko pats save. Kiekvienas projektas – iššūkis, darbų terminai trumpesni nei kada nors anksčiau ir neaprepiamos galimybės realizuoti gamybos ir technologinius bei intelektualinius pajėgumus.

„Metai iš tiesų buvo pozityvūs. Pasiekėme šiems metams savo išsikeltus tikslus, nors buvo aplinkybių, kai daugelis konkursų vėlavo, atitinkamai vėlavo ir darbų pradžia, – reziūmavo AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas. – Visos kelių statybos įmonės dirbo rentabilią, daugeliu atvejų suformuluotos užduotys buvo sėkmingai įgyvendintos.“

Metai buvo intensyvūs ne tik darbų, bet ir pastangų gauti užsakyimų prasme. Bendrovės gamybinio techninio skyriaus duomenimis, „Panevėžio keliai“ 2015-aisiais iš viso dalyvavo 147 viešųjų pirkimų konkursuose ir 60 jų laimėjo. Teigiamas rodiklis siekia 40,8 procento visų konkursų, kuriuose turėjome galimybę dalyvauti. Tiesa, pinigine išraiška šis procentas gerokai kuklesnis.

„Į rinką ateina nauji žaidėjai iš Latvijos, todėl konkurencinė aplinka kasmet sudėtingesnė“, – kalbėjo bendrovės generalinis direktorius. Siekiant visaverčiai konkuruoti rinkoje, kompanija tobulina turimas, kuria ir diegia naujas technologijas, įgyvendina šiuolaikiškus darbų organizavimo metodus, nuolat tiria naujas galimas rinkas. Rinkų plėtos procese, kaip jau buvo skelbta, dar metų viduryje įkurta dukterinė įmonė Švedijoje – „PK Road“.

„Švedijos rinkai turime pateikti visą inžinerinių paslaugų paketą, apimančią užsakovo poreikių identifikavimą ir geriausio inžinerinio bei ekonominio sprendinio parinkimą ir jo realizavimą“, – kalbėjo Virmantas Puidokas. – Veiklos pradžia Švedijoje pasirinkome Malmės regioną, kuriame vyrauja panašios kaip Lietuvoje klimato sąlygos, dominuoja panašūs gruntai. Rengiamės aktyviai dalyvauti konkursuose.“

Siekia gerosios darbų vykdymo praktikos įgyvendinimo

Švedijoje 60 procentų projektų vykdoma vadovaujantis FIDIC Geltonosios knygos reikalavimais. Tai toks sutarties vykdymo būdas, kai vienos rankose sutelkiami projektavimo ir rangos darbai. Šis progresyvus projektų įgyvendinimo trukmę trumpinantis metodas Lietuvoje dar tik įsibėgėja. Būtent „Panevėžio keliai“ Lietuvos automobilių kelių direkcijos (LAKD) prie LR susisiekimo ministerijos užsakyto pirmieji šalyje šiuo me-



Virmantas Puidokas.

todu įgyvendino ES lėšomis finansuotą projektą magistralėje A2 Vilnius–Panevėžys.

Šis projektas dėl pritaikyto šiuolaikiško darbų organizavimo metodo pelnė konkurso „Lietuvos metų gaminy“ – 2015“ apdovanojimą. Tai – vienas iš trijų Lietuvos pramoninių konfederacijos kasmet skelbiamų konkurso apdovanojimų, šiais metais atitekęs „Panevėžio keliams“.

„Esame ta kompanija, kuri įdėjo bene daugiausiai pastangų, siekdam, kad geroji projektų įgyvendinimo praktika Lietuvos kelių sektoriuje būtų pripažinta ir naudojama“, – kalbėjo Virmantas Puidokas. – Tai pasakytina ne tik apie projektavimo ir rangos procesų sutelkimą vienos rankose, bet ir apie projektavimą 3D erdvėje, skaitmeninio objekto modelio panaudojimą gamyboje, įgalinantį pasitelkti automatines mechanizmų valdymo sistemas. Būtent šių technologijų kompleksinis pritaikymas lėmė, kad mūsų bendrovei būtų skirtas antrasis svarus apdovanojimas.“

Apdovanojimai – ir už svarbius geležinkelio projektus

„Panevėžio kelių“ kolektyvas ir partneriai taip pat pagrįstai gali didžiuotis ir trečiuoju aukso medaliu, pelnytu „Lietuvos metų gaminio“ konkurse. Šis apdovanojimas užsakovų „Lietuvos geležinkelių“ ir konkurso organizatorių iniciatyva buvo įteiktas visiems „Rail Baltica“ projekto generaliniams rangovams. „Panevėžio keliai“ europinės vėžės geležinkelio statybos nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Kauno projekte atliko darbus dviejuose ruožuose iš penkių.

„Lietuvos metų gaminio“ konkurso aukso medalis atiteko ir projekto „IXB koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės–Valčiūnai antrojo kelio statyba“ rangovams. Šis projektas įvardijamas kaip vienas didžiausių po „Rail Balticos“ geležinkelio infrastruktūros projek-

tų nuo Lietuvos Respublikos Nepriklausomybės atkūrimo.

Projekto darbus atliko įmonių konsorciumas: atsakingasis partneris „Kauno tiltai“, partneriai „Panevėžio keliai“, „Trakcja-Tiltra“, „Belam-Riga“ ir „Mitnija“. Konkurso „Lietuvos metų gaminy“ aukso medalis buvo įteiktas atsakingajam junginio partneriui „Kauno tiltams“.

„Panevėžio keliai“ šiame objekte rekonstravo Kyviškių geležinkelio stotį, pastatė pėsčiųjų viaduką, 7,27 kilometro ruože nutiesė dvikelį geležinkelį tarpstotyje Kyviškės–Valčiūnai. Projektui vadovavo „Panevėžio kelių“ projektų vadovas Arūnas Puikiškis.

Rekonstruota 18,6 kilometro kelio

Geroji darbų organizavimo praktika, rangos darbų terminų trumpinimas, regis, ir būtų viena svarbiausių šių metų aktualijų „Panevėžio keliams“ ir kitoms grupės įmonėms.

Dar vasaros viduryje „Panevėžio keliai“ užsakovui perdavė magistraliniame kelyje Kaunas–Zarasai–Daugpilis vykdytus darbus ruože nuo 163 iki 179 kilometro bei 2,6 kilometro ilgio ruožą nuo Zarasų miesto ribos ir iki sienos su Latvija. Bendrovė per pusantrų metų rekonstravo 18,6 kilometro kelio. Lenkiant grafikus, įvertinus būtinybę kuo sparčiau baigti svarbaus tranzitinio kelio atnaujinimą, 85 procentus darbų suskubta atlikti jau pirmaisiais projekto vykdymo metais. Projekto vadovas – Danielius Žigas.

Įveikėme dar 8 kilometrus kelio

Birželio pabaigoje „Panevėžio keliai“ pradėjo darbus dar viename objekte šiame kelyje. Darbai apima kelio A6 Kaunas–Zarasai–Daugpilis ruožo nuo 142,00 iki 150,10 kilometro dangos, melioracijos įrenginių, inžinerinių tinklų rekonstravimą, autobusų stotelių, pėsčiųjų ir dviračių takų, apšvietimo tinklų įrengimą,

aplinkosauginių priemonių įdiegimą.

Dėl užsitęsusių pirkimo procedūrų darbų pabaiga pagal sutartį persikėlė į ankstyvą 2016 metų pavasarį. Atsižvelgiant į klimato sąlygas, darbus „Panevėžio keliai“ organizavo taip, kad jie būtų atlikti dar šiais metais. Pasak „Panevėžio kelių“ projekto vadovo Jevgenij Svilo, jau šiandien atlikta 90 procentų visų projekto darbų, į sausių persikels tik apdaila, atitvarų įrengimas, ženklavimas.

Rekonstruoto ruožo ilgis – 8,157 kilometro. Darbų metu kelio sankasa išplatinata iki 15,2 metro, įrengta 9 metrų pločio asfaltbetonio dangą.

Baigti darbai ir dar dviejuose Jevgenij Svilo vadovaujamuose projektuose: rekonstruoti tiltas per Šventąją valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 179 Dusetos–Deugučiai–Dūkštas 20,13 kilometre ir tiltas per Petešą valstybinės reikšmės magistralinio kelio A15 Vilnius–Lyda 15,68 kilometre.

Terminus trumpinome ir kelyje Ukmergė–Molėtai

Dėl eismo ribojimų visuomenės dėmesį šią vasarą buvo pritaikę darbai kelyje Ukmergė–Molėtai. Šis ne tik vietos gyventojams, bet ir tranzitiniam transportui svarbus kelias, be kita ko, įtrauktas į daugelį turizmo maršrutų. Jau lapkričio mėnesį į bendrovę skambinusiams gyventojams galima buvo pasakyti, kad eismo ribojimai minimalūs ir žvejoti jie gali važiuoti nedarydami apylankų.

„Objekte Ukmergė–Molėtai fiziškai darbai bus baigti iki Kalėdų, tai yra per rekordiškai trumpą laiką. Šiam projektui įgyvendinti turėjome 7 mėnesius, iš jų – du žiemos mėnesiai, taigi akivaizdu, kad savo sutartinius įsipareigojimus įvykdysime“, – pasidžiaugė „Panevėžio kelių“ projektų vadovas Zenonas Poznanskis.

„Panevėžio keliai“ ir partneriai atliko darbus valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 115 Ukmergė–Molėtai ruožuose nuo 2,43 iki 12,85

kilometro ir nuo 12,85 iki 19,10 kilometro. Projektas iš viso apima 16,67 kilometro atkarpą, kuri prasideda ties Ukmergės miesto riba ir tęsiasi Molėtų kryptimi iki Skuolių gyvenvietės.

Pretenduoja tapti gražiausia sankryža magistralėje A2

2015 metais darbai atlikti magistralinio kelio A2 Vilnius–Panevėžys 72,18 kilometre, šalia Žemaitkiemio sankryžos Ukmergės rajone. Ten jau 2016 metų pirmoje pusėje iškils šiuolaikiškas pėsčiųjų viadukas. Šis objektas – vienas patraukliausių „Panevėžio kelių“ vykdomų projektų šiais metais. Baigus darbus Žemaitkiemio sankryža pretenduoja tapti gražiausia sankryža magistralėje.

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 įrengimą bei dviejų žiedinių sankryžų įrengimą. Iš viso darbai atliksiamieji magistralės ruože, kurio bendras ilgis – 1,223 kilometro.

„Jau atlikti žemės sankasos pėsčiųjų viadukui įrengti darbai, įrengta beveik 3 tūkst. metrų drenažo tinklų. Baigti įrengti lietaus nuotekų tinklai“, – informavo AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Jevgenijus Šaškovas.

Dvieji žiedinių sankryžų ir atraminės sienutės įrengimo darbai taip pat beveik baigti. Įrengta asfaltbetonio dangą kairėje magistralės A2 pusėje, žiūrint nuo Vilniaus, ir dalyje jungiamųjų kelių, statomų magistralės dešinėje pusėje. Asfaltbetonio dangą įrengta ir statomoje 2,5 tūkst. kvadratinį metrų ploto poilsio aikštelėje. Apatinį asfaltbetonio sluoksnį šiais metais „Panevėžio keliai“ įrengė išplatinatoje dešinėje magistralės pusėje, nuo Žemaitkiemio sankryžos iki tilto per Šventosios upę.

Būsimojo pėsčiųjų viaduko vietoje 2015 metais baigtos statyti viaduko atramos.

Plieninės 58 metrų ilgio, 77 tonų svorio viaduko arkos užkėlimo ant atramų ir kiti darbai numatyti 2016 metais. Naujai statomas viadukas bei jungiamųjų kelių žiedai bus apšviesti įrengiant 22 atramas. Eismo saugumui užtikrinti taip pat bus statomi nauji kelio ženklai, įrengti apsauginiai kelio barjerai, statomi signaliniai stulpeliai, įrengta 125 metrų ilgio apsauginė tvora nuo gyvūnų.

Minėti darbai – tai projekto „Eismo saugos ir aplinkosaugos priemonių diegimas 2014–2020 m. TEN–T keliuose. I etapas“, sutarties Nr. 2“ dalis. Projektavimo ir rangos darbus „Panevėžio kelių“ bendrovė atlieka vadovaudamasi 2015 metų kovo mėnesio 24 dienos sutartimi su LAKD.

Kitas šio projekto objektas –



70 KILOMETRŲ IŠBANDYMŲ EUROPINIO GELEŽINKELIO TRASOJE

atkelta iš **1 psl.**

Kaip iš tiesų jautėsi panevėžiečiai, dirbdami tokios svarbos objekte? Ar tikrai darbai „Rail Baltica“ kainavo bemiegės naktis ir daugybę žilų plaukų? Kalbiname AB „Panevėžio keliai“ statinių vadovus ir kitus specialistus.

Europinė vėžė – europiniai reikalavimai

– Šiandien visas visuomenės dėmesys sutelktas į naująją „Rail Baltica“ vėžę. Ar jaučiatės ramūs? Kada nerimo buvo daugiau – prieš pradedant darbus ar jau pabaigus?

Audrius Butkūnas, AB „Panevėžio keliai“ projektų direktorius

– A.B. Manau, dabar visi jaučiamės gana ramiai. Laukia garantinio aptarnavimo laikotarpis. Bet darbus atlikome kokybiškai, todėl jokių staigmenų būti neturėtų. Daugiausia streso buvo prieš imantis darbų. Juk nežinai užsakovo, jo norų, jo požiūrio į darbą ir į rangovą, o ir sutarties sąlygos ne iš lengvųjų.

– Bet su AB „Lietuvos geležinkeliai“ esate susidūrę anksčiau mažesnės apimties projektuose?

– A.B. Smulkūs projektukai, smulkios ir problemos. Projektas „Rail Baltica“ – didžiulės apimties ir svarbos. Normalu, kad nerimavome. Ir pačiam užsakovui tai didžiulis iššūkis. Tokio projekto Lietuvoje dar nebuvo.

Artūras Gikas, „Rail Baltica“ projektų vadovas

– A.G. Pritariu, kad šis projektas – vienas svarbiausių ir stambiausių projektų, kuriuose yra tekę dirbti. Geležinkeliuose kažkada pradėjome nuo žymiai smulkesnių objektų. Apskritai kalbant, AB „Lietuvos geležinkeliai“ – gana uždara įmonė. Liaudiškai tarant, anksčiau ten dirbti kelininkams net „nebuvo mados“. Bet kažkuriuo momentu geležinkelininkai tapo atviresni: prasidėjo konkursai, o mes pradėjom juose dalyvauti. Pamenu pirmuosius mūsų darbus geležinkeliuose 2003 metų rudenį. Sakytčiau, pradėjome gana nuostolingais darbais.

– Geležinkelininkai jūsų atliekamus darbus labai vertina. Gal žinote kodėl?

– A.G. Manau, kad esame vertinami labai pagrįstai, darbus stengiamės atlikti kokybiškai. Gana



Audrius Butkūnas.

sklandžiai „įsipaišėme“ į terminus.

– Projekto metu teko susidurti su daugybe iššūkių ir siurprizų. Teko girdėti, kad buvo ir nelabai malonių momentų. Kaip buvo iš tiesų?

– A.G. Jau pats laimėtas konkursas buvo iššūkis. Pirmiausia dėl to, jog žinojome, kad tai bus nauja vėžė, bus keliami nauji europiniai reikalavimai. Be abejo, teko susidurti ir su netikėtais nesklaidumais. Juos, spaudžiami pasirašytos sutarties, turėjome spręsti savo resursais ir lėšomis. Pavyzdžiui, teko rūpintis projekto atitikties deklaracija europiniams standartams, nors tai turėjo būti užsakovo pareiga. Spaudė terminai, papildomų lėšų tam nebuvo numatyta, tad teko suktis: kažkam nesumokėjome, kažkur save nusiskriaudėme, viską darėme iš bendrų projektui skirtų pinigų. Kartėlis, aišku, kad liko. Juk kai žinai, kad už darbą tau nesumokės, o jį atlikti būtina, nėra labai malonu.

– A.B. Pasibaigus darbams susitaikėme, kad už kai kuriuos papildomus darbus lėšų taip ir neatgausime. Apskritai turėčiau pasakyti, kad daug kur teko pakovoti, pasiginčyti, išsireikalauti.

– Pakalbėkime apie darbų krūvius. Ar tiesa, kad buvo daug bemiegių naktų?

– A.B. Sunkiausi darbai buvo pirmame statinyje. Pasakysiu taip: tikrai bemiegės naktys. Keturių paros ir septyni šimtai metrų. Toks buvo mūsų planas. Išardyti bėgius, nukasti pagrindą, sutvarkyti sankasą, supilti visus reikiamus sluoksnius ir paleisti traukinius. Taigi kažkas miegojo, o kažkas nelabai. Naktimis dažniausiai vyko geležinkelio montavimo darbai. Paskutinės tamsios valandos buvo skiriamos darbų pataisymui. Vienas svarbiausių darbų – ir pačių medžiagų atgabenimas iki objekto. Didžiuliai kiekiai smėlio ir grunto keliavo iš Lenkijos, kitų vietų. Projekte sunaudotų medžiagų ir pabėgių kiekiai įspūdingi. Pavyzdžiui,



Artūras Gikas.

bėgiai plaukė laivu iš Ispanijos. Pirmą kartą projekte atskirai dirbo žmogus, atsakingas tik už medžiagų užsakymą ir pristatymą.

– A.G. Mano nuomone, daugiausia iššūkių suteikė trečiasis statinys, atkarpa Mauručiai–Jiesia. Vietovė, reljefas labai sudėtingi. Teko ieškoti nemažai sprendimų. Pirmasis statinys tokių problemų nekėlė. Ir Suvalkijos vietovė kur kas palankesnė, ir eismo intensyvumas ramesnis.

