

# Kelio žmonės

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ LEIDINYS

SEPTINTIEJI LEIDIMO METAI | 2014 M. RUGSĖJIS NR.23 | [www.paneveziokeliai.lt](http://www.paneveziokeliai.lt)

## PROTINGOS MINTYS

„Kas atsitiks, jeigu Lietuva „Rail Baltica“ geležinkelį pasistatys, o Latvija – ne?“ – teiraujasi žurnalistas iš Suomijos. „Prie Latvijos sienos apsisuksim“, – optimistiškai atsako „Panevėžio kelių“ informacijos tarnyba.

## 2014 METŲ DARBŲ VASARA – BĖGIMAS PRIEKYJE SKUBANČIO TRAUKINIO

Rasa ČEPIENĖ

### Priminė A. Einšteino teorijas

2014 metų vasara nejučiomis vėl prisiminti praėjusio šimtmečio pradžioje Alberto Einšteino aprašytas realiatyvumo teorijas. Šių teorijų pagrindinis teiginys – kiekvienam stebėtoji šviesos greitis vakuume yra vienodas visomis kryptimis ir nepriklauso nei nuo šaltinio, nei nuo stebėtojo judėjimo greičio. Kitaip sakant, kuo greičiau objektas juda, tuo lėčiau jam slenka laikas.

Išorės stebėtoji – atvirkščiai, laikas lekia nenumaldomai. Šios teorijos apibūdinimas siejamas ir su populiariu posakiu, apibūdinančiu bėgimą priekyje traukinio.

Sudėtinguose geležinkelių projektuose šią vasarą triūsiantys „Panevėžio kelių“ specialistai ir bendrovės partneriai, tikėtina, jaučiasi krovės vakuume, nes vykdomi itin didelės apimties darbai per labai trumpą laiką. O eiliniam stebėtoji jų judėjimo greitis kartais atrodo nepakankamas.

### Rekonstruojamas karo reikmėms tiestas geležinkelis

Spalio 18-ąją bendrovė turi baigti darbus geležinkelių infrastruktūros projekte „IXB koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės–Valčiūnai antrojo kelio statyba“. Projekto darbus vykdo įmonių konsorciumas: atsakingasis partneris – AB „Kauno tiltai“, partneriai – AB „Panevėžio keliai“, „Trakcja-Tiltra“, „Belam-Riga“ ir „Mitnija“. Darbai atliekami vadovaujantis sutartimi su AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Projekto metu rekonstruojamas Antrojo pasaulinio karo metais avariniam krovinių gabenimui pastatytas geležinkelio kelias, aplenkiantis Vilniaus miestą. Tiesiamas naujas



„Rail Baltica“ trasa Garliavoje, 2014 metų balandis. Nuotraukoje iš kairės: „Panevėžio kelių“ padalinio vadovas Raimondas Andronavičius, darbų vadovas Artūras Žukauskas, vyresnysis darbų vadovas Valdas Arceris, projektų inžinierius Algirdas Pranaraušas, vyresnysis darbų vadovas Arsenas Kizogianas, UAB „Kelprojektas“ tiltų skyriaus projekto vadovas Mantas Tunaitis.

24,5 kilometro ilgio geležinkelio kelias, jo vėžės plotis – 1520 mm. Tuo pačiu metu rekonstruojamas ir jau esamas 24,6 kilometro vienkėlis geležinkelio ruožas.

AB „Panevėžio keliai“ šiame projekte jau rekonstravo Kyviškių geležinkelio stotį, pastatytas pėsčiųjų viadukas, rekonstruojamos pervažos. Tarpstotyje Kyviškės–Valčiūnai „Panevėžio keliai“ vykdo darbus 7,27 kilometro ruože. Atlikta per 60 procentų dvikėlio geležinkelio statybos darbų. Likusią geležinkelio dalį atnaujinama kiti projekto dalyviai.

Aplinkkelio antrojo kelio statybų metu traukinių eismas ruože Kyviškės–Valčiūnai uždarytas, traukiniai laikinai važiuoja per Kirtimų ir Vaidotų geležinkelio stotis.

„Rugpjūtį trim savaitėms buvo uždarytas eismas Vilniaus rajone, Grigaičiuose, kur atliekami geležinkelio pervažos ir prieigos kelių rekonstrukcijos darbai. Ši pervaža bus baigta rekonstruoti rugsėjį, dar dviem savaitėms uždarytas eismas“,

– informavo AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Arūnas Puluikis.

### „Rail Baltica“ trasoje darbai derinami su eismo pertraukomis

Kitokia situacija „Rail Baltica“ europinės vėžės geležinkelio statybos projekte, kur „Panevėžio keliai“ vykdo darbus dviejuose ruožuose iš penkių. Čia posakį apie bėgimą traukinio priekyje galima taikyti tiesiogiai, nes vadinamoji rusiškoji geležinkelio vėžė rekonstruojama nenutraukus traukinių eismo. Darbai „Rail Baltica“ trasoje atliekami prie veikiančio geležinkelio, kur traukiniai dunda dvidešimties minučių intervalu, o sankasos ir pačios vėžės rekonstrukcija vykdoma suteiktų ribotos trukmės eismo pertraukų metu.

Per eismo pertrauką, kurių trukmė siekia nuo 12 valandų iki keturių parų, rekonstruojama geležinkelio sankasa ir paklojami nauji bėgiai,

jais, vos baigus darbus, nedelsiant paleidžiami važiuoti tuo metu stotyje lūkuriojantys traukiniai.

### Trečiajame statinyje rekonstruojami keturi tiltai

Ypač sudėtingas darbų organizavimo prasme AB „Panevėžio keliai“ rekonstruojamas geležinkelio ruožas Mauručiai–Jiesia, jo projektinis pavadinimas – trečiasis statinys.

„Vietovė sudėtinga geologine prasme, o geografiškai yra atokiai nuo patogių susisiekimo kelių“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ projekto vadovas Artūras Gikas.

„Vien šiame ruože rekonstruojami keturi tiltai, kuriais eina trys geležinkelio linijos. Kiekviena linija rekonstruojama atskirai, nenutraukiant traukinių eismo. Tai reiškia, kad darbas prie veikiančio geležinkelio ir kiekvieno tilto atnaujinamas

nukelta į **2 psl.**

## VDI PAREIGŪNAI PAŽEIDIMŲ NENUSTATĖ

LR Valstybinės darbo inspekcijos Panevėžio skyriaus pareigūnai 2014 m. birželio 3 d. vykdė inspektavimą AB „Panevėžio keliai“, bendrovės Panevėžio filiale ir bendrovės Rokiškio filiale. Tikrinimas buvo vykdomas vadovaujantis AB

„Panevėžio keliai“ darbuotojų profesinės sąjungos pateikto skundo pagrindu.

VDI pateikė išvadą, kad jokių pažeidimų nenustatyta: dokumentu data – 2014 m. birželio 3 d., dokumento Nr. TA (bendrasis patikr.)

0359-0005.

Bendrovė palankiai vertina VDI išsakytas papildomas rekomendacijas darbų saugos ir darbo teisės srityse, kurių didžioji dalis jau yra sistemaiškai įgyvendinama.

Visus, norinčius susipažinti su

VDI atlikto inspektavimo išvadamis, kviečiame į AB „Panevėžio keliai“ teisės ir personalo tarnybą bendrovės darbo laiką.

AB „Panevėžio keliai“ teisės ir personalo tarnybos informacija

## ANONSAI

Daugiau naujienų -



[www.keliozmones.lt](http://www.keliozmones.lt)

### 3 psl. »

Dėl bendradarbio – į mirtinas grumtynes su jūra



### 3 psl. »

Likimo padovanoti mažyliai inžinierės gyvenimą užpildė ramybe



„Taisom kelią“ – specialus laikraščio „Kelio žmonės“ priedas pradedantiems



### 8 psl. »

Europinės vėžės statybvietėje archeologai iškėlė 169 žmonių palikus



### 9 psl. »

„Rail Baltica“ trasoje rastas ir nukensmintas Pirmojo pasaulinio karo laikų sprogmuo





# 2014 METŲ DARBŲ VASARA – BĖGIMAS PRIEKYJE

## SKUBANČIO TRAUKINIO

atkelta iš **1 psl.**

įrengiant naujas perdangas trim etapais – po vieną kiekvienai geležinkelio linijai keturių tiltų vietoje“, – pasakojo AB „Panevėžio keliai“ projektų direktorius Audrius Butkūnas.

„Rekonstruojant tiltą per Kūmės upę, projekto vykdymo metu buvo atkasama ir demontuojama senoji pralaida, po rostverkais įrengtas skaldos pagrindas, taip pat paruošiamasis betono sluoksnis, monolitinės posijinės aikštelės, krantinių atramų rostverkai, atraminiai guoliai, krantinių atramų hidroizoliacija, buvo atliekami krantinių atramų užpylimo darbai, įrengtos pereinamosios plokštės“, – pasakojo AB „Panevėžio keliai“ projektų inžinierius Lukas Petrovas.

Tiltas per Jiesių 44+903 kilometre rekonstruojamas įrengiant laikinąjį tiltą. Prie krantinių atramų įrengta 50 metrų ilgio metalinė sprastasis, ties krantinėmis atramomis įrengti pastoliai, iškastas gruntas krantinės atramoms, įrengti gręžtiniai poliai, paruošiamasis betono sluoksnis, rostverkai krantinėms atramoms, atliekami krantinių atramų armavimo darbai, už pereinamųjų plokščių paklotas geotinklas užpildytas gruntu, nuvalytas esamų sijų išorinis paviršius, atkurtas apsauginio betono sluoksnis, nuvalyta ir antikoroziniais dažais padengta armatūra bei sijų išorinis paviršius, įrengti perdangos deformaciniai pjūviai, atliktas esamų perdangų atraminis guolių valymas ir dažymas.

Tiltas per Jiesių 45+441 kilometre rekonstruojamas įrengiant laikinąjį tiltą. Buvo išardyta viršutinė kelio konstrukcija ant tilto ir jo prieigose, demontuotos esamos perdangos, ardamos senos konstrukcijos, prie atramų įrengta plieninė 20 metrų ilgio sprastasis, įrengiami pastoliai atramoms, atkastos esamos krantinės atramos, įrengti gręžtiniai poliai, paruošiamasis betono sluoksnis, įrengiami krantinės atramos rostverkai, įmontuotos naujos krantinės atramos, posijinės aikštelės, pereinamosios plokštės, įrengti nauji atraminiai guoliai, sumontuota plieninė sija, užbetonuota perdanga. Atlikti perdangos glaistymo ir dažymo darbai, įrengti deformaciniai pjūviai.

Tiltas per Jiesių 45+846 kilometre rekonstruojamas įrengiant laikinąjį tiltą, įmontuojama plieninė sprastasis, išardyta viršutinė kelio konstrukcija ant tilto ir jo prieigose, demontuotos plieninės dalys nuo perdangos, demontuotos perdangos, atkastos krantinės atramos, sutvirtintas mūras, įmontuoti gręžtiniai poliai, paruošiamasis betono sluoksnis, įrengtas rostverkas, atliekami atramų armavimo ir betonavimo darbai, atstatytos esamos atramos,

perdangos, įrengtos pereinamosios plokštės, atraminiai guoliai, perdangos išvalytos, padengtos hidroizoliacija, nuglaistytos ir nudažytos, sijos padengtos antikorozine danga, padaryti deformaciniai pjūviai.

Ruože Mauručiai–Jiesia taip pat yra trys Kultūros vertybių registre įrašytos istorinės vertybės: pirmoji ir antroji Rinkūnų geležinkelio pralaidos bei Pajiesio geležinkelio tiltas. Visi šie objektai buvo pastatyti dar 1861-aisiais, o Pajiesio tiltas paskutinį kartą rekonstruotas 1915 metais.

Liepos 25 dieną šiame ruože baigė darbus archeologai. Jie per penkis tyrinėjimų mėnesius iš šalia geležinkelio aptikto kapinyno iškėlė 169 žmonių palaikus, kurie ilsėjosi nežinomoje kapavietėje nuo XVII amžiaus.

„Trečiajame statinyje atliekant geležinkelio kelio statybos darbus, nuo projekto vykdymo pradžios iki rugpjūčio mėnesio iškasta 40 tūkstančių ir supilta 90 tūkstančių kubinių metrų grunto, išardyta beveik 5 kilometrai senojo kelio, nutiesta 1,5 kilometro naujos europinės 1435 mm pločio vėžės ir daugiau kaip kilometras 1520 milimetrų vėžės. Įrengta 6,7 kilometro drenažo tinklų“, – pasakojo L. Petrovas.

### Klojama dešimtys kilometrų kabelių

Montuojant geležinkelio signalizacijos įrenginius, stoties ribose paklota 6,5 kilometro, o tarpstotčių ribose – 23 kilometrai kabelių. Atlikti įrenginių demontavimo ir įrengimo darbai, atnaujinta vidaus signalizacijos įranga.

Įrengiant geležinkelio infrastruktūros ryšių tinklus, beveik 9 kilometrų ruože rankiniu ir mechanizuotu būdu kasamos tranšėjos, įrengiami uždarri perėjimai, paklota 12,5 kilometro HDPE vamzdžių. Išskelti seni kabeliai, tranšėjoje ir PVC vamzdžiuose klojami nauji kabeliai, nutiesta 9,19 kilometro ilgio signalinė juosta, montuojamos movos. 6 kilometrų ruože vykdomas švieslaidinių kabelių įpūtimas į vamzdį.

Atliekant elektrotechnikos darbus, šiame „Rail Baltica“ ruože „Panevėžio kelių“ bendrovei talkina UAB „Fima“ ir jos subrangovas UAB „Elmova“. Viršutinę kelio konstrukciją padeda įrengti UAB „Geležinkelio tiesimo centras“ ir jos subrangovas „Leonard Weis RTE“ AS. Darbo projekto parengimo darbus padeda vykdyti UAB „Tiltų ekspertų centras“.

