

Kelio žmonės

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ LEIDINYS

AŠTUNTIEJI LEIDIMO METAI | 2015 M. RUGPJŪTIS NR.26 | www.paneveziokeliai.lt

PROTINGOS MINTYS

„Tūkstančio mylių kelionė prasideda nuo vieno žingsnio.“

Senovės Kinijos filosofas
Lao Dzė

PAŽANGA: MECHANIZATORIUS DARBĄ PRADEDA ĮSIJUNGDAMAS KOMPIUTERĮ



AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialo autogreiderio ir buldozerio mašinistas Virginijus Kurkauskas: „Didžiausias mano pagalbininkas dabar yra kompiuteris. Ar pastebėjote, kad ir aukštį rodančių kuoliukų nebėra? Ne tik aukštį, bet ir plotį ar nuolydį dabar matau čia, ekrane. Čia galiu stebėti savo buldozerį ir 3D, ir 2D plokštumoje“.

Kristina SAVICKAITĖ

Naujausios technologijos, pasak AB „Panevėžio keliai“ techninio direktoriaus Viliaus Gražio, keliauja septynmyliais žingsniais. „Netobulėsi – nebūsi tarp pirmaujančių“, – antrina Tomas Bačiūnas, bendrovės technologinio skyriaus vadovas.

Ar tikrai būtina nuolat sekti,

kurti ir diegti naujoves? Įmonės pasiekimus šioje srityje jau yra įtvirtinęs svarus apdovanojimas – „Inovacijų prizas“. Tačiau ir šiandien gabūs bendrovės specialistai sukasi naujausių technologijų verpetuose. Vienas pažangiausių ir ambicingiausių įmonės technologinio skyriaus projektų – automatinio valdymo sistemų kūrimas. Specialistai tikina: diegiami skaitmeniniai

modeliai efektyviai taupo laiką ir darbų sąnaudas.

Savo mintimis apie pažangių technologijų svarbą ir joms padedant bendrovės įgyjamas perspektyvas užsienio rinkose sutiko pasidalinti ir generalinio direktoriaus pavaduotojas rinkodarai Algimantas Janušauskas.

Kaip su naujomis sistemomis sekasi „susidraugauti“

objektuose dirbantiems žmonėms – darbų vadovams ir mechanizatoriams? Aplankėme rekonstruojamame rajoninės reikšmės kelyje Vėžionys–Dainava–Pabarė–Butrimonys dirbančius specialistus.

nukelta į **2 psl.**

Į SKANDINAVIJOS RINKĄ ŽENGIAME IR SU KELIŲ STATYBOS PASLAUGOMIS

Rasa ČEPIENĖ

AB „Panevėžio keliai“ raidos kalendoriuje 2015 metų liepos 10-oji pažymėtina kaip viena iš reikšmingų įmonės plėtrai datų. Būtent tą dieną Švedijos sostinėje Stokholme įregistruota „Panevėžio kelių“ dukterinė įmonė AB „PK Road“ (PK Road AB). Keliautojai puoselėja tradiciją vėliava ar gairele pažymėti pasiektą tikslą, o kelininkai, priešingai, savo simboliais žymi kelio pradžią.

„Bendrovės perspektyvos yra siejamos ne tik su esamų rinkų išsaugojimu ir sistemingu darbų jose, bet ir su nuolatine naujų rinkų paieška. Žingsnis į Švediją – viena tokių priemonių, ateityje galinti sudaryti sąlygas pagerinti mūsų užsakymų portfelio kokybę“, – sakė „Panevėžio kelių“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Bendrovės vadovo nuomone,

tonos ir kilometrai – ne vienintelė išraiška, iliustruojanti mūsų gebėjimus ir pajėgumus.

„Švedija – tai rinka, kuriai turime pateikti visą inžinerinių paslaugų paketą, apimančią užsakovo poreikių identifikavimą ir geriausio projekto bei ekonominio sprendinio tiems poreikiams tenkinti parinkimą ir realizavimą.

Mūsų kompanijos laukia nemenukas iššūkių prisitaikyti prie Skandinavijos rinkos specifikos. Rinka įdomi, išsiskirianti kitokia užsakovo ir rangovo bendravimo praktika. Būtent ta aplinkybė ir sudaro mums galimybę Skandinavijos rinkoje realizuoti mūsų sukaupią inžinerinį potencialą.

Projektų valdymas, projektinių sprendinių paieška, techninio ir darbo projektų rengimas, kitos inžinerinės paslaugos – tai paslaugos, kurias turime pasiūlyti pirmiausia“, – sakė V. Puidokas.

„Švedijoje planuojame vykdyti



Audrius Butkūnas patikino, kad švedų kalba bus būtina, siekiant rimtai dirbti šioje rinkoje.

įprastą mūsų grupės įmonėms veiklą: teiksime kelių bei geležinkelių projektavimo ir statybos paslaugas“, – informavo naujai įkurtos bendrovės valdybos pirmininko pavaduotojas, „Panevėžio kelių“

projektų direktorius Audrius Butkūnas.

nukelta į **8 psl.**

KARŠTOS ŽINIOS

ĮPUSĖJUS DARBŲ SEZONUI – DVI REIKŠMINGOS SUTARTYS



Darbai kelyje Ukmergė–Molėtai vyksta labai intensyviai, nes sutartyje numatytas įgyvendinimo terminas siekia vos 7 mėnesius.

AB „Panevėžio keliai“ ir AB „Eurovia Lietuva“ liepos mėnesį pradėjo projekto „Valstybinės reikšmės krašto kelių rekonstrukcija. Sutartis Nr. 3“ darbus. Darbai atliekami valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 115 Ukmergė–Molėtai ruožuose nuo 2,43 iki 12,85 kilometro ir nuo 12,85 iki 19,10 kilometro. Projekto darbai iš viso apima 16,67 kilometro atkarpą, kuri prasideda ties Ukmergės miesto riba ir tęsiasi Molėtų kryptimi iki Skuolių gyvenvietės.

„Parengiamieji darbai vyksta visame ruože. Nuo 2015 m. rugpjūčio 3 d. 8 val. iki spalio 2 d. 17 val. dėl rekonstrukcijos darbų laikinai uždarytas automobilų eismas kelio Ukmergė–Molėtai atkarpoje nuo 2,43 iki 4,2 kilometro, nuo ženklo, žyminčio Ukmergės miesto ribą, iki sankryžos su magistraliniu keliu A2 Vilnius–Panevėžys“, – informavo AB „Panevėžio keliai“ projekto vadovas Zenonas Poznanskis. Darbai vyksta labai intensyviai, nes sutartyje numatytas įgyvendinimo terminas siekia vos 7 mėnesius.

Rekonstrukcijos darbai pradėti ir kelio A6 Kaunas–Zarasai–Daugpilis ruože nuo 142,0 iki 50,1 kilometro. Projektas apima 8,157 kilometro kelio. Rekonstrukcijos metu kelio sankasa platinama iki 15,2 metro. Rekonstruojamame kelio ruože numatyta įrengti 9 metrų pločio asfaltbetonio dangą.

Ruože yra šešios sankryžos su rajoniniais keliais bei gatvėmis ir sankryža su keliu Nr. 178 Bradėsiai–Dusetos–Daugailiai, kuri bus rekonstruojama į žiedinę sankryžą. Darbų metu numatyta rekonstruoti 40 nuvažų, įrengti 11 iškilų saugumo saulelių su trinkelėmis danga, 1459 metrus pėsčiųjų ir dviračių takų bei šaligatvių.

„Dėl užsitęsusių pirkimo procedūrų sutartyje numatyta darbų pabaiga persikelia į anksčiau pavasarį, todėl stengsimės statybos darbus atlikti dar šiais metais“, – sakė projekto vadovas Jevgenij Svilo.

PAŽANGA: MECHANIZATORIUS DARBĄ PRADEDA ĮSIJUNGDAMAS KOMPIUTERĮ

atkelta iš **1 psl.**

Visų technologinių naujovių paskirtis – kiek įmanoma mažinti gamybos išlaidas ir gerinti kokybę. Tuo pat metu kokybiškiau sprendžiami ir aplinkos taršos, darbų saugos klausimai. Apie tai kalbamės su AB „Panevėžio keliai“ techniniu direktoriumi Viliumi Gražiu.

– Kam įmonei reikia vis naujesnių technologijų?

– AB „Panevėžio keliai“ naujausios technologijos yra būtinos. Jau nekalbu konkrečiai apie technologinį skyrių. Jei jų nekursi, nekils ir paties inžinieriaus intelektualus lygis. Apsilauk kate: pats laikas, aplinkybės nuolatos reikalauja naujovių. Kokybiškiau technologijų reikėtų, aišku, sprendžia mūsų inžinieriai. Nepasakyčiau, kad mes, lietuviai, esame labai konservatyvūs. Vis dėlto pirmiausia mums reikia suprasti, pamatyti, pačiupinėti. Pradžią dažniausiai nebūna lengva. Bet kai naujovė įgyvendinama, tuomet kyla klausimas: ir kodėl anksčiau viso to nedarėme? Visų technologinių naujovių paskirtis – kiek įmanoma mažinti gamybos išlaidas ir gerinti kokybę. Tuo pat metu kokybiškiau sprendžiami ir aplinkos taršos, darbų saugos klausimai. Į tai mes ir turime orientuotis.

– Kaip sekasi įtikinti žmones priimti naujoves?

– Bet kurios naujovės neįdiegsi, jei žmogus nebus tuo suinteresuotas ir jomis nesidomės.