Brangiai kainavusios projekto klaidos ir kiti sunkumai

– Teko išgirsti, kad ne kartą susidūrėte su projektuotojų klaidomis. Kokios įtakos jos turėjo darbams? Papasakokite apie jas.

– A.G. Projekto klaidos taip pat buvo vieni didžiausių iššūkių. Jeigu jų nebūtų, darbas būtų buvęs ramus. Bet klaidos atsiranda natūraliai, juk visi esame žmonės. Negali visko iš anksto numatyti. Štai, pavyzdžiui, projektuotojai. Dažniausiai tai jauni žmonės, nelabai patyrę. Projektų vadovai, nors ir turi patirties, dažnai rūpinasi daugybe kitų projektų, tad kokybiškai atlikti darbus yra sudėtinga. Pavyzdžiui, pirmasis statinys Marijampolė–Kazlų Rūda. Projekte buvo klaidingai įvertinta geologija. Darbų metu išaiškėjo, kad statinyje esantis gruntas netinkamas. Baigėsi tuo, kad reikėjo jį pakeisti. Projekto klaida kainavo porą milijonų litų, juos paklojome iš savo kišenės. Tenka apgailestauti, kad prieš keletą metų pasikeitė sutarties sąlygos. Nebeliko tokio dalyko kaip rezervas. Statybos procese tai itin svarbu. 10 procentų skaičiuojamosios kainos sudarantis rezervas panašiose situacijose būtų labai pagelbėjęs. „Atsarginės“ lėšos labai praverčia taisant bet kokias pagrįstas projekto klaidas. Juk projektuotojas projektui paruošti ir savo klaidoms ištaisyti turi dvejus metus, mes – tik mėnesį. Per tokį trumpą laiką numatyti ir suprojektuoti visų nenumatytų aplinkybių neįmanoma.



Raimundas Čeponis.

– Raimundai, jūs dirbote abiejų statinių statybos vadovu. Kas jums sukėlė daugiausia rūpesčių projekto metu?

Raimundas Čeponis, I ir III statinių statybos vadovas

– R.Č. Kiekvienas statinys kėlė skirtingų rimtų techninių iššūkių. Štai, pavyzdžiui, trečiajame kone nuolat vyko eismas. Tam, kad darbai vyktų, reikėjo planuoti eismo pertraukas. Pirmajame statinyje tokių problemų neturėjome, eismą galėjome sustabdyti kelioms paroms. Bet ir čia – tu nežinai, su kokiomis nenumatytomis aplinkybėmis ar projekto klaidomis susidursi, ką bedirbdamas rasi. Štai dirbi, dirbi ir kaip perkūnas iš giedro dangaus – netinkamas gruntas, reikia jį keisti. O terminai spaudžia. Eismas turi būti atnaujintas po keturių parų. Reikėjo verstis per galvą, ieškoti sprendimų. Tam reikia ir užsakovo, ir techninės priežiūros darbuotojų pritarimo. Tuo momentu į tas keturias paras, aišku, „sutilpome“, nebuvo kur dėtis. Bet panašių situacijų pasitaikydavo ir daugiau. Štai Marijampolėje yra tekę dirbti ir naktimis, pasišviečiant žibintais. Pamenu, naktį iš penktadienio į šeštadienį 15-ojo kelio dalyje keitėme iešmus. Tiesiog reikėjo dirbti ir viskas, kitos išeities nebuvo.

– Kaip reaguodavo žmonės, kai pasakydavote, kad reikės dirbti naktį ir kitaip nebus?

– R.Č. Aišku, nelabai kas nori dirbti naktimis. Štai subrangovams yra tekę dirbti po 14, 15 valandų. Žmonės pervargsta, nebepadeda nei kava, nei arbata. Bet su darbo specifiška susitaiko. Reikia, kad žmogus greitai mąstytų, ryžtingai priimtų sprendimus, nebūtų užsisiklindęs savyje. Juokauju, kad linksmas būdas tikrai nepamaišytų.

– Alvydai, jūs pats savo kailiu patyrėte, ką reiškia čia ir dabar taisyti projektuotojų klaidas. Papasakokite, kaip su komanda sprendėte grunto klausimą.



Alvydas Dumbrava.

Alvydas Dumbrava, I statinio sankasos įrengimo darbų statybos vadovas

– A.D. Na, situacija tikrai buvo nepavydėtina. Išardom seną kelią, nukasam ir randam silpną gruntą. Iš tikrųjų niekas ir nežino, kas po tuo geležinkeliu yra. Kiekviena sankasa turi būti tam tikro tankumo. Pamatuoji, o ten viskas blogai. Per tas keturias paras turi priimti sprendimą, ką daryti, nes, pavyzdžiui, durpių iškasimui reikia papildomų lėšų. Visus veiksmus reikia suderinti su užsakovu. Buvo sunku, reikėjo ir užsakovo, ir inžinieriaus nuomonės. Bet jos sulaukdavome tikrai ne visada. Kai kur teko rizikuoti, patiems daryti. Be abejo, statinys pavyko puikiai: pagerinome sankasą, padarėme ją tokią, kokia ir turėtų būti, bet dalies lėšų taip ir neatgausime. Apmaudu, kai projektas finansuojamas europinėmis lėšomis, o Lietuvos statybininkai neturi jokio rezervo nenumatytiems darbams.

– Buvote apatinio sluoksnio statybos vadovas. Kaip manote, kuris sluoksnis svarbesnis – viršutinis ar apatinis?

– A.D. Manau, kad svarbūs abu sluoksniai. Visa apkrova nueina į apačią. Jeigu važiuoja traukinys, visas apkrovimas eina į tuos sluoksnius, kuriuos nukasėme, ir dar giliau. Tad jeigu ten bus blogi pagrindai, blogai įrengta sankasa, kelio sėdimas, neišgelbės ir geriausiai įrengtas viršutinis sluoksnis. Kita vertus, jei sankasa gera, o bėgiai sudėti blogai, situacija analogiška. Kiekvienas turime gerai atlikti savo darbą. Per tas keturias paras susiderindavome, kad ir viršutiniai, ir apatiniai darbai vyktų sklandžiai.

– Kokių dar sunkumų patyrėte?

– A.D. Per eismo pertraukas dirbdavome keliomis pamainomis

nukelta į **4 psl.**



70 KILOMETRŲ IŠBANDYMŲ EUROPINIO GELEŽINKELIO TRASOJE

atkelta iš **1 psl.**

iki pat tamsos. Sudėtingas darbas ir nežinomybė. Ypač gerai atsime nu pirmąjį eismo pertrauką. Tu nežinai, kas tai yra, nežinai, spėsi ar ne. O gal visi patirsime fiasko? Tiesiog visiems mums tai buvo nauja. Be abejo, turėjome smulkų planą. Kada ir kiek transporto išvažiuos, kur prasilenks, kada pradedam, per kiek laiko vandens pralaidą paklojam, kada įsijungia subrangovai ir pan. Viskas buvo sudėliota valandomis. Bet kai įsivažiavome, viskas ėmė atrodyti kaip kasdienybė. Aišku, kiekvienas ruožas turi savo specifiką: kažkur gali privažiuoti, kažkur reikėjo apgalvoti, kaip tai padaryti. Bet visi tą eismo pertraukų sistemą greitai perkandome.

– *Ar darbams turėjo įtakos oro sąlygos? Teko girdėti, kad „dirbte“ ir sinoptikais.*

– **A.D.** Per keturias paras, koks bebūtų oras, turėdavome išardyti 600 ar 800 metrų kelio. Tuo pat metu reikėjo atlikti visus reikalingus darbus: sankasą padaryti, pylimą supilti ir vėl geležinkelį surinkti. Nesvarbu, net jei visas keturias dienas, pavyzdžiui, lytų. Bet koku atveju po tų keturių parų vėl laisvai turėjo pravažiuoti traukinys. Pamenu atvejį, kai lijo ištisą parą. Nei pasislėpsi, nei ką. Dirbome peršlapę, bet darbai vis tiek turi būti atlikti kokybiškai. Štai nuo lietaus turėjome atidžiai saugoti kai kurias medžiagas, nes, joms perdrėkus, keičiasi jų savybės. Tikrai sekdavome orų prognozes – jei būdavo numatytas lietus, iš vakaro tas medžiagas dengdavome plėvele. Yra tekę net kokius 600 metrų kelio uždengti plėvele.

– *Algirdai, jūs vadovavote III statinio statybai. Ar viskas vyko sklandžiai?*

Algirdas Pranaruskas, III statinio statybos vadovas

– **A.P.** Mūsų statinyje daugiausia iššūkių pirmiausia kėlė vietovės reljefas. Kalvotos vietos – tikrai ne pats patogiausias kraštovaizdis tiltams, pralaidoms, atraminėms ir triukšmą slopinančioms sienoms statyti. Sudėtinga buvo platinti senuosius tiltus europinei vėzei. Naujus tiltus turėjome statyti jau pagal naujus standartus. Vietos trūkumas ir reljefas tikrai kėlė rimtus išbandymus. Tai vienas sudėtingiausių objektų, kuriuose teko dirbti.

– *Dėl kurio tilto teko labiausiai pasukti galvą?*

– **A.P.** Sunkiausia buvo statyti



„Rail Baltica“ projekto dalyviai. Iš kairės: AB „Panevėžio keliai“ darbuotojai Algirdas Pranaruskas, Raimondas Andronavičius, Rasa Čepienė, Darius Zupka, Saulius Činikas, Artūras Gikas, Audrius Balčėtis, Kristijonas Steponavičius, Kazimieras Jasionis, Alvydas Dumbrava, Lukas Unskinas, Arvydas Bazilius, Kęstutis Kaminskas, Alvydas Makavičius, Jūratė Tušienė, Raimundas Čeponis, Arvydas Radimonas, Arūnas Puluikis, Vaida Jėčienė, Kęstutis Kuprėnas, Inga Pavasarytė, Rimgaudas Petkūnas, Kristina Vaičiūnaitė, Lukas Petrovas.

tiltą per Kumės upę. Prie mūrinės pralaidos reikėjo įrengti polius. Turėjome rasti optimaliausią sprendimą, kaip tą konstrukciją pragražinti, laukė labai sudėtingas darbas. Laiko turėjome labai mažai, nusprendėme naudoti deimantinius grąžtus. Tai tik viena iš ekstremalesnių situacijų, vykusių projekto metu. Teko pastatyti nemažai laikinų tiltų. Viso projekto metu prie trijų remontuojamų tiltų buvo pastatyti penki laikini. Bet kurio tilto statyba reikalavo laiko sąnaudų, tad darbus turėjome organizuoti itin sparčiai.

– *Ar tai buvo pavojingas darbas?*

– **A.P.** Kai laikaisi darbo saugos taisyklių, atrodo, viskas lyg ir gerai. Nors dirbti, žinant, kad turi „sutilpti“ į laiko pertrauką, nėra labai komfortiška. Juk tiltą statai ne kažkur laukuose, o geležinkelyje. Yra buvę situacijų, kai minutės tiksi per greitai. Reikia žvilgčioti į laikrodį, o darbai tarsi nejudą. Pavyzdžiui, perdangos nukėlimas, uždėjimas. Atrodo, valandas suskaičiuoji, bet jei kas nors netyčia užkabinama, koks kliuvinys arba eismo pertrauka susivėlina, žiūrėk, jau ir tenka nervintis. Vis dėlto, turiu pasidžiaugti, kad tai vykdavo retokai. Valandas kruopščiai skaičiuodavome, darbus planuodavome, tad dažnai koks pusvalandis net susitaupydavo.

– *Ar neišmušdavo iš vėžių netikėti radiniai?*

– **A.P.** Nepasakyčiau. Vykdam tokius darbus, tai nėra neįprasta. Atradus palaikus teko ieškoti kompromisų. Perplanuoti darbus, paspartinti juos kituose ruožuose.

Netikėtų radinių buvo ir daugiau. Štai įrenginėdami pralaidą uždaru būdu radome artilerijos sviedinį. Atvažiuo specialiosios tarnybos, išvežė, o mes toliau dirbom. Darbai buvo sustabdyti pusdieniui. Tiesiog turi išmokyti reaguoti ramiai ir greitai spręsti problemas.

Padidinamasis stiklas, arba kaip dirbti, kai tave nuolat stebi?

– *Ar viso projekto metu nejautėte spaudimo ir išaugusio dėmesio? Juk šis projektas nuolat buvo dėmesio centre.*

– **A.B.** Atvirai pasakius, pirmą kartą teko dirbti objekte, kuris buvo stebimas aukščiausiu lygiu. Nuo ministro pirmininko, susisiekimo ministro, jau nekalbant apie geležinkelių infrastruktūros direkciją. Vieną kartą per ketvirtį buvo vykdoma apžvalga Vyriausybei. Be abejo, kai įsisavinami didžiuliai pinigai, kitaip ir būti negali.

– *Papasakokite apie konkrečias situacijas, kai jausdavotės lyg po padidinamuoju stiklu.*

– **A.B.** Kiekvieną savaitę gaudavome filmuotą medžiagą apie savo atliktus darbus. Važiuoja traukinukas ir filmuoja. Paskui posėdis, tau demonstruoja vaizdo medžiagą ir komentuoja: šitas ekskavatorius toje pačioje vietoje jau kelintą savaitę. Ką jis ten daro? Gal nieko nedirba? Ir panašiai. O mes turėdavome aiškintis. Gal ekskavatorius sulūžo, gal nuo kelio reikėjo patraukti, ir panašiai. Kartais tokie filmukai tikrai sukurdamo iliuziją, kad darbai nevyksta.

Štai, pavyzdžiui, trečiajame statinyje buvo statoma daug tiltų. Normalu, kad žmonės ten dirba tik tuomet, kai traukiniai nevažiuoja. O štai puškuoja traukinukas su kamera ir filmuoja. Tuomet tikrai atrodo, kad keletą savačių ten nėra gyvos dvasios. Bet apskritai tokia kontrolės priemonė buvo naudinga. Mes patys pradėjome geriau matyti realiai atliktus darbus. Štai atsisėdi, peržiūri vaizdo medžiagą ir matai: čia subrangovas kažko iki galo neatliko, čia stulpą paliko ir pan. Techninei priežiūrai atlikti tai buvo labai patogus įrankis.

– **A.G.** Manęs asmeniškai „Rail Baltica“ pavadinimas neslėgė. Kiekviena darbe atsakomybė vienoda. Ji tiesiog didelė. Be abejo, didesnę valdžios dėmesį jutome nuo pat pirmos darbo dienos. Tai šiek tiek trukdė. Turėjome nuolat aiškinti, teikti ataskaitas. Būdavo momentų, kai pagalvodavau, kad reikia atskiro darbuotojo ataskaitoms ruošti.

– *Kaip reaguodavote į valdininkų ekskursijas po objektą?*

– **R.Č.** Valdininkų ekskursijos kartais pristabdydavo darbus. Štai paruošti darbo grafikai, o netikėtai sužinai, kad traukinys jau užsakytas, netrukus apžiūrėti darbų atvažiuos valdžia. Jie galvoja, kad sutrukdys mums tik dieną, tačiau technologiniai dalykai suplanuoti keturioms dienoms. Taigi griūva visi planai. Bet kažkaip išsisukdavome.

Ekstremalios situacijos ir kuriozai, kurių galėjo ir nebūti

– *Kokių ekstremalių situacijų*

yra nutikę viso projekto metu?

– **A.B.** Jų netrūko. Štai, pavyzdžiui, atvejis: baigėsi pabėgiai. Įmonė, iš kurios juos užsakinėjome, jų tiesiog nebegamino. O mums reikia kloti kelią. Teko skolintis iš kitų rangovų, vėliau vėžėmės iš Lenkijos, Estijos. Patikėkite, situacija buvo labai įtempta. Mus stebėjo „iš viršaus“, žiūrėjo, spėsime ar nespėsime, pabėgius skaičiavo. Buvo ir kitas atvejis: techniniame projekte buvo numatyta tilto sija, kokios nuo 1970 metų jau niekas net nebegamina. Bandėme pasiūlyti kitus, modernesnius variantus. Bet užsakovas net į kalbas nesileido. Pamenu, tikrai buvo sąmyšis. Kaip išsprendėme šią situaciją? Patys Panevėžyje ir pasigaminome. Nė viena įmonė tuo užsiimti nesutiko. Labiausiai džiaugiuosi, kad neįvyko jokių nelaimingų atsitikimų.

– *Kokių kuriozinių atvejų yra nutikę jums, Raimundai?*

– **R.Č.** Dabar tai prisiminti, aišku, juokinga. Bet statybų metu nutinka įvairiausių dalykų. Pavyzdžiui, savaitę planuoji darbą, atvažiuoja subrangovai, o jų atvežti iešmai atsukti ne į tą pusę. Juokas juokais, bet darbas sustoja, čia geležinkelis, juk apsukti iešmų neįmanoma. Mums svarbi kiekviena eismo pertrauka, todėl ją teko išnaudoti kitiems darbams. Aš jaučiu atsakomybę. Gal dėl to, kad pats esu atėjęs iš geležinkelių, puikiai suprantu, ką reiškia darbų sauga, būtinybė baigti darbus iki pertraukos pabaigos.

– **A.D.** Visko pasitaikydavo ir I statinyje. Kartais kas nors nepavykdavo arba technika sulūždavo.



70 KILOMETRŲ IŠBANDYMŲ EUROPINIO GELEŽINKELIO TRASEJE



Algirdas Pranaruskas.

Štai viršutinėms konstrukcijoms buvo naudojamas pamušimo mechanizmas. Kažkuriuo momentu jis tiesiog sulūžo. Teko pamušinėti rankiniu būdu, juokiuosi, kad archajiškai. Spėdavome ir tokiu būdu, bet traukinys jau važiavo lėčiau.