Objekte subrangovų teisėmis dirba AB „Panevėžio keliai“ dukterinės įmonės. UAB „Aukštaitijos traktas“ atlieka žemės darbus, UAB „Sostinės gatvės“ rekonstruoja peronus ir pervažas. UAB „Ukmergės keliai“ vykdo žemės darbus, rengia vandens nuvedimo sistemas, pralai-

das. AB „Panevėžio keliai“ šiame statinyje savo jėgomis atlieka 58,49 procento visų darbų.

Paklojo rusišką vėžę, rengia pagrindus europinei

„Rekonstruojant „Rail Baltica“ geležinkelio ruožą Kazlų Rūda–Marijampolė (pirmasis statinys) nuo projekto vykdymo pradžios AB „Panevėžio keliai“ atliko ir perdavė užsakovui 58,7 procento numatytų darbų“, – informavo AB „Panevėžio keliai“ projektų inžinierius Žygimantas Vilkas.

Kazlų Rūdos geležinkelio stotyje demontuojama 830 metrų esamo kelio, formuojama sankasa 1435 mm vėžės keliui. 7,6 kilometro ilgio tarpstotėje Kazlų Rūda–Vinčiai jau rekonstruotas visas 1520 mm pločio – rusiškosios – vėžės kelias. Artėja prie pabaigos žemės darbai: klojamas apsauginis šalčiui atsparus sluoksnis 1435 mm pločio vėžei, europinei vėžei bendrovė jau įrengė 7 kilometrus skaldos pagrindo. Rekonstruotos visos 6 pralaidos.

Kazlų Rūdos geležinkelio stotyje demontuojami 830 metrų esamo kelio, formuojama sankasa 1435 mm vėžės keliui. 7,6 kilometro ilgio tarpstotėje Kazlų Rūda–Vinčiai jau rekonstruotas visas 1520 mm pločio – rusiškosios – vėžės kelias. Artėja prie pabaigos žemės darbai: klojamas apsauginis šalčiui atsparus sluoksnis 1435 mm pločio vėžei, europinei vėžei bendrovė jau įrengė 7 kilometrus skaldos pagrindo. Rekonstruotos visos 6 pralaidos.

„Atliekame tilto per Pilvę rekonstrukcijos darbus. Iki šiol rekonstruome esamo tilto konstrukcijas, pakeitėme perdangą ir paklojome 1520 mm vėžės bėgių kelią, kuriuo vyksta eismas. Šiuo metu įrengiame krantines atramas bei ruošiamės pakloti perdangą. Tuomet būsime praplatinę tiltą ir galėsime nutiesti europinės vėžės geležinkelį“, – kalbėjo Ž. Vilkas.

Vinčių geležinkelio stotyje rekonstruota pralaida, pakloti du iešmai, rekonstruotas 1520 milimetrų kelias. Šiuo metu rengiamas kitas 1520 mm pločio vėžės kelias. Taip pat vykdomi žemės darbai, ruošiami pagrindai 1435 mm keliui. Rengiamasi rekonstruoti pervažą, rekonstruojamas Vinčių peronas.

13,3 kilometro ilgio tarpstotėje Vinčiai–Marijampolė rekonstruotos 9 iš 10 pralaidų, rekonstruotas ir išplatintas tiltas per Sasną. AB „Panevėžio keliai“ jau rekonstravo 8 kilometrus 1520 mm kelio ir įrengė daugiau kaip du kilometrus skaldos pagrindo 1435 mm keliui.

Marijampolės geležinkelio stoties prieigose demontuota 770 metrų kelynų, pakloti 2 iš 4 iešmų, įrengta 280 metrų geležinkelio kelio, rengiamasi rekonstruoti pervažą.

Visame ruože kartu atliekami ryšių kabelių signalizacijos sistemos ir elektros tinklų įrengimo darbai.



Rimas Bžeskis. Surgučiai, Marijampolės rajonas.



Antanas Liubartas. „Rail Baltica“ objektas Vinčiuose.

Kazlų Rūdos geležinkelio stotyje įrengiamos ryšių kabelių signalizacijos sistemos, o tarpstotėje Kazlų Rūda–Vinčiai montuojama geležinkelio signalizacija. Visoje atkarpoje klojami elektros tinklai.

### Didžioji dalis darbų atliekami savo jėgomis

Rekonstruojant „Rail Baltica“ geležinkelio ruožą Kazlų Rūda–Marijampolė, generaliniam rangovui talkina grupė partnerių. Subrangovai UAB „Vitrass“ atlieka geležinkelio kelio įrengimo darbus Kazlų Rūdos, Vinčių geležinkelio stotyse, rengia Marijampolės stoties privažiavimo keliuosius. UAB „Skinest Baltija“ vykdo geležinkelio kelio įrengimo darbus tarpstotėse Kazlų Rūda–Vinčiai, Vinčiai–Marijampolė.

„Panevėžio kelių“ dukterinė įmonė „Sostinės gatvės“ atlieka žemės darbus Marijampolės stoties prieigose bei rekonstruoja pervažas. UAB „Ukmergės keliai“ talkina vykdam žemės darbus tarpstotėje Vinčiai–Marijampolė, tilto per Sasną rekonstravimo darbus, rekonstruoja pralaidas, įrengia atraminę sienutę.

Elektrotechnika rūpinasi UAB „Fima“: ji įrengia elektros, ryšių

tinklus, telekomunikacijas, automatinį iešmų šildymą, montuoja geležinkelio signalizacijos sistemą.

UAB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“ padeda šalinant nereikalingus želdinius ir sodinant naujus. UAB „Sumeda“ talkina atliekant vandentiekio, statinių langų ir durų montavimo darbus. Dujotiekiu rūpinasi UAB „Labas Gas“. UAB „Viadukas“ prisideda rekonstruojant tiltą per Pilvę, įrengiant pralaidas. Darbo projektą rengia EISENBAHN-UND-BAUPLANUNGSGESELLSCHAFT MBH



Virgilijus Navickas, Garliava.



Andrius Tubis „Rail Baltica“ objekte.

nukelta į **4 psl.**



# DĖL BENDRADARBIO – Į MIRTINAS GRUMTYNES SU JŪRA



R. Čepurna nedvejodamas puolė į jūrą gelbėti skęsti pradėjusio bendradarbio.

Liepos pradžioje „Panevėžio kelių“ kolektyvą apskriejo liūdna žinia apie kolegos žūtį. Puikiai plaukti mokėjęs, anksčiau ne vieną skęstantį išgelbėjęs 55 metų vairuotojas Ričardas Čepurna nedvejodamas puolė gelbėti Baltijos jūroje pradėjusio skęsti bendradarbio, tačiau pačiam pasiekti kranto nepavyko.

Rasa SKUDAITĖ

## Puolė gelbėti bendradarbio

Nelaimė Latvijos pajūryje, Papės kaime, įvyko liepos 2-osios vakarą. Čia į komandiruotę kas savaitę autobusu iš Panevėžio R. Čepurna atveždavo bendradarbius, statančius „Panevėžio kelių“ poilsiavietėje naują pastatą.

Tądien jau baigę darbus, R. Čepurna su kartu dirbančiu dvidešimtmečiu Karoliu Gaidinausku išėjo

nusimaudyti – juk jūra netoliese, vos už kopų nuo poilsiavietės. Kaip vėliau pasakojo Karolis, šaltoje ir smarkiai banguojančioje jūroje Ričardas ilgai neužsibuvo, nusiprausęs išlipo į sausumą. O jūroje dar likusį vaikiną netikėtai stiprios srovės ėmė traukti į gilumą. Jis pradėjo šauktis kolegos pagalbos.

R. Čepurna nedvejodamas šoko gelbėti bendradarbio. Plaukdamas artyn, jis dar spėjo parodyti, kad šis pasitrauktų į šoną, toliau nuo jūros dugne tykančių pavojingų duobių, bet netikėtai pats paniro po vandeniu. Šiaip taip išsikapstęs į krantą ir supratęs, kad Ričardas neišplaukė, K. Gaidinauskas nubėgo į stovyklavietę kviesti pagalbos.

Išgirdę apie nelaimę, prie jūros subėgo keliolika žmonių. Kaip tik tuo metu Papėje su šeima poilsiaavusio panevėžiečio ugniagesio gelbėtojo vadovaujami, jie susikibo į gyvą grandinę, įbrido į jūrą, surado R. Čepurną ir ištempė jį į krantą. Vyriškiui buvo atliktas dirbtinis

kvėpavimas, širdies masažas, bet atgaivinti jo nebepavyko.

## Ne vieną skęstantį išgelbėjo

R. Čepurnos žmoną Ireną baisi žinia apie sutuoktinio žūtį pasiekė tą patį vakarą. Apie tai jai pranešė į namus atvažiuavęs „Panevėžio kelių“ bendrovės autotransporto padalinio vadovas Saulius Činikas su Ričardo bendradarbiu Jonu Straževičiumi.

„Iš pradžių negalėjau net suprasti, kaip vyras galėjo nuskęsti. Jis puikiai mokėjo plaukti, buvo fiziškai stiprus – juk buvęs imtynininkas. Ričardas ne kartą anksčiau yra išgelbėjęs upėse skęsti ėmusius vaikus ir suaugusiuosius. Baimindavausi, kad jis nepatektų į kokią avariją ar darbe

nukelta į **6 psl.**

# LIKIMO PADOVANOTI MAŽYLIAI INŽINIERĖS GYVENIMĄ UŽPILDĖ RAMYBĖ



AB „Panevėžio keliai“ projektų inžinierė Ramutė Varnaitė ir jos gyvenime netikėtai atsiradę mažyliai. Iš kairės: Eva, Ūla, Arnas, Ingrida.

AB „Panevėžio keliai“ projektų inžinierės Ramutės Varnaitės, prieš keletą metų gyvenusios dalykiškos, karjeros siekiančios moters gyvenimą, o laisvalaikį užpildydavusios ramiai pasisėdėjimu su kavos puodeliu ir knyga, kasdienybė apvirto aukštyn kojomis. Po skaudžios netekties globojanti keturis Anapilin išėjusios sesers

vaikučius, Vilniuje dirbanti ir už geležinkelių projektus atsakinga moteris, iš esmės pakeitė savo gyvenimą ir pasaulėžiūrą. Natūralus poreikis užauginti vaikus savarankiškais žmonėmis, verčia keltis su saule, atidžiau rinktis maisto produktus, o svarbiausia – suspėti priglausti ir išklausti visus vietoje nenustygstančius

mažylius. Antra vertus, straipsnio herojė mano, kad būtent dabar jos gyvenime atsirado ramybė.

Jurga BUITVYDAITĖ

## Svajojo apie pilnus namus vaikučių

Kiekviena šeima turi savo isto-

riją. Vienų ji būna graži, ilga, kitų – liūdna, sunki ir trumpa. Na, o trečių būna paini, įdomi, tačiau – laiminga. Pastaroji panaši į Ramutės Varnaitės. Šiandien ji dirba „Panevėžio keliuose“ projektų inžinierė bei yra keturių, netikėtai jos gyvenime atsiradusių, vaikučių mama. Norint papasakoti šios šeimos istoriją, reikia sugrįžti į tuos laikus, kai žmonės važinėjosi „Volgomis“ ir mažuosiuose Lietuvos kaimukuose dar tik buvo asfaltuojami keliai.

Ramutė Varnaitė augo keturių asmenų šeimoje, tėtis dirbo agronomu, o mama – laborante. Šeimoje augo ir dvi dukros – Ramutė ir jos jaunesnioji sesuo Rūta. Vyriausioji Ramutė nebuvo smarkiai lepinama tėvų. Nors, kaip sako ji pati, galėjo leisti sau daug ką: keliones, geresnius drabužius, mokslus. Tačiau mama jai visada sakydavo, kad jeigu ko nors labai nori ir šiuo metu neturi pinigų – palūkėk, pasitaupyk ir tik tada pirk, bet tik geriausią variantą.

Geriausias variantas mergaitei, regis, buvo vaikai, nes kai Ramutė buvo maža, ji sakydavo: „Kai turėsiu daug pinigų, prisipirksiu pilną gryčią vaikų“.

## Dešimtmetį dirbo nacionalinėje televizijoje

Vaikystėje, savo kaimelyje, An-

talieptės miestelio pakrašty, Ramutė stebėdavo kelininkus, kurie tuo metu asfaltavo kelią. Žiūrėdavo į juos ir galvodavo, kaip dabar bus smagu važinėti dviračiu, juk kelias daugiau nebedulkės! Mergaitė svajodavo, kad vieną dieną ir ji dirbs kartu su kelininkais, bus jų komandos dalimi. Ilgainiui jos svajonė išsipildė, šiaudien Ramutė yra neat-siejama kelininkų komandos dalis. Tačiau iki svajonės įgyvendinimo, jai teko dirbti ir kitus, su pagrindine specialybe nesusijusius darbus.

Tik baigusi geodezijos studijas dabartiniame Vilniaus Gedimino technikos universitete, Ramutė Varnaitė išvyko į Uteną ir ten pradėjo dirbti įstaigoje, kuri tuo metu atliko dabartinio Registrų centro funkcijas. Vėliau profesinis kelias pasuko atgal į Vilnių.

Sostinėje, laimėjusi konkursą, jauna moteris dešimt metų dirbo Lietuvos nacionalinėje televizijoje filmų direktore. Tos pareigos – dabartinio filmų prodiuserio darbo atitikmuo. Be kita ko, Ramutė dirbo su žymiu lietuvių kino režisieriumi, dramaturgu, Lietuvos kino studijos meno vadovu Vytautu Žalakevičiumi.

„Dirbau su režisiere Janina La-

nukelta į **7 psl.**



# 2014 METŲ DARBŲ VASARA – BĖGIMAS PRIEKYJE

## SKUBANČIO TRAUKINIO

atkelta iš **2 psl.**

ERFURT. AB „Panevėžio keliai“ savo jėgomis šiame projekte atlieka 65 procentus visų darbų.