– Kaip Jums pavyksta išlaikyti suinteresuotus žmones?

– Jų yra labai nedaug. Juos reikia susirasti. Bet AB „Panevėžio keliai“ nuo seno garsėjo tokiais suinteresuotais ir gabiais žmonėmis. Ši įmonė visada mokėjo juos atsirinkti ir išlaikyti. Pas mus visada yra fanatikų (šypsoi). Pomėgi reikia mokėti sujungti su darbu – ir viskas bus gerai. Kitose įmonėse tikrai nerastumėte tiek atsidasusių ir gabių specialistų.

– Kas padeda neužmigti ant laurų?

– Be abejonės, konkurencija. Štai dabar mes turime du skyrius – projektavimo ir technologijų. O jų galėjome jų ir nesteigti. Bet ir technologijos, ir projektavimas yra savų žmonių intelektualaus lygio kėlimas. Tai yra privalumas prieš konkurentą. Kuo stipresnio intelekto tavo žmogus, tuo tu pranašesnis.



„Visų technologinių naujovių paskirtis – kiek įmanoma mažinti gamybos išlaidas ir gerinti kokybę. Tuo pat metu kokybiškiau sprendžiami ir aplinkos taršos, darbų saugos klausimai“, – įsitikinęs Vilius Gražys.

– O konkurentams dažnai pavyksta persivilioti specialistus?

– Kartais pavyksta. Ir negali pykti, toks gyvenimas. Kai kurie jų tikrai prasimušę, eina vadovaujamas pareigas. Belieka pasidžiaugti, vis dėlto tai mūsų auklėtiniai. O be to, dalis jų visada sugrįžta.

– Kodėl kelias reikalauja vis naujų sprendimų?

– Kad geriau suprastume naujų technologijų poreikį, atsigręžkime į istoriją. Kiek esu skaitęs knygų apie kelių istoriją, visur pagrindinis reikalavimas yra toks: kelias visų pirma turi būti išvažiuojamas. Tam ir atsirado technologijos, įvairūs mišiniai, technika. Kai keliai pasidarė išvažiuojami, atsirado reikalavimas, kad magistraliniai ir pagrindiniai būtų asfaltuojami. Tuomet jau buvo kuriamos kitos technologijos.

Visada yra kelio uždavinys, kurį reikia spręsti. Juk viskas daroma žmogaus gerovei – ir vairuotojui, ir keleiviui. Štai nepriklausomybės laikais buvo užėjusi lygumo „manija“. Visus magistralinius kelius lygino. Tuomet buvo „įdarbintos“ kitos technologijos: kiti mišiniai, klotuvai, volavimo schemos, volų sekimo sistemos. Dar vėliau buvo iškeltas kitas uždavinys – stiprinti dangą. Tam ir

vėl prireikė pažangesnių technologijų. Noriu pasakyti, kad pats gyvenimas diktuoja naujoves.

• • • • •
Bendrovės technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas sako, kad kolektyve suburti išties gabūs ir „užsidegę“ darbuotojai. Inovacijų nauda neabejojantys specialistai AB „Panevėžio keliai“ kuria ir diegia pačias pažangiausias technologijas. Skyriaus vadovas įsitikinęs – kad šiais laikais išliktum konkurencingas, tobulėti yra būtina.

– Gerbiamas Tomai, kokia yra pagrindinė Jūsų skyriaus specializacija?

– Pirmiausia noriu padėkoti įmonės vadovybei už palaikymą, diegiant naujausias technologijas. Šioje srityje matau didelę prasmę, galimybes ir naudą įmonei. Pagrindinė mūsų idėja – nutiesti jungtį tarp projektavimo ir statybos. Technologines naujoves panaudojame darbų kokybei ir įmonės konkurencingumui didinti. Pagrindinė skyriaus specializacija – skaitmeninių kelio modelių kūrimas. Kitaip sakant, prieš statant kelią tikrovėje, pirmiausia jį „pastatome“ kompiuteryje. Tai kažkiek panašu į projektavimą. Sakyčiau, tai specializuotas



„Sostinės gatvių“ mechanizatorius Ivan Vitlickij rekonstruojamame kelio ruože Vėžionys–Dainava–Pabarė–Butrimonys Salčininkų rajone.



Tomas Bačiūnas: „Pagrindinė skyriaus specializacija – skaitmeninių kelio modelių kūrimas. Kitaip sakant, prieš statant kelią tikrovėje, pirmiausia jį „pastatome“ kompiuteryje“.

darbas, sujungiantis statybą ir projektavimą. Mes projektuojame trimačius objektus. Stengiamės juos vietovėje „nužymėti“ ar pamatuoti, priklausomai nuo užduoties.

– Papasakokite apie šiuo metu aktyviai diegiamas automatinio valdymo sistemas. Kokią funkciją jos atlieka?

– Visos automatinio valdymo sistemos yra skirtos darbams optimizuoti. Darbas su sistemomis gerokai produktyvesnis – daug efektyviau panaudojamos modernių mechanizmų galimybės. Darbai atliekami ne tik efektyviau, bet ir sparčiau, tiksliau bei kokybiškiau. Į mechanizmą įdiegiama automatinio valdymo sistema, sistemos pozicionuojamos statybos aikštelėje. Nuo to momento operatorius atlieka darbą be papildomo „nužymėjimo“. Mechanizatorius paprasčiausiai gali greičiau ir tiksliau įgyvendinti užduotį.

– Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad modernios technologijos tarsi atleidžia žmogų nuo galvojimo?

– Taip tikrai nėra. Modernios sistemos tikrai nėra panacėja. Žmogaus jos nepakeis. Jas pavadinčiau įrankiu, galinčiu padėti darbą atlikti geriau. Pavyzdžiui, kompiuteris. Jis irgi iš dalies galvoja už žmogų. Bet iš esmės tai tik įrankis. Vienas žmogus naudoja bazinės kompiuterio funkcijas, o kitas, labiau įsigilinęs į jo skaičiavimo pajėgumus ir automatizaciją, panaudoja jį daug efektyviau.

Tas pats ir su automatinėmis valdymo sistemomis. Momentinis efektas, įdiegus sistemą į mechanizmą, iškart jaučiamas, tačiau didysis efektyvumo potencialas perėina į darbų vadovo ir mechanizmo operatoriaus rankas. Operatorius, sakyčiau, kaip tik pasidaro kaip niekada svarbus. Jam kompiuteris pateikia informaciją apie projektą, su kuriuo mechanizatorius dirba.

Padedant kompiuteriui žmogus gali visiškai įgyvendinti projektuotojo sumanytą projektą.

– Kokių būdu į įmonės technologijas „įdarbinami“ palydovai?

– GPS* – amerikiečių standartas. Analogus yra sukūrę ir europiečiai, rusai, kinai. Bendrai šios sistemos vadinamos GNSS. Minėtos technologijos mūsų šalies statybos sektoriuje dabar ypač „ant bangos“. Dalis mūsų sistemų taip pat naudoja GNSS technologijas. Veikiančiais palydovų tinklais galime nustatyti, kur tiksliai statybos aikštelėje yra mechanizmas. Įdiegus skaitmeninį projektą, ir operatorius mašinoje, ir projektuotojas mato simuliuotą vaizdą. Turiu omeny, ne tik kur realiai ant žemės yra mechanizmas, bet matoma ir jo vieta pačiame projekte. Tam tikra prasme tai virtuali realybė mechanizmui, kuris važinėja skaitmeniniame pasaulyje ir įgyvendina projektuotojo idėjas.

– Papasakokite, kuo konkrečiai skiriasi užduotys darbuotojams šiandien, įdiegus automatinio valdymo sistemas, ir buvusios anksčiau?

– Darbų vadovas tiek prieš keletus metus, tiek dabar lieka savo pozicijoje, t. y. jis yra žmogus, vadovaujantis darbams. Tik anksčiau jo vaidmuo kaip asmens, „nužyminčio“ projektą vietovėje, buvo daug svarbesnis. Šiandien panaudojant skaitmenines technologijas galima maksimaliai eliminuoti žmoniškųjų jungčių seką nuo projektuotojo iki pat mechanizatoriaus.

Štai paprastas pavyzdys. Anksčiau iš projektuotojo kažkas turėjo gauti projektą, jį atspausdinti, perskaityti, o kitas turėjo jį interpretuoti, sudaryti geodezinę knygą. Galų gale visa tai kažkas turėjo perduoti meistriui į aikštelę. Meistras ją perskaitydavo ir tik tada pateikdavo mechanizatoriui. Tokią

PAŽANGA: MECHANIZATORIUS DARBĄ PRADEDA ĮSIJUNGDAMAS KOMPIUTERĮ

ilgą grandžių seką dabar galime pakeisti vienu – internetu persiųstu duomenų paketu. Projektuotojo parengtas projektas suderinamas su darbų vadovais ir pateikiamas į gamybą. Svarbu ne tik tai, kad su taupomas laikas, kuris, kaip žinia, „suvalgo“ įmonės pelną ir resursus. Svarbu ir tai, kad tokiu būdu mažėja galimybių suklysti.

– **Kaip diegiamas technologijas priima žmonės?**

– Dažniausiai žmonių reakcija būna labai radikali. Nuo „kam man to reikia?“ iki „aš be šito nebedirbsiu“. Turiu omenyje ir darbų vadovus, ir mechanizatorius. Kartais nenoras susipažinti su technologijomis kyla iš baimės netekti darbo. Bet aš visada sakau, kad technologijų nereikia bijoti, reikia tiesiog prisitaikyti dirbti naujoje aplinkoje. Pvz., tas pats darbų vadovas, jeigu jam beveik nebereikės niveliyro, daugiau laiko galės skirti vadovavimo darbams. Kai įvyksta tas pokytis, kai darbų vadovas supranta, kad panaudodamas sistemas jis sutaupo laiko, kurį gali skirti kitiems darbams, gauname labai gerus rezultatus. Procesas vyksta nepalyginamai greičiau.

