

Taisom kelia

Specialus

LAIKRAŠČIO „KELIO ŽMONĖS“ PRIEDAS PRADEDANTIEMIEMS NR. 5

Išmintimi ir patarimais su Jumis dalijasi ryškiausi kelių srities žinovai

Kelio moteris Stefutė

Iš nedidelio miestelio kilusi gyvenimo, santykių ir kelių žinovė. Garsas apie jos išmintį sklinda po visą Lietuvą, kartais pasiekia ir kaimyninę Latviją. Nuotaikinga, geranoriška, nuoširdi optimistė, puikiai žino, kuriuo keliu eiti ir kitam tą kelią gali parodyti. Santykiai su vyrais komplikuoti, bet labai myli vaikus ir gyvūnus.



Kelių ekspertas

Habilituotas daktaras, žinomo universiteto profesorius, visuomeninių judėjimų aktyvistas, konsultantas. Mėgsta argumentuotas diskusijas, kerpa tik devynis kartus atmatavęs. Nepaliauja tikėjęs, kad gėris kada nors nugalės ir visas kuro akcizas bus investuotas į kelius, nors filosofškai supranta, kad tai bus ne rytoj. Vedybiniais ryšiais nesusisaistęs, vis dar ieško tos vienintelės.



Kelių inžinierius gamybininkas

Energingas į penktą dešimtį įkopus vyriškis, turintis solidžią darbo objektuose patirtį, be penkių minučių projektų vadovas. Gerai žino, koks svarbus yra darbų aktyvumas. Išskirtinis bruožas – jo objektuose nepastebėta jokių lygių galimybių apraiškų. Šeimoje – autoritetingas tėvas ir vyras. Jo tėtis ir senelis taip pat buvo kelininkai.



Jaunasis kelininkas

Magistro laipsnis VGTU. Dirba objektuose jau trečiąjį sezoną. Paaukštintas į brigadininkus. Vis tikisi gauti nuolatinį darbą. Pilnas jaunatviško maksimalizmo, jam nesuprantama, kodėl esant galimybei daugelį darbų automatizuoti ir skaitmenizuoti, kelio trasa kartais vis dar žymi ma kuoliukais. Slapta įsimylėjęs jauną projektų inžinierę.



Vietinės reikšmės keliai. Kaip prižiūrėti ir plėtoti tinkamai?



„Jei savivaldybės atsakingiau vykdytų savo Vietos savivaldos įstatyme nustatytą savarankiškąją funkciją ir tam suplanuotų lėšų savo biudžete, kelių būklę būtų galima pagerinti iš esmės“, – mano Lietuvos automobilių kelių direkcijos vietinių kelių administravimo skyriaus vedėja Neringa Kryževičienė.

Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie SM duomenimis, vietinės reikšmės keliai šiandien sudaro beveik 64 tūkstančius kilometrų. Iš jų asfaltuotų apie 11,5 tūkstančio (18 proc.), su žvyro danga – apie 40 tūkstančių kilometrų (63 proc.). Pasak vietinių kelių administravimo skyriaus vedėjos Neringos Kryževičienės, savivaldybės, teikdamos Lietuvos statistikos departamentui ataskaitas apie tai, kiek vietinės reikšmės kelių valdo, įvardija dar vieną kelių kategoriją – grunto kelius. Šie keliai neturi būtiniausių kelio elementų: sankasos, pagrindų ir dangos. Savivaldybės deklaruoja, kad jų Lietuvoje yra daugiau nei 12 tūkstančių kilometrų (apie 19 proc.). „Valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga yra mažiau – apie trečdalį. Deja, visų žvyrkelių išasfaltuoti už valstybės ir savivaldybių skiriamas lėšas neįmanoma. Kita vertus, jeigu žvyrkeliai pakankamai geros kokybės, savo funkciją jie atlieka“, – tikina Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie SM vietinių kelių administravimo skyriaus vedėja Neringa Kryževičienė.

Gerb. Neringa, ar savivaldybės noriai skiria savo lėšų vietinės reikšmės kelių priežiūrai? Kokią biudžeto dalį jos vidutiniškai panaudoja šiam tikslui?

N. K. Pagal Vietos savivaldos įstatymą, vietinės reikšmės kelių (gatvių) priežiūra ir plėtra yra savivaldybių savarankiškoji funkcija. Tai reiškia, kad savivaldybės pačios planuoja, kuriuos vietinės reikšmės susisiekimo infrastruktūros objektus statyti ar rekonstruoti, kokiomis lėšomis finansuoti darbus ir kada šiuos darbus atlikti. Savivaldybės savo valdomų vietinės reikšmės kelių (gatvių) priežiūrai ir plėtrai turi daugiau skirti savo biudžeto lėšų. Bet ką rodo prakti-

ka? Yra savivaldybių, pavyzdžiui, Joniškio, Šilalės ar Šilutės rajonų, kurios vietinių kelių priežiūrai ir plėtrai pernai išvis neskyrė pinigų. Galime tik daryti prielaidas – kodėl? Gal tai nėra prioritetas, o gal manoma, kad šias reikmes visiškai patenkina Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) skiriamos lėšos. Kalbant bendrai, pernai Lietuvos savivaldybės vietinės reikšmės kelių (gatvių) priežiūrai ir plėtrai skyrė vidutiniškai 45 procentus savo biudžeto lėšų, palyginti su KPPP lėšomis. Daugiausia pinigų vietinės reikšmės keliams (gatvėms) įprastai skiria didieji miestai. Ypač norėtųsi išskirti Kauno, Alytaus miestų, Neringos savivaldybės.

Kaip šiame kontekste atrodo Panevėžio, Ukmergės rajonų savivaldybės?

N. K. Kalbant apie savo biudžeto lėšų skyrimą vietinės reikšmės kelių (gatvių) priežiūrai ir plėtrai, Panevėžio ir Ukmergės rajonų savivaldybės siūlyčiau pasitempti, nes 2015 metais Panevėžio rajono savivaldybė skyrė tik apie 5 proc. savo biudžeto lėšų, palyginti su KPPP lėšomis, o Ukmergės rajono savivaldybė ne ką daugiau – apie 7 proc.

Kiek konkrečiai lėšų savivaldybės gauna iš KPPP? Kodėl dažnai skundžiamasi, esą pagerinti kelių būklę turimų pinigų sąskaita neįmanoma?

N. K. KPPP lėšų savivaldybės gauna kasmet. Nuo 2014 metų joms skiriama 30 procentų KPPP lėšų. Beveik 23 procentai šių lėšų (skaičiuojamųjų) savivaldybėms apskaičiuojama ir skiriama Vyriausybės nustatyta tvarka. Jas savivaldybės panaudoja savo nuožiūra, t. y. numato, kuriems susisiekimo infrastruktūros objektams jos bus skirtos. Kelių rekonstravimo darbams,

įrengiant asfalto dangą, reikia nemažai lėšų, bet darbus atliekant laiku, nepradelsus eksploatacijos terminų, tokių kelių priežiūrai lėšų reikėtų mažiau. Intensyviau naudojamas žvyrkelius prižiūrėti – pažvyruoti, profiluoti, greideriuoti ir kt. – reikia dažniau, tačiau atlikti darbai nėra ilgalaikiai. Nuo šių metų ne mažiau kaip pusę skaičiuojamųjų lėšų savivaldybės privalo skirti kapitalo investicijoms. Kitaip tariant, kelių vertei didinti, o ne, sakykime, einamiesiems darbams: pvz., žvyrkeliams greideriuoti ar asfalto duobėms užtaisyti. Be abejo, yra savivaldybių, kurios kapitalui didinti skiria ir daugiau lėšų. Kadangi KPPP lėšos yra valstybės biudžeto lėšos, Lietuvos automobilių kelių direkcijai prie SM labai aktualu, kad kuo didesnė jų dalis būtų naudojama efektyviai, t. y. ilgalaikio turto vertei didinti – kapitalo investicijoms. Konkretūs pavyzdžiai rodo, kad yra savivaldybių, kurios nenaudoja KPPP lėšų einamiesiems tikslams (išlaidoms), o jas tikslingai skiria kapitalo investicijoms. Tai Alytaus, Kauno miestų, Jonavos, Kauno, Raseinių, Širvintų rajonų

savivaldybės. Likusioji dalis KPPP lėšų, apie 6 procentus, savivaldybėms skiriama susisiekimo ministro įsakymu. Jos yra KPPP tikslinio finansavimo lėšos ir skiriamos finansuoti konkrečioms objektams. Šiems objektams, susisiekimo ministro įsakymu nustatyta tvarka, savivaldybės parengia investicijų projektus.

