

Kelio žmonės

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ LEIDINYS

DEŠIMTIEJI LEIDIMO METAI | 2017 M. BIRŽELIS NR.31 | www.paneveziokeliai.lt

PROTINGOS MINTYS

„Aš žinau tik vieną standartą, kuris visiems tinka: 90, 60, 90“, – diskusiją apie galiojančius kelių kokybės standartus apibendrino Kelio moteris Stefutė.

SPARČIAI VYKDOMI DARBAI GRIGIŠKIŲ TRANSPORTO MAZGO REKONSTRUKCIJOS PROJEKTE

Kristina SAVICKAITĖ, Rasa ČEPIENĖ

Vieno svarbiausių šiuo metu Vilniuje vykdomų susisiekimo in-

frastruktūros projektų – Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcijos III etapo metu kelininkai dirba visą parą, taip pat – ir savaitgaliais. Siekiant padidinti rekonstruo-

jamo kelio ruožo pralaidumą, darbai organizuoti taip, kad darbo dienomis piko metu nuo 7 iki 10 valandos ir savaitgaliais nuo 16 valandos automobilių srautai

darbų zonoje būtų praleidžiami dviem eismo juostomis kiekviena

nukelta į **5 psl.**



Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcijos III etapo projekto valdymo grupė. Nuotraukoje iš kairės: AB „Panevėžio keliai“ darbuotojai Alvydas Dumbrava, Rimgaudas Petkūnas, Arūnas Puilakis, Audrius Lynikas, Kristijonas Steponavičius, Algirdas Pranaruskas.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS



Iš V. O. Radimonienės archyvo. 1981 m. Kelių valdyboje vyriausiasis inžinierius Jonas Gražys sveikinamas 60-mečio proga.

Pirmosios Vytauto Didžiojo universiteto Statybos fakulteto kelių skyriaus laidos absolventas Jonas Gražys profesinę karjerą pradėjo tada, kai apie garsias magistrales galėjai pasiskaityti tik laikraščiuose, jeigu jų pavykdavo gauti. Arba slapčia pasiklausius JAV radijo stoties „Amerikos balsas“ programos, kuri buvo svarbus informacijos šaltinis už geležinės uždangos atsidūrusiai Lietuvai.

Jono Gražio ir kitų jo kartos kelininkų istorija reprezentuoja šiuolaikiškos kelių sistemos kūrimą bei technologinę raidą, nuo primityvaus rankų darbo atvedusią kelių statybos įmones į skaitmeninės statybos erą.

nukelta į **9 psl.**

ANONSAI

2-3 psl. »

Įtampų kupinas pavasaris pranašauja sudėtingą darbų sezoną



4 psl. »

Dideli žmonės anksčiau už kitus pamato tekančią saulę



21-23 psl. »

Jaunieji kelininkai kolegoms linki išlikti entuziastais



20 psl. »

Kelių inžinerijos studijas Panevėžyje bus galima derinti su darbu



ĮTAMPŲ KUPINAS PAVASARIS PRANAŠAUJA SUDĖTINGĄ DARBŲ SEZONĄ

AB „Panevėžio keliai“ grupės žmonėms pastaruoju metu tenka dirbti aplinkoje, kuri labiau primena skrydį amerikietiškais kalneliais. Į svaiginamus aukščius kelia technologijų plėtra, planuojami išmaniojo kelio ir jo atributų kūrimo darbai. Tuo pačiu metu esi greitai nuleidžiamas į skaudžią duobę, kurią sąlygoja politinė, ekonominė situacija, užsakovų poreikių kaita bei neigiamą aplinką. Pagrindinis uždavinys tokioje situacijoje – išlaikyti rentabilų darbinį greitį, kiekvienoje nuokalnėje ir pakilimuose sukaupti ir pritaikyti savo reikmėms geriausias praktikas. Ir labai svarbu, kad tie svyravimai neužsuptų.

Apie sudėtingus virszus, skaudžias netektis ir pamokas, apie būtinybę į elektroninę erdvę kelti daugiau su kelių statyba susijusių procesų kalbamės su AB „Panevėžio keliai“ generaliniu direktoriumi Virmantu PUIDOKU.

– 2017 metų darbų sezono pradžią šiemet lydėjo skaudžios netektys.