– **Tai dialogas tarp abiejų pusių reikalingas?**

– Norint pasiekti gerų rezultatų, dialogas yra būtinas. Stengiamės kiekvieną kartą ieškoti būdų, kaip pasiekti maksimumą. Kartais daugiau laiko reikia skirti aiškinimui apie pačią sistemą. Kartais prasingiau daugiau laiko su žmonėmis praleisti objekte. Mano skyrtaus darbuotojai dalyvauja, moko, konsultuoja ir prieš prasidedant darbams, ir jau pačiame objekte. Visada stengiamės padėti.

– **Kas geriau priima naujoves: jaunimas ar vyresni, labiau patyrę kolegos?**

– Jaunimas naujoves, aišku, priima lengviau. Juk jie jau „gimė“ rankose laikydami mobiliojo ryšio telefonus ir kompiuterius. Tad dar vienas kompiuteris viename mechanizme jaunajai kartai – natūrali vystymosi tąsa. Bet įdomių tendencijų pastebėjau bendraudamas ir su vyresniais žmonėmis.

Štai pavyzdys. Naują sistemą buvo nuspręsta diegti į vieną iš ekskavatorių. Po tam tikro laiko ekskavatorius su visa „puokšte“ naujovių buvo grąžintas į objektą. Kaip į patobulintą mechanizmą sureagavo patyręs, garbaus amžiaus mechanizatorius? Pirmiausia – skeptiškai: „Kam tos nesąmonės? Man iki pen-

sijos dveji metai, nieko gero čia nebus.“ Po trijų dienų teko lankytis objekte, kuriame darbavosi minėtas mechanizatorius. Sunku patikėti, bet vyriškis entuziastingai man rodė visus sistemos privalumus ir tikrai džiaugėsi naujomis galimybėmis. Taigi žmogui, kuris su kompiuteriu bendrauja retai, prireikė vos trijų dienų „perkąsti“ sistemą ir dirbti gerokai produktyviau.

– **Kaip vyksta apmokymai, su pažindinimas su naujosiomis sistemomis?**

– Norisi, kad kiekvienas žmogus teisingai priimtų šias naujas sistemas. Nesvarbu, ar tai būtų mechanizatorius, ar darbų vadovas. Todėl prieš pradedant dirbti išsiaiškiname jo lūkesčius, kaip jis tai supranta, ir tuomet pradedame nuosekliai aiškinti, rodyti, kas dabar bus kitaip, kaip keisis darbas mašinoje, objekte. Visi kartu bendrai sutariame, kaip tai atrodys, kaip bus daroma. Statybos vadovai prieš atliekant darbus numato tai technologijos darbų projektuose. Mokymai taip pat vyksta ir kartu su statybos darbais. Mokomės visi kartu – ir jie, ir mes.

– **Tai vis dėlto, ar taip sparčiai vystantis technologijoms tikėtina, kad jos išstums žmones?**

– Tikrai ne. Kiekvienas žmogus, kuris savo darbe nori būti įvertintas, stengiasi ir prisitaiko. Tobulėjantis žmogus visada ras savo vietą įmonėje. Šios sistemos nepakeis žmonių. Bent jau tos, apie kurias šiandien kalbame. Sistemos kažkas turi aptarnauti, prižiūrėti. Galų gale tikrai ne visi darbai šiomis sistemomis padaromi. Dar yra daug erdvės tobulėti.

– **Kiek laiko jau diegiamos automatinio valdymo sistemos?**

– Jau ketvirtį metų, kaip dirbu šioje srityje mūsų įmonėje. Su vadovybe daug kalbėjome, svarstėme, kol sprendimas buvo priimtas. Didžiuosiuose objektuose sistemos jau sėkmingai taikomos.

Ar iš tiesų pasitelkus naujas technologijas darbai gerokai paspartėjo? Kaip su išmaniosiomis sistemomis „draugauja“ darbų vadovai ir mechanizatoriai? Apilankėme Šalčininkų rajone, rekonstruojamame kelio ruože Vėžionys–Dainava–Pabarė–Butrimonys. Šio kelio atkarpoje nuo 17,9 iki 22,5 kilometro klojama 6 cm storio viensluksnė asfaltbetonio danga. Apie darbų



„Naujųjų sistemų naudą ypač pajautėme tuomet, kai reikėjo kloti vamzdžius, tvarkyti šlaitus, atkurti kelio geometriją. Dabar pasitelkę navigaciją viską matome 3D formatu“, – sako AB „Panevėžio keliai“ statybos darbų vadovas Edmundas Butkus.

specifiką, pasitelkus naujausias technologijas šiame objekte, kalbamės su AB „Panevėžio keliai“ statybos darbų vadovu Edmundu Butkumi.

– **Gerbiamas Edmundai, ar jau spėjote pajusti naujųjų sistemų naudą?**

– Naujųjų sistemų naudą ypač pajutome tuomet, kai reikėjo kloti vamzdžius, tvarkyti šlaitus, atkurti kelio geometriją. Atstatyti „į šonus išėjusį“ kelią nėra lengva. Anksčiau šiam darbui reikėdavo gerokai daugiau laiko ir žmonių. Vienas su liniuote nuolydžius matuoja, kitas – pločius, aukščius. Dabar pasitelkę navigaciją viską matome 3D formatu. Peilis pats žino, kiek smigti.

– **Kokių darbų be naujųjų technologijų jau nelabai ir įsivaizduotumėte?**

– Sistema ypač palengvina darbus formuojant nuolydžius. Viskas apskaičiuota procentais. Buldozeris „mato“ ašį, kraštą. Praktiškai galėtume jį vieną paleisti dirbti. Operatoriui belieka sekti darbus. Man, pavyzdžiui, patinka, kad ekskavatorius iškart formuoja šlaitą, jis „mato“ šlaito briauną ir nuolydį. Tas pats su grioviais. Nebereikia tiek vargo, skaičiavimo, kuoliukų statymo. Pavyzdžiui, šiandien, tokiu lietingu oru, niveliuoti ištis būtų sudėtinga, viskas aprasoje. Markerio žymes nuo kuoliukų lietus netrukus nuplautų.

– **Ar lengvai priėmėte išmaniosiomis sistemomis patobulintą techniką?**

– Mes lengvai priėmėme, jau pripratome. Dabar čia turime du buldozerius. Vienas jų – be naujų sistemų. Su juo rimtų darbų nebeatliekame. Jis tik padaro vadinamąją „mėsą“, o toliau dirba išmanusis jo brolis.

– **Jūsų nuomone, ar kituose objektuose taip pat reikėtų pasitelkti šias sistemas?**

– Rimtame objekte tikrai reikėtų. Mechanizmai su šiomis sistemomis yra vedantieji. Darbus, kuriuos atlieka ne tokie išmanūs ekskavatoriai ar buldozeriai, kai kada tenka taisyti. Atsigabenę techniką su įdiegtomis 3D sistemomis, atliktus darbus patikriname, jei reikia, koreguojame, pripilame daugiau smėlio ir pan. Kiekviename objekte, deja, išmanaus buldozerio nepastatysi, per brangus malonumas.

– **Ar sumažėjo žmonių objekte?**

– Taip. Kad ir išmušimo darbams jau reikia mažiau žmonių. Aišku, savikontrolės tikslais reikiamus matmenis mes nustatome ir senais metodais. Tiesiog tam, kad pasitikrintume.

– **Ar nesibaiminate, kad objekte liks darbuotis tik mašinos, o žmonių neberekės?**

– Nemanau. Žmonėms darbo visada atsiras. Sistemos kažkiek sumažina atsakomybę, nes tiesiog lieka mažiau šansų suklysti. Bet šlaituoti, grėbliuoti žmogaus vis tiek reikės.

– **Kuo Jums asmeniškai palengvėjo darbas?**

– Man, kaip statybos darbų vadovui, šios sistemos leidžia daugiau laiko susitelkti pačių darbų organizavimui. Nebereikia per daug gilintis į aukščius, pločius, skaičiuoti, rengti geodezines knygas ir pan. Darbai gerokai paspartėjo.

Sąvokų paaiškinimai

* **GPS** – tai Globalinio pozicionavimo sistema (angl. – Global Positioning System). Tai yra didelio tikslumo palydovinė radionavigacinė sistema, suteikianti informacijos apie objektų padėtį erdvėje, jų judėjimo greitį, kryptį ir įveiktą atstumą, atstumus iki pasirinktų vietų, apie tikslų vietos laiką konkrečiu momentu, geografinius konkrečios vietovės saulėtekio ar saulėlydžio laikus, mėnulio fazes. GPS veikia nepriklausomai nuo oro sąlygų, paros ar metų laiko, vienodai bet kioje pasaulio vietoje.

