

Taisom kelia

Specialus

LAIKRAŠČIO „KELIO ŽMONĖS“ PRIEDAS PRADEDANTIESIEMS NR. 7

Apie moteris ant šluotų, girtavimo prevenciją ir kitus stebuklus „Panevėžio kelių“ objektuose



Kelio moteris Stefutė: „Ir dušas ir vonia – nemokamai. Kur geriau rasi?“

Violeta TREČIOKAITĖ-MIČIULIENĖ

Šalinama viskas, kas pasenę

Karšta tarsi vasaros vidury. Deltuvos miestelis visai netoli Ukmergės tokiam karštyje turėtų alpėti nuo

vasariškos šiltos ramybės. Tačiau čia karšta visomis prasmėmis. Kaip viena vietinė moteriškė pasakė, dabar miestelį patogiau būtų perskristi nei pereiti. Vyrai, remontuojantys kelią, nusijuokė: „Moterims ant šluotų visada sekėsi greičiau pasiekti tikslą.“

Miestelis sukilęs ant kojų, nes tiek vyrų vienoj vietoj čia dar niekas nematė. Kelininkai skuba dirbti, nes

reikia tesėti pažadą, kad deltuviškiai, atvykę švęsti Kalėdų į namus, rastų savo miestelį neatpažįstamai pasikeitusį.

Šiuo metu tikrai kaip kare – viskas griunama. Šalinama viskas, kas pasenę ir trukdė saugiam eisimui. Vietinis žmogelis pajuokavo: „Dabar ir gert negali. Naktį eisi per duobes namo ir pasiklysi. Dar iki

Ukmergės gali nugrybauti.“

O vyrai dirba pasikeisdami, ir nors atvažiuotum pietų metu, darbai vyko visu tempu.

„Mes valgom pasikeisdami, kad kas kotletų nenužiūrėtų. O jei rimtai, tai nėra ko visiems vienu metu viską daryti. Galima taip suskirstyti darbus, kad visur suspėtume. Reikia naudotis kiekviena gražia diena, nes mes kaip ūkininkai – saulę gaudom nuo ankstauro ryto“, – pasakojo kelio moters Stefutės pašnekovai.

Vyrai, trumpą valandėlę šnektelėję, pakvietė atvažiuoti šiek tiek vėliau, kai nukris lapai ir pradės ryškėti jų darbo rezultatai. Pažadėjom atvažiuoti pasigrožėti.



„Ant slenksčio mes abu pasaulį padalinom“, – dainavo ukmergiškių viešnia, susitikusi kelio darbininką Remigijų Stamulį.

Apie gibonus ir gaidžius kalvotose vietovėse



Kelio moteris Stefutė:

– Esu girdėjusi, kad Beždžionės metais šalia kelių kalvotose vietovėse buvo statomi gibonai. Mano brolis dirba zoologijos sode ir aš esu mačiusi šitas beždžiones, kurių rankos net stovint siekia žemę. Labai gražu pagerbti šių metų simbolį – Beždžionę, bet norėčiau paklausti.

Pirma: kodėl būtent gibonai, o ne, pavyzdžiui, orangutanai?

Antra: jie bus narvuose ar laktys apgyvendinti laisvėje?

Trečia: jei laktys laisvėje, ar nebijote, kad išbėgs į kelią?

Ketvirta: ir jei kiti metai bus Gaidžio metai, ar irgi ruošiatės pakelėse statyti gaidžius, kad pradžiuotumėte pro šalį važiuojančius žmones?



Kelių inžinierius gamybininkas:

– Kaip galima lyginti naujo tipo atramines sienutes gabionus su gaidžiais ar beždžionėmis?!



Jaunasis kelininkas:

– Sudėtingos reljefo sąlygos kelių statytojus verčia ieškoti naujų sprendimų, kaip išlyginti vertikalią kelių horizontą sutvirtinti kelią juosiančių kalvų šlaitus. Tą problemą gali išspręsti naujo tipo atraminės sienutės – gabionai.

Lietuvoje gabionai tiesiant kelius pirmą kartą panaudoti rekonstruojant transeuropinio tinklo magistralinio kelio Kaunas–Zarasai–Daugpilis ruožą nuo 134,12 iki 137,35 kilometro. Gabionus projektavo ir pastatė „Panevėžio keliai“.



nukelta į 4 psl. ➔

2 Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė – naujos galimybės vietinės reikšmės keliams

Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė, ekspertų nuomone, yra vienas iš realiausių būdų paspartinti savivaldybėms priklausantių kelių ir gatvių atnaujinimą. Būtent partnerystė gali pritraukti į savivaldybes trūkstamų privačių lėšų, kad socialinė-ekonominė nauda būtų gaunama anksčiau. Kita vertus, partnerystė nesuplanuos viešąjį interesą atitinkančių paslaugų – savivaldybėms reikia tobulinti investicijų planavimą.

Kristina SAVICKAITĖ

Apvertkina kai kurių vietinės reikšmės kelių būklė verčia vis labiau sunerimti savivaldybių vadovus. Į seminarą Utenos rajone susibūrę vietos savivaldos atstovai, bendrovės „Panevėžio keliai“, Lietuvos automobilių kelių direkcijos ir Centrinės projektų valdymo agentūros specialistai svarstė galimybes, kaip pagerinti šių kelių būklę. Apie vietos problemas kalbėdamas *Utenos rajono savival-*



Utenos rajono savivaldybės Administracijos direktorius Jonas Slapšinskas: „Jei vietinės reikšmės kelius paliksime be priežiūros, padėtis taps katastrofiška.“



LAKD Vietinių kelių administravimo skyriaus patarėjas Artūras Bogužas: „Kelių fondas – tai tik pagalba savivaldybėms tiesiant ir remontuojant kelius. Savivaldybės pačios turėtų prisidėti prie vietinės reikšmės kelių finansavimo“.