– *Ar projekto metu buvo nutikę nelaimingų atsitikimų?*

– A.G. Mes jokių avarių nepatyrėme. Gretimame statinyje dirbantys kolegos, deja, nelaimingų situacijų neišvengė. Darbų metu ten susidūrė traukinys ir ekskavatorius. Sugadinti mechanizmai kainavo, regis, porą milijonų litų. Darbų saugos pažeidimai, aišku, nedaro garbės ir gretimuose statiniuose dirbantiems kelininkams.

Žmogiškieji ištekliai, stresas ir žili plaukai

– *Kaip pavyko paskirstyti žmones darbams? Ar užteko darbuotojų?*

– A.G. Abiejuose statiniuose viso projekto įgyvendinimo metu dirbo penkiolika projektų valdymo grupės darbuotojų. Žvelgiant atgal ir prisimenant darbų apimtį – tai tikrai per mažai. Tiek specialistų būtų reikėję vienam statiniui. Darbų vadovui reikalingas inžinierius, kuris padeda skaičiuoti, kiti padėjėjai. Bet dirbome su tuo, ką turėjome, susitvarkėme tikrai neblogai.

– R.Č. Pritariu Artūro nuomonei. Manau, kad statybos vadovas vis dėlto turi turėti padėjėją. Bent jau inžinierių dokumentacijos pildymui. Kai visą dieną lakstai, organizuoja darbus, užsakinėja eismo pertrauką, o grįžęs po darbų sėdi pildyti dokumentacijos, gali tiesiog kažko nesusižūrėti.

– *Ar daug streso patyrė visa AB „Panevėžio keliai“ komanda šio projekto metu?*

– A.G. Vienareikšmiškai. Ir juokais, ir ne visai juokais galiu pasakyti, kad retas statybininkas sulaukia pensijos. Tai yra natūrali atranka. Statyboje pasilieka tie



Darius Zupka.

žmonės, kurie gali dirbti stresinėje aplinkoje. Juk problemos yra kasdienės, sprendimų reikia ieškoti nuolat. Būna tokių, kurie įtampos neišlaiko. Kadrus rinkome 10 metų. Vienas atėjo iš kitos įmonės, kitą patys prisikalbinome. Turime ir uždarbiauti norinčių, ir čia pasiiekančių gabių studentų.

– *Kaip dažnai pasitaikydavo konfliktų? Ar dažnai tekdavo pakelti balsą, „velnių duoti“?*

– A.B. Daugiausia nesklandumų kėlė papildomi darbai ir rūpestis viską spėti atlikti laiku. Todėl tekdavo karščiau padiskutuoti su subrangovais, įtikinti juos dirbti ten, kur reikia ir kada reikia. Apskritai, čia labiau sekėsi žmonėms su stipriais nervais. Išsiaiškini, išsišauki ir vėl ramu. Konfliktų buvo, bet muštynių, kiek žinau, ne (juokiasi). Kiekvieną ketvirtadienį abiejuose statiniuose vykdavo susirinkimai. Aptardavome darbus, aiškindavomės, kas ko nepadarė, kodėl nepadarė, tekdavo ir „velnių duoti“, ir nuolat kontroliuoti. Kita vertus, turi jausti, kada reikia balsą pakelti, o kada atsitraukti ir gal tiesiog sulaukti rytojaus.

– *Tai ar padaugėjo žilų plaukų per šį projektą?*

A.B. O jų ir taip netrūko. Su kolega Artūru Giku juokaujame, kad jo ūsai tai tikrai labiau pražilo. O jei rimtai, tai streso ir nerimo buvo. Jautėme ne tik nuolatinę kontrolę ir dėmesį, bet ir aplinkinių gyventojų nuotaikas. O jie nerimavo, ar mes suprantame, ką darome, ką statome, triukšmas, dulkės ir pan. Pavyzdžiui, Kazlų Rūdoje turėjome statyti pravažiuojamąjį kelią, gabentis daugybę medžiagų. Suprantama, kad vietiniai nuolatos gyveno dulkėse. Taip ir kovojome visuose frontuose. Pas vieną važiuoji teisingai, pas kitą kažko prašyti, pas kitą – atsiprašyti.

– *Artūrai, jums teko dalyvauti, rodos, nesibaigiančiuose posė-*

džiuose su geležinkelininkais. Ar daug priekaištų teko išklausti?

– A.G. Dažniausiai sulaukdavome ne kritikos, o raginimų. Juk darbai vėlavo, pabaigtuvės buvo numatytos 2015 metų sausio mėnesį. Kodėl vėlavome? Laiką „suvalgė“ nenumatyti papildomi darbai. Štai pirmajame statinyje Kazlų Rūda–Marijampolė – grunto keitimo darbai, nenumatyti kabelių iškėlimo darbai. Trečiajame statinyje Mauručiai–Jiesia strigo projektinių sprendimų priėmimas, be to, reikėjo laiko nenumatytiems archeologiniams tyrimams. Pusmečio kasinėjimas mums truko tikrai ilgai.

– *Raimundai, jūs prie AB „Panevėžio keliai“ prisijungėte palyginti neseniai. Prieš tai net penkiolika metų dirbote AB „Lietuvos geležinkeliai“. Dabar, galima sakyti, esate kitoje barikadų pusėje. Kaip projekto metu sekėsi susigyventi su komanda?*

– R.Č. Tikrai, pamenu, kol dirbau AB „Lietuvos geležinkeliai“, į direkciją labai dažnai užsukdavo Artūras Gikas. Taip jau susiklostė, kad mūsų keliai susikirto ir priėmiau sprendimų prisijungti prie AB „Panevėžio keliai“. Turint omenyje mano darbo patirtį, dirbti „Rail Baltica“ iš dalies nebuvo naujiena. Nauja tik tai, kad šiame objekte tapau darbų vykdytoju. Mes, statybos vadovai, projekto metu dirbome petys į petį, praktiškai gyvenome vienoje patalpoje. Sakyčiau, buvome tarsi vienas organizmas. Bet kartais nuomonės tikrai išsiskirdavo. Ypač trečiajame statinyje. Ten vienu metu reikėjo ir kelią daryti, ir tiltus statyti. Begalė darbų, o visus spaudžia terminai. Kažkas į aštresnį žodį atsakydavo šypsena, o kažkas jautriau sureaguodavo. Visko buvo. Streso netrūko. Juk reikėjo suorganizuoti sklandų darbą, maksimaliai išnaudoti eismo pertrauką, sutvarkyti dokumentus, galvoti į priekį. Kita vertus, kabinėtis darbas man jau buvo atsibodęs. Nauji iššūkiai man patinka.

Apie skaičius, sukaupą patirtį ir ateities planus

– *Darijau, jūsų rankose visi projekto statinių rodikliai, skaičiai, kiekiai. Kaip pačiam atrodo atliktas darbas?*

Darius Zupka, projekto „Rail Baltica“ inžinierius koordinatorius

– D.Z. Ir be skaičių galima pasakyti, kad tai buvo labai atsakingas, sunkus darbas. Pirmiausia – man asmeniškai. Iki šio projekto dirbau visai kitame skyriuje. Kai buvau perkeltas į projektų valdymo grupę, užgriuvo ne tik naujos pareigos, bet ir didelė atsakomybė.

– *Už ką jūs šiame projekte buvotė atsakingas?*

– D.Z. Man buvo paskirtos projekto inžinieriaus koordinatoriaus pareigos. Buvau atsakingas už subrangos sutarčių sąmatines dalis, kontroliavau jų pasirašymą, koordinavau aktavimo dokumentus. Kontroliavau projektų programos vykdymą ir darbų kiekius. Prisidėjo ir nemažai kito pobūdžio darbų. Šiame projekte nuolat atsirasdavo „degančių“ reikalų. Štai, pavyzdžiui, keitėsi darbų programa. Buvome paruošę vieną darbų programą, bet staiga reikia viską pakeisti, perplanuoti. Nuolat strategavome, prognozavome, tarėmės, kaip įgyvendinti projektą per tokį trumpą laiką. Juk krūviai dideli, o terminai tikrai buvo riboti.

– *Kurie skaičiai, jūsų nuomone, įspūdingiausi?*

– D.Z. Man atrodo, kad įspūdingiausi ne skaičiai, o pats faktas – geležinkelio įrengimas. Juk mūsų įmonei tai buvo naujas iššūkis, vertinant tokio masto geležinkelio projektą. Per abu statinius geležinkelio nutiesta apie 70 kilometrų. Terminai labai spaudė, juk darbus turėjome atlikti per devyniolika mėnesių. Tai tikrai labai trumpas laiko tarpas! Įtampą didino ir tai, kad dirbome eismo pertraukų metu. Vienas sudėtingiausių darbų projekto metu – tiltų rekonstrukcija ir statyba. Jų iš viso pastatyta net šeši. Įrengtos 26 pralaidos. Sankasos įrengimo tempą slopino drenažo įrengimas, kurio buvo paklota beveik 16 kilometrų. Projektas išsiskyrė tuo, kad, be 70 kilometrų geležinkelio kelio įrengimo darbų, kartu reikėjo įrengti ir daugybę kitų statinių: 13 iešmų, 4,6 kilometro triukšmo slopinimo sienelių, jau nebekalbant apie visus eismo valdymo, signalizacijos, ryšių ir elektrotechnikos įrenginius bei trasas, kurių bendras ilgis siekė apie 230 kilometrų. Projektas tikrai neeilinis. Džiaugiuosi, kad AB „Panevėžio keliai“ sėkmingai susitvarkė su šia užduotimi.

– *Kokios patirties įgijote projekto metu, ką dabar darytumėte kitaip?*

– A.D. Džiaugiuosi, kad šiame objekte turėjome galimybę vieni pirmųjų pritaikyti naujesnes technologijas. Įprastai viršutinės konstrukcijos pabėgiai pritvirtinti prie bėgių, buvo dėliojami 25 metrų blokais. Visiems buvo keista, kai mes pasiūlėme kelio ruožuose (po 700 ar 800 metrų) viršutinę konstrukciją įrengti iš atskirų pabėgių ir bėgių. Tai nėra nauja technologija, bet mūsų geležinkelyje ji dar nebuvo taikyta. Jautėme didelį spaudimą, dėmesį. Visiems buvo įtartina, kaip čia viskas seksis. Turbūt manė,

kad mums nepavyks, kad tikrai nepėsime ir panašiai, bet viskas pavyko puikiai.

– *Kaip reikėtų nusiteikti kitiems tokio masto projektams geležinkelyje?*

– A.D. Tiesiog pasiruošti ir ramiai dirbti. Tai tikrai nėra labai sudėtinga. Taip, tai buvo rimtas projektas, terminai gana suspausti, tikrai nedirbome „atsipūtę“. Bet atsakingai paruošėme darbų grafiką. Dabar, žiūrint iš šono, 80 procentų jis pasiteisino.

– *Artūrai, minėjote, kad didžiąją laiko dalį projektui vadovavote iš kabineto.*

– A.G. Taip, apie 80 procentų darbo laiko teko skirti organizavimui, koordinavimui, raštams, ataskaitoms. Tačiau tas laikas, kurį praleidau objekte, buvo tikrai malonus. Ypač kai darbai vyko sklandžiai, kai mačiau, kad statinys juda į priekį. Deja, ne visuomet viskas ėjosi lyg per sviestą. Atsimenu momentų, kai nuvažiavus į objektą norėjosi pačiam atsiraitoti rankoves ir padaryti geriau.

– *Ar šį projektą su pasididžiavimu įsirašysite į savo darbo patirties aprašymą?*

– A.G. Be abejonės. Tai rimčiausias objektas geležinkelių istorijoje.

– *Jei laiką atsuktumėte atgal, ar kitaip organizuotumėte darbus „Rail Baltica“?*

– A.G. Aišku, kad taip. Visada yra noras kažką padaryti geriau, tobulėti.

– *Raimundai, ko jus išmokė šio darbo patirtis?*

– R.Č. Daug ko išmokė santykiai su subrangovais. Dabar su jais būčiau kur kas griežtesnis ir reiklesnis. Projektas „Rail Baltica“ atrodo labai svariai. Tokios apimtys statinių pastatyti per tokius terminus yra didelis iššūkis. Kita vertus, dabar juokaujame, kad kitiems objektams jau turėsime žinyną, kiek ir ko reikia.

– *Turbūt dabar pats laikas poilsui?*

– A.G. Turiu sukaupęs nemažai atostogų, manau, pailsėti būtų į naudą. O vėliau ir vėl į darbus. Yra keli nebaigti „Rail Baltica“ statiniai, bandysime dalyvauti konkursuose ir, aišku, laimėti.

– *Audriau, kada jūs atostogausite?*

– A.B. Darbas darbą veja, ateis žiema, tada ir pailsėsiu. Bet žmonės tikrai reikės išleisti atostogų. Kai matai vaikščiančius paraudusiomis akimis, nėra smagu.

VISI „RAIL BALTICA“ DALYVIAI AUGINA PROFESIONALUMĄ NAUJIEMS PROJEKTAMS

Rasa ČEPIENĖ

„Rail Baltica“ atkarpa baigta tiesti oficialiai

AB „Lietuvos geležinkeliai“ pranešė, kad didžiausio Lietuvos istorijoje investicinio projekto „Rail Baltica“ geležinkelio statybos darbai atkarpoje nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Kauno sėkmingai užbaigti. Apie tai 2015 metų spalio 16 dieną iškilminguose renginiuose Kaune bei Vilniuje oficialiai paskelbė atsakingi Europos Sąjungos ir Lietuvos aukšti pareigūnai.

Kauno geležinkelio stotyje buvo surengta ruožo Lietuvos teritorijoje atidarymo ceremonija, joje dalyvavo už transportą atsakinga Europos Komisijos narė Violeta Bulc, premjeras Algirdas Butkevičius, susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius ir bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Dailidka.

„Tai labai svarbus projektas ES. Tai reiškia, kad pagaliau Baltijos šalys įsijungia į tarptautinį tinklą. Kita labai svarbi priežastis – tai bus puiki proga visoms Baltijos šalims integruotis į bendrą ES rinką“, – Kaune kalbėjo V. Bulc. Tiesa, nors darbai Lietuvos teritorijoje jau baigti, didžiausi trukdžiai prasideda kirtus sieną su Lenkija. Kol kas nesiryžtama teigti, kiek gali trukti kelionė Kaunas–Varšuva.

„Klausimas turi dvejopą atsakymą. Jau dabar vedamos derybos dėl maršruto Bialystokas–Kaunas. Aiškinsimės sąlygas, tačiau viena iš pagrindinių problemų, kurias reikia išspręsti Lenkijos pusėje, kad jie taip pat atliktų tam tikrus darbus“, – spaudos konferencijoje sakė „Rail Baltica“ projekto direktorijos vadovas Antanas Zenonas Kaminskas.

„Jau šiandien atvyksta pirmieji 80 keleivių iš Balstogės. Tai rodo, kad vėžė jau funkcionuoja. Tikimės, kad jau šiemet prasidės keleivių vežimas reguliariais maršrutais“, – kalbėjo susisiekimo ministras R. Sinkevičius.

Premjeras A. Butkevičius teigia, kad, baigus europinės vėžės „Rail Baltica“ atkarpą nuo Kauno iki Lenkijos sienos, keleivinių ir krovinių traukinių eismas priklausys nuo to, kaip greitai Lenkija sugebės atlikti darbus savo teritorijoje.

„Tai labai gera pradžia, tačiau privalome nesustoti – kviečiu projekto partnerius, ypač kaimyninę Lenkiją, bendradarbiauti siekiant tolesnių tikslų – vėžės nuo Varšuvos iki Talino“, – sakė premjeras.

Apibendrina išmoktas pamokas

Darbus atlikę rangovai skaičiuoja ne tik milžiniškus medžiagų kiekius, tūkstančius darbo valandų, dešimtis kilometrų nutiesto geležinkelio ir paklotų inžinerinių tinklų, bet ir neįkainojamas ištermės bei profesionalumo išbandymo pamokas.

„Dėkojame užsakovams už parodytą pasitikėjimą ir džiaugiamės įsijungę į šį tarptautinės svarbos projektą. Geležinkelių srityje nuosekliai dirbame jau antrą dešimtmetį. Darbas statant europinę vėžę – galimybė parodyti įgytus gebėjimus, sukauptą patirtį, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas. – Visi „Rail Baltica“ projekto dalyviai – užsakovai, projektuotojai, rangovai, subrangovai, techninės priežiūros vykdytojai – augina profesionalumą būsimiems projektams.“

Europinės vėžės geležinkelio (1435 mm) statyba ir platesnės, vadinamosios rusiškosios, vėžės (1520 mm) geležinkelio rekonstrukcija buvo atliekama nestabdant traukinių eismo, o tik laikinai jį apribojant. Darbai vyko suteiktų eismo pertraukų, kurių trukmė svyravo nuo 4 iki 72 valandų, metu.

Projekto darbus, kuriuos dėl gamtos sąlygų rangovai realiai galėjo atlikti tik šiltuoju metų laiku, nuolat stabdė situacijos, kurios įvardijamos kaip nenugalima jėga. Tarp jų – netikėti radiniai. 2014 metų rudenį Garliavos kapinėse amžinojo poilsio atgulė 272 žmonių, aptiktų „Rail Baltica“ traseje, palaikai. Tiek kapų buvo atverta europinės vėžės „Rail Baltica“ statybos darbus šiame ruože atliekančios „Panevėžio kelių“ bendrovės statybvietėje. Dešimt mėnesių vykusių tyrimų metu archeologiškai ir antropologiškai buvo ištirti 163 kapai ir dar ne mažiau kaip 109 suardytų kapų palaikai.