** **Šlamo dangos** – tai apsauginis kelio paviršiaus sluoksnis, susidedantis iš mineralinių medžiagų mišinio, bituminės emulsijos, vandens ir priedų mišinio, kuris ruošiamas darbų vykdymo vietoje ir čia pat klojamas specialia technika. Šlamo dangą gali sudaryti vienas ar daugiau sluoksnių. Šlamo dangos įrengiamos panaudojant savaeigius nepertraukiamo veikimo skleidimo įrenginius. Naudojami tokie skleidimo įrenginiai, kurie leidžia įrengti važiavimą juostą visu pločiu. Šlamo dangų mišiniai ruošiami vientisi (homogeniški), kloti reikalingos konsistencijos ir išleidus iš maišytuvo yra nedelsiant paklojami. Klojama nenutrūkstamai visame ruože. Taip įrengtas sluoksnis būna vienodos paviršiaus struktūros. Šlamo danga atnauja seną asfaltbetonio, betono ar kitokią kelio dangą, neleidžia paviršiniam vandeniui patekti į pagrindą sluoksnius, užpildo tuštumas, plyšius, įdubimus, suteikia dangai šiuurkštumo. AB „Panevėžio keliai“ yra bene vienintelė šalyje kelių statybos kompanija, sėkmingai įdiegusi ir naudojanti šlamo dangos technologiją. Pirmą kartą šlamo danga ant asfalto dangos buvo paklota magistralėje Vilnius–Panevėžys, ant betono dangos – kelyje Vilnius–Minskas. Šlamo danga yra atnaujinti magistralės Vilnius–Panevėžys, kelio Panevėžys–Šiauliai bei kelio Vilnius–Utena atskiri ruožai.

PAŽANGA: MECHANIZATORIUS DARBĄ PRADEDA ĮSIJUNGDAMAS KOMPIUTERĮ

atkelta iš **3 psl.**

AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialo autogreiderio ir buldozerio mašinistas Virginijus Kurkauskas plačiai šypsodamasis pasakoja apie jo buldozeryje atsiradusias technologijas. Mechanizatorius mikliai demonstruoja kompiuterio galimybes ir juokauja, kad prie „nepatįninguoto“ mechanizmo vairo persėsti kažin ar benorėtų.

– Kiek laiko dirbate su automatinio valdymo sistemomis?

– Su šiomis technologijomis pirmą kartą susidūriau prieš metus. Pirmoji reakcija? Buvo neramu. Visi kartu svarstėme, ar sugebėsime, ar viskas bus gerai.

– Kiek laiko prireikė, kad „perkstumėte“ naujoves, kas buvo sunkiausia?

– Priprasti prireikė maždaug mėnesio. Nepasakyčiau, kad buvo labai sunku ar labai lengva. Tik neįprasta. Juk reikėjo išmokyti lygius susivesti, nusistatyti aukščius ir pan. Mano kasdieniai darbai dabar prasideda taip – pasistatau anteną ir įsijungiu kompiuterį. Tuomet pagal atsiųstą projektą susivedu duomenis: reikalingas medžiagas, kurias skleisim, aukščius ir tada jau pradėdau dirbti.

– Ar jaučiate skirtumą tarp to, kas buvo, ir ką darote dabar?

– Be abejo, skirtumas didžiulis. Darbas labai palengvėjo. Liaudiškai tariant, jau nebereikia „daryti iš rankos“, viskas išeina lygiai, gražiai. Manau, ir kolegoms man pritars. Štai, pavyzdžiui, šiandien pila lietus. Kiek man padedančių kolegų matote aplink buldozerį? Nė vieno. O jiems ir nereikia čia šlapti. Didžiausias mano pagalbininkas dabar yra čia – kompiuteris. Ar pastebėjote, kad ir aukštį rodančių kuoliukų nebėra? Ne tik aukštį, bet ir plotį ar nuolydį dabar matau čia, ekrane. Čia galiu stebėti savo buldozerį ir 3D, ir 2D plokštumoje.

– Kada ypač pajutote naujausių sistemų privalumus?

– Vienas didesnių iššūkių – darbas geležinkelio ruožuose. Per ribotą laiką turime dirbti kokybiškai ir itin tiksliai. Be abejo, kai žinai, kad vadinamasis eismo „langas“ truks konkretų ribotą laiką, šiek tiek ner-



„Dažniausiai laimiu aš kartu su savo technologijomis“, – sako V. Kurkauskas, pasiteiravęs, kas laimi iškilančius ginčus dėl projekto vykdymo – technologijos ar žmogus.

viniesi. Juk pasitaiko ir nenumatytų trikdžių. Pvz., po esamu keliu atrandi durpių arba didelį akmenį, kurio iškart taip lengvai nepašalinsi. Tuomet viskas pasikeičia per akimirką. Darbų grafikas išsiderina, turi staigiai reaguoti. Džiaugiuosi, kad naujosios sistemos dabar leidžia suspėti viską atlikti laiku.

– Kas laimi iškilančius ginčus dėl projekto vykdymo – technologijos ar žmogus?

– Dažniausiai laimiu aš kartu su savo technologijomis (šypsosi). Visokių situacijų būna. Tenka pasiginčyti dėl aukščio, nesutampa nivelacijos. Meistrai sako: aukštis toks, aš sakau – kitoks. Atrodytų, paklaida nedidelė, vos pora centimetrų. Bet juk keliui jie labai svarbūs.

– Ar įdomu dirbti su naujomis technologijomis?

– Aišku, įdomu. Su jomis išmokę dirbti kolegoms patenkinti ir grįžti prie senų metodų, manau, nebenorėtų (šypsosi). Svarbiausia, kad sutau-pome laiko. Nebereikia kelis kartus važinėti, iš naujo tankinti dangos.

– Kas bus, jei valdžia ir technologijų skyrius sugalvos dar daugiau naujovių?

– Imsim ir darysim. Viskas bus gerai.

Objekte dirbujasi ir AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus specialistas Domas Dabulevičius. Jis pasakoja, kad pažangūs geodeziniai sprendimai

– Kokie duomenys atspindi ataskaitose?

– Patys įvairiausi. Pvz., apie aukštų palyginimus. Ataskaitoje matysis, kaip tai atrodo palyginus su projekciniais dydžiais. Statybos vadovas matys, kas pasiekta, ko galbūt jie perpylė, padaugino. Aš, kaip nešališkas žmogus, patikrinu, ar geometrija padaryta gerai, atlieku matavimus ir atiduodu duomenis analizei. Tai tarsi nešališka naudinga paslauga, kurią, tikimės, vertina visos pusės.

– Kokios dar yra Jūsų darbinės užduotys? Su kokiais iššūkiais tenka susidurti?

– Skaitmeninio modelio diegimas, darbų eigos tikrinimas pagal šį modelį, pagalba vykdant savikontrolę – štai pagrindinės mano darbo sritys. Dažniausiai būnu objekte ir padėdau žmonėms. Diegimo procesas yra ilgas ir sudėtingas. Mes patys dar tik mokomės. Būna ir nesusikalbėjimų. Kartais žmonės, iki galo neįsigilinę į diegiamas naujoves, tikisi per daug, nori visko čia ir dabar. Todėl stengiamės viską išsiaiškinti, aptarti jų lūkesčius, bendrauti. Tuomet visi darbai vyksta kur kas sklandžiau.

– Kaip į Jus žiūri darbuotojai, ko tikisi?

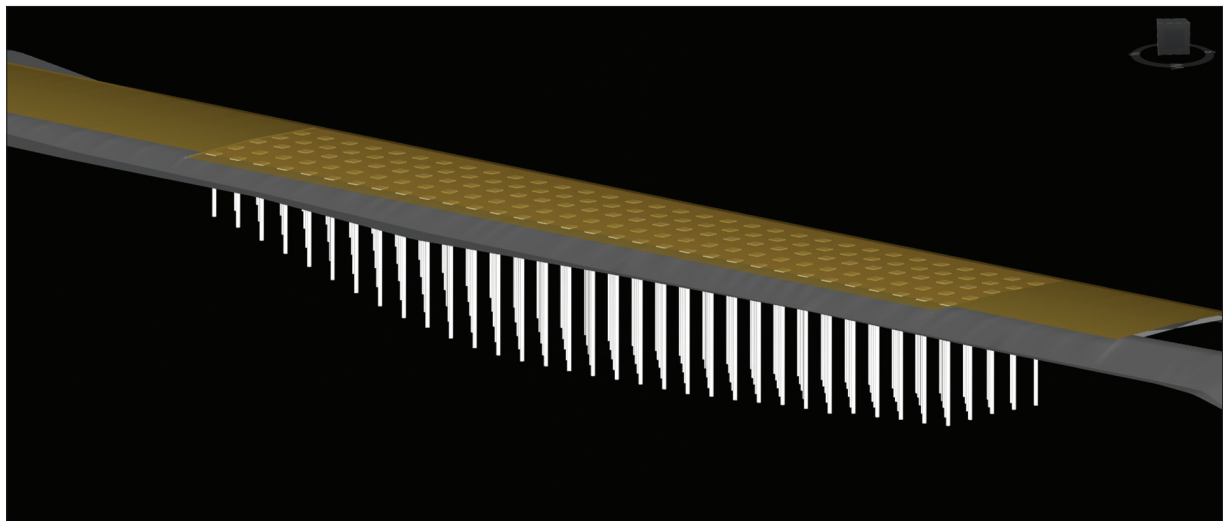
– Šiuo metu aš ir mano kolegoms esame kaip pagalba. Niekas iš esmės nepasikeitė. Statybų trejetas liko tas pats: projektuotojas, užsakovas, rangovas. O mes padedame šiam trejetui sklandžiai dirbti. Be abejo, reikia visų pusių geranoriškumo. Labiausiai norėtusi dar sėkmingesnio bendradarbiavimo su statybos, darbų vadovais. Visų mūsų tikslas tas pats – sumažinti laiko sąnaudas, pagerinti darbo efektyvumą. Naujosios technologijos yra ateitis, todėl norėtusi jas panaudoti visapusiškai.