„Joks kelias ilgai netarnaus, jeigu jis bus tiesiamas ir tvarkomas nesilaikant standartų“, – kalbėjo AB „Panevėžio keliai“ Techninės priežiūros skyriaus vadovas Saulius Rulys.

dybės Administracijos direktorius Jonas Slapšinskas žodžių į vatą nevyniojo: „Jei vietinės reikšmės kelius paliksime be priežiūros, jei metus ar kitus jiems neskirsime lėšų, padėtis taps katastrofiška.“

Konkrečių pavyzdžių pateikė *Utenos rajono savivaldybės Teritorijų planavimo ir statybos skyriaus vedėjo pavaduotojas Egidijus Bukys*: „Mes manome, kad žvyrkelių padėtis jau pasiekė kritinę ribą. Jų būklė bloga arba labai bloga. Juk mes juos aptvarkome tik kosmetiškai. Ačiū Dievui, didžioji dalis kelių dar pravažiuojami, nesame priversti jų uždaryti. Bet jau dabar turime apie dešimties ar dvidešimties metrų ilgio ruožų, kur sąlygos ypač sudėtingos. Pvz., Vyžuonų seniūnijoje. Vietiniai gyventojai panikuoja, kad ten pravažiuoti ypač sunku. Aišku, tam įtakos turi ir kiti dalykai, pavyzdžiui, melioracijos įrenginių pakelėse būklė. Ne paslaptis, kad yra daug nederbamų laukų, kur želdiniai užgožia drenažo tinklus, o jie juk tarnauja ir kaip sausinimas. Jei neveikia drenažo sistemos, vanduo plūsta keliu.“

Kur „sudega“ valstybės skiriami pinigai ir kaip juos efektyviai panaudoti, su rajono savivaldybės atstovais ir seniūnais aiškinosi *LAKD Vietinių kelių administravimo skyriaus patarėjas Artūras Bogužas*: „Kelių fondas buvo sukurtas ne tam, kad maksimaliai finansuotų tiek valstybinės, tiek vietinės reikšmės kelius. Kelių fondas – tai tik pagalba savivaldybėms tiesiant ir remontuojant kelius. Savivaldybės pačios turėtų prisidėti prie vietinės reikšmės kelių finansavimo. Štai 2015 metais miestų savivaldybės

šiam reikalui skyrė 96 procentus savo lėšų, o rajonų – tik 14 procentų savo lėšų, lyginant su kelių priežiūros plėtros programa. Skaičiai iškalingi: pavyzdžiui, Visagino miesto savivaldybė skyrė 82 procentus savo lėšų, Ignalinos rajonas – tik 1 procentą.“

Susitikimo metu diskutuota ir apie statybos techninius reikalavimus vietinės reikšmės kelių sankasoms, pagrindams, vandens nuleidimo įrenginiams. „Joks kelias ilgai netarnaus, jeigu jis bus tiesiamas ir tvarkomas nesilaikant standartų“, – kalbėjo AB „Panevėžio keliai“ *Techninės priežiūros skyriaus vadovas Saulius Rulys*. Specialistas vaizdžiai demonstravo kelio nuolydžio matmenis, profilavimo subtilybės.

Tačiau daugiausia dėmesio AB „Panevėžio keliai“ rinkodaros ir projektų įgyvendinimo savivaldybės vadovas Stanislovas Stančikas ragino skirti viešojo ir privataus sektoriaus bendradarbiavimo perspektyvoms: „Norint vietinės reikšmės kelius prižiūrėti tinkamai, reikia ne tik efektyviai panaudoti turimas lėšas, bet ir ieškoti naujų finansavimo galimybių. Būtina kalbėti apie viešojo ir privataus sektorių partnerystę. Nors šiems projektams yra realios galimybės, pastebime, kad trūksta savivaldybių valdininkų valios.“

nukelta į 9 psl. ➔

Apie judriųjų žvyrkelių problemą savivaldybėse ir juodąsias dangas

3

1

Kelio moteris Štefutė:

– Ar įmanoma, ir koku būdu, sutvarkyti savivaldybėse vieną iš svarbiausių problemų – judriųjų žvyrkelių bėdą?

2

Kelių inžinierius gamybininkas:

– Nesupratau klausimo. Kokią bėdą?

3

Kelio moteris Štefutė:

– Na... Judrieji žvyrkeliai – tai, kaip aš suprantu, tokie keliai iš žvyro, kurie yra judrūs. Nusprendei jį sutvarkyti. Ateini, o rytojaus dieną jo jau nebėra. Išjudėjęs į kitą pusę. Ir ieškok jo kaip adatos šieno kupetoje. Ir kokio bieso jie ten judrinasi į visas puses, niekas nežino. Štai ir domiuosi, kaip padėti savivaldybėms su tais judriaisiais žvyrkeliais.

4

Kelių inžinierius gamybininkas:

– Gal jūs kalbate apie kelius, kuriuose eismo intensyvumas didelis, o juodųjų dangų juose nėra įrengta?

5

Kelio moteris Štefutė:

– Juodosios dangos? Kas čia per žvėris? Gal tas pats, kas juodosios mišios? Juokauju. Žinau asfalto dangą, žinau betono dangą. Dar yra ruberoidas. Tai gal ruberoidu ruošiatės kelius iškloti?

6

Kelių ekspertas:

– Mieloji poncia, ruberoidas – tai bituminė stogų danga. Kelio dangos kitokios, nors joms įrengti taip pat naudojama bitumo emulsija.

Yra ne vienas kelio dangos tipas. Pavyzdžiui, 1938 metais Lenkijos vyriausybė, tuo metu šeimininkavusi Vilniaus krašte, kelyje Vilnius–Lentvaris–Trakai, kuris buvo vadinas Kauno traktu, atkarpoje nuo Vilniaus iki Lazdėnų kelio dangą įrengė iš betono blokelių. Tai – inžinieriaus Trelinsko sukurta kelio dangos konstrukcija. Labai stipri danga, išlaikė visą Antrojo pasaulinio karo sunkių transportą ir iki šiol likusiuose po magistralės ištiesinimo ruožuose tarnauja vietiniam transportui kaip rajoninio kelio ruožai.

Tarp kitko, 1920 metais, prijungus Vilniaus kraštą prie Lenkijos, demarkacijos linija perkerta ir šios zonos kelius. Tiesioginio susisieki-mo tarp Lietuvos ir Lenkijos nebuvo. Tik 1938 metais, užmezgus diplomatinį santykį su Lenkija, kilo būtinybė atkurti susisiekimą tarp abiejų valstybių. Lenkijos vyriausybė jau buvo nutiesusi minėtą betono blokelių plentą nuo Vilniaus iki Lazdėnų. Lietuvoje 1939 metų vasario 18 dieną buvo pritarta Kauno–Vilniaus plento tiesimui iki sienos. Taip po aštuoniolikos metų pertraukos, 1938-ųjų balandžio 9 dieną anksčiau laiko paleistas tiesioginis susisiekimas tarp Vilniaus ir Kauno. Tai – kelias Vilnius–Rykantai–Vievis–Žiezmariai–Rumšiškės–Petrašiūnai–Kaunas.