„Keičiame sandūrinį kelią į besandūrį. Tai yra viriname naujus 25 metrų ilgio 60E1 tipo bėgius į ilgabėgius, kurių ilgiausią porą numatoma įrengti europiniame kelyje, antroje tarpstotėje. Vieneto ilgis pasieks beveik 12,7 kilometro. Šiuos darbus atlieka suvirinimo mašina K355A ant sunkvežimio SISU bazės. Tarpstotėje Kazlų Rūda–Vinčai jau esame pakeitę 3 kilometrus sandūrinio kelio iš 25 metrų ilgio bėgių, sujungtų tvarslėmis į besandūrį kelią iš ilgabėgių. Šiuo metu rengiamės kloti ilgabėgius Vinčų stoties kelyje Nr. 1.

Atliekame konstrukcijų dalies baigiamuosius darbus – tiltų ir pralaidų apdailą, formuojame šlaitus, eisimo pertraukų metu rekonstruojame 1520 mm pločio vėžės kelią antroje tarpstotėje, – apie vykdomus ir planuojamus darbus kalbėjo projekto inžinierius Ž. Vilkas. – Taip pat atliekame žemės darbus tarpstotėje ir stotyse, pradėjome pervažų rekonstrukciją, ruošiamės triukšmo slopinimo sienų įrengimo darbams.“

### Obeliuose atnaujintos trys svarbios gatvės ir tiltas

Pabaigtuvių nuotakomis gyvena Obelių apylinkėse trijų projektų darbus baigiantys kelininkai.

Pačiame Obelių miestelyje vienu metu vykdomi du susisiekimo projektai. Vienas jų finansuojamas Lietuvos automobilių kelių direkcijos (LAKD) prie LR susisiekimo ministerijos lėšomis, o antrasis – Rokiškio rajono savivaldybės gautomis specialiosios Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis.

Projektas apima valstybinės reikšmės krašto kelių Zarasai–Bradesiai–Obeliai ruožo nuo 39,80 iki 40,95 kilometro ir Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys ruožo nuo 8,70 iki 10,40 kilometro rekonstravimą. Lygiagrečiai atlikta tilto per Kriauną, esančio kelio Zarasai–Bradesiai–Obeliai 39,978 kilometre, rekonstrukcija. Po atnaujinimo tiltas pritaikytas sunkiasvoriams ir didžiagabaričiams kroviniams vežti planuojamai naujos branduolinės elektrinės statybai.

Obeliuose rekonstruotos trys pagrindinės gatvės, kurios sutampa su valstybinės reikšmės keliais, – J. Zaukos, Vytauto bei S. Dariaus ir S. Girėno. Miestelio centre esanti šių trijų gatvių sankirta rekonstruota į žiedinę sankryžą.

Rokiškio rajono savivaldybės finansuojama projekto dalis apima

šaligatvių įrengimą rekonstruojamuose gatvėse, elektros linijų rekonstrukciją, elektrotechnikos ir ryšių linijų rekonstravimą bei lietaus vandens kanalizacijos įrengimą gatvių zonoje.

Gatvėse, sutampančiose su keliu Nr. 117, Zarasai–Bradesiai–Obeliai, po rekonstrukcijos kelio dangos plotis siekia 7 metrus, o gatvėse, kurios sutampa su keliu Nr. 122, Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys, paklota 8 metrų pločio kelio danga.

Darbų metu objektuose Obeliuose paklota per 24 tūkstančius kvadratinų metrų asfalto dangos, įrengta beveik 11 tūkstančių kvadratinų metrų šaligatvių, paklota 7,7 tūkstančio metrų drenažo tinklų. Rekonstruojant elektros linijas pastatyti 86 šiuolaikiški apšvietimo stulpai, nutiesta per 5 tūkstančius metrų jėgos kabelių, 3 tūkstančiai metrų elektros laidų.

Pasak AB „Panevėžio keliai“ projekto vadovo Jevgenij Svilo, abiejuose projektuose darbai beveik baigti, objektą ruošiamasi perduoti užsakovui.

### Rokiškėnai baigė rekonstruoti kelią, vedantį į Daugpilį

„Panevėžio kelių“ Rokiškio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Gintaras Genys jau sulaukė darbų priėmimo komisijos. Obelių miestelio zonoje bendrovė 2013–2014 metais atliko valstybinės reikšmės krašto kelio Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys ruožo nuo 0,00 iki 8,75 kilometro techninio darbo projekto parengimo ir rekonstrukcijos darbus. Rekonstruotas 8,75 kilometro kelio ruožas Rokiškio rajone, tarp Lietuvos ir Latvijos sienos ir Obelių miestelio.

Šis projektas buvo išskirtinis ta prasme, kad projektavimo darbai buvo derinti su rangos darbais. Taip pat pirmą kartą „Panevėžio kelių“ objekte buvo panaudota pažangi įrenginių valdymo sistema, paremta GPS technologija. Vėliau ši technologija pritaikyta kituose bendrovės objektuose: kelyje Kaunas–Zarasai–Daugpilis ir „Rail Baltica“ statybos projekte.

Rokiškėnai baigia tvarkymo ir plėtros darbus ir itin svarbiame jų gimtajam miestui projekte – urbanistinės teritorijos Rokiškio mieste tarp Respublikos, Aušros, Parko, Taikos, Vilties, P. Širvio, Jaunystės, Panevėžio, Perkūno, Kauno, J. Basanavičiaus, Ažuolų, Tyzenhauzų, Pievų, Juodupės, Laisvės gatvių.

Vadovaujantis 2013 metų rugpjūčio mėnesio sutartimi su Rokiškio rajono savivaldybės administracija, darbus sudaro automobilių stovėjimo aikštelių Vilties gatvėje, ties Taikos gatvės 3-juoju gyvenamuoju namu ir prie skvero esančioje teritorijoje tarp

Respublikos ir Taikos gatvių įrengimas, pėsčiųjų takų J. Basanavičiaus, Vilties, Taikos gatvėse, 1285 metrų ilgio pėsčiųjų ir dviračių tako Laisvės gatvėje atnaujinimas, apšvietimo Vilties gatvėje rekonstravimas, apšvietimo skvere, esančiame teritorijoje tarp Respublikos ir Taikos gatvių, įrengimas (elektros kabelių ilgis – apie 1259 metrus).

Projekto vykdymo metu dviejuose daugiabučių kvartaluose įrengtos vaikų žaidimo aikštelės. Modernizuota Juozo Tumo-Vaižganto vidurinės mokyklos teritorijoje esanti ledo ritulio aikštelė, pritaikant ją daugiaviršinei veiklai ir įsigyjant įrangą bei sutvarkant aikštelės aplinką: įrengiant 135 metrų ilgio pėsčiųjų takus, laiptelius, dvi tribūnas po 50 vietų žiūrovams, dalį stadiono pritaikant visuomenės poreikiams.

Teritorijoje tarp Respublikos ir Taikos gatvių bei daugiabučių namų atnaujinta sporto aikštelė prie Skulptūrų parko, atnaujinta dalis takų (apie 385 metrus ilgio).

Pagal sutartį sutvarkytas šaligatvis palei buvusį „Lietuvos pašta“, jo ilgis – 126 metrai. Taip pat sutvarkytas šaligatvis palei Taikos gatvę prie Rokiškio kultūros centro. Įrengta 13 komunalinių ir antrinių atliekų surinkimo aikštelių daugiabučių namų kvartaluose.

Darbai atliekami paskutiniame projekto objekte – tvarkoma savivaldybės aikštė, esanti prie Kultūros centro.

### Kazadane eismas apribotas 9 ruožuose

Toliau intensyviai įgyvendinamas kelio Kaunas–Zarasai–Daugpilis rekonstravimo projektas, ruožuose nuo 163,0 iki 179,0 kilometro ir nuo 182,8 iki 185,4 kilometro. Darbų ir eismo organizavimo prasme šis objektas yra vienas sudėtingiausių 2014 metais.

„Panevėžio keliai“ įsipareigoję per pusantrų metų rekonstruoti beveik devyniolika kilometrų kelio. Šiam keliui, kuriame Panevėžio kelininkai jau dirba daug metų ir yra įgyvendinę kelis reikšmingus atskirų ruožų rekonstrukcijos projektus, pavadinti privačiuose pokalbiuose net sukurtas trumpinys: vieni jį vadina Kazadanu, kiti – Kazadojumi.

„Per 4 mėnesius atlikta darbų už 15,7 milijono litų, arba 21,5 procento visos projekto vertės. Vykdomi senos asfaltbetonio dangos nufrezavimo, seno pagrindo nukasimo, šalčiui nejautraus sluoksnio ir skaldos pagrindo įrengimo darbai. Taip pat įrengiamos pralaidos, skaldos poliai, špuntinė sienutė.

Pradėti asfaltbetonio dangų įrengimo darbai. Pagrindo asfaltbetonio sluoksnis, skaičiuojant vienos kelio pusės bendrą ruožų ilgį, įrengtas 9



Asfaltbetonio klotuvo mašinistas Vaidas Vasilis, kelias Kaunas-Zarasai-Daugpilis.



Statinio statybos vadovas Jevgenijus Šaškovas, kelias Kaunas-Zarasai-Daugpilis.

kilometrų ruože. Tai sudaro ketvirtadalį bendro dangos ploto. Šiuo metu darbai vyksta 9 kelio ruožuose, eismą reguliuojant laikiniais šviesoforais, – informavo projekto vadovas Danielius Žigas.

Pagal parengtą projektą, bus nufrezuota 24 tūkstančiai kubinių metrų senos asfaltbetonio dangos, nuimta 22 tūkstančiai kubinių metrų augalinio grunto, iškasta 84 tūkstančiai kubinių metrų kito grunto. Rekonstruojama kelio juosta eina per penkis durpynus. Trijuose iš šių ruožų kelio sankasos stabilumui užtikrinti bus panaudota šiuolaikiška skaldos polių įrengimo technologija: bus įrengta 1213 skaldos polių. Sankasoms durpynų vietose sutvirtinti bus panaudota 20 tūkstančių kvadratinų metrų geotekstilės ir geotinklų. Šalčiui nejautriam sluoksniui (smėlio pasluoksniui) įrengti prireiks 98 tūkstančių kubinių metrų smėlio, skaldos sluoksniui – 60 tūkst. kubinių metrų skaldos, o asfaltbetonio dangai įrengti – 59 tūkstančių tonų asfaltbetonio mišinio.

Darbų metu rekonstruojama dešimt senų vandens pralaidų, įdiegtos eismo saugumo priemonės: pastatyta 10,75 kilometro metalinių atitvarų, 4 saugos salelės, sankryža Degučių gyvenvietėje rekonstruota į žiedinę.

Siekiant apsaugoti mažiausius kelio kaimynus, 5 kilometrų ruože bus įrengti aptvėrimai nuo varliagyvių. Vykdamas darbus numatyta



Vyresnysis darbų vadovas-padalinio vadovo pavaduotojas Evaldas Kadys. „Rail Baltica“ ruožas Kazlų Rūdoje.

### PROTINGOS MINTYS

Populiariausias linkėjimas gimtadienio proga, būdingas 2014 metų liepos – rugpjūčio mėnesiams: „Linkime geros sveikatos ir pabėgių“.

Pasipildė lietuvių liaudies patarlių ir priežodžių sąrašas: „Visi žiūri į kelius, o A. Butkūnas – į geležinkelius“.



# 2014 METŲ DARBŲ VASARA – BĖGIMAS PRIEKYJE

## SKUBANČIO TRAUKINIO

rekonstruoti 14 autobusų stotelių, įrengti pėsčiųjų takus, sankryžų apšvietimą, rekonstruoti ryšių linijas, elektros tinklų linijas, pakelės drenažo linijas.

Kelias Kaunas–Zarasai–Daugpilis driekiasi kalvota vietoje. Siekiant sustiprinti šalia kelio esančius šlaitus, taikoma gabionų statybos technologija.

Šiuolaikiškos technologijos pritaikytos ir atliekant kitus šio projekto darbus. Pavyzdžiui, numatyta taikyti asfalto klojimo technologiją „karštas ant karšto“, kai apatinis ir viršutinis asfalto sluoksniai klojami vienu metu. „Panevėžio keliai“ yra vienintelė šalyje kelių statybos įmonė, įdiegusi šią technologiją.

Šiame projekte plačiai naudojama pažangi įrenginių valdymo sistema, paremta GPS technologija. Ši sistema suteikia galimybę objekte dirbantiems mašinų operatoriams matyti trimatį projekto brėžinį kompiuterio ekrane, o mašinose įmontuoti GPS siųstuvai leidžia realiu laiku stebėti mašinų padėtį ir atliekamus darbus. Sistema fiksuoja įrangos judėjimą skaitmeniniame projekto brėžinyje itin tiksliai, todėl projekte numatyti darbai gali būti atliekami praktiškai be nukrypimų, tai sumažina laiko ir medžiagų sąnaudas.



Frezos mašinistas Dainius Juozaitis. Kelias Kaunas-Zarasai-Daugpilis.



Vyresnysis darbų vadovas Domininkas Matiliūnas. Kelias Kaunas-Zarasai-Daugpilis.



Ekskavatoriaus mašinistas Algimantas Paišius, dirbantis su 3D aparatu, sumontuota ant ekskavatoriaus.

### Latvijoje laukiama naujo ES paramos periodo

Latvijoje 2014 metais „Panevė-



Technologijų skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas. „Rail Baltica“ statybvietė Kazlų Rūdoje.



Darbų vadovas Ričardas Sakalauskas. „Rail Baltica“ objektas Kazlų Rūdoje.



Mantas Jokubauskas, „Rail Baltica“ statybos darbai Marijampolėje.



Staponas Čeponis, „Rail Baltica“ statybos darbai Kazlų Rūdoje.



Ekskavatoriaus mašinistas Romas Gaška, dirba objekte Garliavoje.

žio keliai“ vykdo keturis paviršiaus apdaro įrengimo projektus, kurių kiekvieno vertė siekia apie 600 tūkstančių litų.

„Latvijos kelių sektoriui euro įvedimas regimos įtakos nepadarė. Rinka yra susitraukusi, bet pagrindinė tų tendencijų priežastis – išnaudotos 2007–2013 metų ES paramos lėšos“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ plėtros direktorius Eugenijus Rečiūnas.