Jūsų nuomone, ar pinigai, gaunami iš KPPP, panaudojami efektyviai?

N. K. Reikėtų vertinti metinius rezultatus. Štai, pavyzdžiui, užpernai liko nepanaudota pusė procento visų skirtų lėšų, pernai – tik 0,2 procento. Būtų galima teigti, kad lėšų panaudojimo rodiklis neblogas. Tačiau, mūsų nuomone, lėšos būtų naudojamos efektyviau, jeigu dar daugiau jų būtų naudojama kelių vertei didinti.

Tai kodėl savivaldybės skundžiasi, kad investuoti į kapitalą neužtenka pinigų?

N. K. Kasmet savivaldybės susisiekimo ministro įsakymu nustatyta tvarka gali teikti prašymus Kelių direkcijai dėl tikslinių lėšų skyrimo vietinės reikšmės susisiekimo infrastruktūros objektams finansuoti. Iš tiesų pastebime, kad lėšų poreikis kelis kartus viršija galimybes. Tačiau ir neįmanoma viską finansuoti tik KPPP lėšomis. Savivaldybės, ypač rajonų, turi savus prioritetus. Dažnai būna taip, kad savivaldybė, nenorėdama nuskriausti seniūnijų, kiekvienai paskirsto po nedidelę dalį lėšų. Dažniausiai nemažai lėšų panaudojama žvyrkeliams greideriuoti. Dažnai šiuos darbus prižiūrėti savivaldybės paveda seniūnams, o šie ne visada reikliai tikrina atliktų darbų kokybę. Galbūt to greideriavimo ir reikia, tik ar ne išmintingiau būtų darbus planuoti: vienais metais kapitališkai sutvarkyti vieną kelio ruožą, kitais – kitą? Mūsų nuomone, jei savivaldybės atsakingiau vykdytų savo Vietos savivaldos įstatyme nustatytą savarankiškąją funkciją ir tam suplanuotų lėšų savo biudžete, kelių būklę būtų galima pagerinti iš esmės. Pastebime, kad savivaldybių, kurios prie

vietinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros prisideda savo lėšomis, kelių būklė kur kas geresnė. Protinai paskirsčius turimas lėšas, viskas įmanoma.

Ar savivaldybių požiūriui į vietinės reikšmės kelių turį įtakos teisinis kelių statusas? Kokie yra kiti kelių (gatvių) finansavimo šaltiniai?

N. K. Kelius, kaip ir kitus statinius, būtina prižiūrėti – vykdyti jų techninę priežiūrą. Kad kai kurios savivaldybės atsainiai žiūri į vietinės reikšmės kelių, galima spręsti ir pagal tai, kaip vangiai atliekama kelių (gatvių) teisinė registracija, todėl drįstu teigti, kad savivaldybės tiksliai nežino, kokį turta jos valdo. Kad kelių (gatvių) duomenys nėra patikimi, konstatavo ir Valstybės kontrolė, savo ataskaitoje patikrinusi visas savivaldybes 2015 metais. KPPP lėšos yra tik vienas iš kelių (gatvių) finansavimo šaltinių. Savivaldybės kelių (gatvių) projektams įgyvendinti gauna Europos Sąjungos paramos fondų lėšų, daliai europinėmis lėšomis finansuojamų projektų valstybė taip pat gali skirti papildomą rėmimą. Kai kurios savivaldybės turi pasitvirtinusios tvarką dėl fizinių ir juridinių asmenų perduodamų tikslinių lėšų konkrečioms vietinės reikšmės kelių projektams iš dalies finansuoti. Taigi kas ieško, tas finansavimo galimybių randa. Vyriausybė yra patvirtinusi Strateginio planavimo savivaldybėse rekomendacijas, kuriose nustatyta, kad efektyvumas yra vienas iš strateginio planavimo dokumentų rengimo principų. Savivaldybės turėtų pasitvirtinti investicijų projektų planavimo tvarkas, numatančias aiškų vietinės reikšmės kelių (gatvių) tiesimo, rekonstravimo, taisymo (remonto) darbų planavimą, prioritetų nustatymą ar jų keitimą. Taip pat savivaldybės neturėtų prisiimti įsipareigojimų dėl apmokėjimo už darbus, kol nepatvirtintas jų finansavimo šaltinis. Pagrindinis palinkėjimas savivaldybėms būtų toks: darbus, įvertindami realias finansavimo galimybes, keliuose (gatvėse) planuokite iš anksto.

„Nuo šių metų ne mažiau kaip pusę skaičiuojamųjų lėšų savivaldybės privalo skirti kapitalo investicijoms. Kitaip tariant, kelių vertei didinti, o ne, sakykime, einamiesiems darbams: pvz., žvyrkeliams greideriuoti ar asfalto duobėms užtaisyti. Be abejo, yra savivaldybių, kurios kapitalui didinti skiria ir daugiau lėšų. Kadangi KPPP lėšos yra valstybės biudžeto lėšos, Lietuvos automobilių kelių direkcijai prie SM labai aktualu, kad kuo didesnė jų dalis būtų naudojama efektyviai, t. y. ilgalaikio turto vertei didinti – kapitalo investicijoms. Konkretūs pavyzdžiai rodo, kad yra savivaldybių, kurios nenaudoja KPPP lėšų einamiesiems tikslams (išlaidoms), o jas tikslingai skiria kapitalo investicijoms. Tai Alytaus, Kauno miestų, Jonavos, Kauno, Raseinių, Širvintų rajonų savivaldybės. Likusioji dalis KPPP lėšų, apie 6 procentus, savivaldybėms skiriama susisiekimo ministro įsakymu. Jos yra KPPP tikslinio finansavimo lėšos ir skiriamos finansuoti konkrečioms objektams. Šiems objektams, susisiekimo ministro įsakymu nustatyta tvarka, savivaldybės parengia investicijų projektus“, – sako Nijolė Kryževičienė.

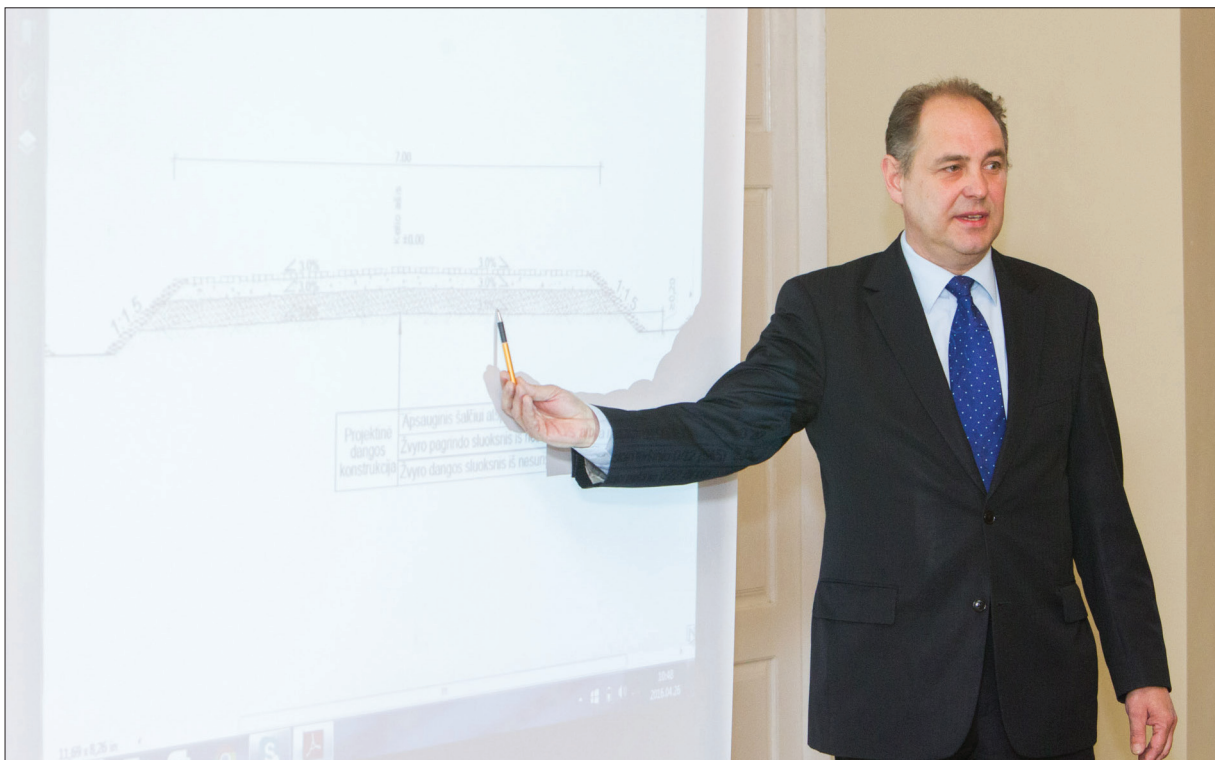
Vietinės reikšmės keliai. Kaip prižiūrėti ir plėtoti tinkamai?