Darbai stabdyti ir dėl traseje aptiktų pavojingų sprogmenų, mėsos dar Pirmojo pasaulinio karo mūšius. Dalį pavojingų radinių išminuotojai detonuodavo statybvietėje. Darbai trukdėsi ir dėl nestabilių gruntų, kurių buvimas išaiškėdavo tik nuardžius senąją sankasą, ir dėl techniniuose projektuose nenumatytų požeminių inžinerinių tinklų.

„Panevėžio kelių“ bendrovė „Rail Baltica“ projekto darbams paspartinti pritaikė pažangią įrenginių valdymo sistemą, pagrįstą GPS technologija. Ši sistema suteikia galimybę objekte dirbantiems mašinų operatoriams matyti trimatį projekto brėžinį kompiuterio ekrane, o mašino-



Spaudos konferencija Kauno geležinkelio stotyje. Iš kairės: „Lietuvos geležinkelių“ generalinis direktorius Stasys Dailidka, LR ministras pirmininkas Algirdas Butkevičius, už transportą atsakinga Europos Komisijos narė Violeta Bulc, LR susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius ir bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ projekto „Rail Baltica“ direktorius Antanas Zenonas Kaminskas.



Kauno geležinkelio stoties europinės vėžės perone – pirmieji keleiviai iš Balstogės (Lenkija).



Perkerpant atidarymo juostelę, atidengtas šiai progai sukurtas simbolinis europinės vėžės rėdmuo.



VISI „RAIL BALTICA“ DALYVIAI AUGINA PROFESIONALUMĄ NAUJIEMS PROJEKTAMS

se įmontuoti GPS siųstuvai leidžia realiu laiku stebėti mašinų padėtį ir atliekamus darbus. Tai sumažina laiko ir medžiagų sąnaudas, leidžia sinchronizuoti darbus.

„Rail Baltica“ projekte „Panevėžio keliai“ yra viena iš penkių generalinių rangovų, nutiesusių 120 kilometrų ilgio europinę (1435 mm) vėžę ir tuo pačiu metu rekonstravusių senąją (1520 mm) geležin-

kelio vėžę iki Kauno.

„Rail Baltica“ geležinkelio tiesimas nuo Lenkijos ir Lietuvos sienos iki Marijampolės buvo finansuotas ES TEN-T programos ir Lietuvos valstybės bei AB „Lietuvos geležinkeliai“ lėšomis. Rangos darbai likusiuose ruožuose nuo Marijampolės iki Kauno finansuoti Sanglaudos fondo ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ lėšomis.



„Rail Baltica“ projekto valdymo grupės nariai (iš kairės): „Panevėžio kelių“ projektų vadovas Artūras Gikas, statybos vadovas Kazimiras Jasionis, I ir III statinių statybos vadovas Raimundas Čeponis, III statinio statybos vadovas Algirdas Pranaruskas.



Iš kairės: „Taisom kelių“ programos dalyvė Kristina Vaičiūnaitė, „Panevėžio kelių“ stebėtojų tarybos pirmininkė Rasa Juodviršienė, Kelio moteris Stefutė, „Panevėžio kelių“ valdybos narys Remigijus Juodviršis, „Taisom kelių“ programos dalyvė Ieva Zabilevičiūtė.



Su programos „Taisom kelių“ dalyvėmis – „Panevėžio kelių“ generalinis direktorius Virmanas Puidokas ir „Panevėžio kelių“ valdybos pirmininkas Ksaveras Balčėtis.



Su „Taisom kelių“ programos dalyvėmis – „Panevėžio kelių“ finansų ir ekonomikos direktorė Danutė Valentina Blaškiienė ir „Panevėžio kelių“ Panevėžio filialo direktorius Arvydas Zapalskis.



„Panevėžio kelių“ generaliniam direktoriui V. Puidokui įteiktas apdovanojimas „Už nuopelnus Lietuvos geležinkeliams“, bendrovės projektų vadovui Artūriui Gikui – „Lietuvos geležinkelių“ padėka. Nuotraukoje iš kairės: S. Daildyka, V. Puidokas, A. Butkevičius, R. Sinkevičius.



Su „Taisom kelių“ merginomis ir Stefute – „Geležinkelių tiesimo centro“ direktorius Adomas Kazbaras ir LR užsienio reikalų ministerijos Ekonominio saugumo politikos departamento ambasadorius ypatingiems pavedimams Kęstutis Kudzmanas.

a.a. JONAS JAKAITIS. 45 METAI KELYJE

Kristina SAVICKAITĖ

Su muzikantais ir plačiai šypsodamasis. Taip savo kolegas ir draugus Jonas Jakaitis pasitiko Utenos rajone, Pečiūrkio sodyboje. Poilsio po ilgametės darbinės veiklos išeinantis kelininkas vos spėjo spausti rankas buvusiems bendradarbiams. UAB „Aukštaitijos traktas“ net 17 metų vadovavęs J. Jakaitis galėjo pagrįstai didžiulis ne tik atliktais darbais, bet ir atsidavusiu kolektyvu.

45 metus keliui dovanojęs Jonas prisiminimais apie savo paties vingiuotą kelią dalijosi likus vos pusantro mėnesio iki tos akimirkos, kai palaužtas sunkios ligos amžiams užmerkė akis. Žinomo inžinieriaus kelininko gyvybė užgeso 2015 metų lapkričio 12 dieną. O mūsų prisiminimuose liko J. Jakaičio geranoriškumas, neslepiaama meilė savo darbui ir jį supantiems žmonėms, tita niškos pastangos išverti ligą. Iki paskutinių dienų Jonas liko geros nuotaikos – tai liudija nuoširdus jo pasakojimas apie save ir savo bendražygius.

Jonas Jakaitis, UAB „Aukštaitijos traktas“ direktorius

– Per visą Lietuvą teko suprojektuoti daugybę gatvių ir kelių. Tačiau vieną dieną pajutau, kad tai ne mano vieta. Žinojau, kad turiu „purvą bristi“. Pamenu, Vyriausiosios gamybinės autokelių valdybos viršininkui Č. Radzinauskui sakau: noriu dirbti ne su „pašeliu“, o su „šiūpeliu“! Kaip tik reikiamu metu ir reikiamoje vietoje pasipainioju Algimantas Butkūnas. Jis ir sako: turiu šiojį tokį kampą, atvažiuok. Taip išėjau iš Miestų statybos projektavimo instituto Vilniuje, o kitos dienos rytą jau buvau Panevėžyje.

Apskritai mano gyvenime darbinė karjera klostėsi įdomiai: jeigu išeinu iš darbovietės, kitą dieną iškart dirbu kitur. Juokiuosi, kad baltų langelių tabelyje niekada nebuvo. Nuvykus į Panevėžį, įmonę KSV-5, kibome į darbus kelyje Kaunas–Klaipėda, vėliau dirbau tiltų statyboje, padėjau pamatus dabartinės kontoros priestatui. Įgijau pačios įvairiausios patirties. Juokiuosi, kad esu ir statybininkas, ir tiltininkas, ir kelininkas.

Vėliau Raseinių kelių statybos valdybos viršininkas J. Prėskienis



Jonas Jakaitis.

pakvietė mane į Raseinius. Ten viskas tik kūrėsi, buvo pradžių pradžia. Pamenu, tikrai vargome. Kartais ir jokios paramos neturėjome. Užbaigėme kelią Kaunas–Klaipėda, pradėjome kitus darbus. Darbavomės ne tik Raseinių zonoje. Vykome ir į Kėdainių pusę, Kelmę, Jurbarko, Šilalės rajonus.

Pirmus žingsnius tuo laikotarpiu kartu žengė jauni specialistai: Ričardas Puodžiukas, Remigijus Staičūnas, Vytautas Speteliūnas. Su šita komanda dirbome petys į petį. Aš jau senau, o jie augo ir stiprėjo kaip specialistai. Vyko reformos, nelabai vykusios privatizacija. Suskaičiavau, kad Raseiniuose prabuvau 22 metus. Pareigos irgi keitėsi: dirbau gamybinio skyriaus viršininku, vyriausiuoju inžinieriumi, direktoriumi. Teko padirbėti ir Raseinių autokelių valdybos direktoriumi ir VĮ „Automagistralė“ direktoriaus pavaduotoju. Bet „dūšia“ vis tiek traukė statyti. Taip atsiradau Utenoje.

UAB „Aukštaitijos traktas“ veiklos pradžia – išsinuomota iš VĮ „Utenos regiono keliai“ asfaltbetonio bazė ir gelžbetonio cechas Šilinės kaime. Bet susidūriau su tokiomis kliūtimis, kad tikrai ne kartą teko suabejoti: ar reikėjo išvis kurti tą įmonę?

Nors tuomet abejonių ir būta, dabar tikrai aišku, kad J. Jakaičio triūsas veltui nenuėjo. Šiandien UAB „Aukštaitijos traktas“ yra sėkmingai šalyje konkuruojanti ir visus šiuolaikinius reikalavimus atitinkanti įmonė. Kelius tiesianti ir taisanti bendrovė garbės kvalifikuotais specialistais. Gamybos bazėje efektyviai plėtojama asfaltbetonio, mineralinių medžiagų, betono ir betono gaminių gamyba. Nuo pat įmonės įkūrimo pradžios su J. Jakaičiu koja kojon žengė ir keli patikimi bendražygiai. Vienas jų – Ričardas Puodžiukas.

– Ričardai, kaip buvo nuspręsta organizuoti „žygį“ į Aukštaitiją?

Ričardas Puodžiukas, UAB „Aukštaitijos traktas“ technikos direktorius

– Tuomet mes dirbome skirtingose įmonėse, Jonas – VĮ „Automagistralė“, o mes – KSV-11. Pamenu, pasikvietė jis mus, susėdome ant kelmo, o jis ir sako: yra toks ir toks pasiūlymas, važiuosit kartu? Mums jokių klausimų nekilo. Net su žmonomis nepasitarę pasakėme, kad važiuosim. Kodėl? Nes visi buvome kaip vienas kumštis, žinojome kuris ką gali ir kad vienas kitu galime pasitikėti. Taip ir nuvažiavom: aš, Jonas, gamybos skyriaus vadovas R. Staikūnas, statybos vadovas V. Speteliūnas ir finansininkė Margarita Žebrauskienė.

Pradžia tikrai buvo sunki. Pastatai, liaudiškai tariant, „nugyventi“. Iš vietinių regiono kelių išsinuomojome gamybinės bazės teritoriją su visa ten buvusią įrangą ir buitinėmis patalpomis. Pamenu, susėdom viename kambaryje prie sulūžusio stalo: aš, direktorius, finansininkė. Galvoti nebuvo kada, susidėliojo me planą ir dirbome. Įsivažiavus sekėsi gana neblogai. Krizės metais nuopuolio, kaip ir kitos įmonės, aišku, neišvengėme. Bet kolektyvą išlaikyti pavyko. Šiuo metu turime 120 darbuotojų.

– Koks Jonas yra jums ir visam kolektyvui?

– Jonas yra ir buvo tikra kolektyvo siela. Mus mokė, „ganė“, organizavo. Kaip direktorius, jis yra labai talentingas specialistas. Mokėjo uždegti, įkvėpti ir kelininkus paversti tikrais, o ne „popieriniais“.

– Ką reiškia „popierinis“ kelininkas?

– „Popierinis“ tas, kuris pabaigė mokslus, turi kelininko diplomą ir jam nesvarbu, kur dirbti. Deja, tokių buvo pasitaikę ir pas mus. Tai

labai akivaizdžiai parodo darbo rezultatai. Kai toks „popierinis“ žmogus atsiranda mūsų gretose, jo darbą turi nuolat taisyti kiti kolektyvo žmonės. Taip neturi būti.

– Papasakokite, koks buvo jūsų pirmasis susitikimas su Jonu?

– Kai aš, gavęs paskyrimą, atėjau dirbti į Raseinių KSV-11, Jonas ten vadovavo techniniam skyriui. Pradėjau dirbti meistriuku. Tik atvykau, šokau į „guminius“ ir tiesiai į molį. Kaip ir priklauso. Tuomet mūsų keliai nelabai ir susikirsdavo. Po poros metų Jonas tapo įmonės direktoriumi, netrukus ir aš buvau pakviestas į gamybinį skyrių. Kiek pamenu, su Jonu teko labai daug ginčytis. Kiekvienas turėjom savo „teisybes“. Tačiau jis mane visada įkvėpdavo. Turbūt dėl to, kad jausdavau šio žmogaus meilę ir atsakingumą savo profesijai. Tą patį jis įskiepijo ir mums, kitiems darbuotojams.

– Ko visas kolektyvas šiandien linki savo vadovui?

– Linkime sveikatos. Tai ir yra svarbiausias dalykas. Jam simboliškai dovanojame 3D stiklę įamžintą kelio ruožą. Taip bandėme pavaizduoti visus 45 metus, kuriuos Jonas praleido kelyje. Tačiau viso kolektyvo vardu noriu pasakyti, kad šito žmogaus taip lengvai nepaleisime. Kaip ir kasmet jo gimtadienį švėsime per Jonines, kaip ir kasmet jo kaklą dabinsime ažuolo lapų vainiku.

Pirmuosius kelių asfaltavimo darbus UAB „Aukštaitijos traktas“ kažkada pradėjo Utenos regione. Įmonę, kaip subrangovą, tuomet pakvietė AB „Panevėžio keliai“. Reikėjo užbaigti turistinio kelio Utena–Tauragnai–Ginučiai paskutinės atkarpos Tauragnai–Sėla asfaltavimo darbus. Kaip pirmą susitikimą su J. Jakaičiu prisimena panevėziečiai?

AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas

– Turbūt mažai kas žino, bet mūsų įmonės ir Jono keliai į vieną suėjo dar 1973 metais. Eidamas darbų vykdytojo pareigas, Jonas darbavosi su mūsų įmonės patriarchais: Algimantu Butkūnu, Jonu Gražiu ir kitais. Manychiau, su jais Jonas „praėjo“ tikrą mokyklą ir papuošė ne tik Utenos ir Panevėžio, bet ir visos Lietuvos kelius.

1998 metais jis atvažiavo į Uteną ir tuščioje vietoje kūrė įmonę, kartu pakvietęs žmones, kuriuos pažinojo ir kuriais labai pasitikėjo. Šiandien ši įmonė Lietuvoje žinoma. Ben-

drovė labai gerai dirba, kolektyvas kokybiškai tiesia kelius, kuria tradicijas. Tai yra didelis Jono ir jo komandos pasiekimas. Jonas yra mums pavyzdys ne tik profesine prasme – kaip išmintingo, kompetentingo vadovo, bet ir kaip žmogaus. Stipraus žmogaus. Dėl to labai džiaugiuosi, sveikinu jį viso kolektyvo, akcininkų, stebėtojų tarybos vardu. Linkime sveikatos, meilės ir šilumos. Noriu, kad Jonas visada žinotų, jog mūsų kelininkų įmonės – namai, kuriuose jis labai laukiamas ir visada bus sutiktas bendraminčių.

J. Jakaičiui už darbą dėkojo ir ranką spaudė kiti AB „Panevėžio keliai“ atstovai. Valdybos narys Remigijus Juodviršis dovanų įteikė gintaro dirbinį, valdybos pirmininkas Ksaveras Balčėtis – padėką už nuoširdų ilgametį darbą kelių statybos ir remonto įmonėje, darbo kultūros ugdymą ir šiuolaikišką lietuviškų kelių statybos tradicijų puoselėjimą. Ant J. Jakaičio krūtinės sužibo ir garbės žvaigždė. Šį trečiojo laipsnio apdovanojimą įteikė Lietuvos automobilių kelių direkcijos ir asociacijos „Lietuvos keliai“ atstovai.

Rimvydas Gradauskas, asociacijos „Lietuvos keliai“ vadovas

– Žvaigždė ant Jono krūtinės prisegta ne veltui. Ji skiriama asmenims, nusipelnusiems Lietuvos keliams. Tokį apdovanojimą turi dešimt asmenų. Pirmąjį įteikėme Jonui Biržiškiui. Tai tikrai svarus apdovanojimas, jį dovanojame iš širdies ir tikrai kelių srityje nusipelnusiems žmonėms. Jonas – darbus, rūpestingas, be galo kruopštus kelio žmogus. Niekada nemačiau jo išsiblaškiusio ar vėjajaiškos. Už jį geriausiai kalba jo atlikti darbai. Manome, kad jis šios žvaigždės tikrai vertas.

J. Jakaičio dar ilgai iš savo būrio nepaleido kitų įmonių vadovai. Kažkas norėjo šnektelėti, kažkas – senus laikus prisiminti. Už sąžiningą griežtumą Jonui dėkojo UAB „Alsuva“ direktorius Aloyzas Suveizdis. Gražią įmonių konkurenciją ir bendradarbiavimą prisiminė AB „Utenos melioracija“ vadovas Liunius Purvinis. Pasimėgauti poilsiu vaikų ir anūkų apsuptyje linkėjo UAB „Zarasų automobilių keliai“ vadovas Pranas Bačiulis, kiti ilgamečiai kolegos. O štai VĮ „Utenos regiono keliai“ direktorius Edmantas Šakalys prisimi-

a.a. JONAS JAKAITIS. 45 METAI KELYJE

nė, kaip prieš 17 metų J. Jakaitis ir jo bendražygiai atvyko gamybinės bazės perimti.

VĮ „Utenos regiono keliai“ direktorius Edmantas Šakalys

– Mes, vietiniai, žinojome, kokia sudėtinga yra ši infrastruktūra. Buvo aišku, kad prireiks begalės pastangų jai atstatyti, įrengti. Kaip tik tuomet visi pastebėjome pagrindinius Jono būdo bruožus: atkaklumą ir ryžtingumą. Būtent tas užsis-

pyrimas pasiteisino. Tai ir padėjo ant kojų pastatyti įmonę.