2014 metais Latvijoje taip pat vykdomas testinis žvyrkelių rekonstravimo į kietą dangą projektas: kelio Tukums–Auce–Lietuvos siena ruožo Vitini–Lietuvos siena nuo 65,22 iki 68,04 kilometro rekonstrukcijos darbai. Sutarties kaina litais su PVM – 5,3 milijono. Užsakovas – VAS „Latvijas Valsts celi“.

Latvijos kelių sektoriuje, pasak Eugenijaus Rečiūno, pastaraisiais metais jaučiamas itin didelis kainų spaudimas. Dažniausiai konkursus laimi žemiausias kainas pasiūliusios Latvijos kompanijos, bet laimėtojai tuo nelabai džiaugiasi, nes prisiimant ekonomiškai nepagrįstus įsipareigojimus sulaukiama nuostolių. Visos viltys dedamos į naują ES paramos periodą, kuris realiai prasidės nuo 2015 metų.

Latvijos geležinkelių infrastruktūros srityje tokio su „Rail Baltica“ susijusio pagyvėjimo, koks yra Lietuvoje, kol kas nepastebima.

„Latvija laukia galutinių Lietuvos sprendimų. Labai svarbu, kur iš tiesų pasuks „Rail Baltica“ trasa nuo Kauno. Kaimynams būtų patogesnė Šiaulių kryptis, nes „Rail Baltica“ tūšai per Latvijos teritoriją galėtų panaudoti jau esamą infrastruktūrą, kuri išsidėsčiusi Jelgavos zonoje. Europinei vėžei pasukus per Panevėžį, latviams reiktų geroai didesnių investicijų, siekiant išlaikyti logišką projekto tęstinumą“, – pasakojo Eugenijus Rečiūnas.

Geležinkelių infrastruktūros srityje Latvija baigia ruožų, orientuotų į Rusiją, atnaujinimą. Pagrindinis maršrutas – Ryga–Maskva. Taip pat statomi antrieji geležinkelių keliai Ventspilio kryptimi, rekonstruoja-

mos atskiros atkarpos geležinkelio, vedančio į Jelgavą.

### Paviršiaus apdarą rengia dviejuose regionuose

Panevėžio ir Utenos regionuose, vadovaujantis dviem sutartimis su LAKD, šį darbų sezoną atliekami valstybinės reikšmės automobilių kelių asfalto dangų paprastojo remonto – paviršiaus apdaro įrengimo darbai.

VĮ „Panevėžio regiono keliai“ prižiūrimuose kelių ruožuose atnaujinamos kelių atkarpos, kurių bendras ilgis – 21,787 kilometro. Pasak Panevėžio filialo direktoriaus pavaduotojo statybai Sauliaus Stravinsko, Panevėžio regione darbai beveik baigti.

Utenos regione, pasak Rokiškio filialo direktoriaus pavaduotojo Gintaro Genio, rekonstruojamos atkarpos, kurių bendras ilgis – 23,815 kilometro. Jau atlikta per 90 procentų sutartyje numatytų projekto darbų.

### „Stiklo kelią“ panaudojo miesto gatvėms

Savivaldybių susisiekimo projektuose minėtini darbai Pakruojo mieste, čia gatvėms atnaujinti pritaikyta šiuolaikiška „Stiklo kelio“ technologija. Stiklo pluoštu sustiprintas kelio paviršiaus apdaras, įrengtas rekonstruojant P. Mašiotų gatvę Pakruojo mieste, pailgins gatvės tarnavimo laiką.

„Atnaujintą 1,6 kilometro ilgio gatvę perduoti eksploatuoti planuojama spalį“, – sakė Panevėžio filialo statybos skyriaus vadovas Vilmantas Bačiūnas.

Naudojant „Stiklo kelio“ technologiją, paviršiaus apdaras įrengiamas paklojant pirmąjį rišamosios medžiagos sluoksnį (modifikuotą bitumo emulsiją), ant jo paskleidžiant sukapotą stiklo pluoštą, po to paskleidžiant antrąjį rišamosios medžiagos sluoksnį. Paskutiniame etape skleidžiama skaldelė ir sutankinama. Stiklo pluoštu armuotas paviršiaus apdaras yra atsparesnis ir ilgaamžiškesnis. Įprastas paviršiaus apdaras tarnauja 2 metus, o stiklo pluoštu stiprintas – iki penkerių metų, todėl investicijų poreikis 1 kvadratiniam metrui dangos prižiūrėti per metus sumažėja perpus.

Pakruojo mieste, vadovaujantis 2013 metų rudenį pasirašyta sutartimi su Pakruojo rajono savivaldybės administracija, atliekami kompleksiniai P. Mašiotų gatvės rekonstravimo darbai.

Vykdam projektavimo darbus buvo nustatyta, kad gatvės danga nelygi, duobėta, daug „voratinklų“ primenančių dangos įtrūkimų, dangos skersiniai nuolydžiai nevienodi, dalis dangos pakraščiuose esančių

kelio bortų – ištrupėję, o komunikacijų šuliniai prastos būklės. Siekiant pailginti šios gatvės naudojimo laiką, nesant galimybės pakloti naują gatvės dangą, buvo pasirinktas kitas, ekonomiškai pigesnis sprendinys.

Patobulintą kelio paviršiaus apdaro įrengimo technologiją, paviršiaus apdarą armuodami kapotu stiklo pluoštu, AB „Panevėžio keliai“ įdiegė ir pritaikė Lietuvos klimato sąlygoms dar 2011 metais. Inovatyvus technologinis sprendimas bei kitos bendrovė sukurta, pritaikyta gamyboje ir naudojamos technologijos įvertintos prestižiniu „Inovacijų prizu“.

### Rekonstruojama pagrindinė Pakruojo gatvė

AB „Panevėžio keliai“ Pakruojo mieste vykdo ir du kitus susisiekimo infrastruktūros projektus. Projektai apima valstybinės reikšmės krašto kelio Smilgiai–Pakruojis ruožo nuo 22,53 iki 24,83 kilometro, sutampančio su Statybininkų gatve, rekonstrukciją.

Pirmosios projekto dalies užsakovas – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos. Projektas apima naujos dangos įrengimą visame kelio ruože, gatvės bortų keitimą, nuovažų iki miesto ribos ir autobusų sustojimo aikštelių įrengimą, sankasos drenažo įrengimą, apstatymą kelio ženklais, dangos ženklinimą.

Antrosios projekto dalies užsakovas – Pakruojo rajono savivaldybės administracija. Statybininkų gatvėje numatytas pėsčiųjų ir dviračių tako įrengimas, esamo pėsčiųjų tako rekonstrukcija, lietaus nuotėkų tinklų įrengimas ir nuotėkų valymo tinklų įrenginių rekonstravimas, apšvietimo sistemos įrengimas visame ruože, oro linijų rekonstravimas, poilsio ir automobilių stovėjimo aikštelės įrengimas.

Pasak AB „Panevėžio keliai“ darbų vadovo Mindaugo Trubilos, darbai Statybininkų gatvėje, kur bendrovė vykdo darbus 2,3 kilometro ruože, yra įpusėję. Rekonstruojama gatvė sąlyginai padalyta į dvi dalis. Dalyje, kuri prasideda nuo žiedinės sankryžos ir tęsiasi iki objekto vidurio, jau pakloti du asfaltbetonio sluoksniai. Kairėje pusėje įrengti gatvės bortai, paklotas šaligatvis. Antroje gatvės dalyje, kur dirba subrangovai, rengiamas pagrindas kelio dangai kloti.

Pakruojyje, Statybininkų gatvės zonoje, vykdomas ir trečiasis projektas. LAKD lėšomis finansuojami darbai susiję su pėsčiųjų ir



# DĖL BENDRADARBIO – Į MIRTINAS GRUMTYNES SU JŪRA

atkelta iš **3 psl.**

nesusižeistų, bet niekada nepagalvojau, jog mirtis jo gali tykoti vandenyje“, – pasakojo netikėtai našle tapusi 53 metų moteris.

Atletiško, neseniai iš armijos grįžusio ir tuometėje Panevėžio kelių statybos valdyboje Nr.5 įsidarbinusio panevėžiečio R. Čepurnos bei dirbti į „Nevėžio“ siuvimo įmonę atvažiavusios dailios pasvalietės Irenos pažintis užsimezgė daugiau nei prieš tris dešimtmečius.

Jaunuoliai susipažino šokiuose Karininkų namuose. Po metų pora atšoko vestuves, vėliau jiems gimė sūnus Aurimas, po 9 metų – dukra Jūratė.

Kartu su Ričardu santuokoje 33 metus pragyvenusi I. Čepurnienė sakė, kad jis buvo nagingas ir darbštus žmogus. Pora savo rankomis Rožyno mikrorajone pasistatė didelį mūrinį namą, jį ne kartą remontavo, visai gražino.

Apie techniką puikiai nusimanantis vyriškis laisvalaikiu suremontuodavo ne tik savo, bet ir kaimynų automobilius.

„Jis ir kaimynų šunis išdresuodavo, nes labai juos mylėjo ir nuo mažumės augino“, – pasakojo Irena. Ji parodė nuotrauką, kurioje sutuoktinis įamžintas su savo numylėtine kalyte Tikse, taip pat šeimnininko išmokyta klausyti įvairių komandų.

## Palaidojo mylimą sūnų

Auksines rankas turėjęs R. Čepurna nuo pat mažumės pačių įvairiausių vyriškų darbų mokė ir sūnų, įjėdu buvo labai artimi. Galbūt todėl mokslus baigęs, vadybininku vienoje Panevėžio įmonių sėkmingai dirbęs Aurimas neskubėjo išsikraustyti iš gimtų namų.

Keliomis užsienio kalbomis kalbantis, kelionėmis, alpinizmu, fotografija susižavėjęs vaikinai turėjo daugybę planų ir svajonių, bet jiems nebuvo lemta išsipildyti.

Baisi nelaimė į Čepurnų šeimą atsėlino prieš penkerius metus. Iki tol sveikata niekada nesiskųsdavusiam 27 metų Aurimui plyšo galvos kraujagyslė. Vaikinas paniro į komą, o netrukus mirė.

„Po sūnaus mirties abu pražilo me“, – prisipažino Irena. Moters nuomone, Ričardas su mintimi, kad mylimo sūnaus nebėra, taip ir nesusitaikė.

Netekties skausmą porai palengvino beveik prieš metus gimęs anūkas Mantas – dukters Jūratės ir žento Dainiaus pirmagimis. Į senelį panašus mažylis tapo jo didžiausiu džiaugsmu.

mu. Vos grįžęs po darbų Ričardas imdavo klausinėti apie anūką.

## Sunkią valandą – bendradarbių parama

Važinėti į komandiruotes Latvijos pajūryje R. Čepurna savo vadovų pasiprašė pats. Anksčiau į Vilnių, Kauną dirbti vykdavęs vyriškis Papėje darbuotis pradėjo vos pora mėnesių iki nelaimės. Jis žmonai džiaugėsi, kad čia jam ramiau, kartu dirba geras kolektyvas.

Sutuoktinis Irenai ne kartą pasakojo ir apie jauniausią kolegą, vos prieš metus pradėjusį dirbti K. Gaidinauską. I. Čepurnienė spėja, kad mylimo sūnaus netekęs jos vyras vaikinui ėmė rūpintis, nes šis jam priminė Aurimą.

I. Čepurnienė įsitikinusi, kad jos sutuoktinis nedvejodamas puolė gelbėti jaunojo bendradarbio, net ir suprasdamas, kad rizikuoja savo gyvybe. Vyriškis puikiai žinojo, kokio Baltijos jūra klatinga, pats šeimai yra pasakojęs apie netoli kranto dugne esančias pavojingas duobes.

Moteris spėja, kad skubančiam gelbėti vaikiną Ričardui galėjo neatlaikyti širdis. Sielvartas dėl sūnaus mirties turėjo pasekmių jo sveikatai, o pastaruoju metu vyriškį vargino aukštas kraujospūdis.

Našle tapusi moteris labai dėkinga, kad sunkią valandą vyro bendradarbiai suteikė visokeriopą pagalbą – rūpinosi žuvusiojo kūno parvežimu į Lietuvą, padėjo jį palydėti į paskutinę kelionę. Darbovietė padengė laidotuvių išlaidas.

## Atliko nelengvą pareigą

„Panevėžio kelių“ autotransporto skyriaus vadovas S. Činikas buvo vienas pirmųjų, sužinojęs apie savo pavaldinio R. Čepurnos žūtį. Jis ir pranešė apie nelaimę vyriškio artimiesiems.

„Tai mano žmogus, turėjau tai atlikti“, – paprastai paaiškino S. Činikas, po liūdno pokalbio su R. Čepurnos žmona ėmęs rūpintis žuvusiojo kūno parvežimu į Lietuvą.



R. Čepurna labai gerai mokėjo plaukti, todėl artimieji spėja, kad pasiekti krantą jam neleido sustreikavusi širdis.

Pasak S. Činiko, į bendrovę „Panevėžio keliai“, kurioje dirbo ir jaunystėje, R. Čepurna grįžo prieš kelerius metus.

„Tai buvo stiprios sveikatos, geros širdies, ramus žmogus. Jis darė visus paskirtus darbus ir dar daugiau“, – sakė autotransporto skyriaus vadovas. Jo teigimu, stropus ir pareigingas Ričardas į darbą atvykdavo anksčiau, nei priklauso, visuomet pasirūpindavo, kad autobusas, kuriuo veždavo bendradarbius, būtų tinkamai paruoštas kelionei.

Gerų žodžių apie R. Čepurną negailėjo ir bendrovės „Panevėžio keliai“ ūkvedys Vitalijus Balionis. Nelaimės metu jis irgi buvo poilsiavietėje Latvijos pajūryje.

„Ričardas buvo labai draugiškas, nors ir mažakalbis. Labai darbštus – nereikėdavo jo raginti ar prižiūrėti“, – pasakojo V. Balionis.

Ūkvedį nustebino Latvijos specialiųjų tarnybų darbas. Tiksliau – lėtas jų tempas. Praėjo net keturios valandos po nelaimės, kol galiausiai iš pakrantės žuvusio lietuvio kūnas buvo išvežtas.