– Kovą į paskutinę kelionę amžinojo poilsio išlydėjome ilgametį „Ukmergės kelių“ bendrovės darbuotoją, technikos direktorių Svetoslavą Kondrašovą, balandžio pabaigoje atsisveikinome su „Panevėžio kelių“ techninio direktoriaus pavaduotoju Alfredu Pakštu. Tokiems atsisveikinimams neįmanoma pasirošti psichologiškai, labai skaudu susitaikyti su netektimi. Abu mūsų kolegos profesinė prasme buvo arti savo karjeros viršūnės, abu buvo gerbiami ir mylimi šeimose ir savo kolektyvuose. Labai skaudu jų netekus.

– Pavasaris „Panevėžio kelių“ kolektyvui buvo sukrečiantis ir dėl kitų aplinkybių. 2017 metų balandžio 19-ąją bendrovės administracinėse patalpose Panevėžyje visą dieną dirbo Specialiųjų tyrimų tarnybos pareigūnai. Vykdydami ikiteisminį tyrimą, pareigūnai atliko procesinius veiksmus: vykdė kratas, susipažino su juos dominančia įmonės dokumentacija, apklausė darbuotojus. Šių veiksmų išdavijoje įtarimai buvo pareikšti dviem mūsų bendrovės vadovams.

– Esame kompanija, aktyviai dalyvaujanti valstybiniuose viešųjų pirkimų konkursuose tiek Lietuvoje, tiek užsienyje. Todėl neatsitiktinai visų kontroliuojančių institucijų dėmesys mūsų bendrovei yra padidintas. Tie procesai nėra malonūs, bet mes suprantame, kad jie yra būtini siekiant užtikrinti reikalingą skaidrumą.



„Reikalavimų kelio konstrukcijos įrengimui griežtinimas yra pozityvus dalykas, tik reikia, kad tie reikalavimai būtų privalomi visiems rinkos dalyviams, nepriklausomai nuo kompanijos dydžio. Ir tie reikalavimai turi būti privalomi ne tik Lietuvos automobilių kelių direkcijos, bet ir kituose projektuose, tarp jų – ir savivaldybių“, – sako Virmantas Puidokas.

Šio konkretaus ikiteisminio tyrimo procesinius veiksmus komentuoti dar anksti. Bendrovėje pradėjome vidinį tyrimą, atlikime savo vertinimą ir informuosime.

Pareigūnai atliko savo tyrimą taip, kad jų veiksmai darbo procesą sutrikdė nedaug. Pradėtus projektus ir toliau vykdome, bendrovė dirba ritmingai. Gamyboje jokie projektai nėra stabdomi, tęsiame visus suplanuotus darbus su įprastos sudėties komanda – savo darbuotojais mes pasitikime. Kompanijos ir jos darbuotojų interesus giname ir giname visomis teisėmis priemonėmis.

Šią informaciją ir padidintą dėmesį kompanijai reikėtų vertinti itin aštrios konkurencinės aplinkos fone. Esame privataus kapitalo bendrovė, aktyviai dirbanti Lietuvos ir užsienio rinkose, turinti svarbių įsi-

pareigojimų užsakovams. Mūsų uždavinys – išlaikyti stabilų, ritmingą darbą, užtikrinantį sutartinių įsipareigojimų vykdymą. Savitarpio pasitikėjimas – svarbiausia stabilumo prielaida.

– **Susisiekimo ministras Rokas Masiulis spaudos konferencijoje, vykusioje gegužės 25 dieną, informavo apie naujo valstybinės reikšmės kelių kokybės kontrolės standarto, susijusio su kelio konstrukcijos įrengimo parametrų reglamentavimu, įvedimą.**

– Manau, kad ši Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos automobilių kelių direkcijos iniciatyva yra sveikintina. Mažai turėjome galimybių detalai susipažinti su laukiančiais standartų pakeitimais, tai galime kalbėti tik teoriškai. Reikalavimų kelio konstrukcijos įrengimui griežtinimas

yra pozityvus dalykas, tik reikia, kad tie reikalavimai būtų privalomi visiems rinkos dalyviams, nepriklausomai nuo kompanijos dydžio. Ir tie reikalavimai turi būti privalomi ne tik Lietuvos automobilių kelių direkcijos, bet ir kituose projektuose, tarp jų – ir savivaldybių.

Galiojančių valstybinių standartų, kuriuos rengia ir tvirtina Lietuvos standartizacijos departamentas prie LR ūkio ministerijos, peržiūra ir pakeitimai, atsižvelgiant į technologinę pažangą kelių statybų sektoriuje, yra tikrai reikalingi. Keistinas ne tik rangos darbų, bet ir projektavimo reglamentavimas. Reikia standartizuoti procesus, apimančius statinio informacinio modeliavimo (BIM) taikymą.