3

Stanislovas Stančikas: „Nors vietinės reikšmės kelių priežiūra rūpinasi seniūnai, dažnai jiems paprasčiausiai trūksta kompetencijos ir išmanymo“.



Sunerimės ir Ukmergės rajono savivaldybės meras Rolandas Janickas (pirmas iš dešinės): „Pilti“ didžiulius pinigus į duobes, mano manymu, labai neprotinga ir netoliaregiška“.



Saulius Rulys atsakinėjo į klausimus apie optimalius kelio sluoksnių matmenis ir ypač pabrėžė būtinybę tinkamai išspręsti vandens nuolydžio problemas.

Kaip efektyviau prižiūrėti vietinės reikšmės kelius? Balandį į seminarą Taujėnuose aptarti vietinės reikšmės kelių priežiūros aktualijų rinkosi Trakų, Šalčininkų, Ukmergės rajonų savivaldybių atstovai ir darbų rangovai. Dėl varganos kai kurių kelių ruožų būklės sunerimę valdininkai išklausė AB „Panevėžio keliai“ specialistų patarimus, ieškojo sprendimų, dalijosi patirtimi.

AB „Panevėžio keliai“ rinkodaros ir projektų įgyvendinimo savivaldybėse vadovas Stanislovas Stančikas pastebėjo, kad savivaldybėse trūksta reikiamos kvalifikacijos specialistų: „Nors vietinės reikšmės kelių priežiūra rūpinasi seniūnai, dažnai jiems paprasčiausiai trūksta kompetencijos ir išmanymo. Griežtai nesutinku su kai kurių seniūnų nuomone, esą – duokite pinigų, tuomet viską padarysime. Tokiu atveju man visuomet norisi paklausti: o ar jūs tikrai viską padarėte iki tų lėšų gavimo, kad kelių būklė būtų normali?“

Dėl specialistų kompetencijos buvo sunerimęs ir **Ukmergės rajono savivaldybės meras Rolandas Janickas**: „Jaučiu padidėjusį mūsų gyventojų rūpestį dėl to, kad vietiniai keliai labai suprastėję. Pradėjome gilintis ir pamatėme, kad pirmiausia šioje srityje trūksta žinių ir supratimo. Turiu omenyje ir seniūnus, ir rangovus. Džiugu, kad AB „Panevėžio keliai“, vadovaudamasi mokslo pasiekimais ir naujausiomis technologijomis, gali ne tik teoriškai patarti, bet ir pateikti praktinius problemų spren-

dimo būdus. „Pilti“ didžiulius pinigus į duobes, mano manymu, labai neprotinga ir netoliaregiška. Pirmiausia suteikime mūsų specialistams žinių, o po to reikalaujame rezultato.“

Ar visada paisoma statybos techninių reikalavimų?

Seminaro dalyviai pripažino, kad kai kurie vietinės reikšmės kelių ruožai, deja, neatitinka jokių statybos techninių reikalavimų. **AB „Panevėžio keliai“ techninės priežiūros skyriaus vadovui Sauliui Ruliui** beliko apgailestauti, kad kai kuriose savivaldybėse greitai išvis nebeliks ką greideriuoti. Kokia turėtų būti teisinga kelio konstrukcija, kam reikalingi gilūs grioviai, nuolydžiai ir teisingas profiliavimas, – specialistai diskutavo su savivaldybių atstovais ir nagrinėjo konkrečius pavyzdžius.

Saulius Rulys atsakinėjo į klausimus apie optimalius kelio sluoksnių matmenis ir ypač pabrėžė būtinybę tinkamai išspręsti vandens nuolydžio problemas: „Keliuose su asfalto danga pagrindinis vanduo, patenkantis į konstrukciją, atkeliauja ne iš viršaus, bet iš apačios. Jis pakyla iki žemės sankasos viršaus, ir jeigu sankasoje neįrengti nuolydžiai, kad tas vanduo galėtų pasišalinti, toje vietoje būtinai atsiras silpnų vietų. Todėl tvarkant žemės sankasą būtina iškasti griovius – kuo gilesnius, tuo geriau. Be to, žemės sankasa turi būti gerai suprofiluota. Greideriavimas problemos neišsprendžia, būtina atlikti tankinimo procesą.“

nukelta į 6 psl. ➡

„Keliuose su asfalto danga pagrindinis vanduo, patenkantis į konstrukciją, atkeliauja ne iš viršaus, bet iš apačios. Jis pakyla iki žemės sankasos viršaus, ir jeigu sankasoje neįrengti nuolydžiai, kad tas vanduo galėtų pasišalinti, toje vietoje būtinai atsiras silpnų vietų. Todėl tvarkant žemės sankasą būtina iškasti griovius – kuo gilesnius, tuo geriau. Be to, žemės sankasa turi būti gerai suprofiluota“, – sako Saulius Rulys.



4 Apie žiedines sankryžas ir slaptas, dažniausiai nepagrįstas vyrų baimes



Kelio moteris Stefutė:

– Kažkas labai protingas kažkada išgalvojo žiedinę sankryžą ir nuo tada kelių sankirtose tikrai sumažėjo avarių. Tačiau važiavimas žiedu tapo problema, nes žmonės labai greit pamiršo, kaip reikėtų įvažiuoti į žiedą, juo važiuoti ir išvažiuoti. Kodėl lietuviai nemoka važiuoti žiedu? Gal todėl, kad visą gyvenimą

jų varydavo iki tikslo ne tiesiai, o zigzagais? Šauna į galvą pasukti čia, o paskui pagal nuotaiką dar ir maimaruoja po kelią. Nors man atrodo, kad vyrai, nes kažkodėl vairuotojai dažniau būna vyrai, bijo kitko.

Dažnas vairuotojas yra vedęs, to jau nepaslėpsi. Matyti iš liūdnujų akių, ypač tų, kurių santuoka nenusisekė. O po kelionės reikia grįžti kur? Namo. O namo kažkodėl labai norisi. Bet reikia. Nes labai yra kur kitur grįžti.

Na, nuvarytum pas mamą, o mama pamaitinusi trečią parą tau išrėžtų tiesiai šviesiai, kad čia jau nebe tavo namai ir kad eitum jau pas žmoną, kuriai pažadėjai ir skausme, ir varge. Ir su kuria turi būti iki grabo lentos. Ir štai sėda toks varguolis prie vairo. Važiuoja, o prieš akis – šast – žiedinė sankryža. Žiedas, primenantis nevykusį šeiminių gyvenimą.

Ir pradeda vargšas blaškytis iš kairės į dešinę ir atvirkščiai, ieškodamas avarinio išėjimo. O avarinio kaip ir nėra. Čia jau turi suktis kaip voverė rate. Jeigu žiedinė sankryžoj važiuosi pagal taisykles, beje, lygiai tas pats vedybiniame gyvenime, tada jokių problemų nekils. Klausimas – kaip teisingai važiuoti žiedinė sankryžoj?



Kelių ekspertas

– Pritariu Stefutei, žiedinės sankryžos išgalvotos tikrai ne be reikalo. Jomis siekiama mažinti avaringumą. Ir, beje, tikrai vykusiai. Štai, pavyzdžiui, palyginus įskaitinių eismo įvykių skaičių įprastai reguliuojamose ir žiedinėse sankryžose, aiškėja, kad kur kas saugesnės yra žiedinės.