„Iš pradžių atvažiavo policijos patruliai, užfiksavo įvykį, tada iškviatė greitąją, kad konstatuotų mirties faktą. Tada iškviatė kriminalistus. Šie apklausė liudytojus. Tik tuomet buvo iškviestas morgo automobilis išvežti kūną“, – stebėjosi tokia tvarka V. Balionis. Šie ekipažai į Papę važiavo iš Liepojos.

Visą tą laiką bendradarbiai buvo prie R. Čepurnos kūno, guodė ir vaistais girdė šoko ištiktą K. Gaidinauską.

Pasak V. Balionio, tik šiemet bendrovėje pradėjusiam dirbti vaikinui po nelaimės kurį laiką buvo pasiūlyta padirbėti kitame objekte. Tačiau dabar jis vėl važiuoja į komandiruotes Papėje.

„Ričardas buvo ir labai geras darbuotojas, ir puikus žmogus. Man jo labai trūksta“, – sakė K. Gaidinauskas, kurio akivaizdoje žuvo jam į pagalbą skubėjęs bendradarbis. Vaikinas neslėpė, kad apie įvykį kalbėti jam vis dar labai sunku.



Kartu su žmona Irena R. Čepurna pragyveno 33 metus.



Šunis mėgęs Ričardas įvairių komandų išmokė ir savo augintinę Tiksę.



Sūnaus netekties skausmą R. Čepurnai palengvino pernai gimęs dukters sūnus Mantukas - jis labai anūkelį mylėjo.



R. ir I. Čepurnos su dukra Jūrate ir žentu Dainiumi per jų vestuves įsiamžino prie savo rankomis kadaise pastatyto namo.



# LIKIMO PADOVANOTI MAŽYLIAI INŽINIERĖS GYVENIMĄ UŽPILDĖ RAMYBĖ

atkelta iš **3 psl.**

pinskaite, Algimantu Puipa, A. A. Broniumi Morkevičiumi, Vidmantu Puplauskui ir kitais. Nuo 2001 metų LRT pradėjo pirkti filmus iš produkuojamų kompanijų, todėl filmų direktorių etatų nebereikėjo. Likau programų direkcijoje, rengiau filmų anonsus, netenkino sąlygos, todėl išėjau“, - prisimena pašnekovė.

## Į kelininkų bendruomenę įsiliejo „Sostinės gatvėse“

Ramutė atkakliai ieškojo darbo pagal įgytą specialybę. Labai norėjau grįžti į statybą. „Sostinės gatvių“ bendrovė tuo metu ieškojo darbuotojų. Džiaugiuosi, kad direktorius Saulius Radzevičius manimi pasitikėjo, priėmė dirbti personalo vadybininkę“, - įsiliejimo į kelininkų bendruomenę aplinkybes prisiminė laikraščio pašnekovė.

Ir kelių statybos įmonėje Ramutė nenurimo. Atlikusi privalomas, su personalo administravimu susijusias pareigas, domėjosi tiesiogiai su gamyba susijusiu darbu, gilinosi į gamybinio-techninio skyriaus veiklą, tai jai buvo ypatingai įdomu. O Vilniaus bendrovei persikėlus į kitas patalpas, sostinės gyventojai tapo itin nepatogu pasiekti darbotvėrę.

Aplinkybės dar kartą susiklostė palankiai, pavyko prisitaikyti prie situacijos: AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Artūras Gikas pakvietė Ramutę dirbti su geležinkelio projektais. Ramutė dėkinga už sudarytas sąlygas įgyti ypatingo statinio statybos vadovo atestatą, darbuotojo saugos ir sveikatos koordinatoriaus kvalifikaciją: „Išmokau ir sąmatas sudaryti“.

Šiandien projektų inžinierės darbotvarkėje – Vilniaus aplinkkelio Kyviškės-Valčiūnai antrojo kelio statybos projektas, darbuotojų saugos ir sveikatos koordinatūros funkcijos „Panevėžio kelių“ statomose „Rail Baltica“ atkarpose.

## Praturtėjo net keturiomis atžalomis

Gyvenusi aktyvų vienišos, karjeros siekiančios moters gyvenimą, penkiasdešimtojo gimtadienio proga, moteris, kaip ji pati sako, dovanų gavo keturis mažus vaikučius: keturių su puse metų Ingridą, trejų metų Arną ir dvi linksmas dvynukes Evą ir Ulą, kurioms netrukus sukaks treji.

Atsitiko taip, kad prieš dvejus metus Ramutės penkiolika metų jaunesniajai sėsei Rūtai sustojo širdis, o Ramutė, jausdama stiprų kraujo ryšį ir meilę sėsei, negalėjo

palikti vaikučių: „To nebūtų padaręs nė vienas bent kiek padarumo turinti žmogus“.

Nors Ramutė vaikus visada labai mylėjo ir jų norėjo, prieš žengiant šį atsakingą žingsnį, tapti iš karto keturių vaikučių mama, buvo neramu: „Galvoje sukosi įvairios mintys. O kaip dabar viskas bus, kaip aš susitvarkysiu su viskuo...“.

O tvarkytis jai sekasi puikiai! Tvarką namuose palaikyti padeda Elvyra, vaikų auklė bei Ramutės padėjėja. Nors vaikai dar maži, bet jau supratingi. Mažosios dvi pavyzdį ima iš didžiųjų. Vaikai į Ramutę dažniausiai kreipiasi vardu, tačiau, jeigu kuris ko nors įsinori, pasimeilindami šaukia mama. Ji vaikams yra tarsi mokytoja ir pagalbininkė, jos pamokų mažyliams tikrai prireiks gyvenimo kelyje. Pasak pačios Ramutės, ji ir vaikai yra labai geri draugai. Moteris nenori ištrinti gražaus prisiminimo apie jų mamą.

Kol Elvyra kepa blynus, Ramutė gali ramiai žaisti, bendrauti su vaikais. Nors ji ir viena, o norinčių suilpti ant kelių – keturi, spėja pabūti su visais. Vaikai ypač nori pasipasaoti, kaip praėjo diena darželyje, kas įdomaus nutiko.

## Prisimena mamos vaikystėje išsakytus patarimus

Įdomybių papasakoti gali ir pati Ramutė, sakosi norinti savo patirtį ir vertybes perduoti vaikams, kaip ir kiekviena mama, siekia išugdyti vaikus gerais žmonėmis.

Laisvalaikiui moteris renkasi ramias vietas, kur ne tiek daug žmonių ir kur vaikai gali nevaržomai bėgioti. Vaikams ji bando įskiepyti orumą, supratingumą, draugiškumą.

Auklėdama vaikus dažnai prisimena savo mamos pamokas. Kaip Ramutės mama, taip ir ji savo vaikams sako: „jeigu atsitiko kas nors bloga, neparodyk savo emocijų, geriau pasikalbėk su artimu žmogumi. Juk vis dėlto, tik patiems artimiausiems nuoširdžiai rūpi tavo rūpesčiai, bėdos ir džiaugsmai“.

## Dieną pradeda su vytauais

Kalbant apie Ramutės kasdienos ritmą – vaikai jį pakeitė kardinaliai.

Prieš atsirandant vaikams jos gyvenime, Ramutė buvo pelėda, kuri vėlai gulasi ir vėlai keliai, na, o dabar tapo ankstyvu vytaučiu. Būnant darbe, mintys nuklysta pas vaikus: „o kaip jie, ar jiems viskas gerai, ar sotūs?“. Ypač nerami darbo diena būna tada, kai kažkuris iš mažylių sunegaluoja.

Apsipirkinėjimai parduotuvėse taip pat tapo šiek tiek kitokie. Seniau ne tiek daug dėmesio ji skirdavo tam, ką deda į krepšį. Dabar, kaip ir daugelis jaunų mamų, stengiasi rinktis sveikesnį, ekologiškesnį maistą.

Žinoma, teko pakoreguoti ir mitybą. Nuo šiol Ramutė kartu su vaikais valgo košes. Jeigu kuris nors savo dubenėlyje maisto palieka, ji mamiškai skuba į pagalbą. Po darbų, užuot grįžusi namo, patogiai įsitačiusi balkone su mėgstama knyga rankose ir kavos puodeliu, moteris skuba iš darželio pasiimti vaikus.

Tada visa kompanija įprastai traukia į parką, senamiestį ar mišką, kad visi pasivaikščiėtų ir pasibūtų lauke. Vasara, kai ypač geras oras, su vaikais važiuoja pasivažinėti dviračiais.

Ramutė sakosi kartais vos sugaudanti vienintelį šeimos vyrą, kuris stengiasi aplenksti visas sesutes. Buvimas gryname ore bei aktyvus laisvalaikio leidimo būdas davė didžiulę naudą visiems – miegas tapo kur kas ramesnis.

Labiausiai Ramutė džiaugiasi tuo, kad jos gyvenime atsirado ramybė. Seniau ji prisimena buvusi smulkmeniška, pykdavo ir būdavo susierzinusi dėl visiškai nereikšmingų dalykų. O dabar, sakosi, į viską žiūrinti daug ramiau.

Vaikai pakoregavo ir vertybių skalę. Moteris suprato, koks iš tiesų trapus mūsų gyvenimas ir kaip turime jį branginti.

Keturių vaikučių mamytė cituoja

vieną filmo heroję, kuri yra pasakiusi: „argi tai kelias, jei jis neveda į šventovę?“.

Ramutės gyvenimo kelias nuvedė ją į šventovę, kurios pavadinimas – šeima.



Žaismingosios dvynukės Eva ir Ula.



Šiandien projektų inžinierės darbotvarkėje – Vilniaus aplinkkelio Kyviškės-Valčiūnai antrojo kelio statybos projektas, darbuotojų saugos ir sveikatos koordinatūros funkcijos „Panevėžio kelių“ statomose „Rail Baltica“ atkarpose.



Kardinaliai pasikeitę Ramutės Varnaitės ir jos globotinių gyvenimo būdai teikia džiaugsmą ir ramybę kasdien. Buities rūpesčius palengvina padėjėja Elvyra (nuotr. – antra iš kairės).



Ingrida su Arnu eina į darželį „Jovarelis“.



Ingrida sveikina pavasarį.



# EUROPINĖS VĖŽĖS GELEŽINKELIO STATYBVIETĖJE

## ARCHEOLOGAI IŠKĖLĖ 169 ŽMONIŲ PALAIKUS

Kristina VAIČIŪNAITĖ

„Rail Baltica“ trasoje ties Garliava XVII–XVIII amžiuje buvo palaidoti mažiausiai 169 žmonės, dauguma jų – vaikai. Tiek palaikų identifikavo penkis mėnesius „Panevėžio kelių“ darbų vykdymo zonoje Kauno rajone dirbę archeologai.

Nuo kovo mėnesio buvo atidengti ir iškelti 163 žmonių palaikai, o įvertinus dar žiemą „Panevėžio kelių“ darbuotojų rastus 6 žmonių palaikų fragmentus, bendras aptiktų mirusiųjų skaičius siekia 169.

### Žvalgymų metu tyrė tris perkasas

Žvalgomieji tyrimai buvo atlikti kovo–balandžio mėnesiais. Atidengus 3 perkasas, ištirtas 34 kvadratinų metrų plotas.

„Pirmoje perkasoje rasti 6 vaikų ir 2 suaugusiųjų kapai. Vieno vaiko griaučiai buvo pusiau sunaikinti tiesiant elektros kabelį, einantį virš šio kapo. Šis kabelis nutiestas ankstesnių statybų metu. Perkastos viduryje aptikta netvarkingai sudėtų kaulų, galimai išjudintų anksčiau vykdytų žemės darbų metu. Perkastos plotas ištirtas iki molio žemio, pasiekto 50–60 cm gylyje.

Vieno mirusiojo kaukolės srityje aptikti raudoni biserio karoliukai. Perkasoje taip pat aptiktos išlikusios žalsvą atspalvį įgavusio pinto apgalvio liekanos. Varis bėgant laikui oksiduojasi ir įgauna žalsvą spalvą, todėl minėtasis dirbiny galėjo būti nupintas iš labai plonų varinių vielučių arba siūlų su vario elementais“, – pasakojo archeologas, kasinėjimų vadovas Tomas Abraitis.

Archeologijos projektų centras ANTIQUA žvalgomuosius tyrimus statybvietėje atliko „Rail Baltica“ rangovų – bendrovės „Panevėžio keliai“ – užsakymu.

Antrojoje perkasoje atidengti 4 žmonių palaikai: dviejų vaikų ir dviejų suaugusiųjų. Vienas vaikas, kūdikis, rastas gulintis suaugusia-

jam ant krūtinės, todėl manoma, kad suaugęs mirusysis galėjo būti moteris, tačiau tai patvirtinti galės tik palaikus ištyrę antropologai.

Tarp kūdikio ir suaugusiojo galvų buvo rasta saga, o suaugusiojo kaklo srityje – du stikliniai karoliukai. Šalia taip pat rastas lietas metalinis kryželis.

Ant vieno mirusiojo kaukolės viršaus yra žalsvos spalvos dėmių. Kaip buvo skelbta anksčiau, teismo medicinos ekspertų išvadose minėtos žalsvos dėmės, rastos ant sausio mėnesį aptiktų palaikų, galėjo būti varinių papuošalų paliktos žymės, o žvalgomųjų tyrimų metu gretimoje perkasoje rasto pinto apgalvio liekanos leidžia daryti panašias išvadas.

Antrojoje perkasoje kapai užfiksuoti 15–50 cm gylyje, taip pat rasta ir nemažai pavienių kaulų.

Trečioji perkasa, atidengta archeologų tiriamame plote, neatskleidė laidojimo vietų, išskyrus vieno kapo dalį pietiniame perkastos kampe. 90 cm gylyje aptikti pėdos kaulai ir dalis blauzdos kaulų.

### Radiniai priskiriami XVII–XVIII a.

Kasinėjimų vadovo Tomo Abraičio teigimu, tyrimus smarkiai apsunkino oro sąlygos. Drėgmė kėlė problemų kasant molingą žemės sluoksnį, todėl teko dirbti su pertraukomis.