Kelių ekspertas:

– Atsiprašau. Taigi prieš Antrąjį pasaulinį karą Lietuvos keliuose būta baltos skaldos dangos, akmenų grindinio, žvyro dangos. Danga iš betono blokelių greičiau buvo išimtis, o ne taisyklė. Vadinamosios juodosios dangos, kurioms įrengti buvo naudojamas bitumas, pradėtos kloti tik šeštajame praėjusio amžiaus dešimtmetyje. Pavyzdžiui, pirmoji Vilniaus krašte asfaltbetonio maišyklė buvo sumontuota 1949 metais. Tai leido jau 1950-aisiais kelyje Vilnius–Ukmergė įrengti pirmą juodosios dangos ruožą.

Iš pradžių asfalto dangos klojimas, palyginus su šiuolaikinėmis technologijomis, buvo labai primityvus. Asfalto masė būdavo atgabena-ma automobiliais ir krūvelėmis išpilama ant asfaltuoti paruošto kelio. Asfalto masė kastuvais paskirstoma ant kelio, o lyginama tokiu prietaisu „reika“, ji virvėmis buvo tampoma po kelią, kol išsilygindavo danga. Šiuos sunkius darbus rankomis dažniausiai atlikdavo moterys.

8

7

Kelio moteris Štefutė:

– Tik jau nereikia politikos...

9

Kelio moteris Štefutė:

– Dar gražiau, nenoriu nė girdėti. Baigiam tas nesąmones ir skirstomės.

10

Jaunasis kelininkas:

– Nusiraminkite, šiuolaikiška technika ir inovatyvios technologijos nuo sunkaus rankų darbo išvadavo ne tik moteris, bet ir daugelį vyrų. Bet ir mano močiutė yra pasakojusi, kad Rokiškio krašte jaunimas, norėdamas užsidirbti pinigų kinui, rinkdavo laukuose akmenis ir pristatydavo į kelių statybos įmonę. Už tuos akmenis gaudavo kažkiek pinigų ir galėdavo pragauti.

4 Apie moteris ant šluotų, girtavimo prevenciją ir kitus stebuklus „Panevėžio kelių“ objektuose

← atkelta iš 1 psl.



„Bet rimtai... Mes ne brolis ir sesė? Kažkoks keistas jausmas, lyg į veidrodį žiūrėčiau“, – stebėjosi Vytautas Jurgaitis, UAB „Transresta“ vairuotojas.



Vyras vadovauja Jonas Zakarauskas (dešinėje), pravarde – „Geležinė ranka“. Todėl šiame ruože, jokių problemų nebūna. Iš kairės „Ukmergės kelių“ darbuotojai: vairuotojas-kelio darbininkas Artūras Daujotas, kelio darbininkas Remigijus Stamulis, kelio darbininkas Valentinas Gvozdas.



Tėvas, sūnus, o vietoj mamos – šeimos draugas. Šeimyninė ranga ir dėl to visiems linksma. Iš kairės: ukmergiškiai Mindaugas Nargėla, Aušvydas Mikučionis ir Gražvydas Mikučionis.



Stefutė: „Don Pedro nuvažiavo, bet žadėjo grįžti. Lauksiu“. „Ukmergės keliai“ vairuotojas Vytautas Noreika.



Tokie vyrai puošia Lietuvos kelius. Rinktinės armijos atstovas Valentinas Gvozdas, „Ukmergės keliai“.



„Radau detalę. Sakau, gal ūkyje prasivers?“, – „Ukmergės kelių“ vairuotojas-kelio darbininkas Jonas Zakarauskas.



„Ačiū, dėkui, kam tos dovanos?... Esu nevertas, bet...“, – kuklinosi „Ukmergės kelių“ darbų vadovas Andrius Balžekas. Tokio kuklaus darbuotojo Stefutei dar neteko sutikti.

Apie moteris ant šluotų, girtavimo prevenciją 5 ir kitus stebuklus „Panevėžio kelių“ objektuose

Ruošia kelią pamergėms limuzinuose

Įvažiuoti dabar į Biržus pro Pabiržę gali, jei turi geležinę kantrybę ir daug laisvo laiko. Nuo tada, kai paskutinį kartą lankėmės objekte, jau daug kas pasistūmėjo į priekį, tačiau tądien mus domino kitas kelio ruožas.

Gražus ir gan trumpas kelias link Latvijos veda pro Juostaviečius. Tačiau keliautojai rinkdavosi kitą – aplinkinį kelią, nes žvyrkeliu gadinti mašiną ne kiekvienas pasiryždavo. Ir štai visus pasiekė džiugi žinia, kad kelias bus asfaltuojamas.

Ypač apsidžiaugė tie, kurie savo svarbiausias gyvenimo šventes sumanė atšvęsti Sodeliškių dvare. Tame kelyje keikdavosi visi limuzinų vairuotojai, stumdydamiesi kartu su visom pamergėm tai į vieną, tai į kitą kelkraštį. O dabar ledai pajudėjo. Pirmieji gerų žinių pranašai, kaip trys karaliai, pradeda paruošiamuosius darbus kelyje link Juostaviečių.

Kelininkas Evaldas Čepas – jauniausias iš kompanijos, todėl smagiausiai laksto su matavimo rulete. Antras karalaitis – vairuotojas-kelininkas Aurimas Baltuška. Vaikinas, stovintis šalia naujo gyvenimo kelio pradžios. Netrukus jo vestuvės, tad reikia daug dirbti, nes šiais laikais tokia šventė ne vieną karvę kainuoja. Ir – daugiausia patirties turintis kelininkas Juris Kazokas. Lyg koks kazokų atamanas vadovauja paradiui.

Vyrai kol kas džiaugiasi čia tvyrančia ramybe, bet ji, kaip jie sakė, netrukus baigsis. Jie paruoš kelią naujiems darbams, ir tada čia užvirs toks pragaras, kad, brolyti, laikykis.

Vyrai turi svajonę, kol dar neprasidėjo didieji darbai, pasiekti Latviją, kad nusipirktų saldinių „Karvutė“. Tačiau kol kas tam nėra laiko. Bet pažadėjo jų turėti, kai mes vėliau atvažiuosim jų aplankyti.

nukelta į 6 psl. ➔



Ir kodėl „Panevėžio kelių“ vairuotojui-kelininkui Aurimui Baltuškai (dešinėje) vaidenasi, kad su dovanota skrybėle jis atrodo juokingai? Visai nejuokingai ir niekas iš jo nesijuokia. Iš kairės: kelio moteris Stefutė ir kelininkas Evaldas Čepas.