– Kas patraukliausia Jūsų darbe?

– Man smagiausia, kad nėra monotoniškos. Jau pats žodis „technologijos“ reiškia, kad nėra jokios rutinos. Tai universalus darbas. Į kolektyvą atėjau, galima sakyti, „nuo kelio“. Daug kas buvo nauja, bet labai įdomu. Smagu, kai matau progresą, kitų darbuotojų užsidegimą, tai labai motyvuoja. Kai kasdien dirbi su naujomis technologijomis, kitaip, atrodo, ir negalėjo būti. Būna dienų, kai ištisai dirbame objekte. Būna, kad nemažai laiko tenka praleisti prie kompiuterio. Šis darbas mane žavi dėl savo įvairovės. Kitur savęs nebegalėčiau įsivaizduoti.



„Skaitmeninio modelio diegimas, darbų eigos tikrinimas pagal šį modelį, pagalba vykdant savikontrolę – štai pagrindinės mano darbo sritys“, – sako D. Dabulevičius.



Taip vaizduojamas automobilių kelio ruožas, kuriame rengiami geopoliai.

PAŽANGA: MECHANIZATORIUS DARBĄ PRADEDA ĮSIJUNGDAMAS KOMPIUTERĮ

– Kuo, Jūsų nuomone, AB „Panevėžio keliai“ skiriasi nuo konkurentų?

Tomas Bačiūnas:

– Mes skiriamės kompleksiniu požiūriu. Nes mūsų įmonė yra projektavimo ir kelių, geležinkelių statybos įmonė. Projektavimą atliekame kitaip, negu buvo daroma anksčiau. Tai leidžia įmonės mastu naudoti mūsų projektuotojų pajėgumus kartu su gamybiniais pajėgumais, kad rinkai pateiktume kitokį produktą. Tai kitoks požiūris į statybą, tiekiant greitesnę, efektyvesnę paslaugą. Aš manau, kad technologijos – dalykas, kurio mes negalime ignoruoti. Teisingai pastebėjo mūsų įmonės vadovai: naujausias technologijas reikia kuo greičiau įgyvendinti. Kas pirmas jas panaudos, tas bus priekyje. Taigi nuo kitų įmonių mes ir skiriamės inovatyviu požiūriu.

– Ar manote, kad technologijų srityje esate vieni pirmųjų?

– Šiandien viskas keičiasi beprotišku greičiu. Pasakęs, kad esame vieni pirmųjų, bijau suklysti. Bet mes tikrai ieškome, einame keliais, kurie nėra praminti. Tai kartais ištis sunku, bet kai turi palaikymą, kelionė labai įdomi.

– Kokią matote viziją šioje srityje?

– Žmogus, paragavęs šios duonos, jau kitaip priima naujoves. Dirbti su juo kur kas lengviau. Vizija yra tokia, kad kiekvienoje grandyje yra kur tobulėti. Ar tai mechanizatorius, ar darbų vadovas, jo reikšmė tam tikrais aspektais kaip tik pasidaro didesnė. Nes žmogus turi suvokti šitų sistemų teikiamą naudą ir pritaikyti savo objekte. Pavyzdžiui, darbų vadovas, suprasdamas automatinių valdymo sistemų naudą, darbus objekte gali paspartinti daug kartų. Ir tokiu būdu objektą padaryti pelningesnį. Visos technologijos apskritai – kompiuterizavimas, skaitmeninių modelių panaudojimas, geodezijos technologijos – tobulėja milžinišku greičiu. Visas šias priemones teisingai įgyvendinus, savo įmonei suteiksime naujų įrankių būti stipriai, konkurencingai ir pirmaujančiai.



Kompiuteris pateikia informaciją apie projektą, su kuriuo mechanizatorius dirba.



T. Bačiūnas: „Darbų vadovas, suprasdamas automatinių valdymo sistemų naudą, darbus objekte gali paspartinti daug kartų“.

– Ar naujausias technologijas galima vadinti paslaptimi? Jei taip, kaip jas saugote?

– Nebūna naujų technologijų be nedidelių paslaptčių. Aišku, tokias paslaptis saugome. Savo žmonėmis pasitikiu, įmonės darbuotojais taip pat. Nežinau atvejo, kad svarbi mano skyriuje esanti informacija būtų nutekinta. Be abejo, kai dirbi, stengiesi, įdedi savo laiką ir įmonės resursus, norisi, kad sukurtas išskirtinis produktas būtų išsaugotas. Visada maniau, kad tai, kas su-



V. Gražys: „Esam įdiegę daug pažangių naujovių, kurios tikrai leistų užsakovui sutaupyti“.

galvota ir sukurta, būtina saugoti ir prižiūrėti.

– Ar kartu su technologijomis savotiškai turi tobulėti ir žmonės?

– Žmonės turi būti viskuo besidomintys ir pareigingi. Jie turi norėti mokytis, nebijoti klysti ir prisiminti atsakomybę. Su šiomis savybėmis galima padaryti daug dalykų, kurių dar nepadarėme. Apskritai pastebėjau, kad žmonės naujoves priima viltingai ir geranoriškai. Kai pradėdi dirbti su projektu, matai ne

tik „nuogą“ projektą, bet ir žmonių pavardes. O dauguma jų labai imponuoja. Tai tobulėjantys, naujovių ieškantys specialistai, su kuriais dirbti labai įdomu.

– Kokį išpūdį Jums daro įmonės darbuotojai?

Vilius Gražys:

– Jei mūsų įmonės žmonės ir toliau į darbą ir į įmonę žiūrės taip, kaip žiūri dabar, jie tikrai visi susirinks į AB „Panevėžio keliai“ šimto metų jubiliejaus šventę. Manęs nedžiugina kitos aplinkybės, stabdančios pažangių technologijų panaudojimą mūsų darbe.

– Kokios tai aplinkybės?

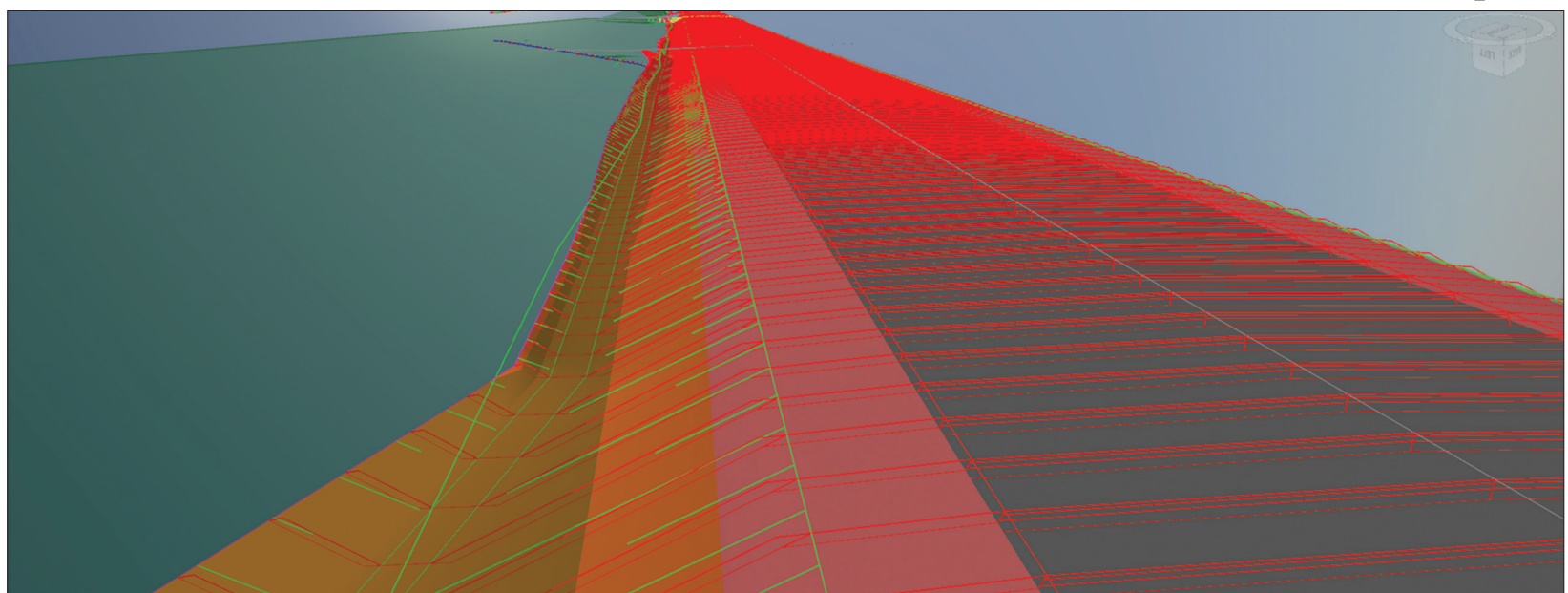
– Labai norėčiau, kad į naujausias technologijas Lietuvoje būtų žiūrima liberaliau. Gaila, bet kol kas įstatyminė bazė neleidžia laisvai naudoti visų turimų technologinių resursų. Esam įdiegę daug pažangių naujovių, kurios tikrai leistų užsakovui sutaupyti. Deja, dėl to, kad jos nėra įteisintos normatyviniais dokumentais, nuolat susiduriame su kliūtimis. Pavyzdžiui, kai ką galime panaudoti tik kelio remon-

to darbams, bet ne statybų srityje. Tai, aišku, nedžiugina. Mano nuomone, taip užmirštama pati statybų logika, o daugiau žiūrima teisinės pusės.