BIM – pastato ar infrastruktūros objekto skaitmeninio projektavimo procesas, apimantis visą statinio gy-

vavimo ciklą, nuo pirminės projekto koncepcijos iki jo tarnavimo laiko pabaigos. Šio proceso metu kuriama bei valdoma visa statinio ir su juo susijusių sistemų informacija visais jo gyvavimo etapais – projektavimu, integracija į esamą aplinką, rangos darbų vykdymu, perdavimu užsakovui, įtraukimu į skaitmeninį duomenų registrą, objekto eksploatacijos planavimu ir vykdymu, demontavimu, kai objekto naudojimo laikas baigiasi.

Tai – skaitmeninės statybos standartizavimas, kurio jau kelerius metus laukia visas kelių sektorius. Daugelis kelių statybos kompanijų jau dirba naudodamos šias priemones. Objektams rengiamos net elektroninės geodezinės knygos, ne tik elektroniniai statybos darbų žurnalai. Skaitmeninės statybos instrumentai įgalina operatyviai keistis informacija online įgyvendinant bet kurį projekto etapą. Mes dirbame, o valstybinių standartų dar nėra. Atlikę šį didžiulį darbą, taptume viena pirmųjų ES valstybių, kur šie sudėtingi procesai reglamentuoti valstybiniu mastu.

– **AB „Panevėžio keliai“ akcininkų susirinkimas patvirtino pernykščių metų veiklos rezultatų ataskaitą. Kaip vertinami praėjusieji metai?**

– 2016 metais bendrovės konsoliduotos pajamos siekė 190 mln. eurų, tai beveik penktadaliu mažiau nei 2015-aisiais. Rodiklis kuklesnis dėl objektyvių priežasčių. Vėlai paskelbti viešųjų pirkimų konkursai, užsitęsęs pasiūlymų nagrinėjimas, laimėtojų nustatymas ir sutarčių pasirašymas darbų pradžią objektuose perkėlė į rudenį ir žiemos mėnesius, kai technologškai galima atlikti ne visus darbus. Vėluojant pasirašyti sutartis 2016-aisiais, daug darbų persikėlė į kitus ataskaitinius metus. 2017 metais darbų turime nuo pat pavasario.

Kitas rodiklis, iliustruojantis praėjusių metų rezultatus, – uždirbtas pelnas. Nors jis buvo mažesnis nei tikėtasi, tačiau gebėjimą išlaikyti teigiamus veiklos rezultatus, darbų apimtims mažėjant antrus metus iš eilės, vertinu pozityviai. Tai liudija, kad ir labai sudėtingomis rinkos sąlygomis mūsų specialistai sugeba darbus organizuoti taip, jog šiuolaikiški technologiniai ir organizaciniai sprendimai iš dalies kompensuoja planuotus, bet negautas pajamas bei su tuo susijusius kitus praradimus. Net ir mažėjant darbų apimtims, sugebėjome išlaikyti gamybinį, techninį, technologinį ir intelektualinį potencialą ir jį plėtoti kokybės prasme.

ĮTAMPŲ KUPINAS PAVASARIS PRANAŠAUJA SUDĖTINGĄ DARBŲ SEZONĄ

– **AB „Panevėžio keliai“ įmonių grupė vienija kompanijas, dirbančias kelių statybos, pastatų statybos ir nekilnojamojo turto vystymo srityje. Gal galėtumėte detalizuoti jų pasiekimus ir situaciją?**

– Kelių ir geležinkelių projektavimo bei statybos srityje Lietuvoje dirba AB „Panevėžio keliai“ dukterinės įmonės UAB „Aukštaitijos traktas“, UAB „Sostinės gatvės“, UAB „Ukmergės keliai“, UAB „Zarasų automobilių keliai“, UAB „Dangų emulsija“. Šios bendrovės drauge su patronuojančia kompanija sėkmingai įgyvendino ir naudoja gamyboje šiuolaikiškus darbų organizavimo metodus bei technologijas, o tai suteikia konkurencinį pranašumą rinkoje.

Latvijos transporto infrastruktūros statybos rinkoje veikiančių dukterinių įmonių SIA „Union Asphalt-technik“ ir SIA „Latgales Celdaris“ rezultatams įtakos turėjo skelbiamų pirkimų apimtys sustambinimas, taip apribojęs mažesnių bendrovių dalyvavimą konkursuose. Latvijoje mūsų kompanijos dažniau dirba kaip stambių rinkos dalyvių partneriai.