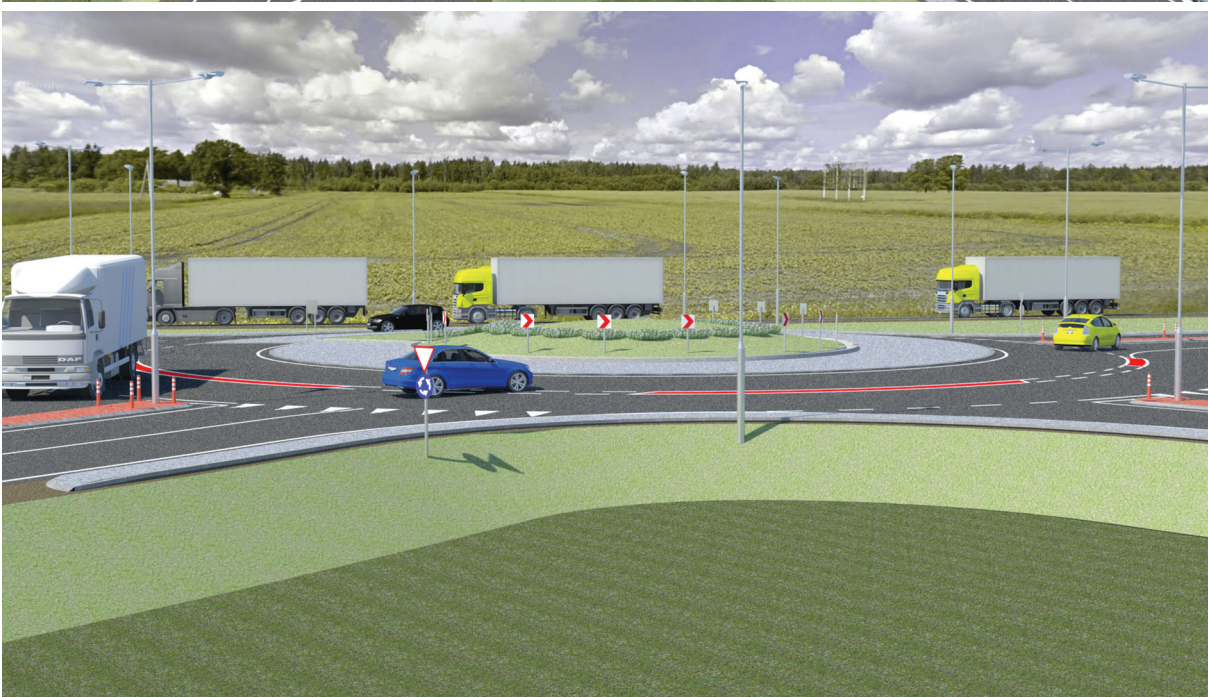
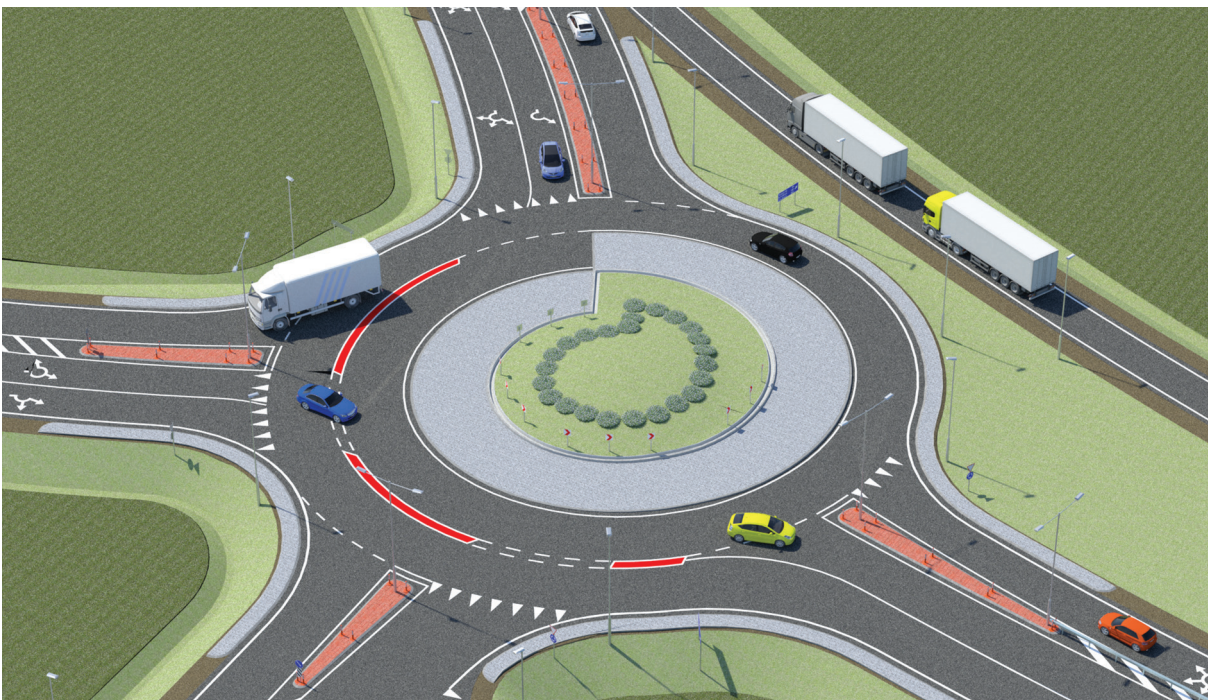
Jeigu automobiliai žieduose ir „pasiučiuoja“, tai ne statmenai, o kampais. Tokiu atveju kontaktas būna „minkštesnis“, mašinos tarsi atšoka viena nuo kitos. Pavojingiausi susidūrimai – „smūgis iš šono“. Pridėkime greitį ir... įprastose sankryžose vairuotojas ar keleivis gali būti itin sunkiai sužalotas.

Kodėl žieduose vairuotojai važinėja zigzagais? Kažin ar dėl to kaltas nenusisekęs vedybinis gyvenimas. Dažniausiai vairuotojai

tiesiog nežino, KAIP teisingai jais važiuoti. Vedęs ar nevedęs, vairuotojas vieną kartą turi išmokyti tuo „vestuviniu“ žiedu suktis. Beje, žiedinių sankryžų pastaruoju metu labai padaugėjo. Nors dauguma jų atrodo identiški, priklausomai nuo ženklų, važiavimo tvarka gali skirtis! Štai kodėl vilnietis, nežinodamas į ženklus, gali sukelti tikrą sumaištį pvz., Kauno žiede. Taigi – kaip važiuoti, kad „nenušivažiuotum“?

Už išsamias konsultacijas, kaip važiuoti žiedinėmis sankryžomis, dėkojame vairavimo mokyklos „Autologija“ vadovui Kastyčiui Povilaičiui.

Apie būsimąją turbožiedinę sankryžą magistralinio kelio A17 sankirtoje su magistraliniu keliu A10



Jaunasis kelininkas:

– Pavyzdžiui, AB „Panevėžio keliai“ rengia valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio trišalės sankryžos su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga rekonstravimo į turbožiedinę sankryžą techninį darbo projektą ir atliks rangos darbus.

Turbo, arba greitosios žiedinės, sankryžos (*turboroundabouts* – angl.) – tai patobulintos žiedinės sankryžos. Dėl savo ypatingos važiavimo juostų išdėstymo sistemos jos tampa iki 20 procentų pralaidesnės nei tokio paties dydžio įprastos žiedinės sankryžos.



Kelio moteris Stefutė:

– Nesuprantu, kam reikia šitaip balamūtyti žmones? Tai krepšininkai atidaro parduotuves, kurių pavadinimą teisingiausiai ištaria mano išgėręs kaimynas (jam vaikystėje labiausiai trūko logopedo pagalbos). Tai pristato keistų žiedinių sankryžų. Kodėl žmonės negali tiesiai važiuoti ir nuvažiuoti, kur jam reikia? Ne... Tu turi pataikyti į šokių žiedą ir tol jame plaktis kaip išprotėjęs voverė rate, kol pataikysi iš jo išvažiuoti. Gali valandų valandas suktis, kol suvoksi, į kurį šoną turi iššokti. Ir, pasirodo, kažkam šitas ilgas blašymasis žiede užkliuvo. Ir sumąstė kažkoks gudrutis „turbožiedinę sankryžą“. Žodžiu, taip... Išoki ant smūgio į sankryžą ir turi kelias sekundes turbo apsisukti ir dingti, kol negavai į dūdą. Pavėluosi – maža nepasirodys.

Juk turbo reiškia „varymą“? Aš sakau jums atvirai, varykit mane kur jūs norit, o aš niekur neisiu. Pasakiau ir nulijo.