Kol nėra latviškų skanėstų, viešnia vaišina vyrus „Taisom kelią“ saldinais.



Stefutė: „Štai tau, Juri Kazokai, mano adresas. Jei turėsi problemų, prašom rašyti. Visada mielai atsakysiu“.



Parengiamieji darbai kelyje link Juostaviečių.



„Ką veikiu šį vakarą po darbo? Čia rimtai atsakyti ar suprast kaip pasiūlymą?“, – koketuoją Stefutė. Jos kantriai klausosi „Panevėžio kelių“ autogreiderio mašinistas Jonas Lukšas.



Gėlės žydi, visur ramu, per pertrauką laikraštį skaitysime kartu. Nuotraukoje – bendrovės „Panevėžio keliai“ kelininkas Evaldas Čepas.

6 Apie moteris ant šluotų, girtavimo prevenciją ir kitus stebuklus „Panevėžio kelių“ objektuose

← atkelta iš 5 psl.

Ūtos sankryžą verčia „turbo“ žiedu

Nuo liepos mėnesio prie išva-

žiavimo iš Panevėžio link Rygos prasidėję kelio darbai intensyvėja kasdien. Ši vieta jau seniai buvo įsiskaudėjusi tiems, kurie skubėdavo iš visų Lietuvos kampelių link Rygos. Įveikus Panevėžio aplinkkelį, prasidėdavo vargai. Kol kelios mašinėlės pamažu stumdavosi iš



„O tu čia rimtai savo telefoną pasakei? Neatsilieps mama, kai paskambinsiu?“ – tikslinosi kelio moteris Stefutė. „Panevėžio kelių“ vyresnysis darbų vadovas Simonas Šežda stengėsi būti kantrus.



„Stot. Nejudėt. Laukt kito signalo ...VAŽIUOJAM...“, – darbų vykdymo vietoje eismą mėgino reguliuoti Stefutė.



„Kas čia per klausimas „Po kiek grybai?“ Mes gi sankryžą statom“, – piktnasina Stefutė. Nuotraukoje kairėje – LRT žurnalistė Zinaida Paškevičienė, organizavusi tiesioginę transliaciją iš darbų vykdymo vietos.



„Vyriukai, gal pavešit iki Panevėžio? Negi neatsiras vietos mažai, ryškiai moteriškai?“, – teiravosi Stefutė. Automobilyje iš kairės – bendrovės darbuotojai Nedas Juodelis ir Vytautas Karvelis.



„Matai mano raumenis? Gerai matai?...Tai va...“, – savo treniruotu kūnu Stefutė baigino UAB „Šasi LT“ vairuotoją Petrą Polnicką.



„Naujausios žinios iš pasaulio. Nors tu arčiau dangaus ir gal būt daugiau žinai?“, – kalbėjo Stefutė, UAB „Derama“ vairuotojui Rimui Samsonui tiesdama laikraštį.



„Per šitokius gražuolius, moterys ir lygiam kely padaro avarijas“, – dūsavo moteris, žiūrėdama į jauną „Panevėžio kelių“ ekskavatoriaus mašinistą Ričardą Ačylovą.

Apie moteris ant šluotų, girtavimo prevenciją 7 ir kitus stebuklus „Panevėžio kelių“ objektuose

Panevėžio link Pasvalio, aplinkelyje susidarydavo visa kolonada sunkiasvorių mašinų, kažkodėl nurašytų į antraeilio svarbumo kelią. Galų gale buvo nuspręsta ištaisyti šią klaidą ir Ūtos sankryžą paversti „turbo“ žiedine sankryža.

Šiuo metu tikrai šioje vietoje sudėtinga. Ir dirbti, ir pravažiuoti. Dirbama didžiuliu tempu, o eismo sustabdyti negalima, nes šitas kelias – vienas iš intensyviausiai pravažiuojamų tiek dienos, tiek nakties metu. Visi įsitempę, nes tiek metų važiuojant įprastu keliu, dabar reikia keisti maršrutą, taigi dažnas latvis iš papratimo pasuka ne ten ir grįžta į Panevėžį. Todėl atrodo, kad iš Panevėžio tiek daug užsieniečių išvažiuoja.

Kelininkai vyrai juokiasi: „Panevėžy vyksta triatlono varžybos, o čia pas mus – nauja trasa.“ Tačiau visi supranta, kad seniai reikėjo tokių pokyčių ir tokių sprendimų.

Džiaugtis reikia, kad darbams bent šiuo metu netrukdo blogi orai ir galima sparčiai siekti užsibrėžto tikslo.

nukelta į 8 psl. ➡



„Gražiai pasakei eilėraštį, šaunuolis. Imk saldinių ir gerai dirbk“, – „Panevėžio kelių“ kelininkui Rokui Kanišauskui leidimą veikti „suteikė“ Stefutė.



„Ar jam galima duoti saldinių? Buvo geras? Dirbo gerai?“, – apie brigadininką Rimą Tamulyną teiravosi kelio moteris.



„Pastovėk, mergaitė, man reikia patikrinti, ar gerai atrodau, ar nesusivėlus. Mat veidrodį namie palikau“, – moteriškas problemas mėgino spręsti kelio moteris.



Nuotaikingą viešnią objekte sutiko ir UAB „Transremiga“ vairuotojas Arvydas Šukys.



Geresnio ryšio vietos tiesioginei televizijos transliacijai iš objekto ieško (iš kairės) LRT žurnalistė Zinaida Paškevičienė, „Panevėžio kelių“ atstovė ryšiams su visuomene Rasa Čepienė ir žurnalistas Skirmantas Pabedinskas.



„Na, bičiuli, tai kaip darbai einasi?“, – reikliai teiravosi viešnia.

8 Apie moteris ant šluotų, girtavimo prevenciją ir kitus stebuklus „Panevėžio kelių“ objektuose

← atkelta iš 7 psl.

Kunionių miestelyje – gražūs kelio stebuklai

Netoli Kėdainių vidury Lietuvos yra miestelis pavadinimu Kunioniai.

Dažniausiai tą vietą žmonės žino kaip medžiotojų sostinę. Ir į „sostinę“ dažnai vyrai važiuodavo nepatenkinti, nes pamesti važiuoklę tame kelyje būdavo vienas juokas. Vienintelis pliusas Kunioniuose būdavo, kad niekada prie vairo neužmigs.