– Dėl kokių dar priežasčių pažangios technologijos priverstos „dūlėti“?

– Pažangių technologijų kartais negalime panaudoti ir dėl suprantamo finansavimo. Gaila, kai žinai, kad tikrai pasiteisinusi ir naudinga įranga stovi be darbo. Pavyzdžiui, plono sluoksnio šlamų** dangos. Vienu metu Lietuvoje buvo keturi šiai dangai kloti naudojami mechanizmai. Du iš jų priklausė mūsų įmonių grupei. Šiomis mašinomis buvo pradėta dirbti maždaug nuo 1997 metų. Galima sakyti, šandien nė viena jų nebedirba. Šlamų dangos buvo naudojamos kaip remontinės dangos. Tylumo atžvilgiu jos dviem decibelais tylesnės nei poringo asfaltbetonio dangos. Dažniausiai magistraliniams keliams naudotos dangos dabar, deja, nebeklojamos. Nėra pinigų.

nukelta į **6 psl.**



Skaitmeninis kelio modelis – virtuali realybė mechanizmui ir jo operatoriui, padedanti įgyvendinti projektuotojo idėjas realiaje pasaulyje.



Į mechanizmą įdiegta automatinio valdymo sistema, kuri leidžia pozicionuoti mechanizmo vietą statybos aikštelėje.



Standartinis GPS imtuvas, pritaikytas kontrolės, priežiūros darbams.

PAŽANGA: MECHANIZATORIUS DARBĄ PRADEDA ĮSIJUNGDAMAS KOMPIUTERĮ

atkelta iš **5 psl.**

Ar tikrai dėl prasto finansavimo vis dažniau tenka žvalgytis į užsienio rinkas? AB „Panevėžio keliai“ generalinio direktoriaus pavaduotojo rinkodarai Algimanto Janušausko nuomone, tam yra keletas priežasčių.

– Plėtra tarptautinėse rinkose, ar tai būtina?

– Tai priklauso nuo įmonės strategijos, dydžio, lūkesčių. Tai, kad įmonė plečiasi ir bando užimti didesnę rinkos dalį, yra pažangu. Bet viena iš priežasčių, dėl ko bandoma eiti į užsienio rinkas, yra ta, kad Lietuvoje tiesiog trūksta darbo. Mūsų įmonės jau dirba Latvijoje, Kaliningrade, bandė dirbuotis Lenkijoje. Na, bet galimybės, aišku, kur kas didesnės skandinavų kraštuose. Buvome susitikę su Danijos geležinkelių įmonės atstovais, jie kviečia dalyvauti konkursuose. Šiuo metu esame užmezgę rimtus kontaktus su Švedijos užsakovais.

– Kuo naujausios technologijos svarbios Europos šalių kontekste? Ar šalys, kurių įmonės siekia dalyvauti tarptautiniuose konkursuose, dirba pagal vienodus standartus?

– Pritariu minčiai, kad naujausios technologijos yra mūsų įmonės ateitis. Pastatų statyboje automatinės valdymo sistemos naudojamos jau kurį laiką, o kelių sektoriuje jos pradėtos taikyti dar palyginti neseniai. Manau, kad šioje srityje tikrai esame lyderiai. Lietuvoje šios technologijos dar tik žengia pirmuosius žingsnius. Be abejo, tai tik laiko klausimas.

Kita vertus, kad sistema visiškai veikėtų, ji turi būti vienoda visoje Europoje, t. y. turi būti tam tikri vieningi standartai. Projektavimas, statybos, kiti darbai turi būti įgyvendinami vadovaujantis viena metodika. Pavyzdžiui, dalyvaujant tarptautiniuose konkursuose, visi galimi rangovai turėtų vienodai suprasti keliamus reikalavimus ir atitinkamai juos įgyvendinti. Europoje kaip tik šiuo metu ir vyksta vadinamųjų atvirųjų standartų kūrimas. Šiame procese su ES institucijomis dirba CEDR – Europos kelininkų asociacija. Kol bendri standartai dar tik kuriami, mes kažką panašaus jau taikome pas save Lietuvoje. Todėl vėliau įsitraukti į bendrą tarptautinį kontekstą mums turėtų būti kur kas paprasčiau nei kitoms įmonėms.

– Kaip manote, ar kitos kelių statybos įmonės Lietuvoje taip pat nesnaudžia?

– Manau, kad vis dėlto esame lyderiai. Entuziastingų specialistų



„Europoje kaip tik šiuo metu ir vyksta vieningų standartų kūrimas. Kol bendri standartai dar tik kuriami, mes kažką panašaus jau taikome pas save Lietuvoje. Todėl vėliau įsitraukti į bendrą tarptautinį kontekstą mums turėtų būti kur kas paprasčiau nei kitoms įmonėms“, – yra įsitikinęs Algimantas Janušauskas.

dėka mes tikrai pirmaujame. Labai džiugina techninio direktoriaus Viliaus Gražio, technologinio skyriaus vadovo Tomo Bačiūno užsidesimas ir imlumas naujovėms. Mūsų vadovybė puikiai supranta naujovių svarbą. Jei įmonė nesivysto, ji sustoja. Vadinasi, norint būti lyderiu, turi naujoves įgyvendinti.

– Nesenai lankėtės Švedijoje. Kokie būtų švedų užsakovo lūkesčiai?

– Porą kartų per metus Švedijos transporto direkcija „Traficverket“ rengia susitikimus su esamais

ir galimais rangovais. Susitikimo metu buvo kalbama ir apie minėtus standartus. Užsienio įmonės lygiai taip pat suinteresuotos užsakymus išgirsti ir suprasti „vienoda kalba“. Tačiau kol kas šalys kuria savo reikalavimus. Švedai tikisi, kad jau kitais metais konkurso dokumentacijoje galės numatyti sąlygas teikti pasiūlymus naudojant BIM sistemą (Building Information Modeling – statinio informacinis modelis).

– Su šiomis technologijomis AB „Panevėžio keliai“ problemų turėtų būti neturėtų ir šiandien?

– Manau, kad problemų būtų ne daug. Turint omeny, kad iki kitų metų mes taip pat vietoje nestovėsime. Jau ir šiandien iš dalies dirbame su šiomis sistemomis ir tikrai turime supratimą. Tuo labiau kad ir patiems švedams tai dar tik pradžia. Vis dėlto tvirtai manau, kad šios technologijos – ateitis ne tik Lietuvoje, bet ir tarptautiniu mastu.

– Kaip AB „Panevėžio keliai“ atrodo tarptautiniame kontekste?

– Nemanau, kad mes kažkur labai atsiliekame. Mano nuomone,

esame panašiam lygmenyje kartu su kitomis Europos šalimis.

– Ko įmonei labiau reikia – pažangių idėjų ar gerų specialistų?

– Visko reikia, ir gerų žmonių, ir idėjų. Svarbiausia – pažangias idėjas įgyvendinti laiku. Kai atsiranda kažkas naujo ir perspektyvaus, reikia nepabijoti ryžtingai priimti sprendimus. Tai mūsų įmonėje ir daroma.

– Ko Lietuva galėtų pasimokyti iš švedų?

– Jeigu kalbėtume apie gamybinę pusę – kitokio konkurso organizavimo supratimo. Ten nėra taip, kad mažiausia kaina yra geriausia. Švedijoje svarbiausia – patikimumas. Niekas nesivaiko mažiausių kainų. Tam tikrais metodais įvertinamas darbų patikimumas.

Man patinka tai, kad švedų užsakovas nebijo bendrauti su rangovu. Tai vadinama partneryste. Jie tariai, kokiomis sąlygomis geriau ir per trumpesnį laiką įgyvendinti projektus. Jie nebijo tartis. Rangovai daugiau išmano apie technologijas, metodus, pažangą ir galimybes, kaip tuos projektus įgyvendinti. Užsakovas savo ruožtu informuoja apie poreikius ir strategiją. Taigi abi pusės tariantis pasiekiami ištis gerų rezultatų.

O pas mus užsakovas ir rangovas – priešingos institucijos, kurioms tarpusavyje geriau nesitarti, nes viskas gali būti suprasta ne taip. Tai, aišku, mentaliteto skirtumai. Matyt, dar kelios kartos turės pasikeisti, kad ir mes taip pat pradėtume bendrauti.



Šiuolaikiškas mechanizmų valdymo sistemos „Panevėžio keliai“ plačiai pritaikė vykdant „Rail Baltica“ projekto darbus. Nuotraukoje pirmajame plane iš kairės: statybos vadovai Kęstutis Kuprėnas ir Žydrūnas Chmelevskis.

ŽENKLELIUOSE REGI KREPŠINIO ISTORIJĄ

Į švarko atlapą segamas ženklelis – vieniems tik papildoma reklamos priemonė, kiti įsitikinę, kad ženkliukas – tai viena iš meninių išraiškų, galinčių išsaugoti tam tikrą dalį istorijos, perteikti to meto pajautą, savitumą.

Su šalies, Europos ir pasaulio krepšiniu susijusius ženkliukus ne pirmą dešimtmetį kolekcionuoja Vilniaus Gedimino technikos universiteto (VGTU) Kelių katedros docentas, FIBA krepšinio komisaras, Lietuvos olimpinės kolekcininkų asociacijos (LOKA) valdybos narys, dr. Kęstutis Skerys.