Apie žiedines sankryžas ir slaptas, dažniausiai nepagrįstas vyrų baimes

Kelių eksperto instrukcijos

ĮVAŽIAVIMAS Į ŽIEDĄ

Lietuvoje prie įvažiavimo į žiedą dažniausiai stovi ženklas „duoti kelią“. Tad važiuojantieji žiedu turi pirmumo teisę ir važiuoja pagrindiniu keliu. Jeigu tokio ženklo prieš žiedą nėra, pirmumo teisę turi įvažiuojantis į žiedą vairuotojas. Štai, pavyzdžiui, Kauno Pilies žiede kas antrame įvažiavime pirmumas keičiasi. Panašus žiedas yra ir Vilniuje, vadinamasis Olandų žiedas. Todėl būtina stebėti pirmumą nurodančius ženklus.

Iš esmės žiedą reikėtų suprasti kaip vieną sankryžą dažniausiai su keturiomis trišalėmis važiuojamųjų dalių sankirtomis. Kiekvienoje trišalėje sankirtoje pirmumas gali keistis, kaip ir pirmumo ženklai.

EISMAS JUOSTOSE

Lietuviai nelabai mėgsta stebėti ženklus. Važiuojant žiedu ties kiekvienu išvažiavimu dažniausiai stovi ženklas, nurodantis, kuriomis juostomis ir kur galima važiuoti. Štai, pavyzdžiui, kartais dešiniąją eismo juosta yra leidžiama tik IŠVAŽIUOTI iš žiedo. Kitu atveju leidžiama ne tik išvažiuoti, bet ir toliau važiuoti žiedu. Jei tik vairuotojas pakeltų akis, pamatytų, kad

prieš kiekvieną įvažiavimą dažniausiai stovi šie ženklai: pranešantis apie eismą ratu ir pirmumą nurodantis ženklas.

Labai dažnas klausimas: kas ką turi praleisti jau važiuojant žiedu? Atsakymas paprastas: tas, kuris manevruoja ir keičia eismo juostą, turi praleisti savo juosta judančius eismo dalyvius. Paprasta!

SVARBIAUSIA – ŽINOTI, KUR VAŽIUOJ!!

Įvažiuodamas į žiedą turi tiksliai žinoti, kur važiuosi. Koks tavo tikslas: pirmas, antras, trečias ar ketvirtas išvažiavimas? Štai, pavyzdžiui, Vilniaus žieduose rikiotis į dešinę eismo juostą tikslingiausia tik tada, kai išsukti ketinama artimiausiame išvažiavime. Kitais atvejais patogiau iškart rikiotis į antrąją eismo juostą.

Kodėl? Todėl, kad prieš rikiuojantis iš pirmos į antrąją eismo juostą tam, kad galima būtų toliau judėti žiedu, reikės praleisti visus ne tik žiedu judančius eismo dalyvius, bet ir įvažiuojančius į žiedą gretima (antrąją) eismo juosta. Be to, persirikiuoti būtina suspėti iki artimiausio išvažiavimo, kitaip tariant, iki ištisinės linijos (raudonas lengvasis automobilis) (G ir A). Tai

nėra patogu. Štai, pavyzdžiui, Klaipėdos žieduose tarp eismo juostų kartais yra nupiešta ištisinė linija. Tokiu atveju įvažiavus į žiedą dešiniąją eismo juosta, persirikiuoti į antrąją nepažeidžiant KET nėra jokių šansų – teks išsukti iš žiedo pačiame pirmame išvažiavime.

NEMOKA SKAIČIUOTI IKI TRIJŲ...

Nors ir keista, mūsų žmonės nesugeba suskaičiuoti iki trijų. Ypač jeigu nėra horizontalaus ženklinimo. Štai, pavyzdžiui, Vilniaus Antakalnio žiedas. Vairuotojai iš kairiausios eismo juostos kirsdami visas juostas išsukinėja į artimiausią išvažiavimą (C). Jie vadovaujami ženklu, kad į dešinę galima sukti iš antrosios eismo juostos. Deja, patys „skuodžia“ trečiąją... Ženklas nurodo, kad prieš išvažiuojant iš žiedo reikėtų iš anksto persirikiuoti į antrąją eismo juostą. Jei vairuotojas „pražiopli-no“ persirikiuoti laiku, jis privalo sukti „garbės ratą“ ir rikiotis pagal taisykles.

Taigi dėmesio vertas klausimas: ar rikiotis į kairiausią eismo juostą tikrai verta? Juk išvažiuoti reikės ne staiga, o tvarkingai. Vairuotojams rekomenduojų nuolat žvalgytis ir saugotis tokių „kairiausios juostos“

pažeidėjų. Nors šiuo atveju važiuojantieji antrąją ar pirmąją eismo juosta turi pirmumo teisę, praleisti tokį erelį gal apsimoka labiau, negu apdaužyti savo automobilį. Liaudies išmintis byloja: duok durniui kelią! Tokiais atvejais geriau išlikti sveikam negu teisiam.

PRAVARTU ŽINOTI...

Jeigu vairuotojas (geltonas taksi automobilis) įvažiuoja į žiedą ir neturi pirmumo teisės, jis privalo duoti kelią važiuojantiems žiedu (B). Tačiau jeigu įvažiavus į žiedą jo trajektorija susikerta su kitu, žiede į dešinę norinčiu pasukti vairuotoju (G), pirmumo teisė priklauso ką tik į žiedą įvažiavusiam vairuotojui (raudonas mikroautobusas).

POSŪKIAI? KOKIE DAR POSŪKIAI...

Įvažiuodami į žiedą dažnai matome posūkį rodančius vairuotojus. Bet tikrai be reikalo. KET nurodo, kad posūkis rodomas tik išvažiuojant iš žiedo ar keičiant eismo juostą žiede. Įvažiuojant į žiedinę sankryžą posūkio rodyti nereikia.