Perkasų viršų dengiančią velėną nuėmė ekskavatoriumi. O po ja esantis smėlio ir žvyro sluoksnis labai susimaišęs, todėl buvo sunku įvertinti stratigrafinę (skirtingų kultūrinių sluoksnių išsidėstymo) situaciją.

Žvalgomieji tyrimai leido daryti išvadą, kad mirusieji buvo palaidoti anksčiau šioje vietoje buvusioje kalvelėje, kuri buvo perskirstyta XIX amžiuje, statant pirmąją geležinkelio vėžę. Dėl šios priežasties dalis kapų buvo suardyti, rasta daug pavienių kaulų. Aptikti negausūs radiniai leido šį objektą datuoti XVII–XVIII amžiais.

Žvalgomųjų tyrimų metu atidengtos perkastos buvo išdėstytos lygiagrečiai esamo geležinkelio,

smėlio ir žvyro šlaite. Kasinėjimų vietoje buvo planuota tiesti laikinąjį kelią, kuriuo sunkioji technika galėtų privažiuoti prie rekonstruojamo geležinkelio atkarpos.

### Apie kapinyną nežinojo net vietos senbuviai

Baigus žvalgomuosius tyrimus buvo parengtas detaliųjų tyrimų projektas, apimantis 226 kv. metrų plotą. Perkasų gylis siekė 1,1–1,2 metro. Ištyrus projekte numatytą teritoriją, liepos mėnesį aukštesnėje šlaito dalyje buvo atidengtas papildomas 105 kv. metrų plotas.

Detalieji tyrimai vyksta nuo balandžio pabaigos ir tęsis tol, kol statybos darbų zonoje bus randama palaikų. Liepos mėnesio vidurio duomenimis, jau atidengtas visas statybos darbams įtakos turėsiantis plotas. Nors perkasų sienelėse dar randama kaulų, archeologai iškels tik labiausiai atsidenčius palaikus. Šie radiniai rodo, kad kapinynas tęsiasi ir už statybos darbų zonos, tačiau archeologai šio etapo metu perkasų nebeplės – detalieji tyrimai apima tik lygiagrečiai geležinkelio einantį šlaitą.

Atliekant detaliuosius tyrimus negausiai archeologų komandai talkino AB „Panevėžio keliai“ darbuotojai Tomas Mikulskis ir Stanislovas Mikolaitis. „Rail Baltica“ vėžę statantys vyrai džiaugėsi galimybe padirbėti su archeologais. „Viskas labai įdomu, sužinome daug naujų dalykų“, – teigė jie.

Tarp įdomesnių radinių, aptiktų detaliųjų tyrimų metu, minėtini Jono Kazimiero Vazos laikų moneta (XVII a. vidurys), žiedai, žalvarinių apgalvių fragmentai, rožančiai. Tikėtina, kad visi mirusieji buvo palaidoti mediniuose karstuose, tačiau jie beveik visiškai sunykę. Aplink mirusiųjų palaikus kai kur matomi karstų kontūrai ir vienas kitas stambesnis fragmentas. Vienoje vietoje išlikęs karsto dangtis buvo nusėdęs ant mirusiojo palaikų.

Pasak tyrimus atliekančių archeologų, žmonių kaulai išsilaikę



„Rail Baltica“ statybvietėje apsilankė ministras pirmininkas Algirdas Butkevičius, Vyriausybės kancleris Alminas Mačiulis, susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius, kiti valdžios atstovai.



Vieni iš daugelio palaikų, rastų kasinėjant kapinyną.

prastai, yra gana trapūs. Kaulų irimą lemia žemės cheminės savybės, rūgštingumas. Kai kuriuos palaikus dar labiau pažeidė šimtų metų veikęs žemės sluoksnio slėgis.

Daugiau nei pusė iš atidengtų 150 žmonių palaikų yra vaikų, tačiau tai nestebina, nes prieš 2–3 šimtmečius vaikų mirtingumas buvo gero- kai didesnis.

Kol kas istoriniuose šaltiniuose nepavyko rasti duomenų apie netoliese egzistavusias gyvenvietes, tačiau kapinyno atradimas leidžia daryti išvadą, kad geležinkelio apylinkėse būta gyvenvietės. Archeologų kalbinti vietiniai garbaus

amžiaus gyventojai teigė, kad nei jie, nei jų seneliai nežinojo apie šalia buvusį kapinyną.

### Palaikai bus perlaidoti Garliavos apylinkėse

Archeologų tiriamas kapinynas europinės vėžės geležinkelio kaimynystėje sulaukė visuomenės, valdžios atstovų, Lietuvos ir užsienio žurnalistų dėmesio.

2014 metų gegužės 20 dieną „Rail Baltica“ atkarpą prie Garliavos aplankė LR ministras pirmininkas Algirdas Butkevičius, Vyriausybės kancleris Alminas Mačiulis, susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius, kiti svečiai. Jūs pasitiko AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas su bendrovės projektų direktoriumi Audriumi Butkūnu.

Šio kapinyno, kaip kultūros paveldo, vertybės, įteisinimo būdas dar nėra iki galo nuspręstas. Šiuo klausimu rūpinasi Kultūros paveldo departamentas, tai užims nemažai laiko. Iškelti žmonių palaikai bus apžiūrėti antropologų. Vėliau, bendradarbiaujant su Garliavos seniūnija, palaikai bus perlaidoti Garliavos apylinkėse.

AB „Panevėžio keliai“ rekonstruojamame geležinkelio ruože Mauručiai–Jiesia yra trys Kultūros vertybių registre įrašytos istorinės



Žvalgomųjų tyrimų metu antroje perkasoje rasti suaugusio žmogaus (dešinėje), ir dviejų vaikų (kairėje, viršuje ir apačioje) palaikai.



Archeologai Algirdas Venckūnas (kairėje) ir Tomas Abraitis.



# EUROPINĖS VĖŽĖS GELEŽINKELIO STATYBVIETĖJE

## ARCHEOLOGAI IŠKĖLĖ 169 ŽMONIŲ PALAIKUS

vertybės: pirmoji ir antroji Rinkūnų geležinkelio pralaidos bei Pajiesio geležinkelio tiltas. Visi šie objektai buvo pastatyti dar 1861-aisiais, o Pajiesio tiltas rekonstruotas 1915 metais.

„Rail Baltica“ statybos darbus ruože Mauručiai–Jiesia AB „Panevėžio keliai“ vykdo vadovaujantis 2013 metų birželio 26 dienos

sutartimi su „Lietuvos geležinkeliais“. Panevėžio bendrovė per 19 mėnesių turi rekonstruoti 7,643 kilometro senosios rusiškosios vėžės (1520 mm) ir naujai pakloti 10,638 kilometro naujo europinės vėžės (1435 mm) kelio.

Ruožas Mauručiai–Jiesia – viena iš dviejų AB „Panevėžio keliai“ statomų europinio geležinkelio

atkarpi. Kitus darbus Panevėžio bendrovė vykdo „Rail Baltica“ atkarpoje Marijampolė–Kazlų Rūda. AB „Panevėžio keliai“ yra viena iš penkių generalinių rangovų, tiesiančių 120 kilometrų ilgio „Rail Baltica“ geležinkelį nuo Lenkijos ir Lietuvos sienos iki Kauno.

*Andriaus Repšio nuotr.*



Mirusieji buvo palaidoti mediniuose karsuose, tačiau daugeliu atvejų jie visai sunykę arba išlikę tik pavieniai fragmentai.



Nemaža dalis kapinyne palaidotų mirusiųjų buvo įvairaus amžiaus vaikai.



Ant mirusiojo kaukolės išlikę žalvarinio apgalvio fragmentai, o kūnas iš dalies paslėptas po išlikusiu medinio karsto dangčiu.



Kapinynas aptiktas statomo europinio geležinkelio kaimynystėje.



Archeologams talkina AB „Panevėžio keliai“ darbuotojai Tomas Mikulskis (kairėje) ir Stanislovas Mikolaitis.



AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas (dešinėje) su bendrovės projektų direktoriumi Audriumi Butkūnu.

## BIRŽUOSE TIESIAMO DVIRAČIŲ TAKO KAIMYNYSTĖJE RASTAS AKMENS AMŽIAUS KAPAS

Kristina VAIČIŪNAITĖ

AB „Panevėžio keliai“, atliekanti rangos darbus Biržų mieste, jau antrą kartą projekto vykdymo metu susiduria su reikšmingais archeologiniais radiniais. Dar vasario mėnesį kasant tranšėją elektros tinklams, šalia tiesiamo dviračių tako prie Evangelikų reformatų bažnyčios buvo aptiktas kapas.

Prieš Šv. Velykas atlikus kasinėjimus paaiškėjo, kad tai – akmens amžiaus laikotarpio žmogaus palaikai. Kaulų amžius gali siekti 4–6 tūkstančius metų. Tai – labai svarbi aplinkybė, nes akmens amžiaus kapavietės nėra dažnas radinys pasaulio mastu, o Lietuvoje jos itin retos.

Šis radinys Biržuose yra ypač svarbus, nes tai yra pirmoji neolito laikotarpio laidojimo vieta Šiaurės Rytų Lietuvoje. Neolito pradžioje žmonės vis dar buvo mobilūs ir vienoje vietoje ilgai neužsibūdavo, todėl surasti to laikotarpio gyvenvietes ir ypač kapavietes yra sudėtinga. Daugiausia akmens amžiaus radinių, aptiktų Biržų regione, yra atsitiktiniai.

Tyrimams vadovaujantis archeologas, Biržų muziejininkas, Vilniaus universiteto archeologijos magistratūros studentas Karolis Duderis džiaugiasi, kad būtent jam teko garbė aptikti tokį nepraprastą radinį. Jis labiausiai domisi miestų archeologija, o pats yra kilęs iš Biržų.

Kapavietė rasta Apaščios upės santakoje su Širvėnos ežeru, tačiau šis ežeras buvo dirbtinai suformuotas XVI amžiuje. Kai buvo palaidotas mirusysis, vietoje ežero tekėjo dar viena upė, o aplinkinė teritorija buvo drėgna ir pelkėta. Mirusysis buvo palaidotas ant kalvelės, kuri nebuvo apsemta.

Žmogus palaidotas miego pozoje, t. y. ant nugaros, sulenktomis

kojomis ir rankomis, plaštakos padėtos po galva. Ši poza yra įprasta akmens amžiaus laidosenai.

Kapas rastas 50–80 cm gylyje, molio įžemyje. Pakasus dar kelis centimetrus giliau, pasiektas gruntinio vandens lygis. Molio ir drėgmės apsupti kaulai yra puikiai išsilaikę, išlikę net smulkiausi pirštų kauliukai, kurie dažniausiai suyra pirmieji. Archeologams taip pat pavyko surinkti didžiąją dalį kaukolės fragmentų ir, svarbiausia, dantis. Dantų tyrimai gali suteikti daug informacijos apie žmogaus sveikatą, mitybą ir amžių.

Kape rastos įkapės yra būdingos akmens amžiui: rastas titnaginys peiliukas bei kirvelis, taip pat kaulinis adiklis tinklams megzti ir šerno iltis – amuletas.

Šiuo metu kaulus vis dar tiria teismo medicinos ekspertai, tačiau jau aišku, kad mirusysis buvo 25–30 metų vyras. Ant kaulų kol kas nepastebėta jokių galimų ligų požymių, todėl mirties priežastis vis dar neaiški. Ekspertai viliasi, kad į šį klausimą padės atsakyti kaukolės fragmentų analizė.

Kaulų mėginys taip pat išsiųstas į Poznanės laboratoriją (Lenkija), čia bus atliekami radiokarbono tyrimai, kurie tiksliau nustatys palaidojimo datą. Šiuo metu iš įkapių nustatytas kaulų amžius gali siekti 4000–6000 metų.

Teismo medicinos ekspertų ištirti paviršiuje išsibarsčius pavieniai kaulai yra dviejų skirtingų asmenų, todėl tikėtasi rasti daugiau kapaviečių.

Daugiau nei savaitę Biržuose dirbusi archeologų komanda tęsė detaliuosius tyrimus, tačiau lūkesčiai rasti daugiau kapų nepasiteisino. Per 500 kvadratinį metrų plotą ištyrę archeologai rado įvairių laikotarpių keramikos fragmentų bei Radvilų giminės herbu papuoštų koklių dalių. Metalų detektoriais

išžvalgius anksčiau projektuotą dviračių tako trasą, žemėse rastas lenkiškas Jono Kazimiero Vazos šilingas (1666 m.) bei žalvarinis žiedas su raudono stiklo akute.

Tyrimams vadovaujantis K. Duderis apgailestavo, kad nepavyko rasti daugiau akmens amžiaus laikotarpiui priklausančių radinių. Tyrinėtojas taip pat tikėjosi rasti XVII amžiuje Biržų pilį juosusios gynybinės sienos likučių, tačiau ir šios viltys nepasiteisino. Nors archeologų išžvalgytas nemažas plotas skurdus radiniais, tačiau, K. Duderio teigimu, viena akmens amžiaus laidojimo vieta yra verta viso įdėto darbo.

Pasak K. Duderio, remiantis Biržų miestą tyrinėjusio urbanisto Algimanto Miškinio darbais, Biržuose galimos dvi priešistorinių gyvenviečių vietos. Pirmoji galėjo būti Agluonos ir Apaščios upių santakoje (dabartinio Širvėnos ežero viduryje), tačiau ši vieta buvo drėgna ir pelkėta. Antroji galima vieta – Biržų senamiestis. Pavienių neolito bei žalvario amžiaus radinių yra pasitaikę ir Biržų piliavietėje.

Šis neolito laikotarpio kapas nėra vienintelis radinys, aptiktas tiesiant dviračių taką. Dar 2013 metų liepą atliekant žvalgomojusius tyrimus buvo atrasti XIX–XX amžių pastatų pamatai, pavienės keramikos šukės ir XVI amžiaus moneta. Radiniai buvo ištirinėti ir užkonservuoti juos vėl užkasant. Kad rasti pamatai būtų apsaugoti, o jų vieta



Archeologai atidengia neolito laikų kapą.