Kad įmonė tvirtai ant kojų stovi ir šiandien, rodo jau padaryti ir vykdomi darbai. UAB „Aukštaitijos traktas“ dalyvauja rekonstruojant miestų ir miestelių gatves, krašto, rajoninius ir magistralinius transeuropinio tinklo kelius, „Rail Baltica“ geležinkelio atkarpas. Veiklos zonos apima Utenos ir Vilniaus apskričių teritorijas. Dėl J. Jakaičio nuoširdaus darbo ir pastangų UAB „Aukštaitijos traktas“ tapo viena sėkmingiausiai Lietuvoje dirbančių kelių įmonių.



„Aukštaitijos trakto“ kolektyvas simboliškai dovanojo 3D stiklo jamžintą kelio ruožą, taip pavaizdavo visus 45 metus, kuriuos Jonas praleido kelyje.



„Žvaigždė ant Jono krūtinės prisegta ne veltui. Ji skiriama asmenims, nusipelnusiems Lietuvos keliams. Tokį apdovanojimą turi dešimt asmenų“, – sakė Rimvydas Gradauskas, asociacijos „Lietuvos keliai“ vadovas.



Su nuoširdžiausiais linkėjimais „Sostinės gatvių“ generalinis direktorius Edmundas Jakubauskas ir jo pavaduotojas Iza Starkovskis.



J. Jakaičiui už darbą dėkojo ir ranką spaudė (iš kairės) AB „Panevėžio keliai“ valdybos narys Audrius Butkūnas, komercijos direktorius Rolandas Zabilevičius, techninis direktorius Vilius Gražys, finansų ir ekonomikos direktorė Danutė Valentina Blaškienė, valdybos pirmininkas Ksaveras Balčėtis, generalinis direktorius Virmantas Puidokas, valdybos narys Remigijus Juodviršis.



Pasveikinti Jono Jakaičio susirinko uteniškių kolektyvas ir didžiulis būrys kolegų kelininkų iš visų Lietuvos kampelių.



2015-IEJI: DARBŲ SPARTA GNIAUŽĖ KVAPĄ

atkelta iš **2 psl.**

Pasvalio rajone. Ten valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga 38,7 kilometro sankryža su rajoniniu keliu Nr. 3101 Pasvalys–Vabalninkas rekonstruota į žiedinę. Pasak „Panevėžio kelių“ projekto vadovo Jevgenijaus Šaškovo, fiziškai darbai šiame objekte baigti.

Pakeitė veidą dar vienas „Via Baltica“ ruožas

Perduoti objektą užsakovui jau pasirengę ir „Via Baltica“ projekto vykdytojai. Nuo balandžio mėnesio „Panevėžio keliai“ atliko rekonstrukcijos darbus tarptautinėje magistralėje „Via Baltica“: magistralinio kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai atkarpoje nuo 8,32 iki 23,36 kilometro.

„Darbus baigėme pusantrą mėnesio anksčiau nei planuota. Laukiame, kol užsakovas perims statybvieta“, – informavo „Panevėžio kelių“ Panevėžio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Saulius Stravinskas.

Rekonstruotas 15,04 kilometro ilgio „Via Baltica“ ruožas driekiasi Panevėžio rajono Ramygalos seniūnijos žemėmis nuo Šilaičių kapinių iki Ramygalos miestelio ribos. Rekonstrukcijos metu esama kelio danga buvo stiprinama, o sankryžų vietose išplatinta dėl papildomų eismo juostų atsiradimo.

Darbų metu rekonstruotos 8 pralaidos, naujai įrengta 1,845 kilometro atitvarų, rekonstruota 18 autobusų sustojimo aikštelių. Sankryžų ir autobusų sustojimo aikštelių zonoje naujai įrengta 1,264 kilometro dviračių ir pėsčiųjų takų. Rekonstruotos dvi sankirtos su rajoninės reikšmės keliais, taip pat 73 nuvažos į gyvenamąsias teritorijas ir smulkius vietinius kelius. Darbų užsakovas – LAKD.

Latvijoje vyrauja ekonominio sunkmečio technologijos

„Panevėžio keliai“ Latvijos Respublikoje 2015 metais, vadovaujantis sutartimi su VAS „Latvijas Valsts celi“, rekonstravo Laucesės tiltą, esantį valstybinio kelio A13 Rusijos siena–Rezėknė–Lietuvos siena 163,40 kilometre.

„Panevėžio kelių“ Panevėžio filialas šį sezoną Latvijos Respublikoje atliko kelio paviršiaus apdaro įrengimo darbus 13 kilometro ruože kelyje Aizkraule–Jekabpils. Pasak Sauliaus Stravinsko, šis objektas Latvijoje buvo didžiausias 2015 metais, kur „Panevėžio keliai“ dirbo tiesiogiai. Kituose Latvijos objektuose bendrovė talkino „Panevėžio kelių“ įmonėms Latvijoje ar kitiems partneriams.

Vadovaujantis subrangos sutartimi su SIA „CBF Binders“, atlikti kelio A13 Rusijos siena–Rezėknė–Lietuvos siena ruožo subrangos darbai,

kurių apimtis siekia beveik 4 mln. eurų. Be to, atlikti paviršiaus apdaro įrengimo darbai mūsų dukterinės įmonės „Latgales Celdaris“ laimėtam ruože Latgalės regione.

Aviacijos objekte – aplinką tausojantys sprendimai

„Panevėžio keliai“ šį rudenį per labai trumpą laiką suskubo atlikti orlaivių kilimo ir tūpimo tako dangos remonto darbus Kyviškių aerodrome.

Pagal sutartį su Vilniaus Gedimino technikos universitetu atliekant VGTU Antano Gustaičio aviacijos instituto Kyviškių skrydžių praktikų bazės kilimo ir tūpimo tako kapitalinio remonto darbus, pakartotinai panaudotos medžiagos, įrengiant pagrindo sluoksnį, naujuose mišiniuose sudarė iki 70 procentų.

„Tai, manau, pirmoji sutartis Lietuvos aviacijos srityje, kai darbai atliekami vadovaujantis Tarptautinės inžinierių konsultantų federacijos patvirtintos FIDIC Geltonosios knygos reikalavimais, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Kilimo ir tūpimo takas, kurio ilgis siekia 540 metrų, o plotis – 23 metrus, buvo susidėvėjęs, asfaltbetonio danga pažeista bei deformuota, išvagota 7–9 centimetrų storio plyšiais, susidariusiais dėl aplinkos poveikio ir eksploatacijos, o danga paklota ant nesujungto pagrindo sluoksnio.

Būtent projektavimo ir rangos darbų sutelkimas vienoje rankose, ką reglamentuoja FIDIC Geltonoji knyga, leido šiame objekte pritaikyti nestandartinius sprendinius.

Ekonominio vertinimo ir projektavimo metu, bendradarbiaujant su užsakovu, buvo nuspręsta kilimo ir tūpimo tako kapitalinio remonto darbus atlikti, įrengiant pagrindo sluoksnį iš šaltai regeneruoto asfaltbetonio mišinio.

Šaltai regeneruoto asfaltbetonio mišinio gamybai buvo panaudota dalis vietoje nufrezuotos senos asfaltbetonio dangos ir pagrindo žvyro pasluoksnio. Du trečdalis (72 procentus) šaltai regeneruoto mišinio sudarė trupintas asfaltbetonis, o likusiąją dalį – žvyras iš esamos kilimo ir tūpimo tako konstrukcijos ir rišikliai. Dangos konstrukcijai atnaujinti reikalingi mišiniai buvo regeneruojami maišyklėje tiesiog aerodrome įrengtoje mobilioje gamykloje. Senasis kilimo ir tūpimo tako asfaltbetonio dangos sluoksnis buvo nufrezuotas vidutiniškai 8,5 centimetro storiu, droženos nugabentos į mobiliosios gamyklos aikštelę. Nufrezuoto asfaltbetonio droženos išrūšiuotos, trupintos, sijotos. Šios proceso metu atskiriamos negabaritinės medžiagos, o galutiniam asfaltbetonio mišiniui suteikiamas vienalytiškumas.

Teritorijoms apželdinti žole taip pat buvo pasirinktas šiuolaikiškas sprendimas, pritaikant hidrosėjos technologiją, kai sėklų, celiuliozės augimą stimuliuojančių medžiagų ir vandens mišinys purškiant tolygiai paskleidžiamas apšėti reikalingoje teritorijoje.

Paviršiaus apdaras įrengtas trijų regionų keliuose

Paviršiaus apdarą šiais metais „Panevėžio keliai“ rengė trijuose regionuose. 2015 metų kovą pasirašytos trys sutartys dėl valstybinės reikšmės automobilių kelių asfalto dangų paprastojo remonto – paviršiaus apdaro įrengimo. VĮ „Panevėžio regiono keliai“ prižiūriuose ruožuose remonto kelių atkarpos, kurių bendras ilgis 20,54 kilometro.

Paviršiaus apdaras Utenos regione įrengtas vadovaujantis 2015 metų kovo 20 dienos sutartimi su LAKD. Paprastojo remonto darbai atlikti kelių ruožuose, kurių bendras ilgis – 23,67 kilometro.

Šiauliuose regione kelio paviršiaus apdaras rengtas kelio Pakruojis–Linkuva atkarpoje nuo 11,950 iki 14,910 kilometro ir kelio Joniškis–Žeimelis–Pasvalys (Noreikiai) pusės kilometro ruože nuo 35,490 iki 35,990 kilometro. „Darbai atlikti visuose trijuose regionuose“, – informavo Saulius Stravinskas.

Kelyje Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys atnaujinami du ruožai

2015 metų antroje pusėje, vadovaujantis sutartimi su LAKD, „Panevėžio keliai“ pradėjo darbus, susijusius su projekto valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 122 Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys ruožų atnaujinimu.

Projektas apima ruožų nuo 10,40 iki 15,70 kilometro ir nuo 31,55 iki 36,20 kilometro geologinius ir ekonominis tyrimus, techninių darbo projektų parengimą, projekto vykdymo priežiūrą ir rekonstrukcijos darbus.

Rekonstruoti ruožai – tai IV kategorijos krašto kelias. Pagal eismo intensyvumo ir kitus rodiklius užsakovo – LAKD – rangovui suformuluota užduotis rekonstruoti šias kelio atkarpas taip, kad jos atitiktų aukštesnės – III kategorijos kelio reikalavimus.

Rengiant techninį darbo projektą nuspręsta kelio sankasos plotį rekonstrukcijos metu suvienodinti iki 11 metrų, kelio dangą išplatinti iki 8 metrų, įrengti 1,5 metro pločio kelkraščius.

Bus rengiama 13 tipinių nuvažų, 7 individualios nuvažos, tarp jų ir į Sruvės geodezinio lanko apžvalgos aikštelę, ir 2 sankryžos (viena trišalė ir viena keturšalė) su rajoninės ir vietinės reikšmės keliais.

Vietose, kur sodybos ribojasi arba patenka į kelio apsaugos zoną, bus diegiamos triukšmą mažinančios priemonės: numatyta įrengti 3 atkarpos su tylesne kelio danga (iš viso ~1460 m), kuri sumažins triukšmą mažiausiai 4 dB palyginti su įprastine asfaltbetonio danga.

Antrasis kelio Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys rekonstruotinas ruožas driekiasi nuo 10,40 iki 15,70 kilometro. Šiame 5,3 kilometro ruože planuojama rekonstruoti 11 susidėvėjusių pralaidų, 4 autobusų stoteles. Šios atkarpos techninis darbo projektas dar tik rengiamas.

2015 metais „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialas atliko parengiamuosius darbus kelio Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys ruože nuo 31,55 iki 36,20 kilometro, o darbai antrajame ruože persikels į 2016 metus.

Prioritetas – „Via Baltica“ plėtra

„Panevėžio kelių“ specialistai šiais metais turėjo darbo ir namuose – Panevėžio aplinkkelyje. Projektas apėmė susidėvėjusios asfalto dangos frezavimo, dangos atnaujinimo asfalto mišiniu darbus, taip pat dalinį kelio paviršiaus apdaro įrengimą daugiau kaip 22 kilometrų ruože, valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 atkarpoje nuo 0,00 iki 22,249 kilometro

„Panevėžio kelių“ generalinio direktoriaus Virmanto Puidoko teigimu, kolektyvo dalis, kuri gyvena Panevėžyje, turi šansų namuose dirbantis ir 2016 metais.

Kaip skelbia LAKD, planuojama tęsti „Via Baltica“ magistralės rekonstrukciją: iki 2020 metų numatyta intensyviausių ruožų keliuose A5, A8, A17, A10 rekonstrukcija. Jau suplanuoti rekonstrukcijos darbai visame kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ruože nuo 9 iki 66,1 kilometro, kelio A17 (Panevėžio aplinkkelis) ruože nuo 0,00 iki 22,06 kilometro, kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ruože nuo 8,32 iki 87,86 kilometro, kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruože nuo 17,34 iki 56,83 kilometro ir nuo 56,83 iki 97,06 kilometro.

„Ruože nuo Lietuvos ir Latvijos sienos iki Panevėžio numatoma rekonstruoti esamą kelio dangą, ją platinant ir įrengiant tris (2+1) eismo juostas, atitvarais atskiriant priešingus transporto srautus, rekonstruojant vieno lygio sankryžas į skirtingų lygių ir žiedines, įrengiant jungiamuosius kelius ir apšvietimą, – sakė Virmantas Puidokas.

Ruože nuo Panevėžio iki Kauno LAKD numato rekonstruoti kelio A8 ruožą nuo 23,36 iki 87,86 kilometro. Ruože nuo Kauno iki Lietuvos ir Lenkijos sienos (kelias A5) numatoma rekonstruoti esamą kelią į automagistralės kategoriją. Tai yra rekonstruojant dvi esamas eismo juostas ir nutiesiant 2 naujas (2+2), taip pat rekonstruojant skirtingų lygių sankryžas ir įrengiant naujas, rekonstruojant tiltus ir viadukus ir

įrengiant tunelinius pravažiavimus bei jungiamuosius kelius, diegiant aplinkosaugos ir kitas saugaus eismo priemones.

Šiuo metu vyksta viešieji pirkimai dėl ruožo nuo 35,4 iki 45,15 kilometro rekonstrukcijos darbų. Darbus kituose dviejuose ruožuose LAKD tikisi pradėti 2016 metais, kelyje A5 nuo 45,15 iki 56,83 kilometro ir kelio A5 nuo 23,40 iki 35,40 kilometro). Taip pat rengiami priešprojektiniai pasiūlymai kelio ruožui nuo 56,83 kilometro iki Lietuvos ir Lenkijos sienos.

Pateiktas siūlymas dėl „Rail Baltica“ trasos Latvijoje

Geležinkelio infrastruktūros srityje bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ iki 2020 metų planuoja įgyvendinti šiuos projektus: ERTMS ir susijusių sistemų diegimą „Rail Baltica“ linijos valstybės siena su Lenkija–Kaunas ruože, elektrifikuoti ruožą Kena–Naujoji Vilnia bei Vilniaus geležinkelio mazgą, ruožą Kaišiadorys–Radviliškis, modernizuoti geležinkelio atkarpą Šiauliai–Radviliškis (I etapas). Taip pat planuojama atlikti Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtros II etapo darbus, pauosčio kelyno rekonstrukciją, antrojo kelio statybą ruože Telšiai–Lieplaukė, IXB koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Pušynas–Paneriai antrojo kelio statybą.

Tęsiant tarptautinės svarbos „Rail Baltica“ projektą, Lietuva rengia europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialųjį planą. Ta linkme jau turėtų judėti ir kaimynai latviai.

Lapkričio mėnesį bendra Baltijos šalių bendrovė „RB Rail“, kuri koordinuoja europinės vėžės „Rail Baltica“ projektą trijose Baltijos šalyse, pateikė siūlymą dėl „Rail Baltica“ trasos Latvijoje.

„RB Rail“ atstovė Rita Voronkova pranešė, jog geležinkelį Latvijoje siūloma nutiesti per Salacgrivos, Limbažių, Sejos, Inčukalnio, Ropazių, Garkalnės, Stoponių, Salaspilio, Kekavos, Iecavos, Bauskės, Baldonės, Marupės, Olainės ir Rygos rajonus.

„Rail Baltica“ trasos ilgis Latvijoje yra maždaug 235 kilometrai, o nuo Talino iki Varšuvos – 1065 kilometrai.



Žemaitkiemio sankryža pretenduoja tapti gražiausia sankryža magistralėje.



„PANEVĖŽIO KELIAMS“ – KONKURSO „LIETUVOS METŲ GAMINYS – 2015“ AUKSO MEDALIAI

atkelta iš **1 psl.**

ko Panevėžio statybos trestui. PST drauge su partneriais apdovanotas už projektą „Tauragės dumblo apdorojimo įrenginių statyba“.

Dėkojo užsakovams už suteiktas galimybes ir pasitikėjimą

„Esame dėkingi užsakovams „Lietuvos geležinkelių“ bendrovei ir Lietuvos automobilių kelių direkcijai už pasitikėjimą ir ilgametį bendradarbiavimą. Užsakovų dėka turėjome galimybę jų kuriojamuose objektuose parodyti savo gamybinį, technologinį ir intelektinį potencialą. Ypatinga padėka mūsų specialistams ir partneriams, kurie nuolat ieško naujų galimybių tobulinti ir spartinti darbų procesus, juos automatizuoti, kompiuterizuojant valdymą, panaudoti nestandartines medžiagas ir antrines žaliavas“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

AB „Panevėžio keliai“ šiemet konkursui „Lietuvos metų gaminy“ pristatė visiškai kitokį kokybės ir technologijų prasme požiūrį į kelių statybą, naujas gamybos procesų organizavimo formas. Tai – projektavimas ir statyba, panaudojant skaitmeninį kelio modelį ir automatines mechanizmų valdymo sistemas, projektavimo bei rangos darbų sutelkimas vieno rangovo rankose sudėtinguose, inžinerinė prasme, ES lėšomis finansuojamose projektuose.