DAR KARTĄ APIE ZIGZAGUS

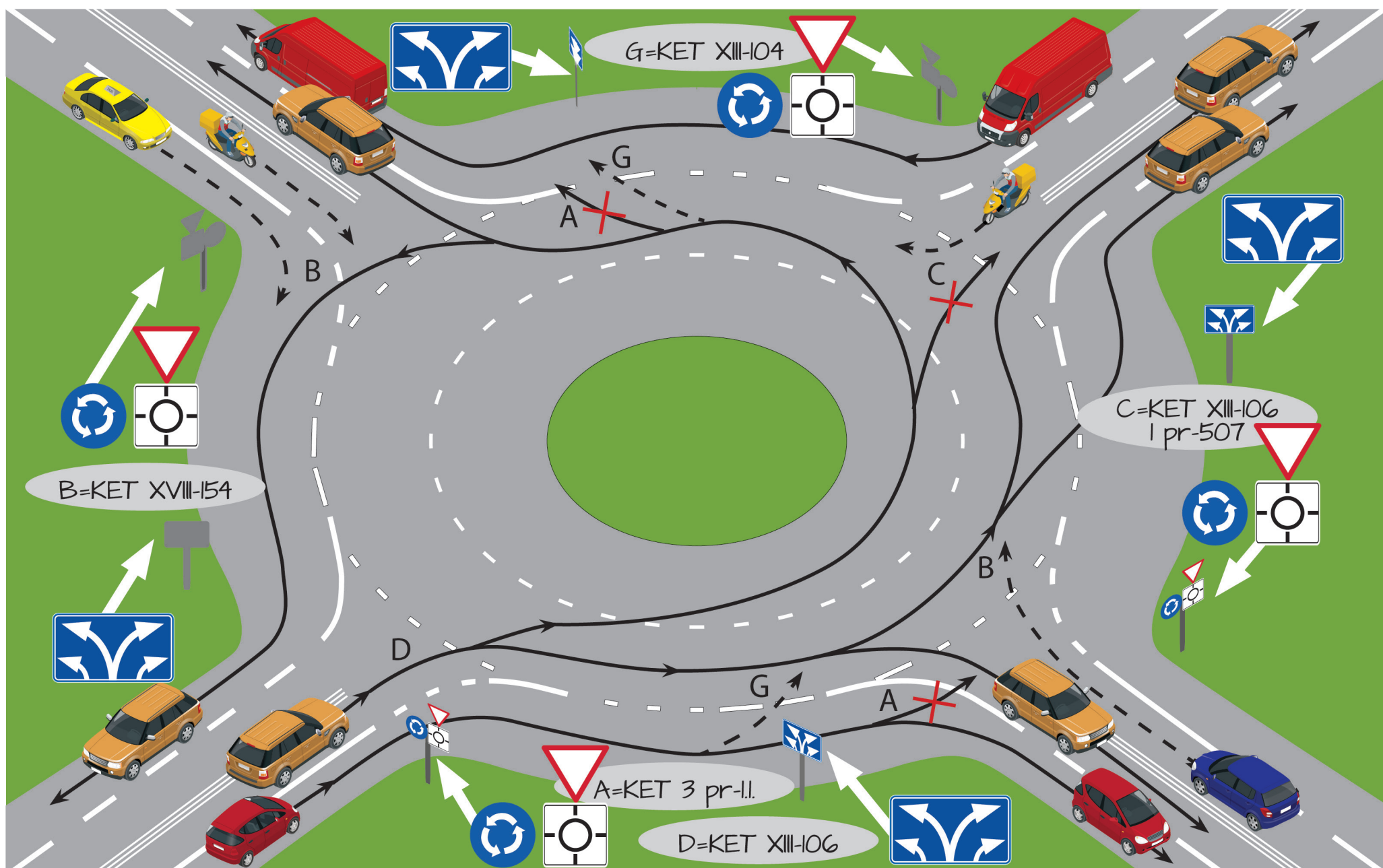
Tarp vairuotojų sklendo juokelis,

kad zigzagais ypač važinėja kauniečiai, kai yra blaivūs. Esą taip vairuotojai duobes apvažinėja. Jei kaunietis važiuoja tiesiai, yra tikimybė, kad jis neblaivus. Žieduose zigzagais važiuoja tie, kurie nežino, kaip teisingai važiuoti, ir saugosi galimų susidūrimų.

Mano nuomone, idealu būtų žinoti kelių eismo taisykles ir mokėti važiuoti ratu, o ne zigzagais. Bet kelyje geriau savo tiesos neįrodinėti. Jeigu matai, kad kažkas važiuoja zigzagais ir pavojingai „užkišinėja“, geriau duoti kelią ir namo grįžti sveikam. Žinodami apšviestkite kitus, bet ne kelyje, o ramiai, sustoję kelkraštyje. Protingas tik padėkos, jei nelabai – ir toliau zigzagais važiuos.

ŠIS TAS APIE „ŽIEDUKUS“

Lietuvoje galima aptikti ir mažo skersmens žiedų. Tokie „žiedukai“ taip pat sugalvoti saugumo sumetimais. Šios sankryžos „gesina“ transporto priemonių greitį ir ypač naudingos norint įspėti apie greičio pasikeitimus. Pavyzdžiui, užmieščio keliu artėjant prie gyvenvietės. Beje, taisyklės čia galioja tos pačios kaip ir įprastuose žieduose. Reikia stebėti ženklus!



Vietinės reikšmės keliai. Kaip prižiūrėti ir plėtoti tinkamai?

← atkelta iš 3 psl.

Geras rangovas – geras rezultatas, arba „pigią mėsą šunys ėda“

Diskutuojant apie tai, kaip kokybiškai tvarkyti vietinės reikšmės kelius, neišvengta ir klausimo apie rangovų parinkimą. Savivaldybių atstovai apgailestavo, kad mažiausia pirkimų kaina ne visada garantuoja kokybę. Viešųjų pirkimų nuostatas ydingomis vadino ir **Jonas Liesys, Trakų rajono savivaldybės administracijos direktorius**: „Ši tvarka tikrai turėtų būti keičiama. Yra teisingas liaudiškas posakis: pigią mėsą šunys ėda. Kol galioja tokia tvarka, su rangovu vis dėlto stengiamės bendrauti, priimti teisingus sprendimus, juk norime, kad darbas būtų atliktas kokybiškai. Labai didelių nusiskundimų dar neturėjome. Bet pirkimų taisykles reikėtų keisti. Mums svarbūs ne tik ekonominiai rodikliai, bet ir statinio ilgaamžiškumas, garantijos, kiek asfaltas turėtų tarnauti, – penkerius, dešimt metų ir pan. Mums rūpi praktika, kokybė ir kaina. O šiuo metu juk žiūrima tik į kainas. Pokyčius turėtų inicijuoti Vyriausybė ir Seimas. Bet ir savivaldybės neturėtų miegoti. Dalį efektyvesnių sprendimų galėtų inicijuoti ir savivaldybių asociacija.“

Rangovai pasakojo susiduriančius su netoliaregiškais užsakovų prašymais. **Šalčininkų melioracijos ir kelių statybos UAB „Šal-mesta“ generalinis direktorius Juozas Garla** tikino, kad tokioje diskusijoje turėtų būtinai aktyviai dalyvauti seniūnai: „Kiekvienas seniūnas mūsų prašo to paties, ko, matyt, ir kitų savivaldybių, – užpilkite man duobes. Daugelis jų šandien net nesupranta, kam reikalingi grioviai. Be griovio nebus kelio. Pavyzdžiui, mūsų įmonei seniai nereikia aiškinti, kaip elgtis su vandeniu. Kita vertus, seniūnai susiduria su dideliu žmonių spaudimu.“

Vis dėlto kalbinti savivaldybių atstovai turėjo ir kuo pasidžiaugti. Įsibėgėjančius darbus ir asfaltuotus kilometrus skaičiavo **Jonas Liesys, Trakų rajono savivaldybės administracijos direktorius**: „Mums šie metai ištis džiugūs, nes regioniniai asfaltuoti keliai pailgės iki 11 kilometrų. Vietiniai keliai – iki 3 kilometrų. 900 metrų kelio dar būtų galima pagerinti duobių sąskaita. Taigi bendrai ištisinės asfalto dangos turėtų apie 15 kilometrų. Kodėl mums rūpi ištisinis kelio dangos asfaltavimas? Trakus aplanko aukšto rango pareigūnai, politikai, karališkų šeimų atstovai. Mums itin svarbu, kad svečiai pamatytų gražųjį Lietuvos kelių „veidą“. Iš čia žmonės dažnai išsiveža

visos mūsų šalies įvaizdį, norėtųsi, kad apie mus pasaulis kalbėtų tik gerai. Akivaizdu, kad šandien žvyrkeliai nėra išeitis. Dulkėtumas, duobės gadinami automobiliai... Nei sveikatos, nei ekonominiu požiūriu tai visiškai neapsimoka. Šandien rangovai išgirdo savivaldybių lūkesčius, ko joms trūksta. Apie tai, kad reikia griovių kasimo, vandens nuolydžių, pralaidų. Mano nuomone, būtent dabar turėtų išsirutulioti supratimas, kad finansavimas reikalingas ne laikinam kelių „maitinimui“, o konkrečiai kelių būklės gerinimui. Geriau tvarkingai padaryti 15 kilometrų gero kelio, negu visur pravažiuoti greideriais. Apskritai reikia kitos išeities. Mes juk matome gerų pavyzdžių. Pažiūrėkime į Lenkiją, ten žvyrkelių nėra. Tai reiškia, kad viskas įmanoma. Reikia visų institucijų valios. Turiu vilties, kad per dešimtį metų ir pas mus ši problema bus išspręsta.“

Ukmergės rajono savivaldybės administracijos direktorius Stasys Jackūnas tikino, kad net ir nedidelės lėšų sumas įmanoma panaudoti efektyviai. Tačiau tam, esą, būtinas užsakovo ir rangovo dialogas, bendradarbiavimas ir teisingai priimti sprendimai. Pagrindinis dalykas, anot S. Jackūno, – techninė priežiūra ir kontrolė: „Džiaugiuosi, kad štai, pavyzdžiui, šandien rangovas nesavanaudiškai dalijasi patirtimi ir tariaisi, kurie sprendimai būtų naudingiausi. Ukmergės rajone yra 12 seniūnijų. Dėl žvyro dangos problemų, kaip ir kitose savivaldybėse, aišku, netrūksta. Turime apie 120 kilometrų žvyrkelių, pačiame mieste yra 18 kilometrų žvyro dangos. Ypač aštriai žvyrkelio problemą jaučiame buvusiose kolūkinėse gyvenvietėse. Kažkada Ukmergės rajone šiose gyvenvietėse kelius tiesė armėnai. Danga atlaikė 20, 30 metų, bet dabar jau atrodo kaip rėtis. Be abejo, naujas asfaltas būtų pati geriausia išeitis. Daugiau nei prieš metus tardamiesi su specialistais ir seniūnaičiais atrinkome gyvenvietes, vietinės reikšmės kelius ir savivaldybės taryboje pasitvirtinome darbų programą. Atrinktos gyvenvietės, gatvės, vietinės reikšmės keliai, kuriuos sutvarkyti būtiniausia. Visos šios vietos yra viešai paskelbtos, gyventojai susipažinę ir žino, kada ir kur tie keliai bus tvarkomi. Esant reikalui, kiekvienais metais ta programa gali būti koreguojama. Daugiau finansavimo bus skiriama investicinio pobūdžio darbams, o ne einamiesiems reikalams tvarkyti. Pernai nemažai gatvių asfaltuota pačiame Ukmergės mieste, sutvarkyti dviračių takai, pėsčiųjų takas, darbus atliko AB „Panevėžio keliai“. Duobių lopymas tiek mieste, tiek gyvenvietėse yra laikinas dalykas.“