„Panevėžio keliuose“ eksponuota jo sukaupta ženklelių krepšinio tema kolekcija, ties stendais su retais eksponatais vertė stabtelėti ne vieną bendrovėje dirbantį ar apsilankiusį krepšinio mėgėją. Dvigubai malonu tai, kad kolekcijos autorių daugelis kelių inžinierių gerai prisimena dar iš studentų laikų, kai teko lankyti jo dėstomas paskaitas.

Mūsų laikraščio skaitytojams pateikiame pokalbį su „Panevėžio keliuose“ viešėjusiu dr. Kęstutiu Skeriu apie jo kelią su krepšiniu, jo kaupiamas kolekcijas ir apie tai, kad Lietuvoje savos gamybos krepšinio lentos ir lankai įdomūs ir išradingi.

Evelina SAVICKAITĖ

– *Kokie buvo Jūsų, kaip kolekcionieriaus, pirmieji žingsniai?*

– Kolekcionuoti pradėjau dar būdamas vaikas. Pirmosios kolekcijos pradžia – septintojo gimtadienio proga tėvelio padovanotas albumas, kuris neilgai trukus buvo užpildytas degtųjų dėžučių etiketėmis. Kodėl degtųjų dėžučių etiketės? Jos gražios, spalvotos, įdomios, pamokančios. Pamenu, jog mūsų namuose nebuvo galima rasti tvarkingų degtųjų dėžučių – nuo visų būdavo jau mano nuklijuotos etiketės. Degtųjų pirkimas taip pat trukdavo ilgiau nei įprasta. Rinkdavau tik tas dėžutes, kurių etiketė nebuvo mano kolekcijoje, ir būtinai visas su skirtingomis etiketėmis.

Nuo tada, aš manau, ir prasidėjo mano pomėgis kolekcionuoti. Degtųjų dėžučių etiketė albumas yra mano pirmoji kolekcija, kurią saugau ir branginu jau daugybę metų.

– *Kokią reikšmę Jūsų gyvenime turėjo krepšinis?*

– Kai man sukako dvylika metų, į mano gyvenimą įžengė krepšinis. Šiauliuose pradėjau lankyti krepšinio mokyklą, ten žaidžiau įvairiose amžiaus grupėse: vaikų, jaunųjų, moksleivių, jaunių. Pradėjęs studijuoti sostinėje, Kauno politechnikos instituto Vilniaus filiale, tęsiau savo pamėgtą veiklą. Žaidžiau instituto krepšinio komandoje „Inžinerija“ ir Vilniaus jaunių rinktinėje, su kuriomis iškovojo garbingą trečiąją vietą Lietuvoje.

Baigęs studijas iš krepšinio ne-



„Vienas geriausių pavyzdžių – ženkliukas, skirtas 1959 metų Maskvoje vykusiam pasaulio moterų krepšinio čempionatui. Šį ženkliuką man padovanojo pati pasaulio čempionė Jūratė Daktaraitė“, – apie brangiausius širdžiai eksponatus pasakojo dr. Kęstutis Skerys.

pasitraukiau: žaidžiau „Spartos“ ir „Elektrografijos“ vyrų komandose. Džiugu, jog krepšinio aikštelėje susipažinau su treneriu Jonu Kazlauskis ir kitais žinomais Lietuvos krepšinio pasaulio žmonėmis. Net ir įkopus į penktąją dešimtį žaidžiau krepšinį Viniaus veteranų komandoje, su kuria užėmėme pirmąją vietą Lietuvoje.

Baigęs žaisti krepšinį, nutariau teisėjauti krepšinio aikštelėje. 1988-aisiais tapau krepšinio teisėju, 1994-aisiais įgijau nacionalinę teisėjo kategoriją. Atsiradus galimybei, tapau krepšinio komisaru bei Europos krepšinio lygų sąjungos (ULEB) techniniu komisaru Europos taurės ir Eurolygos varžybose. Na, o prieš dešimtmetį, 2005 m., išlaikius egzaminus Hamburge vykusiam seminare, man buvo suteikta tarptautinės kategorijos (FIBA) krepšinio komisaro licencija.

– *Kaip kilo keliančių krepšinio miniatiūrų idėja?*

– Pirmuosius ženkliukų kolekcijos egzempliorius įsigyčiau dar mokydamasis mokykloje. Jau tuomet vyko ženkliukų mainai su bendraklasiais. Mes, vaikai, rinkdavome ženkliukus, kuriuos tuo metu galima būdavo nusipirkti kioskuose. Pavyzdžiui, buvo miestų suvenyriniai ženkliukai.

Susiejus gyvenimą su krepšiniu, mano du pomėgiai – kolekcionavimas ir krepšinis – susipynė į vieną ir aš pradėjau kolekcionuoti būtent krepšinio ženkliukus. Nors kone kiekvieną miniatiūrą puošia oranžinis kamuolys ar krepšinio lankas, visi jie ypatingi, saviti ir svarbūs.

Brangiausi man tie ženkleliai, kurie sušildyti žmogaus rankų. Didžiausią vertę turi tie eksponatai, kurie yra iškovoti, laimėti, dėl kurių yra sudėta daugybė pastangų. Kai tokie ženkleliai patenka į mano rankas, tikras džiaugsmas. Vienas geriausių pavyzdžių – ženkliukas, skirtas 1959 metų Maskvoje vykusiam pasaulio moterų krepšinio čempionatui. Šį ženkliuką man padovanojo pati pasaulio čempionė Jūratė Daktaraitė.

Kaip surinkau tiek ženkliukų? Dalį

pelniau pats, dalį pirkau, dalį gavau mainais, nemažą dalį gavau tiesiog iš kolegų teisėjų ir kitų žmonių. Kaip daugeliui kolekcininkų įprasta, kai kuriuos egzempliorius pats išprašydavau iš žmonių, kurių atlapuose pamatydavau akį pritraukusį ženkliuką. Nemažai prie kolekcijos pildymo prisidėjo buvęs FIBA krepšinio teisėjas Romualdas Brazauskas.

Sukaupęs jau tūkstantį perkopusią kolekciją, pamaniau, kad dulkėti rūsyje jiems nėra ko, ženkliukus turi išvysti žmonės, juk tai – dalis krepšinio istorijos. Pirmieji ženkliukuose įamžintus krepšinio motyvus galėjo išvysti VGTU studentai ir darbuotojai. Vėliau paroda nukeliavo į Kaune esančią Vytauto Didžiojo universiteto biblioteką, paskui – į Kauno, Šiaulių viešąsias bibliotekas. Taip ir gimė keliančios parodos „Krepšinis ženkleliuose“ idėja. Pradėjau nuo VĮ „Automagistrėlė“, paroda jau pabuvojo Vilniaus, Alytaus, Utenos regiono keliuose.

Dabartinis parodos kelias – kelininkų įmonės. Iš valstybės įmonės „Panevėžio regiono keliai“ paroda atkeliavo pas jus, į AB „Panevėžio keliai“, iš Panevėžio važiuoja pas Šiaulių kelininkus, ir taip iki Klaipėdos.

Tokį parodos kelią pasirinkau dėl to, nes aš pats esu kelininkas. Nors savomis rankomis kelių tiesti ir neteko, jau per keturiasdešimt metų esu Vilniaus Gedimino technikos universiteto Kelių katedros dėstytojas, docentas, todėl keliai man yra labai artimi. Esu apdovanotas Kelininko garbės ženkle ir šį apdovanojimą labai vertinu.

– *Joniškio Krepšinio muziejui esate padovanojęs ženklelių rinkinį, kurį sudarė Europos krepšinio federacijų ženkleliai. Esate pristatęs degtųjų parodą „Sierčikai“, krepšinio ženkliukų, krepšinio lankų nuotraukų ir pieštukų kolekcijas. Papasakokite, prašau, plačiau.*

– VGTU bibliotekoje tik prisidė-

jau prie parodos „Sierčikai“ rengimo, pasiūliau savo turimus eksponatus, susijusius su degtųjų tema, bibliotekos darbuotojai p. Vykintai, kuri kolekcionuoja degtųjų dėžutes.

Pieštukus renku nuo seno, kai į mano rankas pateko Meksikos vasaros olimpiadų žaidynių (1968 m.) proga išleistas pieštukas, kuris mane sužavėjo, nes tuo metu spalvingų, gražių pieštukų nebuvo. Iš viso esu surinkęs per 900 skirtingų pieštukų iš apie 30 pasaulio šalių. Pieštukų pirmoji paroda surengta Šiaulių P. Višinskio viešojoje bibliotekoje, vėliau antroji – VGTU bibliotekoje.

Krepšinio lankų nuotraukų kolekcijos, kuri buvo eksponuojama ir Jūsų įmonėje, idėja kilo tada, kai įsigijau sodybą kaime. Kaskart į ją važiuodamas, kaimuose prie namų, klojimų, garažų pastebėdavau įvairiausius savos gamybos krepšinio lentas su lankais. Galbūt kitas žmogus ir neatkreiptų dėmesio į jas, tačiau mano gyvenimas susietas su krepšiniu, todėl akis tarsi savaime už tų lentų užkliūdavo. Kai tik pamatydavau įdomesnės konstrukcijos krepšinio lentas ar stovus, sustodavau ir juos nufotografuodavau. Nuotraukų yra apie 200 ir vis rinkinį papildau naujomis. Atrodo, kad Panevėžio kaip tik nėra parodoje... Reikės pasidaryti atidžiau po Panevėžio apylinkes.