žinoma, padarytos projekto korekcijos. Buvo nuspręsta pakelti tako išilginį profilį ir, vadovaujantis radinius įvertinusių Kultūros paveldo departamento atstovų rekomendacijomis, klojant trinkelės, senųjų pamatų vietas paženklinti kitos spalvos – juodomis – trinkelėmis, kad ateityje, esant lėšų, būtų galima šiuos radinius ištirti išsamiau.

Naujasis 2 kilometrų ilgio dviračių ir pėsčiųjų takas, kurio zonoje aptikti svarbūs archeologiniai radiniai, tiesiamas šalia svarbiausių Biržų miesto kultūros paveldo objektų: Biržų pilies (tvirtovės) komplekso, Astravo dvaro sodybos, katalikų Šv. Jono Krikštytojo bažnyčios ir Evangelikų reformatų bažnyčios.

Dviračių tako trasa buvo koreguota Evangelikų reformatų bažnyčios noru. Pirminė tako trasa turėjo kirsti istorinę bažnyčios teritoriją. Ateityje bažnyčia norėtų atkurti XVII amžiuje šioje vietoje stovėjusias kleboniją ir špitolę, todėl dviračių taką nuspręsta tiesiti arčiau Širvėnos ežero pakrantės, aplenkiant bažnyčios teritoriją.

Rangos darbus AB „Panevėžio keliai“ vykdo vadovaujantis 2013 metų pradžioje pasirašyta sutartimi su Biržų rajono savivaldybės administracija. Sutarties kaina siekia 1,350 mln. Lt (su PVM), iš jų 1,061 mln. Lt sudaro ES struktūrinių fondų parama.

*Karolio Duderio nuotr.*



Šalia mirusiojo aptiktos įkapės – titnaginys gludintas kirvukas, titnaginys peilis, kaulinis adiklis ir šerno iltis.



Detaliųjų tyrimų metu prie Apaščios upės ir Širvėnos ežero santakos iškasinėtas daugiau nei 500 kv. metrų plotas.



Mirusis palaidotas miego pozoje, t. y. ant nugaros, sulenktomis kojomis ir rankomis, plaštakos padėtos po galva.



# 2014 METŲ DARBŲ VASARA – BĖGIMAS PRIEKYJE SKUBANČIO TRAUKINIO

atkelta iš **5 psl.**

dvaračių tako valstybinės reikšmės krašto Smilgiai–Pakruojis 23,065–23,510 kilometro ruože statyba.

## Panevėžyje tęsiama V. Alanto gatvė

Panevėžio mieste „Panevėžio keliai“ birželio mėnesį pradėjo darbus V. Alanto gatvės tęsinio statybos užbaigimo projekte. Sutartis dėl minėtų darbų su užsakovu Panevėžio miesto savivaldybės administracija pasirašyta 2014 metų gegužės 15 dieną.

Sutartis apima V. Alanto gatvės tęsinio nuo V. Alanto ir J. Tilvyčio gatvių žiedinės sankryžos iki Projektuotojų gatvės I etapo darbo projekto parengimą ir statybos darbų užbaigimą. Darbai vyksta dešinėje V. Alanto gatvės juostoje, žiūrint nuo Projektuotojų gatvės. Ši gatvės dalis bus pritaikyta dvipusio eismo reikalavimams ir sujungta su esamomis gyvenamųjų kvartalų gatvėmis.

Numatyta baigti statyti V. Alanto gatvės dalis suprojektuota kaip B1 kategorijos gatvė, kurios ilgis 818 metrai, plotis – 7,5 metro. Darbų vykdymo metu paklota asfaltbetonio danga, baigiamas įrengti šaligatvis, gatvės bortai, vejos borteliai.

Sutartis taip pat apima drenažo sistemos statomoje gatvės tęsinio atkarpoje įrengimo ir paviršinių nuotekų tinklų statybos užbaigimą, gatvės apšvietimo darbus, transporto laukimo paviljonų (autobusų stotelių) įrengimą. Vykdamas apželdinimo darbus, numatyta pasodinti 226 medžius. Projekto darbus planuojama baigti 2014 metų spalio 31 dieną.

## Savivaldybėse dominuoja asfaltbetonio dangos remonto darbai

Gimtajame Panevėžio mieste bendrovė 2014 metų vasarą remonto asfaltbetonio dangą Projektuotojų gatvės atkarpoje nuo Kniaudiškių iki Klaipėdos gatvės. Darbai apėmė 3787 kvadratinis metrus dangos.

Asfaltbetonio danga remontuota ir J. Basanavičiaus gatvės atkarpoje.



Volo mašinistas Tomas Ramanauskas. Darbai Panevėžyje.

je nuo Beržų iki Ramygalos gatvės. Suremontuota 8527 kvadratiniai metrai dangos.

5120 kvadratinų metrų dangos suremontuota Klaipėdos gatvės atkarpos pietinėje pusėje tarp Projektuotojų ir Savitiškio gatvių.

Ramygalos gatvės atkarpoje nuo Kėdainių gatvės iki Panevėžio miesto ribos atlikti vienkartinio paviršiaus apdaro įrengimo, naudojant bituminę emulsiją ir paskleidžiant granitinę skaldelę, darbai. Paviršiaus apdaras įrengtas 1738 kvadratinų metrų plote.

Panevėžio rajone bendrovė atlieka Pajstrio seniūnijos kelio Pajstrys–Skaistgiriai dalies, II ir III etapų, kapitalinio remonto darbus.

Biržų mieste „Panevėžio keliai“ 2014 metais rekonstravo Kaštonų ir Skratiškių gatves (dangos plotis siekia 5055 kvadratinis metrus), atlieka kitus gatvių su asfaltbetonio danga remonto bei priežiūros darbus. Pasvalio rajono Kriklinių miestelyje netrukus prasidės Parko gatvės rekonstrukcija.



Greiderio mašinistas Jonas Lukšas V. Alanto gatvės objekte.



Iš kairės: Juris Kazokas ir Virginijus Jakštas objekte Pakruojio mieste.



„Rail Baltica“, Vinčai. Iš kairės: Antanas Liubartas, Saulius Juodviršis, Kęstutis Kasarauskas, Kęstutis Burdzius.



Arūnas Grigorius V. Alanto gatvės objekte.



Buldozerio mašinistas Virginijus Kurkauskas. „Rail Baltica“ trasa.



Darbų vadovas Artūras Žukauskas.



Plentolio mašinistas Kęstutis Pitrenas. Kelias Kaunas-Zarasai-Daugpilis.



Deividas Kontautas. „Rail Baltica“ objektas Surgučiuos, Marijampolės rajonas.



Valdas Klimavičius. J. Basanavičiaus gatvės asfaltavimo darbai Panevėžyje.



Darbai Pakruojyje. Iš kairės: Saulius Adomaitis ir Valentas Navickas.



Kelininkas Olegas Filatovas, kelias Kaunas-Zarasai-Daugpilis.



Iš kairės: vyresnysis darbų vadovas Arsenas Kizogianas ir Mindaugas Benaitis. Garliava.



Darius Černa „Rail Baltica“ darbai Garliavoje.

## KELIO MOTERIS STEFUTĖ APIE PAKRUOJO „ASFALTĄ“:

– Įdomūs dalykai Lietuvoje darosi: Europoje kažkaip ponormali vasara, o Lietuvoje – afrikinis gripas guldo kiaules, ir panašaus lygio afrikinis karštis skystina žmonių smegenis. Nes kaip kitaip suprasti žmones, o ypač Pakruojyje, jei, užuot mirkę prėduose, eina batais krapštyti tą tik sutvarkyto kelią?

Aš suprantu, kad negalima visko žinoti, bet gal tada reiktų pirma pasiklausti, o tada reikėtų ant visos Lietuvos: „Gelbėkit! Vagys! Man kažką pavyko atspardyti nuo kelių!“ Rėkšiams siūlau tai, ką pavyko atspardyti nuo kelių, nunešti ekspertams, o ne kaimynui Antanui, kuris kažkada tiesė BAM-ą ir iš ten parsivežė Tanią. Jūsų žiniai – asfalto atspardyti jums tikrai nepavyktų. Nes tai, ką atkrapštėt – tai paviršiaus apdaras iš bitumo ir skaldelės. Dar dėtas stiklo pluoštas, kad kiek įmanoma būtų tvirtesnis. Tokia technologija naudojama sunkmečių: kiek yra pinigėlių, tiek ir padaroma.

Skaldelė turi būti mašinų svorio suslėgta, kad tvirtesnė būtų. Bet čia jau aiškinu tiems žmonėms, kurie yra mano kaimynės Aldonos lygio. Ir dar. Gal atkreipėt dėmesį į šių metų karštį, kurio neatlaiko net tvirčiausias asfaltas? Tai gal vietoj tuščio rėkavimo eikit mari- nuot agurkų? Vis didesnė nauda :) Ir paskutinis patarimas – yra daug smagesnių darbų nei spardyti asfaltą: Nes iš patirties žinau, jei kartą spyrei į asfaltą, kitą kartą drąsiai kalsi ir į žmogų. Taip kad gal ištvėrim draugiškai karščius, nespardydami nieko ir skaitydami knygeles, iš kur ir kaip atsiranda kelias :) Sėkmės kelyje :)



# „RAIL BALTICA“ TRASOJE RASTAS IR SUNAIKINTAS PIRMOJO PASAULINIO KARO LAIKŲ SPROGMUO

Kristina VAIČIŪNAITĖ

2014 m. rugpjūčio 27 d. europinės vėžės geležinkelio „Rail Baltica“ statybvietėje rangovai aptiko pavojingą radinį – Pirmojo pasaulinio karo sprogmenį. Išminuotojai jį saugiai detonavo tos pačios dienos popietę statybvietėje, ir 15.50 val. geležinkeliu vėl galėjo važiuoti traukiniai.

„Sprogmenį mūsų žmonės aptiko vykdydami žemės darbus. „Rail Baltica“ atkarpoje Mauručiai-Jiesia jie rengėsi uždaru būdu įrengti pralaidą po geležinkelio. Ekskavatoriumi ruošiant šiemis darbams priegą, sankasoje, dviejų metrų gylyje, pastebėtas apie pusės metro ilgio sprogmenį primenantis radinys“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ statybos vadovas Kazimieras Jasionis.

Sprogmuo gulėjo prie veikiančios vadinamosios rusiškos vėžės geležinkelio linijos, kuri jau pradėta rekonstruoti.

Sustabdžius darbus, 10.30 val., apie radinį buvo praneša policijai. Atvyko policijos pareigūnai, greitosios pagalbos tarnybos specialistai ir išminuotojai.

„Sprogmuo yra 50 centimetrų ilgio, 15 cm pločio, sveria apie 50 kilogramų. Dažai labai gerai išsilaikę, nors tai – Pirmojo pasaulinio karo sprogmuo. Pagal tam tikrus požymius galime pasakyti, kad šimto metų senumo sprogmuo jau buvo iššautas, tačiau, sugedus vidiniam mechanizmui, jis nesprogo. Tokie sprogmenys patys pavojingiausi, nes gali detonuoti bet kurią akimirka“, – sakė Juozo Vitkaus inžinerinio bataliono sprogmenų neutralizavimo grupės vyresnysis Virginijus Žioba.

Išminuotojai konstatavo, kad sprogmenį gabenti yra per daug pavojinga, todėl nusprendė jį detonuoti vietoje.

Sprogmuo gulėjo visai šalia geležinkelio, todėl buvo nutrauktas traukinių eismas bei maksimaliai apsaugoti šviesolaidiniai kabeliai ir kitos ryšių sistemos, įrengtos veikiančio geležinkelio nusavinimo juostoje. Maždaug pusės kilometro spinduliu pasitraukė žmonės, buvo pašalinti visi mechanizmai ir transporto priemonės.

Sprogmuo, siekiant sumažinti jo griaujamąją galią ir sulaikyti po sprogmio išlakstančias įkaitusias metalo skeveldras, uždengtas molingu gruntu. Grunto sluoksnis taip pat turėjo apsaugoti greta nutiestus ryšių kabelius.

Pavojingas radinys detonuotas šalia susprogdinus kitą sprogmenį, kurio detonaciją kontroliavo išminuotojai. Sprogimas nugriaudėjo



„Sprogmenį mūsų žmonės aptiko vykdydami žemės darbus“, – pasakojo K. Jasionis.

15.19 val.

Sprogmuo detonuotas saugiai. Geležinkelio sankasa ir šalia esančios požeminės komunikacijos liko nepažeistos. Eismas šiame ruože buvo atnaujintas, ir 15.50 val. trasa jau važiavo pirmasis traukinys.

Pasak V. Žiobos, sprogmenų neutralizavimo grupė su tokio kalibro sprogmenimis susiduria rečiau. Dažniausiai tenka neutralizuoti smulkesnes, nuo karo laikų išlikusias granatas. Išminuotojai sprogmenų neutralizuoti vyksta kelis kartus per dieną, o šiais metais jau įvykdyta per tūkstantį operacijų. „Rail Baltica“ trasoje detonuotas sprogmuo – 1001-asis atvejis šiais metais.

Šis pavojingas radinys, aptiktas „Rail Baltica“ trasoje ties Garliava, Kauno rajone, nėra netikėtas. Kauno apylinkėse 1915 metų rug-

pjūtį vyko intensyvūs vokiečių ir rusų dalinių susirėmimai. Vienam po kito kritus gynybiniais fortams, vokiečių kariuomenė sugebėjo užimti Kauną. Per 11 dienų trukusias kautynes buvo panaudota daugybė ginklų, taip pat ir artilerijos pabūklai, kurių Kauno tvirtovės fortuose buvo daugiau kaip 1500. Todėl Kauno miesto apylinkėse dažnai aptinkama šių kautynių relikvų.

„Rail Baltica“ ruože ties Garliava, kur rangos darbus vykdo AB „Panevėžio keliai“, – ypač gausu nekasdienių radinių. Liepos 25 dieną šiame ruože baigė darbuotis archeologai. Per penkis tyrinėjimų mėnesius iš šalia geležinkelio aptikto kapinyno jie iškėlė 169 žmonių palaikus, gulėjusius nežinomoje kapvietėje nuo XVII amžiaus.