Viešųjų pirkimų nuostatas, kai pasirenkamas mažiausios kainos vertinimo kriterijus, ydingomis vadino ir Jonas Liesys, Trakų rajono savivaldybės administracijos direktorius: „Ši tvarka tikrai turėtų būti keičiama“.



Ukmergės rajono savivaldybės administracijos direktorius Stasys Jackūnas mano, kad net ir nedidelės lėšų sumas įmanoma panaudoti efektyviai, tačiau tam, esą, būtinas užsakovo ir rangovo dialogas ir teisingai priimti sprendimai.



Užsakovams yra labai svarbi darbų kokybė, statinio ilgaamžiškumas.

Vietinės reikšmės keliai. Kaip prižiūrėti ir plėtoti tinkamai?

7

Išvyka į Ukmergės rajono savivaldybės kelius

Savivaldybių atstovai ir rangovai vyko apžiūrėti, kaip kelio taisymo darbai atliekami Ukmergės rajono savivaldybės vietinės reikšmės keliuose. Šiuos darbus atlieka VĮ „Vilniaus regiono keliai“. Asfaltbetonio dangos taisymo darbus seminaro dalyviams demonstravo UAB „Ukmergės keliai“ subrangovai. Pliaupiantis lietus įžiebė diskusijas, ar lyjant išvis galimas asfaltbetonio duobių taisymas. **AB**

bes taisyti irgi reikia mokėti. „Pirmiausia duobė turi būti taisyklingos konfigūracijos, stačiakampio ar kvadrato formos. Taip asfaltas „stovi“ tvirčiau. Pastebiu, kad kitos įmonės padaryti taisyklingos formos duobę net nesivargina, pila asfaltbetonį į apvalią duobę. Kitas duobės taisymo etapas – pagrindimas emulsija. Tai būtina, kad naujas asfaltas priliptų prie senos dangos. Šiuolaikinės emulsijos yra labai geros kokybės, asfaltbetonį paklojame, vanduo išgaruoja. Tuomet siūles užpilame bitumu. Būti-

na, kad per siūles nepakliūtų vanduo“, – čia pat dirbančių kelininkų veiksmus komentavo Vytautas Kromelis. Anot jo, kokybiškas duobės užtaisymas atsieina nepigiai. Bet užsakovams vietoj to pasiūlius kloti naują asfaltą, savivaldybės, esą, pradeda mosuoti turimais pinigais.

„Mūsų įmonei iš tikrųjų labiau rūpi ištisinės dangos klojimas. Be abejo, laimėję konkursus, lopome ir duobes, bet dažniausiai šiuos darbus perleidžiame subrangovams. Mes visi puikiai suprantame ištisinės asfalto dangos privalumus.

Kokybiškai paklota danga tarnauja apie dešimtmetį. Pernai pritaikėme ir naują technologiją – į apatinį sluoksnį įterpėme 20 procentų frezuoto asfalto. Ši priemonė leidžia sutaupyti, asfaltas pigesnis. Frezuotą asfaltą įterpėme ir kelyje Ukmergė–Molėtai“, – pasakojo Vytautas Kromelis.

Sparčiai tobulėjant technologijoms, AB „Panevėžio keliai“ miestų gatvių atnaujinimui taiko pačius naujausius sprendimus. Dar 2011 metais įdiegta „Stiklo kelio“ technologija pritaikyta būtent Lietuvos klimato

sąlygoms. Ant modifikuotos bitumo emulsijos paskleidžiamas sukaptas stiklo pluoštas, paskui klojamas antrasis rišamosios medžiagos sluoksnis. Paskutiniame etape pilama skaldelė ir sutankinama. Stiklo pluoštu armuotas paviršiaus apdaras yra kur kas atsparesnis ir ilgaamžiškesnis. Įprastas paviršiaus apdaras tarnauja 2 metus, o stiklo pluoštu stiprintas kelio paviršiaus apdaras – iki penkerių metų. Taikant šią technologiją, investicijų poreikis 1 kvadratiniam metrui dangos prižiūrėti per metus sumažėja perpus.



Vytautas Kromelis: „Mes visi puikiai suprantame ištisinės asfalto dangos privalumus. Kokybiškai paklota danga tarnauja apie dešimtmetį. Pernai pritaikėme ir naują technologiją – į apatinį sluoksnį įterpėme 20 procentų frezuoto asfalto. Ši priemonė leidžia sutaupyti, asfaltas pigesnis“.



Pasirinkus duobių taisymo kelią, šį darbą taip pat reikia atlikti labai kokybiškai. Pirmiausia, duobei frezos pagalba turi būti suteikiama taisyklinga forma. Kitas etapas – gruntavimas bitumo emulsija. Paklojus asfaltbetonio mišinį, jį reikia tinkamai sutankinti.

„Panevėžio keliai“ techninės priežiūros skyriaus vadovo Sauliaus Rulio nuomone, dar gajus įsiknyjęs senas požiūris: „Anksčiau tankinimo procesas užimdavo daug laiko. Asfaltbetonį veždavo atvira kėbulais, todėl, kol atveždavo nuo gamyklos iki remonto vietos, jis jau būdavo kažkiek atšalęs. Kai tokios konsistencijos asfaltbetonis būdavo sudedamas ant šaltesnės žemės, tankinimo procesas užtrukdavo, nes asfaltbetonio temperatūra krisdavo žemiau nei 80 laipsnių. Būdavo manoma, kad prie tokios temperatūros nebegalima tinkamai sutankinti asfaltbetonio. Bet dabartine technika asfaltbetonis atvežamas specialiuose termosuose. Iš gamyklos jis atvažiuoja praradęs daugiausiai du laipsnius. Jeigu remonto vietoje visi darbai atliekami operatyviai, jokių problemų dėl tankinimo tikrai nekyla. Kai kur asfaltas paklojamas ir žiemą. Be abejo, ten dirba ne du ir ne trys plentvoliai, o šeši ar septyni. Jei spėjama sutankinti tol, kol asfaltas neatšalo, kokybė išlieka tikrai puiki.“

Asfaltbetonio dangos taisymo darbus stebėjęs UAB „Ukmergės keliai“ generalinis direktorius Vytautas Kromelis pabrėžė, kad duo-



Seminaro dalyviai buvo supažindinti su pažangesnėmis nei duobių lopymas technologijomis, kurios leidžia prailginti kelio dangos tarnavimo trukmę, kai kapitalinio remonto atlikti neleidžia lėšų stygius. Tarp alternatyvių sprendimų – kelio paviršiaus apdaro įrengimas ar kapotu stiklo pluoštu armuotas kelio paviršiaus apdaras.

Kada žvyrkelis geriau už asfaltą?



Negi nėra už ką dėkoti žvyrkeliui?!

Kelio moteris Stefutė:

– Tiems, kurie keikia žvyrkelį, noriu papasakoti tokią istoriją, ji gal pakeis jų prastą nuomonę apie žvyruotą kelią. Vienaime kaime gyveno senbėrnis elektrikas. Kodėl jis neturėjo žmonos, niekas jau nebesigilino ir laikė jį nepakaltinamu ir nepavojingu. Kai kas teigė, kad per gyvenimą jis tiek yra gavęs du dvidešimt, kad kaip vyras tai jau niekam nebetinkamas.