„Gautas įvertinimas džiugus šias inovacijas kūrusiems ir diegusiems mūsų specialistams bei kompanijai, kaip gerosios praktikos skleidėjai. Tik modernizuodami gamybos procesus galėsime sėkmingai konkuruoti vidaus ir užsienio rinkose“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius V. Puidokas.

Apdovanoti „Rail Baltica“ projekto vykdytojai

Aukso medalis „Panevėžio keliams“ skirtas už projekto „Rail Baltica“ I etapo darbus. Europinio geležinkelio vėžės statybos projekte nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Kauno bendrovė atliko statybos darbus dviejose atkarpose iš penkių. Tai atkarpos Mauručiai–Jiesia ir Marijampolė–Kazlų Rūda. Dviejų ruožų statybai vadovavo AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Artūras Gikas.

Per dvejus metus įrengta beveik 70 kilometrų geležinkelio kelio, rekonstruoti 6 tiltai, 26 pralaidos,



LPK apdovanojo „Rail Baltica“ projekto dalyvius. Nuotraukoje iš kairės: „Geležinkelių tiesimo centro“ direktorius Adomas Kazbaras, Lietuvos pramonininkų konfederacijos prezidentas Robertas Dargis, „Panevėžio kelių“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas, „Lietuvos geležinkelių“ generalinis direktorius Stasys Dailydka, „Lietuvos geležinkelių“ projekto „Rail Baltica“ direktorius Antanas Zenonas Kaminskas, „Hidrostatybos“ valdybos pirmininkas Jonas Dumašius, „Kauno tiltų“ generalinis direktorius Aldas Ruseckas, LR ministras pirmininkas Algirdas Butkevičius.

10 pervažų. Signalizacijos, ryšio ir elektrotechnikos tinklų objektuose paklota 230 kilometrų. „Lietuvos metų gaminio“ konkurso apdovanojimas skirtas „Rail Baltica“ projekto vykdytojui AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir penkiems generaliniams rangovams, tarp jų ir AB „Panevėžio keliai“.

Panevėžio kompanijai talkino grupė subrangovų ir partnerių: AB „Panevėžio keliai“ grupės įmonės UAB „Aukštaitijos traktas“, UAB „Sostinės gatvės“, UAB „Ukmergės keliai“. Taip pat dirbo UAB „Vitras-S“, UAB „Skinest Baltija“, UAB „Fima“, UAB „Geležinkelio tiesio centras“, „Leonard Weis RTE“ AS, UAB „Tiltų ekspertų centras“, UAB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“, UAB „Sumeda“, UAB „Labas Gas“, UAB „Viadukas“, UAB „Elmova“, Eisenbahn-und-bauplanungsgesellschaft mbh Erfurt.

Gamyboje pritaikė skaitmeninį modelį ir automatines mechanizmų valdymo sistemas

Antrasis aukso medalis „Panevėžio kelių“ bendrovei buvo įteiktas už kelio rekonstrukcijos projekto įgyvendinimą, panaudojant skaitmeninį kelio modelį. Projektavimo ir statybos, panaudojant skaitmeninį modelį ir automatines įrenginių valdymo sistemas, metodą AB

„Panevėžio keliai“ pirmą kartą plačiu mastu pritaikė rekonstruodami valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 122 Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys 8,75 kilometro ruožą.

Šiuolaikiškas metodas įgalina automatizuoti visus darbus objekte, tarp jų – kelio sankasos, kelio konstrukcijos elementų ir kelio dangos sluoksnių įrengimą. Kad sistema būtų efektyviai pritaikoma gamyboje, objekte privalomai, atlikus tikslus GNSS koordinavimo matavimus, turi būti įrengta referencinė bazė, kuri darbų metu nuolat tikslintų palydovų ir ant žemės dirbančių įrenginių pateikiamus aukščio ir buvimo vietos duomenis realiu laiku. Ši technologija buvo taikyta ir atliekant „Rail Baltica“ statybų bei magistralės A2 Vilnius–Panevėžys ruožų rekonstrukcijos darbus. Objekto užsakovas – Lietuvos automobilių kelių direkcija (LAKD) prie LR susisiekimo ministerijos.

Projekto vadovas – a. a. Almanas Pupelis, AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo direktorius. Pagrindinius darbus šiame objekte atliko Rokiškio filialo darbuotojai, jiems talkino bendrovės „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialas ir UAB „Sostinės gatvės“. Kad būtų sukurtas skaitmeninis kelio modelis ir pritaikytas gamyboje drauge su automatine mechanizmų valdymo sistema, rūpinosi „Panevėžio kelių“ technologinis skyrius, vadovaujamas Tomo Bačiūno.

Aukso medaliu įvertintos ir šiuolaikiškos darbų organizavimo formos

Trečiasis aukso medalis „Panevėžio keliams“ atiteko už magistralės A2 Vilnius–Panevėžys ruožų, tiltų ir viadukų rekonstravimą, vadovaujantis FIDIC Geltonosios knygos reikalavimais.

Šiame ES lėšomis finansuotame projekte, pirmą kartą šalies kelių sektoriaus istorijoje, darbai atlikti vadovaujantis Tarptautinės inžinerių konsultantų federacijos patvirtintos FIDIC Geltonosios knygos reikalavimais, apimančiais sutarties vykdymą, kai projektavimo ir rangos darbus atlieka tas pats rangovas. Tai yra kai vadovaujantis techninėmis sąlygomis užsakovas išdėsto reikalingus sprendinius, o rangovas atlieka tyrinėjimus, randa optimalų sprendimą ir, suderinęs su užsakovu, parengia techninį darbo projektą bei jį įgyvendina. Toks bendradarbiavimo principas lemia sudėtingesnę projekto administravimą, reikalauja didžiulių intelektinių resursų ir neabejotinai didina rangovo atsakomybę.

Projektavimo ir rangos darbų sutelkimas ne tik leidžia surasti optimaliausius sprendinius užsakovo keliams tikslams pasiekti, bet įgalina tai atlikti per trumpiausią laiką, o tai labai svarbu vykdant susisiekimo infrastruktūros projektus. Glaudus užsakovo ir rangovo

bendradarbiavimas dar tik projektuojant leidžia konkrečioms problemoms spręsti panaudoti nestandartines medžiagas, technologijas, tausoti savaime neatsinaujančius resursus. Objekto užsakovas – LAKD. Projektui vadovavo AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Zenonas Poznanskis. Projekto darbus atliko „Panevėžio kelių“ Panevėžio ir Rokiškio filialai, UAB „Aukštaitijos traktas“ ir UAB „Ukmergės keliai“.

AB „Panevėžio keliai“ lauko stereotipus

„Visuomenėje kelių statybos atžvilgiu egzistuoja tam tikri stereotipai. Jei kelyje matoma aptverta statybvietė ir ribojamas eismas, o ruože darbuojasi tik trys ekskavatoriai, tai nereiškia, kad darbai nevyksta visu pajėgumu. Gamybos procesų kompiuterizavimas leidžia daugelį užduočių atlikti atsisiųsus rankų darbo ir pasitelkus šiuolaikiškas mechanizmų valdymo sistemas. Palydoviniu ryšiu aprūpinto ekskavatoriaus mašinistas kabinoje sumontuotame kompiuteryje mato skaitmeninį kelio modelį ir gali itin tiksliai atlikti jam pavestus žemės darbus be papildomos kelininkų brigados, kurie matuotų aukščius ir

nukelta į **16 psl.**



PASAULYJE ŽINOMĄ SPORTININKĄ Į STARTUS LYDI „PANEVĖŽIO KELIAI“ IR PST

Rasa SKUDAITĖ

Šią vasarą Palangoje vykusiose prestižinėse „Eneos 1000 km“ lenktynėse akį traukė bendrovių „Panevėžio keliai“ ir „Panevėžio statybos trestas“ (PST) logotipais papuoštas automobilis BMW M4 „Silhouette“. Nenuostabu – juk juo važiavusi „Hoptrans – Club Port by Jr Motorsport“ komanda buvo laikoma viena iš pagrindinių favoritų triumfuoti šių metų lenktynėse.

„Panevėžio kelių“ ir „Panevėžio statybos tresto“ bendrovių remiamos komandos „Hoptrans – Club Port by Jr Motorsport“ dalyvavimas Palangoje vykusiose lenktynėse neapsiėjo be nuotykių. Nors ekipos automobilis lenktynės baigė važiuodamas trimis ratais, sportininkai šiose prestižinėse lenktynėse žada dalyvauti ir kitąmet.

Tituluočiausias – panevėžietis

Į naują komandą „Hoptrans – Club Port by Jr Motorsport“ šiemet susibūrė trys lietuviai sportininkai – kauniečiai 28 metų Andrius Jasionauskas ir 30-metis Dainius Matijošaitis bei 23 metų panevėžietis Simas Juodviršis. Pastarasis, nors ir jauniausias iš trijų, jau pasiekęs nemažai įspūdingų pergalių kartingų sporte – jis yra dukart tapęs Europos čempionu, taip pat laimėjęs pasaulio „Rotax Max“ taurę. Be to, ir pernai vykusiose 1000 km varžybose su kita komanda dalyvavusiam panevėžiečiui šypsojosi sėkmė – bendroje įskaitoje jis buvo ketvirtas.

Mūsų kraštiečiai S. Juodviršis mielai sutiko papasakoti apie dalyvavimą liepos mėnesį Palangoje vykusiose „Eneos 1000 km“ lenktynėse ir ten komandai tekusius išbandymus.

Trenkėsi į atitvarus

Galima sakyti, kad S. Juodviršis prieš minėtas prestižines lenktynes tarsi patyręs orakulas nuspėjo ateitį. Kalbėdamas prieš startą su žurnalistais jis sakė, kad numatomos oro sąlygos gali atnešti netikėtumų. Meteorologai lenktynių savaitgaliui prognozavo permainingą orą: ir saulę, ir liūtį.

„Gal keturiais ratais varomiems automobiliams tas naudingiau, tačiau galingiems automobiliams, kaip mūsų BMW ar „Porsche“, gali būti kitaip“, – tuomet atsargiai kalbėjo lenktynininkas. Jis teigė neabejojantis vienu dalyku – jeigu bus permainingos oro sąlygos, itin daug lems komandų taktika ir lenktynės gali pasisukti netikėta linkme.

Iš tiesų, „Hoptrans – Club Port by Jr Motorsport“ komandos išbandymai laukė dar prieš varžybų startą, per kvalifikacinį važiavimą. Pirmiausia automobilio „BMW M4 Silhouette“ nesuvaldė ir iš trasos išlėkė kitos komandos – „Mojo Lounge Racing by JR Motorsport“ atstovas Danielis Colembie, laikytas vienu potencialiu lenktynių lyderių.

Netrukus avariją patyrė ir S. Juodviršio vairuojamas BMW. Po smūgio į trasos atitvarus jis buvo stipriai apdaužytas.

„Jaunas esu, dar nesu labai patyręs automobilių sporte. Aišku, galiu greitai važiuoti, bet tokiose ilgose varžybose gal patirties pritrūko. Šita avarija man buvo labai didelė pamoka. Trasa neatleidžia klaidų. Tai ilgos, 10 valandų trunkančios varžybos, savo eilės važiuoti dar laukė ir kiti komandos draugai. Važiuodamas turi jausti atsakomybę ir prieš juos, kontroliniame važiavime nereikia „perspausti“ su greičiu“, – apgailestavo S. Juodviršis.

Po avarijos – bemiegė naktis

Po avarijos BMW važiuoti nebegalėjo ir atrodė visiškai suniokotas. „Tai juk ne paprastas serijinis automobilis – ant jo vamzdinio rėmo viršaus uždėtas kėbulas iš kompozitinių medžiagų. Pastarasis labiausiai ir susidaužė, todėl automobilis iš pirmo žvilgsnio atrodė baisiai“, – paaiškino S. Juodviršis. Iš tiesų nukentėjo tik karkasas, buvo kiek pažeista važiuoklė, pagrindiniai mazgai nenukentėjo. Panevėžietis sportininkas nesusižalojo – atsipirko mėlynėmis.

Komandos mechanikai padarė stebuklus – visą naktį dirbdami, automobilį remontuoti baigė maždaug pusę aštuonių ryto ir paruošė pagrindiniam 1000 km lenktynių startui. „Pritrūkom kai kurių detalių, tai naktį važiuom į Klaipėdą priekinių žibintų pirkti – pagal skelbimą suradom“, – dabar jau su šypsena prisimena panevėžietis sportininkas.

Trasą paliko be vieno rato

Prasidėjus lenktynėms, prie BMW vairo pirmasis vėl sėdo S. Juodviršis. Vėliau kas valandą sportininkai keitėsi – antrasis lenktynes pratęsė A. Jasionauskas. Trečiasis prie vairo sėdo D. Matijošaitis ir... po pusvalandžio patyrė avariją.

„Tuo metu pradėjo lyti. Taip smarkiai, kad vanduo nebespėjo niekur nuo kelio nubėgti. Nors mūsų automobilis buvo su lietaus padangomis, tai nebepadėjo. Jis sunkiai valdomas per liūtį, tai ne paprasta kėbulinė mašina. „Paga-



Prie BMW vairo.

vo“ balą ir trenkėsi į apsauginius atitvarus“, – pasakojo S. Juodviršis.

Po lenktynių ne vienas sportininkas sakė, kad dalį kaltės dėl tuo metu pasipylusių avarijų (balose dužo 6 automobiliai) turėtų prisiminti ir organizatoriai, nesustabdę lenktynių, kai liūtis užtvindė trasą.

D. Matijošaitis į techninio aptarnavimo zoną BMW dar nuvairavo, tačiau... su trimis ratais. „Mechanikai apžiūrėjo ir nusprendė, kad automobilis pataisomas, tačiau per daug laiko sugaiš, į trasą grįžti nebeverta“, – prisiminė skaudų momentą, kai net neįpusėjus lenktynėms teko pasitraukti, S. Juodviršis.

Ši nesėkmė komandos neatbaidė. Sportininkų trijulė ketina į 1000 km varžybas sugrįžti ir kitąmet.

Dėkingas bendrovėms už paramą

S. Juodviršis džiaugiasi, kad su Andriumi ir Dainiumi liko komanda, kuriančia naujus planus ir ketinančia vėl kartu startuoti. Jis taip pat dėkingas rėmėjams, tarp jų – bendrovėms „Panevėžio keliai“ ir PST, be kurių nebūtų galėjęs pasiruošti lenktynėms ir jose dalyvauti.

Šių bendrovių parama S. Juodviršiui svarbi ir kartingų sporte siekiant pačių geriausių rezultatų. Iki šiol jis yra daugiausia titulų kartingo trasoje iškovojęs Lietuvos sportininkas.

S. Juodviršis savo jėgas vis bando ir automobilių sporte. Rugsėjo mėnesį pabaigoje S. Juodviršis Čekijoje, vienos gamyklos trasoje, išbandė naują jų kuriamą automobilį „Praga R1“. Jame įmontuotas „Formu-



„Hoptrans – Club Port by Jr Motorsport“ komandos automobilis – galingasis BMW M4 Silhouette.



Kartingų lenktynėse S. Juodviršis yra iškovojęs pasaulio čempiono titulą.



PASAULYJE ŽINOMĄ SPORTININKĄ Į STARTUS LYDI „PANEVĖŽIO KELIAI“ IR PST

lės 3^o klasės variklis. „Tai greitas automobilis – trasoje aplenkiau ne vieną „Ferrari“, ne vieną „Porsche“. Laukiu gamyklos pasiūlymo – gal teks su šiuo automobiliu sudalyvauti lenktynėse“, – sakė panevėžietis sportininkas, kviečiamas išbandyti ir naujai sukurtų kartų.

S. Juodviršis sako, kad nesidomėti kartingais jis negalėjo – jo visa giminė šio sporto mėgėjai. „Kartais važiuo ir mano senelis Simonas Juodviršis, ir tėtis Aurelijus Juodviršis, ir dėdė Remigijus Juodviršis. Dabar jie nebevažiuoja – aš juos pavaduoju“, – pasakojo žinomas sportininkas.

Į kartą S. Juodviršis pirmą kartą įsėdo maždaug 7–8 metų. Per kažkokią šventę jį paleido į kartingo trasą kartu su gerokai vyresniais vaikais. Kai jaunasis dalyvis finišavo antras ar trečias, artimieji suprato, kad šeimos kartingistų dinastiją papildė dar vienas narys. Prasidėjo

treniruotės, ir jau pirmose varžybose Simas savo amžiaus grupėje tapo Lietuvos čempionu. Vėliau varžybose pergalės jis ėmė skinti ne tik Lietuvoje, bet ir užsienyje, tapo Europos, pasaulio čempionu.

Aukštas ūgis padeda per lietu

S. Juodviršis apgailestauja, kad Panevėžyje iki šiol nėra geros kartingų trasos, ne tik į varžybas, bet ir treniruotis tenka važiuoti į kitus miestus. Tai nėra populiarius sportas dar ir dėl to, kad daug kainuoja pasiruošimas, dalyvavimas varžybose.

Dabar S. Juodviršis daug laiko praleidžia Italijoje, kur yra vienos kartingų komandos narys. Į Lietuvą jis grįžta aplankyti artimųjų, dėl mokslo reikalų. Šiuo metu Kaune, Sporto universiteto ketvirame kurse, studijuojantis S. Juodviršis džiaugiasi, kad galima suderinti ir

studijas, ir aktyvią sportinę veiklą.

Net ir tada, kai nedalyvauja varžybose, Simas kasdien sportuoja – kartais treniruoklių salėje, kartais lauke. Nors ir būdamas aukštaūgis (ūgis – 196 cm), S. Juodviršis krepšiniu labai nesusidomėjo – žaisdavo mokykloje, su draugais ir tiek.