Dar prieš dieną šalia Krekenavos dirbo karšto regeneravimo maši-

na. Atlikusi visus darbus, ji buvo atvežta į Kunionius, kad parodytų stebuklą, kurio vietiniai net nemėgė išsvysti savo miestelyje.

Pirmiausia, kas juos nustebino, – kad kartu su ta mašina atvyko ir pulkas specialistų iš Lenkijos. Kadan- gi Kėdainių krašte nemažai lenkų tautos atstovų, tai jiems net vertėjų

nereikėjo išsiaiškinti, kas čia vyksta.

O pažiūrėti tikrai buvo į ką. Didžiulė mašina, iš apačios skleidžianti ugnies pliūpsnius, su dujų pagalba minkština senąjį asfaltą dangą. Įkaitintas senasis asfaltas suminkštėja ir tampa klampus kaip košė. Šiai mašinai iš paskos sekanti kita mašina suminkštintą asfaltbe-

tonio sluoksnį nukrapšto nuo kelio ir suverčia į mašiną. Ten jis perlamas, pridodant naujos skaldos, ir iš karto vėl klojamas ant kelio, kur voluojamas, kol dar karštas.

Vieną žodžiu, tiesiog akys senas asfaltas virsta nauju ir kokybišku. Technologija, sugalvota vokiečių, yra patikima lyg „Singer“ siuvimo mašina. Vyrai, nepaisydami kalbos ir vietos skirtumų, dirba draugiškai ir darniai. Panaudodami ir rankų gestus, ir šūksnius, o jie visose tautose reiškia tą patį – „liuks“.

Dalijant dovanėles „Panevėžio kelių“ vyrai gražiai pasakė: „Tu pirmą svečiams – lenkams – duok. O jei liks, tik tada mums.“

Žodžiu, Kunionių miestelyje vyksta gražūs kelio stebuklai. Gal todėl šalia kelio tiek vaikų ir žmonių, kurie nenori nieko praleisti. Gyventojai, suprasdami, kaip tai jiems svarbu, vyrus vaišina agurkais ir pomidorais. Teko šių vaišių ir mums. Vis dėlto tai – Kėdainių kraštas.



Su viešnia objekte bendrauja „Panevėžio kelių“ vairuotojas-kelininkas Deimantas Valiusis.



„Normaliai padaryta. Kokybiškai ir greitai. Užskaitau“, – neįprastos technologijos privalumus vertino „ekspertė“.



Rimtam vyriui – rimtos dovanos. „Panevėžio kelių“ kelininkas Remigijus Jonelis.



„Šitai saugiai nesijaučiau nuo antros klasės“, – atsiduso Stefutė, objekte šitai sutikta kelininko iš Latvijos.



Šiltas bendravimas ir tautų draugystė netruko peraugti į kitas gražias dėmesio apraiškas.



Kad moterį paimtum ant rankų, nereikia nei ypatingos progos, nei ilgo tilto. Džentelmenas iš „Kauno tiltų“ bendrovės – darbų vykdytojas Dainius Tolvaišas.



O čia panašu į sveikatos patikrinimą: „Parodyk liežuvį. Sveikas. Kitas pacientas“. Dainius Tolvaišas suskubo dalyvauti ir improvizuotame sveikatos patikrinime.

Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė - naujos galimybės vietinės reikšmės keliams

9

← atkelta iš 2 psl.

Kuo iš tiesų vietinės reikšmės keliams gali būti naudinga partnerystė?

Viktoras Sirvydis, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas:

Savivaldybės šiandien ištisus su siduria su nemenku iššūkiu: kaip surasti daugiau išteklių infrastruktūros plėtrai? Ir tai suprantama, nes viešasis sektorius disponuoja ribotais ištekliais, o nusidėvėjusios infrastruktūros palaikymas brangiai kainuoja. Jokia paslaptis, kad naujiems infrastruktūros projektams surasti finansavimą taip pat nėra paprasta arba jo reikia laukti. Mūsų tikslas – parodyti kitus būdus, kaip pritraukti lėšų ir sutaupyti laiko. Būtent partnerystė galėtų pasitarnauti vietinės reikšmės kelių ir gatvių statybai. Kita vertus, partnerystė tai nėra „vaistas“ visoms ligoms gydyti. Pirmasis žingsnis yra investicinis projekto parengimas ir naudos paieška.

Ką reikia žinoti, pradedant svarstyti apie investicijas? Daugelis mano, kad investicinis projektas rengiamas gauti finansavimui. Iš tikrųjų ne vien taip. Pirmiausia jis turėtų būti rengiamas tam, kad būtų išspręsta konkreti problema. Reikėtų pagalvoti, į kokią paslaugą orientuojamės, į kokią viešojo poreikio tenkinimą orientuojasi savivaldybė. Kalbėkime apie konkretų poreikį: vietinės reikšmės kelių (gatvių) statybą ir priežiūrą. Girdime ir matome pavyzdžius, kaip keliai tiesiami nesilaikant nustatytų reikalavimų ir standartų. Savivaldybės turėtų išsiaiškinti paklausos ir pasiūlos santykį. Jos turėtų tai įvertinti ir nuspręsti, kiek reikiamos kokybės infrastruktūros gali pasiūlyti. Koks yra maksimalus viešas savivaldybės įsipareigojimas užtikrinti konkretaus rajono kelių ar gatvių prieinamumą ir jų kokybę. T. y. reikia atsižvelgti ir į ekonominius, demografinius rodiklius.

Kitas žingsnis – įvertinti, kiek trūksta turto, ar gaunamų išteklių užtenka norint įvykdyti tai, ko reikia? Tam, kad gautume naudos ir nepridarytume žalos. Pritariu Utenos rajono savivaldybės administracijos direktoriaus minčiai, kad jei nebus reikiamos kelių priežiūros, nebus tinkamai investuojama, tai bus patiriama žalos. Būtent apie tai investicinio projekto dėlionė ir „kalba“. Vadinasi, reikia įvertinti geriausią alternatyvą patenkinti „nepatenkintai“ paslaugai. Jeigu finansavimo trūksta, paklausa yra nepatenkinta, tai atneša žalos.

Įvertinus alternatyvą, kuri labiausiai galėtų patenkinti paklausą, reikėtų užduoti sau pagrindinį klausimą: ar partneris, kurį norėtume pasirinkti, gali padidinti naudą? Jei



Viktoras Sirvydis, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas: „Mūsų tikslas – parodyti kitus būdus, kaip pritraukti lėšų ir sutaupyti laiko. Būtent partnerystė galėtų pasitarnauti vietinės reikšmės kelių ir gatvių statybai“.