Moteryčių tame kaime buvo nemažai. Vienių, išsiskyrusių, kurių vyrai užsieny arba pasaulį stebi per „fūros“ langą. Ir staiga kaime pasipylė vaikai. Vyrų beveik nėra arba nebūna namuose, svetimų nė vieno nepastebėta, o besilaukiančių moteriškių – viena po kitos. Nebepasakosiu, kokių būdu išsiaiškino, bet, pasirodo, veiksmas vyko taip: elektrikas palaukdavo, kol per kaimą praskuodavo mašina, sukeldama dulkių debesį. Pasinaudodamas dulkių kamuoliais, įsmukdavo pas kokią kaimynę į svečius. Išsmukdavo namo sulaukęs kitos mašinos.

Ir taip buvo apeitas visas kaimas, o ko nemato kaimas, to, galima sakyti, ir neįrodys. Viena vertus, lyg ir nuodėmė, bet kita... Taigi padedant žvyrkeliui buvo sustabdytas kaimo išnykimas ir padidintas gimstamumas. Na, sutikite, žvyrkelis ne taip ir blogai?

Kelio moteris Stefutė:

– Būtų mano valia, tai kaimuose jokių asfaltų nebūtų. Taigi tie „pašalpiniai“, „Kobros“ alaus prisiurbę, kai išvaro į trasą su seneliu „Žiguliukais“, jie gi nevažiuoja, jie skrenda medžių viršūnėm. Po tokių „pasivaikščiųjų“ medžių lajom kaimuose vištos nebededa ir niekas neberanda kokių trijų Murkių ir poros Brisių. Ir tai čia tik geriausių atvejų. O kai per kaimą eina žvyrkelis, tai nelabai pasidraskysi. Pirmame posūkyje nutūpsi į griovį, nes žvyru eina kaip per ledą. Dar aš išvaryčiau tame žvyrkelio vidury porą duobių, kad ereliukai ten palikintų karterius. Ir ramybė bei taika įsivyratų Lietuvos kaimuose ir gal taip išsaugotume kokius du ar net tris vyriukus gyvus (nors kokia iš jų gyvų nauda, tai ir pati nežinau).



Kelių ekspertas:

– Žvyrkeliui galima padėkoti tik už vieną dalyką: kad visus mus kadaise išgelbėjo nuo bekelės ir kratymo! O juk buvo laikai, kai žmonės vieni pas kitus į svečius gruntiniais keliais važinėjo. Pamatė, kad ne pyragai. Ypač pavasarį per liūtis. Taip pradėjo keliauninkai šakas kloti, durpes, akmenis dėti. Ar atsimenate bruką – riedulį grindinį? Nelygus... Toli gražu ten iki to lygumo būdavo. Tada prasidėjo eksperimentai su smėliu, žvyru. Tyrinėjo žmonės, kurios medžiagos turi daugiau rišamųjų savybių. Ne vien lietuviai eksperimentavo. Kažkada romėnai, kinai taip pat įvairių medžiagų ieškojo, akmenis, šakas dėjo.

Carinėje Rusijoje traktus klojo.

Mūsų lietuviškas žvyrkelis buvo pirmasis kelias, kuriuo žmonės galėjo patogiau ir saugiau važiuoti. Asfaltas šiandien labai garbinamas, bet daugybė kaimo gyventojų normalaus žvyrkelio trokšta labiau negu asfalto. Mano kukliais skaičiais, šiandien Lietuvai trūksta apie 40 tūkstančių kilometrų kokybiško žvyrkelio. Tik iš kur paimti pinigų?

Kiek kainuoja išasfaltuoti vieną kilometrą? Ne pinigų. Bet prakaito, žilų plaukų ir naktų?

Kelio moteris Stefutė:

– Jei reikia nueiti vieną kilometrą, kai pagalvoji, ne taip jau ir toli. Bet jei esi pavargęs ar skauda kas nors? Tada tai virsta tolimu ir ilgu keliu. O jei sužinai, kiek kainuoja tą kilometrą išasfaltuoti, tai atrodo, kad kažkas iš fantastikos pasaulio. Ir aš kalbu ne apie medžiagų kainą, nes suprantu, kad tai labai brangu.

Aš kalbu apie tai, kiek kainuoja nervų, darbo, sveikatos, kad tas kilometrą būtų lygus kaip stalas. Juk

šalia kelio vis išlenda kokia bobutė pamokinti, kaip reikia dirbti, ir su lazda rodo, iki kurios vietos šalia jos tvarto turi būti nutiestas kelias.

O dabar, kai pamatai ant asfaltuojamo kelio tiek ir tokios sudėtingos technikos, suvoki, kad neturėdamas daktaro laipsnio nelabai ką čia besuprasi. Kaip ir kiekvieną darbą, sunku pinigais ar kokiais kitais žinomais parametrais nusakyti vieno asfaltuojamo kelio kilometro kainą. Tiesiog reikia eiti tuo keliu ir dėkoti tiems žmonėms, kurie pasistengė, kad mūsų gyvenimo kelionė būtų lengvesnė.

Kelių inžinierius gamybinkas:

– Pasitelkime aritmetiką. Norint „iškepti“ vieną kilometrą 8 metrų pločio asfaltuoto kelio, neskaičiuojant šalčiui atsparaus sluoksnio ir pačios kelio konstrukcijos įrengimo, reikės:

- 6 cm storio asfalto sluoksnio – arba 480 kubų, arba 1152 tonos asfaltbetonio mišinio (jį pasigaminti anksčiau!);
- sunkvežimis veža 25 tonas, va-

dinasi, mums reikės 46 didelių sunkvežimių;

- 10 vairuotojų;
- 3 plentvolio mašinistų;
- 1 klotuvo mašinisto;
- darbininkų;
- stiprių nervų.

Tinkamai suorganizavus darbus, vieną kilometrą „iškeptume“ per dvi, tris dienas. Procesui įtakos turės orai. Jei snigs arba lis, „patiekalas“ greitai auš, gali kilti problemų. Minimaliai asfaltas tankinamas iki 80 laipsnių temperatūros, jei bus šaltesnis, nieko gero. Asfaltbetonio maišytojai irgi savo ranką turi būti „atkalę“, – netinkamai maišys – „glajus“ gali būti sugadintas. Asfaltas nesutankės. Tuomet „patiekalą“ tektų gaminti iš naujo. Kas velnių duotų? Aišku, kad V. Gražys! Brigados „kulinariai“ turi būti gerai apmokyti, pareigingi. Nors dėl 3D technologijų dabar mažiau galvoti reikia, bet streso užtenka. Juk būtina ne tik „kepimo“ procesą prižiūrėti, bet ir eismas aplink vyksta! Kas pasakė, kad dirbti kelio „kepykloje“ lengva.

PK Group

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ ĮMONIŲ GRUPĖ
VYKDO MAŽMENINĘ PREKYBĄ STATYBINĖMIS MEDŽIAGOMIS

ĮVAIRIAIS KIEKIAIS PARDUODAME:

- šaltojo asfaltbetonio mišinius;
- žvyrą;
- smėlį;
- skaldą;
- fasuotą dekoratyvinę skaldelę;
- granito trinkelės;
- gelžbetonio gaminius;
- prekinį betoną (Panevėžyje ir Utenoje).

MAŽMENINĖS PREKYBOS VIETOS:

AB „Panevėžio keliai“ gamybinė bazė

Tiekimo g. 14, Panevėžys
Kontaktinis asmuo – Kęstutis Karsokas
Tel.: +370 618 52504, +370 45 504439

AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialas

Žemaitės g. 2, Rokiškis
Kontaktinis asmuo – Loreta Deksnytė
Tel.: +370 458 51698, +370 618 52424

UAB „Aukštaitijos traktas“

Šilinės kaimas, Utenos rajonas
Kontaktinis asmuo – Vytautas Varnas
Tel.: +370 389 61969, +370 687 74814

UAB „Sostinės gatvės“

Žarijų g. 8A, Vilnius
Kontaktinis asmuo – Romanas Jagelo
Tel.: +370 698 16189

UAB „Ukmergės keliai“

Jogvilų asfaltbetonio bazė
Jogvilų kaimas, Ukmergės rajonas
Jonavos asfaltbetonio bazė
Ukmergės g. 4, Jonava
Kontaktinis asmuo – Valdas Repečka
Tel.: +370 687 87391



UAB „Zarasų automobilių keliai“

Kauno g. 32, Zarasai
Kontaktinis asmuo – Klavdija Gubanova
Tel.: +370 385 51438, +370 698 17459

www.paneveziokeliai.lt