Ruošiama pavojingo radinio detonavimo vieta.



Statybos vadovas K. Jasionis turėjo sustabdyti darbus, paruošti statybvietę sprogdinimui, užtikrinti, kad maždaug pusės kilometro spinduliu pasitrauktų žmonės, būtų pašalinti visi mechanizmai ir transporto priemonės.



Sprogmens detonacijos akimirka.



Atvyko policijos pareigūnai, greitosios pagalbos tarnybos specialistai ir išminuotojai.



„Sprogmuo yra 50 centimetrų ilgio, 15 cm pločio, sveria apie 50 kilogramų. Dažai labai gerai išsilaikę, nors tai – Pirmojo pasaulinio karo sprogmuo“, – sakė Juozo Vitkaus inžinerinio bataliono sprogmenų neutralizavimo grupės vyresnysis Virginijus Žioba.



Pasak V. Žiobos, sprogmenų neutralizavimo grupė su tokio kalibro sprogmenimis susiduria rečiau, dažniausiai tenka neutralizuoti smulkesnes, nuo karo laikų išlikusias granatas.



Grunto sluoksniu buvo apsaugoti greta nutiesti ryšių kabeliai.



Po sprogmio išminuotojas apžiūri sprogmens liekanas.



RIMČIAU NEBŪNA | RIMČIAU NEBŪNA | RIMČIAU NEBŪNA

## KELIO MOTERS STEFUTĖS NUOTYKIAI „RAIL BALTICA“ OBJEKTUOSE



„Susirinkimas turi vykti trumpai ir rezultatyviai. Ačiū Dievui, kad yra žmogus su dideliu la-gaminu. Matyt, daug dokumentų atsivežė arba po to bus balius“, – viešnia instruktavo europinės vėžės geležinkelio darbams vadovaujantį AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovą Artūrą Giką prieš gamybinį pasitarimą dėl 3-iojo statinio. Stefutės įžvalgų įdėmiai klausosi svečiai iš Geležinkelių tiesimo centro. Iš kairės: Pavel Naidionov ir Tomas Janovičius.



Darbų vykdymo objektas prie Garliavos. Nei kas prašė, nei kam reikėjo, bet Stefutė pasišovė padėti.  
– Stok, stok, trauk, trauk! Dabar atsargiai, – gyvai vadovavo konteinerių su monolitinių konstrukcijų betonavimui skirtais klojiniais skydais kėlimo darbams savanorė. Pasak objektyvių liudininkų, procesas su pagalbininke užtruko papildomą pusvalandį. Kelininkai Gediminas Steponavičius (kairėje) ir Dainius Tvaskus.



Vinčiuose kelio moteris pamatė, kad artėja audra ir vyrai vieni nesustitvarkys, todėl mėgino prisidėti prie komandos.  
– Jėgos yr, proto nebereikia“, – taip savo pastangas sutankinti smėlį apibūdino Stefutė. Rimtai nusiteikusi padėti moteris taip smarkiai stūmė vibroplokštę, kad mechanizmas judėjo pirmyn net ir įjungus atbulinę pavarą. Stefutei padeda (arba trukdo) Dmitrij Guc.



– Ar moterys gali tą darbą dirbti? – Garliavoje domėjosi kelio moteris Stefutė.

– Drąsiai, – atsakė armatūrą rišantis kelininkai Romas Daktariūnas (kairėje) ir Lukas Sliesoraitis.

– Stebėkite. Čia bus grotos neistikimiams vyrams uždaryti, – demonstravo savo gebėjimus atvykėlė, repetuodama televizijos laidos, skirtos namų šeiminkėms, tekstą.



Kelio moteris Stefutė su AB „Panevėžio keliai“ darbų vadovu Artūru Žukausku praleidžia traukinį, važiuojantį iš Rusijos į Rusiją. Per Lietuvą tokius traukinius visą maršrutą iš oro lydi sraigtasparnis. Pareigūnai stebi, ar iš tranzitinio traukinio nebus išmesta kas pavojingo ir nelegalaus. – Mes stebėjome traukinį nuo žemės. Tikrai niekas nieko neišmetė. Tik vėliau susigaudžiau, kad traukinys krovininis, o vienintelis jame buvęs gyvas potencialus metikas – traukinio mašinistas.



– Darbų patikrinimas praėjo sklandžiai, darbų rezultatai esu patenkinta“, – Marijampolėje pareigūnai raportavo Aleksandriui Kosečkinui kelio moteris Stefutė. Vėliau moteris pasidžiaugė, kaip vis dėlto yra gerai, kai teikiant pagalbą ant pečių yra galva, o ant galvos – kepurė (šalmas). Nuotraukoje dešinėje – „Taisom kelią“ programos dalyvė Kristina Vaičiūnaitė ir Saulius Juodviršis.



Kelio moteris Stefutė prieš atvykstant traukiniui telefonu kalbasi su pervažos darbuotojos Vidos Naginionienės vyru.  
– Klausyk, Zigmai. Kodėl tu nesirūpini savo žmona? Aplink tiek daug gražių vyrų sukiojasi, o tu palikai ją prie pervažos tokią pasipuošusią, švytinčią, vienai vieną. Neprižiūri.



I „Rail Baltica“ objektą Surgučiuose viešnia atvyko pietų pertraukos metu.  
– Patikrinau, kaip žmonos myli savo vyrus, vykstančius į komandiruotes. Labiausiai mylimas vyras, matyt, tas, kuris valgė ir su manim pasidalijo ypatingo skanumo kotletais. O kai kurie valgė sumuštinus su nelabai prabangiai atrodančia dešra. Kotletais su viešnia pasidalijo vairuotojas–kelininkas Bronius Liubartas.

Laukite tęsinio...

## SVEIKINAME!

## 65-MEČIO PROGA

**Mykolą Kasatkina,** įrankininką (1949 07 20);

**Vytautą Dzenį,** kompresoriaus mašinistą (1949 09 15).

## 60-MEČIO PROGA

**Almą Bolšakovą,** valytoją (1954 03 11);

**Antaną Matulionį,** vairuotoją–kelio darbininką (1954 04 14);

**Joną Morkucką,** vairuotoją–kelio darbininką (1954 06 24);

**Adolfą Baltrėną,** kelininką (1954 09 02);

**Algirdą Šinkūną,** sargą (prižiūrėtoją) (1954 09 04);

**Nijolę Lukjančiuk,** nekilnojamo turto administratorę (1954 09 21).

## 55-MEČIO PROGA

**Dalią Pakštienę,** apskaitininkę (1959 02 25);

**Rimantą Žilinską,** darbininką (1959 03 08);

**Vidą Kuncienę,** darbo organizavimo ir apmokėjimo ekonomistę (1959 04 01);

**Arvidą Kazlaučiūną,** vairuotoją (1959 04 21);

**Vitalijų Balionį,** ūkvedį (1959 04 28);

**Albertą Vasiliauską,** brigadininką (1959 04 29);

**Rimą Kviliūnienę,** inžinierę sąmatininkę (1959 05 03);

**Birutę Čeponytę,** vyriausiąją ekonomistę (1959 07 03);

**Viliją Gudanavičienę,** kelininkę (1959 07 21);

**Reneldą Pukėną,** vairuotoją (1959 07 23);

**Joną Lukšą,** autogreiderio mašinistą (1959 07 28);

**Alvydą Meškauską,** kelininką (1959 08 11);

**Kęstutį Zimaitį,** darbų vykdymo padalinio vadovą (1959 08 16);

**Ireną Makrickienę,** vyresniąją KS priežiūros inžinierę (1959 09 03);

**Vilių Gražį,** techninį direktorių (1959 09 20).

## 50-MEČIO PROGA

**Robertą Gulbinską,** šaltkalvį (1964 02 28);

**Gintarą Subatą,** kelio darbininką (1964 03 25);

**Artūrą Žilinską,** skaldos ploviklos operatorių (1964 04 28);

**Saulių Juodviršį,** vairuotoją–kelio darbininką (1964 05 17);

**Egidiją Krisiulevičienę,** buhalterę (1964 05 26);

**Laimutį Giedrį,** vairuotoją–kelio darbininką (1964 06 13);

**Donatą Deksnį,** darbų vykdymo padalinio vadovą (1964 06 15);

**Romualdą Bubiną,** a/b maišyklės operatorių (1964 06 16);

**Jolantą Drobuzienę,** buhalterę–apskaitininkę (1964 06 24);

**Alvydą Adakauską,** automobilių elektriką (1964 07 11);

**Svetlaną Jucienę,** ekonomistę (1964 07 11);

**Saulių Staugvilą,** buldozerio mašinistą (1964 07 28);

**Rimantą Ramanauskienę,** sandėlio vedėją (1964 08 17);

**Saulių Šimoliūną,** armatūrininką (1964 09 02);

**Joną Zagurską,** kelininką (1964 09 07).

## 45-MEČIO PROGA

**Jaroslavą Rajunčių,** vairuotoją–kelio darbininką (1969 03 22);

**Jūratę Tušienę,** generalinio direktoriaus asistentę (1969 04 14);

**Albertą Zimnicką,** akmenskaldės operatorių (1969 04 28);

**Remigijų Gurklį,** skaldymo agregato operatorių (1969 06 15);

**Vladą Kairį,** kelininką (1969 07 30);

**Dalių Glebavičių,** kelininką (1969 08 22);

**Gitaną Černauskienę,** valytoją (1969 09 03);

**Vytarą Piežą,** kelininką (1969 09 06).

## 40-MEČIO PROGA

**Tautvydą Breimerį,** mechaniką (1974 02 13);

**Vilmantą Barzdą,** a/b maišyklės operatorių (1974 05 10);

**Darių Kriščiūną,** kelininką (1974 07 05);

**Alvydą Šarkaną,** autogreiderio mašinistą (1974 07 27);

**Tomą Verbiejų,** kelininką (1974 07 27);

**Antaną Puziną,** kelininką (1974 08 06);

**Artūrą Motejūną,** kelininką (1974 08 25).

## 35-MEČIO PROGA

**Vytautą Merkį,** statybos geodezininką (1979 04 10);

**Marių Stelionį,** automobilių elektriką (1979 04 13);

**Aurelijų Kondrotą,** vairuotoją–kelio darbininką (1979 06 25);

**Povilą Matiliūną,** vairuotoją (1979 07 01);

**Vaidą Balaišį,** kelininką (1979 07 14).

## 30-MEČIO PROGA

**Simą Pukėną,** darbų vykdymo padalinio vadovą (1984 02 08);

**Deimantę Rulytę,** inžinierę projektuotoją (1984 03 29);

**Marių Gverždį,** kelio darbininką (1984 04 04);

**Juventą Aržuolaitį,** darbų vykdymo padalinio vadovą (1984 04 05);

**Liną Zubricką,** kelio darbininką (1984 04 27);

**Aldoną Jokubauskienę,** inžinierę projektuotoją (1984 05 24);

**Marių Lukoševičių,** vairuotoją (1984 07 04);

**Andrių Varną,** volo mašinistą (1984 07 06);

**Aliną Kralikaitę,** inžinierę geodezininkę (1984 08 09);

**Simoną Šegždą,** vyresnįjį darbų vadovą (1984 09 04).

## 25-MEČIO PROGA

**Karolį Šiupinį,** brigadininką (1989 03 15);

**Paulių Šimą,** kelio darbininką (1989 05 02);

**Domą Puidoką,** inžinierių (1989 05 22);

**Vaidą Pribušauską,** kelio darbininką (1989 06 22);

**Arūną Vaičiaitį,** inžinierių–technologų padėjėją (1989 07 11);

**Joną Gražį,** inžinierių projektuotoją (1989 07 14);

**Martyną Bausį,** projektų inžinierių (1989 07 27);

**Marijų Žigą,** kelininką (1989 08 15);

**Mindaugą Žeką,** kelininką (1989 08 16);

**Marių Rulį,** kelininką (1989 08 26);

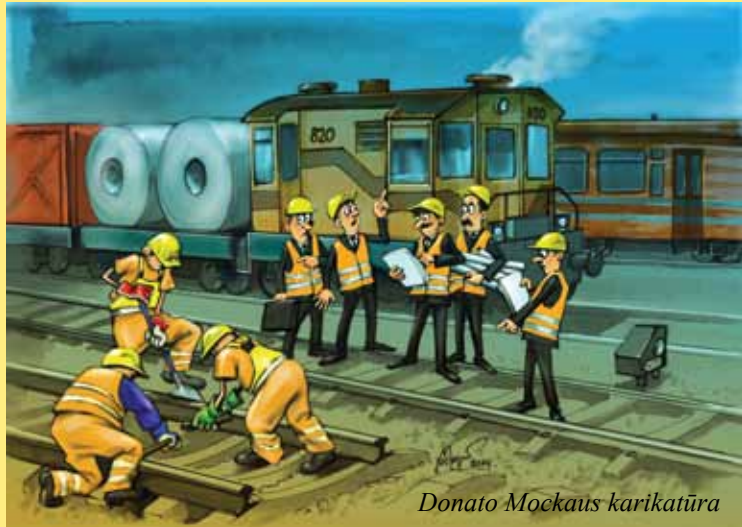
**Kęstutį Šipelį,** betonuotoją (1989 09 15).

## 20-MEČIO PROGA

**Edviną Žitką,** kelininką (1994 07 07);

**Laurną Dimą,** kelininką (1994 07 13);

**Liną Bražionį,** kelininką (1994 07 17).



Donato Mockaitis karikatūra

„TRAUKINYS ĖJO PAMAŽU  
NAUJU, GREITOMIS SUPILTU  
GELEŽINKELIO PYLIMU, TO-  
DĖL BATALIONUI BUVO GERA  
PROGA KAIP REIKIANT SU-  
VOKTI IR IŠ ANKSTO PAJUSTI  
VISUS KARO DŽIAUGSMUS...“.

(Jaroslav Hašek, „Šauniojo  
kareivio Šveiko nuotyčiai“)



Leidėjas - AB „Panevėžio keliai“

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

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

Fotografijos Andriaus Repšio  
Dizainerė - Eglė Jucienė