Giedrius Ruseckas, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas: „Ilgalaikė sutartis su partneriu gali trukti net iki 25 metų. Per šį laikotarpį atitinkamai išdėstoma ir mokėjimo tvarka“.

taip, tai tada partnerystė – tinkamas sprendimas. Socialinė nauda turi konkrečią vertę. Pavyzdžiui, vietinės reikšmės kelių (gatvių) rekonstrukcijos ar plėtros projektuose labai svarbus laiko, kelių techninės priežiūros eksploatacinių sąnaudų sutaupymas, nelaimingų atsitikimų, triukšmo ar oro taršos sumažėjimas. Visi šie elementai turi būti suskaičiuojami ir matoma konkreti investicinio projekto nauda.

Giedrius Ruseckas, Centrinės

projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas:

Norėtusi aiškiai apibrėžti, kas yra ta viešojo ir privataus sektorių partnerystė (VPSP). Kalbant paprastai, tai įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai, kuriais valstybės arba savivaldybės institucija perduoda jos funkcijoms priskirtą veiklą privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą turtą, už tai gaudamas įstatymų nu-

statytą atlyginimą. Iš pirmo žvilgsnio lyg ir kiltų klausimas: o kuo tai skiriasi nuo rangos?

Vienas pirmųjų privataus subjekto požymių yra tai, kad jis teikia tam tikras investicijas, jog tą turtą pagerintų. Partnerystės atveju siekiama perduoti tam tikras funkcijas, bet tuo pačiu metu ir pagerinamas turtas, pvz., investuojama į kelius. Kitas požymis – rizikos pasidalinimas. Privačiam subjektui perduodama didesnė rizikos dalis. Jei santykiuose su rangovu apibrėžiamos tik konkrečios specifikacijos, tai šiuo atveju atsiranda ne tik statybos rizika, bet ir tinkamumo, paklausos rizika.

Trečias požymis yra tas, kad viešasis subjektas moka privačiam subjektui už paslaugų teikimą visuomenei. Kitaip sakant, savivaldybė periodiškai moka už tai, kad privatus subjektas atlieka kelių priežiūrą. Be to, partnerystės atveju, partneris sukuria objektą ir jį vėliau prižiūri, t. y. ilgalaikė sutartis, o ne kaip standartinė viešojo pirkimo sutartis, nustatanti trejų ar ketverių metų priežiūros terminą. Ilgalaikė sutartis su partneriu gali trukti net iki 25 metų. Per šį laikotarpį atitinkamai išdėstoma ir mokėjimo tvarka.

Apie tai, ko negalima tikėtis iš partnerystės

Viktoras Sirvydis, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas:

Pirmiausia, partnerystė nesuplanuos viešąjį interesą atitinkančių paslaugų. Tai savivaldybės arba valstybės užduotis, planuoti reikia mokytis patiems. Sąnaudas ir naudas turi susiplanuoti savivaldybė, rengdama investicinį projektą. Partnerystė nepadarys ir visuomenei nereikalingo projekto naudingo. Bet ji gali padidinti naudą.

Kitaip tariant, partnerystė gali ją padėti pasiekti greičiau. Pavyzdžiui, jei šiuo metu finansavimo nėra, o partnerystę atidėliosite keleriems metams, mes patiriame žalą ir negauname naudos.

Svarbu žinoti ir tai, kad partnerystė neatpigins investicijų. Bet reikia kalbėti ne tik apie investicijas, bet ir apie turto gyvavimo ciklo kaštus. Jeigu palygintume, kiek kainuotų, jei savivaldybė laikytųsi tų reikalaujamų standartų ir investuotų tiek, kiek reikia, į kelių priežiūrą, matytume, kad partnerystė šia prasme yra gal net ir „pigesnė“ arba optimalesnė viso gyvavimo ciklo metu. Reikėtų suprasti ir tai, kad partnerystė nėra finansavimo šaltinis, analogiškas biudžetiniams finansavimui. **Partnerystė pritraukia trūkstamas privačias lėšas tam, kad socialinė-ekonominė nauda būtų gaunama anksčiau.** Partnerystė neatlaisvina nuo viešosios paslaugos teikimo administravimo. Už tai atsakingos savivaldybės. Tačiau partnerystė gali valdžios subjektus atlaisvinti nuo paslaugos teikimo ir turto valdymo rūpesčių bei optimaliau panaudoti turto ekonominį potencialą. Taigi iš partnerystės negalime tikėtis, kad už mus kažkas parengs investicinį projektą, pasakys, ką ir kaip daryti, koks sprendimas naudingiausias. Pasitaiko atvejų, kai sudarius partnerystės sutartį išgirstame komentarą: partneris mus apgavo. Norėčiau reaguoti: ne partneris apgavo, o sudarant sutartį viena šalis buvo gudresnė. Taigi prieš pasirašant sutartį visuomet rekomenduoju atlikti „namų darbus“, suderėti sąlygas, kuriomis bus dirbama su partneriu. Tai neatsakingų sprendimų pavyzdžiai, kurie nepelnytai meta tamsią dėmę partnerystės įvaizdžiui.

nukelta į 10 psl. →



Stanislovas Stančikas (dešinėje): „Norint vietinės reikšmės kelius prižiūrėti tinkamai, reikia ne tik efektyviai panaudoti turimas lėšas, bet ir ieškoti naujų finansavimo galimybių“.

← atkelta iš 9 psl.

Partnerystė: brangu, naudinga ar per daug sudėtinga?

Jei lygintume tradicines viešojo sektoriaus ir VPSP projektų investicijas, pamatytume, kad patiriamos tos pačios sąnaudos: statybos, eksploataavimo, finansavimo, rizikos. Bet socialinė-ekonominė nauda gali būti realizuojama greičiau palyginti su atidėtomis viešojo sektoriaus investicijomis. Kitaip tariant, jei viešasis sektorius neturi investicijų dabar, jos atidedamos. Su privačiu partneriu tą naudą realizuojame greičiau.