Galiu teigti, jog iš visų vietų, kuriose teko lankytis, Lietuvoje krepšinių lentos yra gražiausios. Daugumą jų ne neatitinka krepšinio lentų matmenų, dažniausiai būna tik lenta ir lankas, tačiau visos jos labai įdomiai sukonstruotos. Prieš kelerius metus Lietuvoje vykusio Europos čempionato proga buvo rengiamas krepšinio lentų fotografijų konkursas – dvi mano nuotraukos pateko į geriausiųjų dešimtuką.

– *Ačiū už pokalbį.*

Andrius Repšio nuotr.



Pirmosios kolekcijos pradžia – septintojo gimtadienio proga tėvelio padovanotas albumas, kuris neilgai trukus buvo užpildytas degtųjų dėžučių etiketėmis. Nuotraukoje iš kairės: K. Skerys, „Panevėžio kelių“ Panevėžio filialo direktorius Arvydas Zapalskis, VĮ „Panevėžio regiono keliai“ direktorius Rolandas Žagaras, „Panevėžio kelių“ techninis direktorius Vilijus Gražys.

Į SKANDINAVIJOS RINKĄ ŽENGIAME IR SU KELIŲ STATYBOS PASLAUGOMIS

atkelta iš **1 psl.**

Švedija – viena turtingiausių ir labiausiai išsivysčiusių industrinių valstybių. Ši Skandinavijos valstybė garsėja ir kaip viena taikiausių šalių: Švedija jokiuose mūšiuose ir karuose nedalyvavo jau du amžius. Čia taip pat stipriai išvystytas bankininkystės sektorius. Pakankamai aukšto lygio yra ir susisiekimo infrastruktūra.

„Kelio statybos samprata Lietuvoje ir Švedijoje yra labai panaši“, – pasakojo „Panevėžio kelių“ generalinio direktoriaus pavaduotojas rinkodarai, įmonės Švedijoje valdybos pirmininkas Algimantas Janušauskas. Naujosios įmonės kuratoriaus nuomone,

„Panevėžio kelių“ bendrovės įgytų kvalifikacijų pakanka norint pradėti darbą Švedijos rinkoje. Švedija nėra Europos Sąjungos valstybė, tačiau kaip išsivysčiusi šalis rangos darbų kokybei kelia aukštus reikalavimus, o tai nėra jokia naujiena Lietuvos kelininkams.

Kita vertus, tai – konservatyvi šalis, labai atidžiai stebinti naujai besikuriančias užsienio kapitalo įmones, jų siekius, norus, galimybes, kompetencijas ir patikimumą, todėl įmonei naujokei teks įveikti ne tik kalbos barjerą.

Pasiteiravus, ar „Panevėžio kelių“ specialistams jau laikas mokytis švedų kalbos, Audrius Butkūnas patikino, kad švedų kalba bus būtina, siekiant rimtai dirbti šioje rinkoje. Numatyta, kad naujai kompanijai

vadovaus Švedijos kelių statybos specialistas, tačiau visus kitus darbus teks atlikti lietuviams. Tai yra Panevėžio įmonė į šią šalį turi įžengti su savo specialistais, savo technika, savo technologijomis.

„Visa dokumentacija kiekvienoje šalyje rengiama tos valstybės, kurioje dirbama, kalba. Visi viešųjų pirkimų konkursai, jų sąlygos ir mūsų pasiūlymai, bet kuri su objektu susijusi dokumentacija vienareikšmiškai turės būti rengiama valstybine kalba. Dirbame Latvijoje, Kaliningrado srityje, todėl būtinybė išmokyti tos šalies, kurioje siekiame turėti užsakyimų, kalbą neturėtų būti naujiena.

Pirmieji kontaktai, bendravimas, strateginiai susitikimai gali vykti ir anglų kalba, bet realiam darbui šioje rinkoje reikės mokėti ir švedų kal-

bą“, – sakė A. Butkūnas. Lygiagrečiai teks išsianalizuoti ir tos šalies statybas reglamentuojančius įstatymus, specifinius reikalavimus, adaptuoti konkrečiai rinkai mūsų turimas kvalifikacijas ir taikomas technologijas.

Staiga spurto šioje rinkoje, „Panevėžio kelių“ vadovų teigimu, nėra ko tikėtis, nes pats valstybės, jos žmonių mentalitetas yra toks, kad į naujokus žiūrima labai atsargiai, laukiama jų geranoriškumo ir kompetencijos bei patikimumo įrodymų. Teks nuosekliai ir atkakliai dirbti.

Beje, Švedijos Karalystės transporto direkcijos atstovai ne kartą yra lankęsi Lietuvoje ir „Panevėžio kelių“ objektuose. Mūsų gamybiniai pajėgumai, kvalifikacijos, darbo kultūra jiems padarė teigiamą įspūdį. Naujai įdiegtos technologijos, kurias

„Panevėžio keliai“ taiko Lietuvoje ir Latvijoje, yra pritaikomos Švedijos rinkoje. Papildomos kompetencijos, kurias ilgainiui reikės įgyti, yra tunelių statyba, požeminiai darbai, nes dalis kelių ir geležinkelių šioje šalyje yra tiesiama požeminiais koridoriais.

Kaip pozityvią veiklos Skandinavijoje aplinkybę būtų galima nurodyti darbams palankų šios šalies klimatą – tropinių karščių čia neturėtume sulaukti.

Švedijos instituto pateikiamais duomenimis, valstybės plotas siekia 450 tūkst. kvadratinį kilometrų (Lietuvos plotas – 65,3 tūkst. kvadratinį kilometrų). Pusė visos Švedijos teritorijos apaugusi miškais. Mažiau negu 10 proc. yra dirbama žemė. Gana lygus kraštovaizdis nusėtas ežerais, jų yra beveik 100 000. Ilga kalnų grandinė, nusidriekusi šiaurės vakaruose, siekia 2111 m aukštį, o palei išraižytą pakrantę yra tūkstančiai salų.

Dėl šiltosios Golfo srovės Švedijos klimatas švelnesnis nei kitose šiaurinėse valstybėse. Šalies sostinė Stokholmas yra tokioje pačioje platumoje kaip ir pietinė Grenlandija, tačiau jo vidutinė liepos mėnesio temperatūra yra +18° C. Žiemą temperatūra nukrenta šiek tiek žemiau nulio, o sniego kiekis yra vidutinis. Šiaurinėje Švedijos dalyje žiemos ilgos ir šaltos, o vasaros – šviesios ir vėsios. Birželio ir liepos mėnesiais nesutemsta ištisą parą.



Nuo 1965 metų veiklą vykdanči „Panevėžio kelių“ bendrovė yra sukūrusi išvystytą įmonių ir gamybos bazių tinklą Baltijos šalyse, Skandinavijoje, Lenkijoje, Rusijos Federacijoje, Ukrainoje. Švedijoje antrus metus veiklą vykdo dukterinė Panevėžio statybos tresto įmonė PST „Nordic“, o Norvegijoje yra viena iš svarbių eksporto šalių.

KELIO MOTERS STEFUTĖS NUOTYKIAI „VIA BALTICA“ TRASOJE

Plačiau – laikraščio priede

Taisom keliai

„Pagaliau ir mes į laikraštį pakliūsime“, – pasidžiaugė „Panevėžio kelių“ vyrai, rekonstruavę pralaidą magistralės „Via Baltica“ atkarpoje tarp Panevėžio ir Ramygalos. Iš kairės: kelininkai Irmantas Rinkevičius, Saulius Steišūnas, Egidijus Juzulėnas, vairuotojas Eugenijus Šegamogas, Kelio moteris Stefutė, „Taisom keliai“ programos dalyvė Kristina Vaičiūnaitė, darbų vadovas Laurynas Vilėnškis, brigadininkas Antanas Vilčinskas, atstovė ryšiams su visuomene Rasa Čepienė.



Leidėjas – AB „Panevėžio keliai“.

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

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

Tiražas – 800 vnt.

Fotografijos Andriaus Repšio
Dizainerė Eglė Valaitytė



SVEIKINAME!

60-MEČIO PROGA

Ričardą Bronių Gudą, a/b maišyklės operatorių (1955 06 25);
Danielių Žigą, projektų vadovą (1955 07 21).

55-MEČIO PROGA

Alfonso Lapėną, sargą, prižiūrėtoją (1960 06 03);
Vytautą Karvelį, vairuotoją-keleivą (1960 06 08);
Antaną Samsoną, šaltkalvį suvirintoją (1960 06 12);
Valdą Muzikevičių, kelininką (1960 07 16);
Nikolajų Lišak, buldozerio mašinistą (1960 07 17).

50-MEČIO PROGA

Joną Kličų, darbų vykdymo padalinio vadovą (1965 06 25).

45-MEČIO PROGA

Ritą Tunikaitienę, inžinierę programuotoją (1970 06 03).

40-MEČIO PROGA

Vitalijų Bykovą, ekskavatoriaus mašinistą (1975 06 06);
Dainių Ramonį, armatūrininką (1975 07 06);
Gintarą Navaką, krautuvo mašinistą (1975 07 07);
Valdemarą Magylą, brigadininką (1975 07 13).

35-MEČIO PROGA

Gytį Šinkūną, kelio darbininką (1980 06 15);
Ramūną Kilių, vairuotoją (1980 06 22);
Rolandą Lukševičių, brigadininką (1980 07 16);
Donatą Tvarijoną, kelininką (1980 07 18).

30-MEČIO PROGA

Andrių Chachlovą, suvirintoją (1985 06 03);
Evaldą Kadį, darbų vykdymo padalinio vadovą (1985 06 23).

20-MEČIO PROGA

Paulių Masiulį, kelininką (1995 07 08).