„Kaip krepšininkui ūgio gal ir dar didesnio reikia, tačiau esu vienas aukščiausių lenktynininkų Europoje“, – sako sportininkas. Pasirodo, kai varžybos vyksta lyjant lietuviui, aukštas ūgis S. Juodviršiui trasoje padeda – aukščiau sėdint kitoks svorio balansas, pagerėja ratų sukibimas. „Kai prasideda lietus, kiti lenktynininkai žino, kad nieko gero nebus, aš juos aplenkisiu“, – juokiasi panevėžietis.

Šešioliktosiose „Promo events“ surengtose tarptautinėse maratonišėse „Eneos 1000 km“ lenktynėse, vykusiose 2015 metų liepos 15–18 dienomis Palangoje, dalyvavo 44

komandos iš aštuonių valstybių – Lietuvos, Latvijos, Estijos, Švedijos, Vokietijos, Belgijos, Olandijos ir Didžiosios Britanijos.

Šių komandų sudėtyse buvo 149 sportininkai ir 44 ekipų vadovai, atstovaujantys trylikai šalių – Lietuvai, Latvijai, Estijai, Lenkijai, Baltarusijai, Rusijai, Vokietijai, Belgijai, Olandijai, Švedijai, Didžiąjai Britanijai, JAV ir Australijai.

Sportininkų pergalės – višos Lietuvos pasididžiavimas

2015 metų rugsėjo 16 dieną Lietuvos Respublikos prezidentė Dalia Grybauskaitė už Lietuvos vardo garsinimą ir nuopelnus sportui, už parodytą valią ir ryžtą siekiant pergalių apdovanojo Europos ir pasaulio čempionatuose, neįgaliųjų čempionatuose ir kitose tarptautinėse sporto varžybose prizines vietas iškovojujusius šalies sportininkus.

Prezidentės teigimu, Lietuva didžiuojasi kiekvienu atletu, suprantančiu, kas yra garbė, pareiga, ir kovojančiu už savo valstybę. Svarbu, kad tarp nugalėtojų ir valstybės apdovanojimus pelniusių sportininkų yra įvairių sporto šakų atstovų, taip pat ir parolimpiečių. Savo pavyzdžiu jie rodo, kad saugodami Lietuvą širdyse ir rodydami tvirtą charakterį lietuviai sugeba laimėti visur. Tarp aukštai įvertintų geriausiųjų šalies sportininkų, kuriems dėkojo prezidentė, – 23-ųjų panevėžietis S. Juodviršis. Du kartus Europos čempionas, pasaulio „Rotax Max“ taurės laimėtojas pergalės skina ir šalį garsina kartingų sporto srityje.



Po smūgio į trasos atitvarus buvo sulankstytas automobilio karkasas, kiek pažeista važiuoklė, tačiau pagrindiniai mazgai nenukentėjo.



Lenktynininkas džiaugiasi per naktį suremontuotu automobiliu.



Tarp aukštai įvertintų geriausiųjų šalies sportininkų, kuriems dėkojo prezidentė Dalia Grybauskaitė, – 23-ųjų panevėžietis S. Juodviršis.



„Hoptrans – Club Port by Jr Motorsport“ palaikymo komandos merginos su lenktynininkais: kauniečiais Andriumi Jasionausku (kairėje) ir Dainiumi Matijošaičiu (dešinėje) bei panevėžiečiu Simu Juodviršiu (viduryje).



MIESTELĮ NOVYJ UOJAN PRIE BAIKALO–AMŪRO MAGISTRALĖS BUVO PATIKĖTA STATYTI PANEVĖŽIEČIAMS

Kristina VAIČIŪNAITĖ
Rasa SKUDAITĖ

Tarptautinės svarbos šiuolaikiško „Rail Baltica“ geležinkelio statyba ir grandiozinis Baikalo–Amūro magistralės projektas Rusijoje: daug to meto ir statybos sąlygų sąlygotų skirtumų, europinės ir slavų kultūros prieštara. Sibirą ir Rusijos Tolimuosius Rytus jungiantis geležinkelis turėjo tapti alternatyva Transsibiro geležinkeliui. Plėtrai trukdė aplinkybė, kad ruožas yra vienkeliškas, mažai privažiuojamųjų kelių. Vis dėlto didelių projektus Vakaruose ir Rytuose sieja vienas ypatumas: juos įgyvendinusių žmonių patirtos emocijos ir didžiulis entuziazmas.

Pradėjo dekabristai

Baikalo–Amūro magistralė (BAM) – geležinkelio linija, kuri prasideda Sibire ir baigiasi Rusijos Tolimuosiuose Rytuose. Ji driekiasi lygiagrečiai piečiau einančiam Transsibiro geležinkeliui. Pagrindinė Baikalo–Amūro magistralės atkarpa yra 3100 km ilgio ir driekiasi nuo Ust Kuto prie Lenos upės iki Komsomolsko prie Amūro.

Pirmuosius techninius transporto planus sujungti Baikalo–Amūro regioną XIX a. pabaigoje paruošė į Sibirą ištremti dekabristai. Po pirmųjų tyrimų ir planų, rengtų 1920–1930 metais, 1937-aisiais išleistas oficialus statybų pradžios įsakymas ir pradėti grandioziniai darbai. Pirmoji magistralės atkarpa buvo atidaryta tais pačiais metais.

Per Antrąjį pasaulinį karą tiesimo darbai sustabdyti, o kai kurie geležinkelio ruožai netgi demontuoti, nes jų detalės buvo reikalingos geležinkelio Kazanė–Uljanovskas–Saratovas–Stalingradas statybai. Šis geležinkelis turėjo aprūpinti Raudonąją armiją Stalingrado mūšio metu.

Po Antrojo pasaulinio karo geležinkelio statybos, nors ir mažesnėmis apimtimis, tęsėsi. Taip buvo beveik pabaigtas beveik dviejų kilometrų ilgio Sichote Alinio tunelis. Po Stalino mirties darbai praktiškai sustojo. Minėtas tunelis apleistas, pabaigta rytinė atkarpa nuo Komsomolsko į šiaurės vakarus buvo naudojama tik kaip privažiuojamasis kelias medienai atsigabenti.

Jungties statybos atsinaujino

Praėjusio amžiaus septintojo dešimtmečio pradžioje, lydimi didelės propagandos, vėl buvo pradėti BAM statybos darbai. Statybas ypač rėmė kitos tuometės Ekonominio savitarpio pagalbos tarybos šalys. 1974 metais SSRS pagal „Delta“ projektą iš Vokietijos kompanijos „Magirus-Deutz“ užsakė apie 9500 statybinių mašinų, jos dėl savo oru aušinamų motorų labai tiko dirbti Sibiro sąlygomis. Magistralės statybos pabaiga, arba jos „gimtadieniu“, laikoma 1984 metų spalio 27-oji, kai „Auksinė jungtimi“ ties Balbuchta (1602 ruožo kilometras) buvo sujungtos iš dviejų pusių einančios geležinkelio linijos.

Magistralės geležinkelio stočių, gyvenviečių, kitų svarbių objektų statyba buvo patikėta visoms sovietinėms respublikoms, atskiriems Rusijos regionams, tarp jų:

- Lietuvai – Naujasis Uojanas;
- Latvijai – Taksimas;
- Estijai – Kičera;
- Baltarusijai – Mujakanas;
- Maskvai – Tynda;
- Leningradui – Severobaikalskas.

BAM statyba reiškė ne tik regionų sujungiančią liniją, bet ir demografinį bei ekonominį iki šiol beveik uždaro regiono prijungimą. Buvo tikimasi ne tik labiau ekonomiškai sujungti rytinę ir vakarinę šalies dalį, bet ir pagerinti tarptautinius santykius, pirmiausia su Japonija. Dėl to šalia gyvenviečių ir geležinkelio pirmiausia turėjo būti sukurta pramonė, turėjusi tiekti gaminius ir energiją gyvenvietėms, geležinkeliui, kelių statybai ir kt. Dar giliau žvelgiant, BAM buvo pastatytas dėl strateginių priežasčių. BAM iš dalies turėjo pakeisti šalia Kinijos sienos praeinančią Transsibiro magistralę, kuri galėjo nukentėti esant konfliktams dėl sienų.

Naudoti geležinkelį pradėta 1984 metais. Nuo 1989-ųjų visa magistrale praktiškai buvo galima važiuoti be trukdžių, išskyrus 61 km ruožą, kuriame dar nebuvo galutinai pastatytas Severomuisko tunelis. Reguliariam eismui tunelis buvo iškilmingai atidarytas tik 2003 metų pabaigoje. Jo ilgis – 15 343 metrai, ir tai yra ilgiausias tunelis Rusijos Federacijoje.

Skeptikai reikalavo ruožą demontuoti

Nuo 1980 metų vidurio BAM projektas pradėtas vertinti vis labiau kritiškai. Statybos buvo pagrįstos tiek kariniais, tiek ekonominiais reikalais. Kadangi dėl krizės, o vėliau ir SSRS griūties, nebuvo įgyvendinti kalnakasybos bei pra-

monės projektai BAM regione, iki pat XX a. dešimtojo dešimtmečio pabaigos magistralė buvo mažai naudojama. Geležinkelio linija buvo nuostolinga ir vertinta kaip nepasiteisinusi investicija. Keleivių traukinių iki šiandien nėra daug, nes teritorija, kuria eina magistralė, yra retai gyvenama. Pavyzdžiui, ruožu nuo Tyndos iki Komsomolsko kasdien važiuoja tik vienas tolimojo susisiekimo traukinys.

1996 metais buvo likviduota vienieta BAM valdytoja įmonė „Baikalo–Amūro magistralė“: vakarinė geležinkelio atkarpa iki maždaug Čanų (Irkutsko srities teritorijoje, Buriatijos respublikoje ir Užbaikalės krašte) buvo perduota „Rytų Sibiro geležinkeliams“. Likusi dalis (Jakutijos teritorijoje, Amūro ir Chabarovsko regionuose) buvo perleista „Tolimųjų Rytų geležinkeliams“. Vis dar atsirasdavo nerimaujančių, kad magistralė gali būti uždaryta, ar tokių, kurie reikalavo ruožą demontuoti.

Atgaivino kalnakasybos verslas

Augant žaliavų paklausai, o kartu ir Rusijos ekonomikai, didėjo ir transporto srautai. Pradėti įgyvendinti dar XX a. aštuntajame dešimtmetyje sukurti naudingųjų iškasenų gavybos planai: pradėti eksploatuoti Udonskojos (Udokano) ir Čineiskojės (Činos) rūdų telkiniai Naujojoje Čaroje, taip pat vienas didžiausių Eurazijos anglių gavybos telkinių Eglinskoje (Elga) pietryčių Jakutijoje, kurio atsargos vertinamos 2,2 mlrd. tonų. Šioms kasykloms aptarnauti buvo pastatyta arba pradėta statyti daugiau nuo BAM linijos pra-

sidedančių privažiuojamųjų kelių.

2002 metais 320 km ilgio privažiuojamojo kelio nuo BAM stoties Ulako, esančios į vakarus nuo Sejos perėjos Amūro srities šiaurės vakaruose, į Eglinskoje statybos darbai dėl finansavimo problemų buvo sustabdyti. Vis dėlto 2007 metų spalį Rusijos metalurgijos ir kalnakasybos įmonė „Mechel“ už 2,3 mlrd. JAV dolerių nupirko anglių telkinį ir kartu nebaigtą statyti geležinkelio kelią. „Mechel“ grupei skyrus 1 mlrd. JAV dolerių, geležinkelio tiesimo darbai atnaujinti 2008 metų vasarį. Į projektą ketina investuoti ir japonų „Sumitomo“ grupė.

Anglių gavybos pradžia ir geležinkelio linijos eksploatavimas prasidėjo 2011 metais. Geležinkelio kelio profilis šioje vietovėje yra labai sudėtingas, nes jis kerta apie 2000 m aukščio Stano kalną. Dėl to reikėjo pastatyti 194 tiltus.

Vis daugiau šnekama apie magistralės pailginimą iki Sachalino salos ar netgi Japonijos, statant tiltą arba kasant tunelį. Šie samprotavimai ekonomiškai kol kas yra nerealizuojami. Valstybė iš panašių projektų pasitraukė, o privatūs investuotojai kol kas nėra suinteresuoti šiomis statybomis. Geležinkelio bėgių remontavimas į plačiuosius Sachalino saloje, kur geležinkeliai yra 1067 mm pločio, pamažu vyksta.

Kalbant apie kontenerių gabenimo nuo Ramiojo vandenyno į Europą, BAM turėtų įsitvirtinti kaip alternatyvus kelias Transsibiro geležinkeliui, tačiau tam vis dar trukdė tai, kad ruožas yra vienkeliškas. Be to, rytinėje magistralės dalyje yra mažai privažiuojamųjų kelių. Tiesa, Rusijos geležinkeliai skel-

bia, kad planuojamos milžiniškos investicijos į BAM antrojo kelio statybą ir bėgių elektrifikavimą. Įgyvendinus šiuos patobulinimus, Baikalo–Amūro magistralės pralaidumas padidėtų ir ji taptų naudingesnė atokių Sibiro regionų ekonominei plėtrai bei susisiekimui tarp Tolimųjų Rytų ir Europos.

Šaltiniai:

AB „Rusijos geležinkeliai“,
„The New York Times“,
„Mechel Group“

Apie darbą BAM projekte – AB „Panevėžio keliai“ plėtros direktorius Eugenijus Rečiūnas

– Kadaisė dalyvavau statant BAM'ą – Baikalo–Amūro geležinkelį, sujungusį Vidurio Sibirą su Rusijos Tolimaisiais Rytai. Kartais nejučia palyginu to meto statybas ir dabartinę Lietuvą įgyvendinamą projektą „Rail Baltica“.

BAM'o statybą turėjau galimybę stebėti nuo 1987 iki 1990 metų, nes dirbau Panevėžio statybos tresto padalinyje „Litbamstroj“. Mums buvo suformuluota užduotis prie magistralės pastatyti miestelį Novyj Uojan.

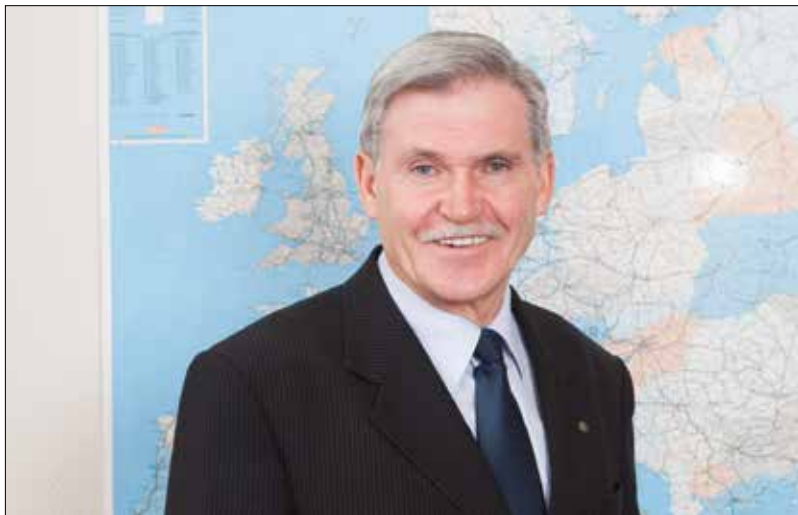
„Litbamstroj“ – pakankamai universalus mikrotrestas, kuriame dirbo apie 400 žmonių. Reikėjo atlikti pačius įvairiausius darbus: nuo miško kirtimo ir medienos paruošimo iki savo buities sąlygų sukūrimo, palaikymo ir gerinimo. Net ir gelžbetonį patys gamindavome – apsirūpindavome viskuo. Pavyzdžiui,



„Panevėžio statybos tresto padaliniui „Litbamstroj“ buvo suformuluota užduotis prie magistralės pastatyti miestelį Novyj Uojan“, – pasakojo E. Rečiūnas. Asmeninio archyvo nuotrauka.



MIESTELĮ NOVYJ UOJAN PRIE BAIKALO–AMŪRO MAGISTRALĖS BUVO PATIKĖTA STATYTI PANEVĖŽIEČIAMS



Eugenijus Rečiūnas.

buvo net padalinys, kuris darbinis rūbus siūdavo.

Mano prižiūrima sritis buvo – aprūpinimas darbo priemonėmis, statybinėmis medžiagomis. Pavyzdžiui, visas plytas pastatams statyti suvežėm iš Lietuvos, Daugėlių gamyklos. Tai yra iš už 8 tūkst. kilometrų. Nors Sibiro platybėse marmuro klodai glūdėjo čia pat, mes miestelio pastatų apdailai naudojome dolomitą, atgabentą iš Lietuvos. Lietuviškų motyvų BAM'e palikome daug.

O armuotą gelžbetonį veždavome iš Moldavijos, Tiraspolio srities, nes ten gamino seismiškai atsparų, kadangi BAM'as buvo statomas seismiškai aktyvioje zonoje. Žemės drebjimais dirbant BAM'o statybose buvo įprastas reiškinys. Tiesa, dažniausiai jie nebūdavo stiprūs – vieno-dviejų balų. Juos geriausiai pamatydavome žvejodami: staiga visas ežeras tik suraibuliuoja ir visos žuvys iš vandens iššoka, nors žmonės jokio žemės virpėjimo ir nepajusdavo. Ir žiemą jausdavome, kad žemė sudrebėjo, kai nevėjuotą dieną purus sniegas nuo visų medžių vienu metu nubyrėdavo.