VPSP yra vienas iš viešųjų paslaugų teikimo būdų, įskaitant šioms paslaugoms teikti reikalingų investicijų į turtą vykdymą. VPSP ypatumas yra tas, kad, siekiant sudaryti ilgalaikį sandorį, reikia labai gerai žinoti, kam, kiek ir kokios reikia paslaugos. Savivaldybė taip pat privalėtų turėti ilgalaikius strateginius paslaugos plėtros tikslus, aiškų paslaugos teikimo standartą ir paslaugos kokybės rodiklius. Apie ką iš tiesų neverta diskutuoti: VSPS yra gėris ar blogis. Tiesiog tai vienas iš viešųjų paslaugų teikimo būdų, žinomų visame pasaulyje. Mums nereikia „išradinėti dviračio“. Be abejo, VPSP tinkama ne visur, yra sričių, kur ji tikrai beprasmė. Pvz., krašto apsaugos srityje. Vis dėlto apsisprendus taikyti partnerystę, reikėtų nesiblaškyti, nes tai diskredituoja rinką ir apskritai Lietuvą kaip patikimą šalį partnerystei. VPSP rinka yra tarptautinė, tad veiksmų stabilumas ir nuoseklumas daug pasako apie šalį.

Teisinės prielaidos viešojo ir privataus sektoriaus partnerystei

Giedrius Ruseckas, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas:

Kad partnerystė būtų teisėta, savivaldybės turi turėti teisę įgyvendinti VPSP. Pavyzdžiui, įstaigos ar įmonės šios teisės gali ir neturėti. Svarbus aspektas, ar funkcija apskritai yra priskirta teisės aktais. Jei kalbėtume apie partnerystės modelį, šiuo atveju valdžios ir privataus subjekto (VŽPP) partnerystė yra daugiau socialinis modelis, o ne koncesija. Kitos VPSP teisinės prielaidos yra apribojimai ir atranka. T. y. būtina numatyti, ar teisės aktai nustato kokius nors apribojimus ir kokių atrankos būdų (konkursas, dialogas, derybos) pasirenkamas partneris. Centrinė projektų valdymo agentūra (CPVA) dalyvauja kai kuriuose partnerystės etapuose. Ji patikrina parengtų dokumentų tinkamumą ir teikia savo nuomonę. CPVA taip pat nustato, ar nebuvo nukrypta nuo metodinių rekomendacijų.



Ignalinos rajono savivaldybės administracijos Statybos ir komunalinio ūkio skyriaus vyresnysis specialistas Gedvilas Rudys (kairėje) ir UAB „Aukštaitijos traktas“ statybos vadovas Vydas Motiejaitis.



Viktoras Sirvydis: „Partnerystė pritraukia trūkstantis privačias lėšas tam, kad socialinė-ekonominė nauda būtų gaunama anksčiau“.



Apverktina kai kurių vietinės reikšmės kelių būklė verčia vis labiau sunerimti savivaldybių specialistus.

Apie VPSP projektų rengimą ir tvirtinimą

Pradinis žingsnis, vadovaujantis mūsų parengtomis rekomendacijomis, turėtų būti rinkos tyrimas. Faktai rodo, kad pasitaiko atvejų, kai objektas reikalingas, bet jis nėra patrauklus ar įdomus rinkai. Taigi pirmiausia reikėtų išsiaiškinti, ar objektas išvis gali būti patrauklus rinkos dalyviams, ar bus tokių, kurie domės pirkimu. Tai esminiai dalykai rengiant investicinį projektą (IP) ir partnerystės klausimyną (PK). Kiti VPSP projektų rengimo žingsniai yra patvirtinti Vyriausybės nustatyta tvarka. Pateikus IP ir PK dokumentus Centrinei projektų valdymo agentūrai (CPVA), per 30 dienų jos ekspertai teikia nuomonę. Jei nėra pastabų ir dokumentų nereikia papildyti, turi būti kreipiamasi į savivaldybės tarybą, kuri teikia sprendimą dėl tikslingumo. Tarybai pritarus, per 90 dienų turi būti parengti pirkimo dokumentai. Vėliau šiuos dokumentus tikrina CPVA, gaunama savivaldybės kontrolieriaus išvada. Tuomet savivaldybės taryba priima sprendimą dėl sutarties sąlygų, pirkimo būdo ir per 120 dienų skelbia pirkimą. Atsirinkus privatų partnerį, iškart sutarties pasirašyti negalima. Būti na gauti Finansų ministerijos nuomonę, ar savivaldybė galėtų prisiimti atitinkamus išsipareigojimus. Paskutiniai žingsniai: savivaldybės kontrolieriaus išvada, tarybos sprendimas dėl VPSP sutarties projekto ir sutarties pasirašymas.

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų patrauklumas: kokie yra privataus subjekto lūkesčiai?



Liudas Prūsaitis: „Nepriklausomai nuo projekto dydžio (pvz., ar statoma viena gatvė ar daugiau), tarptautinio skolintojo kaštai projekte yra panašūs. Todėl mažiems projektams pritraukti tarptautinius dalyvius gali būti per brangu“.

UAB „Peritus sprendimai“ eksperto Liudo Prūsaičio teigimu, privatiems subjektams įdomūs tie projektai, kuriuose, prisiimdami tam tikrą riziką, jie gauna iš valstybinio sektoriaus mokėjimus už atliktus darbus. Tai, be abejo, turi atitikti jų kompetenciją ir įgūdžius. Ne paslaptis, kad privatus subjektas nori kuo mažiau rizikuoti. Įprastai privatus subjektas savo asmeniniu

turtu, akcijomis nelaiduoja.

„Kokios sąlygos objektą daro patrauklų rinkai? Tai pirmiausia aiškūs, suprantami ir įgyvendinami tikslai, tiksli pradinė informacija apie objektą. Investiciniame plane turėtų būti tiksliai įvardijama, ko siekiama. Labai svarbu ir realus patvirtintas konkurso eigos grafikas, tarptautinę praktiką atitinkantys reikalavimai privačiam subjektui. Tai reiškia, kad neturėtų kilti abejonių dėl kvalifikacijos ir įsipareigojimų vykdymo. Projekto patrauklumą didina ir suprantama bei nekomplikuota metinio atlyginimo skaičiavimo tvarka“, – kalbėjo UAB „Peritus sprendimai“ ekspertas Liudas Prūsaitis.

Vietiniai ir tarptautiniai skolintojai

Liudas Prūsaitis:

Lietuvoje nėra daug tokios praktikos, kad vietiniai bankai skolina privačios partnerystės projektams. Jeigu lygintume vietinius ir tarptautinius skolintojus, pamatytume nemažai skirtumų. Vietiniai bankai daug geriau išmano vietinį verslą. Pavyzdžiui, jei kelių statybos įmonė yra didelė ir gerai žinoma, viskas vyksta daug sparčiau. Tarptautiniai skolintojai reikalauja daugybės patikrinimo ataskaitų, nes atėję į rinką jie nori patikrinti viską, kas susiję su tuo projektu. Tai daugiau kainuoja, o procedūros ilgiau užtrunka. Pavyzdžiui, jeigu būtų vykdomas projektas, kurio metu būtų atliekama didelių kelių ruožų rekonstrukcija. Vietiniai bankai vadovaujasi mūsų šalies teise, tuo tarpu tarptautiniai kredito dokumentams dažniausiai taikys tarptautinę teisę. Kita vertus, vietiniai bankai turi ir trūkumų. Jie negali pasiūlyti pvz., 25 metų kre-

mums teko dalyvauti, užtrunka bent du kartus ilgiau negu planuota. Jokia paslaptis, kad procedūroms įtakos turi ir politiniai niuansai. Parengti dokumentaciją užtrunka laiko, tuo metu viena valdžia dažnai keičia kitą. Visas procedūras ilgina besikeičiančios valdininkų nuomonės. Svarbu pabrėžti, kad, nepriklausomai nuo projekto dydžio (pvz., ar statoma viena gatvė ar daugiau), tarptautinio skolintojo kaštai projekte yra panašūs. Todėl mažiems projektams pritraukti tarptautinius dalyvius gali būti per brangu.

Išvyka prie 1985 metais statyto žvyrkelio

Po diskusijos seminario dalyviai turėjo progos apžiūrėti, kaipgi atrodė Utenos rajone UAB „Aukštaitijos traktas“ atliekami žvyrkelio remonto darbai. Utenos rajono savivaldybės Teritorijų planavimo ir statybos skyriaus vedėjo pavaduotojas Egidijus Bukys informavo: „Tai, ką matome dabar, jau nebe priežiūros darbai, o remonto. Atversti kelkraščiai, suformuotas pakelės griovys. Dabar šis kelio ruožas turi reikiamą profilį, apie kurį seminario metu kalbėjo „Panevėžio



Egidijus Bukys: „Mūsų savivaldybės administracijos vadovai tuo bendradarbiavimo modeliu domisi ir yra suinteresuoti. Mieste turime daug žvyruotų gatvių. Ko gero, būtų realu jas išasfaltuoti, o po to išsimokėti?“.

kelių“ specialistas Saulius Rulys. Padėtis buvo tikrai prasta, kelias nuo griovio buvo atskirtas velėnos sluoksniu, vanduo jau nebenubėgo į griovį, tekėjo palei profiliavimo kraštą, taip žvyrkelis nusidėvi. Aišku, kažkiek ir nudulka. Kartais susiformuoja didžiulės išgraužos, keliančios pavojų eismui. Taip kelias palaipsniui susiaurėja, suprastėja.“

Apie VPSP perspektyvas Utenos rajono keliuose Egidijus Bukys kol kas kalbėjo atsargiai: „Manau, kad ši partnerystė yra tinkamesnė didelės apimties projektams. Kita

vertus, mūsų savivaldybės administracijos vadovai tuo bendradarbiavimo modeliu domisi ir yra suinteresuoti. Mieste turime daug žvyruotų gatvių. Ko gero, būtų realu jas išasfaltuoti, o po to išsimokėti? Kaip teisingai ir buvo paminėta diskusijoje, mums įtakos turi ir politiniai sprendimai. Keičiasi valdžia, keičiasi vykdomi sprendimai. Kai tas VPSP mechanizmas bus išgvildintas, bus paprastesnis ir tikslus, atsiras ir apsisprendimas, ir daugiau politinės valios.“



Iš kairės: Anykščių seniūnijos seniūnas Eugenijus Pajarskas, Anykščių savivaldybės administracijos Bendrojo ir ūkio skyriaus vedėjas Audronius Gališka, Stanislovas Stančikas.



Iš kairės: Utenos rajono Leliūnų seniūnijos seniūnė Lina Petronienė, Utenos rajono Vyžuonų seniūnijos seniūnas Audrius Remeikis, Utenos rajono Saldutiškio seniūnijos seniūnas Bronius Šliogeris ir LAKD atstovas Artūras Bogužas.

dito grafiko, t. y. terminai bus trumpesni – 7 ar 10 metų. Be to, vietiniai bankai pasižymi mažesne VPSP finansavimo praktika ir žemesniu finansavimo santykiu negu tarptautiniai skolintojai.

Praktiniai pastebėjimai

Liudas Prūsaitis:

Visi VPSP projektai, kuriuose

Rimčiau nebūna „Rail Baltica“ ketureiliai II



Traukiniu važiuoja Arvydas Zapalskis, Asta Zapalskienė, Violeta Mičiulienė, Greta Zapalskytė, Vitalijus Bartkus. Priekyje – Kęstutis Kuprėnas ir Žydrūnas Chmelevskis.

Pasiklydo traukinys, Zapalskiai su Bartkum,
O Chmelevskis su Kuprėnu greit padarė tvarką.
Paieškojo kelio vyrai, kurs yra arčiausiai,
O Stefutė tuo metu būrė nuoširdžiausiai.

O Petkūnas su Čeponiū šaukė, pirštais rodė:
„Ši kompanija savaitę bilietų nerodo!“
Bet Kaminskas nuramino: „Nebijokit, ponai.
Domas, Kristė su Kotryna - svečiai mano ložėj.“

Štai Čeponis susirado naują gerą darbą:
leško talentų krepšiniui su liniuote rankoj.
Greta, Ieva, Gediminas - jiems turbūt nėra šansų.
O Bartkiukas su Saboniū darys salėį tvarką.



Traukiniu važiuoja Vitalijus Bartkus, Ieva Zabilevičiūtė, Greta Vaičiūnienė, Gediminas Kaminskis. Priekyje – Raimundas Čeponis.



Traukiniu važiuoja Domas Dabulevičius, Kristina Vaičiūnaitė, Kotryna Ramanauskaitė ir Kęstutis Kaminskis. Priekyje – Rimgaudas Petkūnas ir Raimundas Čeponis.

Pranarauškas su Jasioniū nieko nepraleidžia.
Apsauga tikrai galinga, priešai tegu verkia.
Teks Zapalskiui siųsti Bartkų reikalų tvarkyti,
Nes mergaitės šitaip puošės, negali nuvilti.



Traukiniu važiuoja Greta Zapalskytė, Vitalijus Bartkus, Violeta Mičiulienė, Arvydas Zapalskis, Asta Zapalskienė. Priekyje – Algirdas Pranarauškas ir Kazimieras Jasionis.