Statant BAM'o geležinkelį trasą teko tiesti per pelkes ir kalnus. Vos ne kiekviena kilometre reikėjo vienokį ar kitokį tiltą statyti, o kas 15–20 kilometrų – tunelį iškalti. Pavyzdžiui, vienas žymus „Severomuiskijs“ tunelis buvo statomas per visą BAM'o statybų laikotarpį. Ten žmonės kirtu uolienas garuose, stovėdami iki kelių šilame vandenyje, nes veržėsi šilti požeminiai vandenys. Netgi jau pastačius visą trasą, kurį laiką vietoj tunelio buvo naudojamas laikinas apvažiavimas apie kalną – serpantinai. Kai 1990 metais jau baigę savo darbus išvykome, tunelis atskiruose ruožuose dar nebuvo baigtas.

Lyginant Rusijos geležinkelį su „Rail Baltica“, yra ir ryškių skirtumų, juos sąlygoja laikmetis ir statybos sąlygos. Pavyzdžiui, kai

Lietuvoje tiesiant geležinkelį tenka kirsti mišką, tai viskas, iki pat pasukutinės skiedros, būna racionaliai sunaudota.

O tenai miškai dažniausiai būdavo iškertami, rąstai į krūvas sukraunami ir sudeginami. Kadangi išvežti medieną galimybės buvo labai ribotos, tiesiog šimtai tūkstančių kubinių metrų jos buvo sudeginta. Kai degdavo tokie kiekiai rinktinės medienos – pušų, kedrų – įspūdingas vaizdas. Reikėdavo laukti mėnesiais, kol tie laužai baigdavo liepsnoti.

BAM'e amžiną įšalą pajusdavome pelkėtose vietose – net vasarą, nesvarbu, kad viskas žaliuoja, po vandeniu ledas išlikdavo.

Dabar tiesiant „Rail Baltica“ jau ir technika, ir darbo sąlygos kitokios, bet ir reikalavimai griežtesni. Čia geležinkelio linija statoma traukiniams, kurie važiuos iki 240 km/val. greičiu, o BAM'e nutiesti bėgiai, kuriais traukiniai važiuoja geriausiu atveju iki 100 kilometrų per valandą greičiu. Tuomet ryšių stotyse visas valdymas buvo elektrinis, valdymo pultas įsikūrė keliaukščiame, buvo sujungti įspūdingi – tonomis skaičiuojami kiekiai laidų. O dabar diegiamos naujausios, modernios technologijos.

BAM'e nei sovietmečio partijos direktyvų, nei laikas taip nespauždė, nes geležinkelis dar niekur nevedė, jis buvo tiesiamas naujai, o štai dabar, tiesiant „Rail Baltica“, darbas vyksta veikiančiame geležinkelyje.

BAM'e šalia tiesiamos geležinkelio linijos buvo nutiestas technologinis kelias, kurį buvo sunku išlaikyti bent pakenčiamos būklės – jį išmaldavo sunkioji technika, pavasariais potvyniai iš kalnų nuplاندavo. Rytą plačios upės vaga tuščia, o vakare ten – didžiulė srovė. Netgi teko bemaž plaukti „Uazike“, pakrantę išplovus srovei. Vos ne visą parą įstrigę automobilyje tuomet praleidome, kol paryčiui nusiūgus vandeniui galiausiai išsikapanojome į krantą.

Apie BAM'o statybą prisiiminimais pasidalinti sutiko ir buvęs ilgametis Panevėžio statybos tresto darbuotojas Pranas Misevičius.

– Iš pradžių lietuvių indėliu į BAM'o statybas rūpinosi LSSR Statybos ministerija – buvo įkurtas ir ministerijos prižiūrimas maždaug porą metų veikė specialus padalinys „Litbamstroj“. Tačiau vėliau ministerija dėl kažkokių priežasčių rūpinimąsi šiuo padaliniu „permetė“ Panevėžio statybos trestui. Taip maždaug 1985 metais aš, kaip PST vyriausiojo inžinieriaus pavaduotojas, taip pat pradėjau dirbti su „Litbamstroj“ padaliniu, turinčiu pastatyti palei BAM'o geležinkelį miestelį Novyj Uojan.

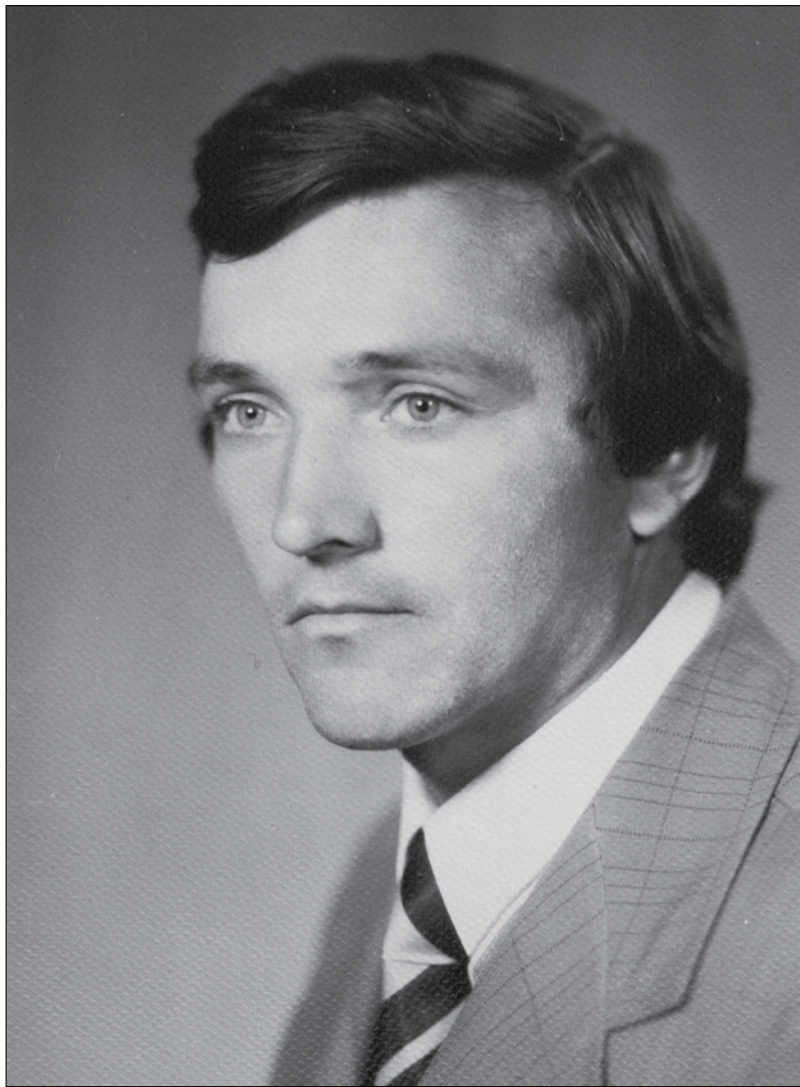
Daugiausia mano darbas vyko būnant Lietuvoje – kas savaitę telefonu mus informuodavo, kokių statybinių medžiagų reikia išsiųsti, kokios problemos iškilo, ir stengdavomės visa tai išspręsti.

Nors Baikalo–Amūro magistralės tiesimas buvo to meto prioritetas SSRS projektas, tai nereiškė, kad lengvai pavykdavo gauti reikalingų medžiagų. Lietuvoje niekam nedarė įspūdžio, kad jų reikia BAM'o statytojams. Pavyzdžiui, tekdavo dėti daug pastangų, kad gautume iš Daugėlių gamyklos plytų. Tada kitas rūpestis – gauti vagonų joms nuvežti į Užbaikalę. Laiku vagonų negausi – nepavyks plytų išgabenti.

Ir kai kurią techniką taip pat iš Lietuvos gabendavome į BAM'ą. Kartais neapsieidavome ir be nuotykių. Pavyzdžiui, gabeno lietuviai bokštinį kraną. Iš pradžių traukiniu jis buvo nuvežtas iki Severobajkalsko, o tada iki Novyj Uojan dar jį dalimis reikėjo apie 100 km gabenti sunkvežimiais. Ne normaliais keliais, o šalia tiesiamo geležinkelio einančiu išmaltu sunkiasvorės technikos gruntu viškelio, nes kitokio paprasčiausiai nebuvo.

Vienu sunkvežimiu su priekaba vežant maždaug 20–30 metrų ilgio krano strėlę, kartu važiavo ir panevėžietis Julius Užkuraitis iš Mechanizacijos valdybos, turėjęs vėliau šį kraną sumontuoti.

Sunkvežimiui lėtai judant duobėtu keliu, lietuvis vis snūduriavo, kol atsitiktinai žvilgtelėjęs pamatė, kad sunkvežimio kėbule bokšto strėlės nebėra. Ėmė stabdyti iš paskos važiuojančius vairuotojus, klausinėti – pasirodo, maždaug prieš 30 kilometrų strėlė iš jų sunkvežimio išsikratė. Taigi teko grįžti jos pasiimti. Laimei, strėlė nenukentėjo, o kadangi kelyje važiavo daug sunkiasvorių statyboms skirtų automobilių, tai kolegoms padedant ji vėl buvo įkelta į sunkvežimį ir jau be nuoty-



Kaip nuolatinis keliautojas P. Misevičius net buvo gavęs traukinio „garbės keleivio“ knygelę.



Pranas Misevičius.

kių nugabenta į Novyj Uojanską.

Iš tiesų – pagalbos visuomet sulaukdavome, šiose amžiaus statybose dirbo draugiški žmonės. Tiesa, niekas labai į BAM'o statybas nebūtų veržęsis, jei ne lengvata butui gauti – užtekdavo ten atidirbti 3 metus ir Lietuvoje gaudavo butą. Žmonių atranka į BAM'ą irgi mums teko užsiimti. Dažniausiai žmonės ateidavo atsiliepe į skelbimus laikraščiuose. Kai kurie važiuodavo tikėdamiesi taip greičiau gauti būstą, o kiti lietuviai į BAM'ą vykdavo dėl šeiminių aplinkybių, pavyzdžiui, susipykę su artimaisiais ar po skyrybų, norėdami pradėti naują gyvenimą.

Nors daugiausia dirbau Lietuvoje, kas ketvirtį ir man tekdavo keliauti į BAM'ą. Ten praleisdavau maždaug 10 dienų. Iki Sibiro atskrisdavau lėktuvais, o toliau iki Novyj Uojan iš pradžių apie 5 valandas „uaziku“ kratydavomės. Vėliau, jau pradėjus važinėti traukiniais – kroviniu traukiniu važiuodavau, prie kurio buvo keli vagonai keleiviams prikabinėti. Važiavo tokie traukiniai lėtai, maždaug 30 kilometrų per valandą



„PANEVĖŽIO KELIAMS“ – KONKURSO „LIETUVOS METŲ GAMINYS – 2015“ AUKSO MEDALIAI

atkelta iš **11 psl.**

nužymėtų kelio atkarpą kuoliukais. Egzistuoja ir priešingas stereotipas – jei iškasoje matomi kelininkai, kurie rankomis ir kastuvais atlieka žemės darbus, tai nereiškia, kad įmonės gamybos procesai tarsi sugrįžę į akmens amžių. Bemaž rieškučiomis semti gruntą tenka zonose, kuriose glūdi sunkiąja technika lengvai pažeidžiami svarbūs požeminiai inžineriniai tinklai, pavyzdžiui, magistralinis dujotiekis“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ atstovė ryšiams su visuomene Rasa Čepienė.

Andriaus Repšio nuotr.



Premjeras Algirdas Butkevičius (dešinėje) ir LPK prezidentas Robertas Dargis (kairėje) apdovanojimus įteikė Panevėžio statybos tresto generaliniam direktoriui Daliui Gesevičiui ir UAB „Arginta“ vadovui Artūriui Mrazauskui.

MIESTELŲ NOVYJ UOJAN PRIE BAIKALO– AMŪRO MAGISTRALĖS BUVO PATIKĖTA STATYTI PANEVĖŽIEČIAMS

atkelta iš **15 psl.**

greičiu. Kaip nuolatinis keliautojas net buvau gavęs traukinio „garbės keleivio“ knygelę.

Gyvenimo sąlygos BAM'o statytojams buvo nelengvos. Vasarą temperatūra pasiekdavo ir 30 laipsnių karščio, o žiemą nukrisdavo iki 30–40 laipsnių šalčio. Tačiau

ir tokiomis sąlygomis lietuviai išradimo nepristigdavo. Vietos gyventojai labai nustebo, kai lietuviai statybininkai pasistatė neįprastą lauko tualetą – medinį, šildomą elektra. Statybininkai iš Lietuvos ir suomišką pirtį buvo įsirengę, į ją įvairius svarbius svečius įsigudrino vežti ir kitų miestelių palei BAM'o magistralę statytojai.

Man pačiam teko išbandyti maldynes geizeryje. Kalnuose buvo iškasta duobė, kurioje prisirinkda-

vo vandens. Net žiemą šis šaltinis neužšaldavo, nes vandens temperatūra buvo apie 40 laipsnių. Net ir spaudžiant 30 laipsnių šaltukui, buvo galima maudytis po atviru dangumi.

Vietiniai gyventojai tik vienas kitas laikė gyvulių, bet net tvartų neturėjo. Jų karvės lauke ir žiemą būdavo laikomos, tiesiog prie stirtos šiaudų pririštos, kad turėtų kuo maitintis.

O štai vienas lietuvis statybinin-

kas net kiaulę sugebėjo užsiauginti. Prie statybininkų vagonėlio, kur gyveno, išsikasė žemę ir ten ją augino. Kiaulė sėkmingai užaugo, tik aplinkiniai nekantriai laukė jos skerstuvų, nes labai jau nuo jos žeminės smarvė sklido.

Lietuviai BAM'e buvo vertinami kaip darbštūs ir kvalifikuoti darbuotojai. Kitaip nei vietiniai gyventojai, kurie labiausiai mėgdavo susirinkimus rengti.



Kalnuose buvo iškasta duobė, kurioje prisirinkdavo šilto vandens. Net ir spaudžiant 30 laipsnių šaltukui, buvo galima maudytis po atviru dangumi.



Gyvenimo sąlygos BAM'o statytojams buvo nelengvos. Vasarą temperatūra pasiekdavo ir 30 laipsnių karščio, o žiemą nukrisdavo iki 30–40 laipsnių šalčio.

SVEIKINAME!

65-MEČIO PROGA

Juoza Gritėna,
vairuotoją-kelininką (1950 08 10);
Rimantą Juodelę,
autogreiderio mašinistą (1955 08 13).

60-MEČIO PROGA

Joną Straževičių,
automobilių šaltkalvį (1955 08 29);
Antaną Užkurėlį, automobilinio kranų
operatorių (1955 09 08);
Juoza Kubiliūną,
volo mašinistą (1955 10 09);
Joną Komką,
krautuvo mašinistą (1955 10 11);
Kazimierą Balčiūną,
vairuotoją-kelininką (1955 10 28);
Eugenijų Rečiūną,
plėtos direktorių (1955 11 01);
Zenoną Poznanskį,
projektų vadovą (1955 12 02);
Ritą Šniokių,
apskaitininkę (1955 12 11);
Bronislavą Balčikonį,
elektriką (1955 12 13).

55-MEČIO PROGA

Valentiną Jenkeliūnių,
apskaitininkę (1960 08 04);
Vitalį Maršionką,
investicijų projektų vadovą,
Latvijos filialo direktorių (1960 08 22);
Vidą Kartanienę, valytoją (1960 10 07);
Aną Ivanovą, svėrėją (1960 10 07);
Remigijų Liausą,
betonuotoją (1960 11 16).

50-MEČIO PROGA

Virgilijų Budreiką,
suvirintoją (1965 08 25);
Eduardą Svetlikauską,
kelininką (1965 09 05);
Virgilijų Stašį, tekintoją (1965 09 20);
Eugenijų Kavaliauską,
traktorininką (1965 09 27);
Virginijų Kurkauską,
autogreiderio mašinistą (1965 10 30);
Aidaną Kleivą, kelininką (1965 12 01);
Valdą Šližį, bitumo ruošėją (1965 12 12).

45-MEČIO PROGA

Ritą Kiršienę,
laboratorijos vedėją (1970 09 02);
Artūrą Žukauską,
darbų vadovą (1970 09 09);
Raimondą Muralių,
plentvolio mašinistą (1970 09 27);
Valdą Gudaitį,
frezos mašinos padėjėją (1970 09 30).

40-MEČIO PROGA

Andrių Krasauską,
suvirintoją (1975 10 08);
Virginijų Birbalą, kelininką (1975 11 30).

35-MEČIO PROGA

Inetą Svilo,
projektų inžinierę (1985 09 04);
Vilmantą Skardį, asfaltbetonio klotuvo
mašinistą (1980 09 08);
Tomą Bačiūną, technologinio skyriaus
vadovą (1980 09 24);
Aurimą Nadolskį,
darbų vadovą (1980 10 22);
Donatą Mažylį, operatorių (1980 12 25).

30-MEČIO PROGA

Kęstutį Sakalauską,
suvirintoją (1985 08 15);
Nerijų Lukšę,
frezos mašinos padėjėją (1985 09 05);
Kęstutį Venslovą, kelininką (1985 10 02);
Valdą Daunį, kelininką (1985 10 13);
Marių Čirvinską,
darbų vadovą (1985 10 19).

25-MEČIO PROGA

Gintarę Labonąitę,
buhalterę (1990 08 02);
Karolį Petruškevičių,
šaltkalvį (1990 08 14);
Igor Šusterov, kelininką (1990 09 10);
Justiną Kuzavinį, kelininką (1990 10 19);
Aurimą Salominą,
kelininką (1990 10 30);
Donatą Jaškūną, kelininką (1990 11 10);
Lauryną Tumonį, kelininką (1990 11 29).



Leidėjas - AB „Panevėžio keliai“.

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

Kristina Vaičiūnaitė,
tel. +370 616 74271,
el. p. kristina.vaiciunaite@paneveziokeliai.lt

Tiražas – 800 vnt.

Fotografijos Andriaus Repšio
Dizainerė - Eglė Valaitytė