Rusijos Federacijos Kaliningrado srityje veikiančios kelių statybos įmonės „Baltdormoststroj“ ir „Dorogi Baltiki“ užimtas pozicijas rinkoje išlaikė ir 2016 metais, tačiau plėtros galimybės ribotos dėl sumažėjusio infrastruktūros finansavimo.

Kelių sektoriaus naujokė AB „Panevėžio keliai“ dukterinė įmonė Švedijoje „PK Road“ 2016 metais baigė suplanuotus darbus viename iš geležinkelių infrastruktūros objektų Švedijoje, 2017-aisiais laimėjo du pirmuosius konkursus.

Pastatų ir statinių statybos rinkoje dirba „Panevėžio kelių“ grupės narė AB Panevėžio statybos trestas (PST) su dukterinėmis įmonėmis. PST įmonių grupės bendros konsoliduotos pajamos ataskaitiniais metais sudarė 99,4 mln. eurų ir, palyginti su 2015-aisiais, mažėjo 18 procentų. PST grupė metus baigė pelningai. Pagrindinė PST veikla buvo vykdoma Lietuvoje. PST grupės pajamos iš šalies teritorijoje atliekamų darbų sudarė 88,9 proc. pajamų, likusį dešimtadalį – pardavimai užsienio rinkose.

Esminis pokytis, dirbant sudėtingoje Lietuvos pastatų ir statinių statybos rinkoje, yra tas, kad, vėluojant naujo ES paramos įgyvendinimo startui, mažėja viešojo sektoriaus užsakymų, bet daugėja pajamų iš privataus sektoriaus. Kaip prioritetines užsienio rinkas PST išskiria Skandinavijos šalis ir Latvija.

– **AB „Panevėžio keliai“ gali pasidžiaugti vienu didžiausių nekil-**

nojamojo turto sandorių Lietuvoje pastaraisiais metais – projekto „Paupys“ pardavimu.

– Nekilnojamojo turto projektų vystymo srityje praėjusiais metais svarbus susitarimas dėl dukterinės „Panevėžio kelių“ bendrovės „Naujasis Užupis“, sukurtos vystyti projektą „Paupys“, akcijų pardavimu. Drauge buvo parduota išvalyta bei sutvarkyta buvusios „Skaiteks“ gamyklos teritorija Vilniuje, paruošta kitam jos vystymo etapui. Tai – vienas didžiausių nekilnojamojo turto sandorių Lietuvoje pastaraisiais metais.

Projektą „Paupys“ vykdėme planuodami, kad jis galėtų būti realizuotas bet kuriame jo vystymo etape. Šiuo metu rinkos pokyčiai verčia susitelkti į pagrindines veiklos sritis – kelių ir geležinkelių statybą, jų plėtrą artimose ir tolesnėse užsienio rinkose, tarp jų – ir Skandinavijoje. Manau, kad racionalu koncentruoti finansinius ir intelektualius resursus srityse, kurios pasirinktos kaip prioritetinės.

Vilčių teikia Panevėžio statybos tresto ir jo dukterinės įmonės „Šeškinės projektai“ vystomas verslo centro Ukmergės g. 219, Vilniuje, projektas. 16 tūkstančių kvadratinų metrų bendrojo ploto verslo centro statybą ant Šeškinės kalno numatoma pradėti dar šiais metais.

– **Šeštąjį veiklos dešimtmetį skaičiuojanti Panevėžio kelių bendrovė išgyveno ne vieną politinę ir ekonominę krizę, technologinius ir vertybių virsmus. Kaip apibūdintumėte šiandieninę situaciją Lietuvos statybos rinkoje? Kas mūsų laukia?**

– Dirbame labai nepalankiomis rinkos sąlygomis, kai investicijos į viešąjį visų tipų infrastruktūrą dar tik planuojamos ir sunku prognozuoti jų realią įgyvendinimo pradžią. O technologinė revoliucija primena sprogimą, kurio amplitudė milžiniška. Nuo išmaniojo kelio sampratos kūrimo, sudėtingų duomenų perdavimo sistemų diegimo iki rūpėsčio pasirengti reikalingos kompetencijos specialistų. Kai kuriais atvejais virsmas spartesnis, nei mes spėjame pokyčius įgyvendinti, o kitais atvejais mūsų įgūdžiai ir technologijos pranoksta laikmetį ir rinkos poreikius. Bet tai ne priežastis nuleisti rankas.

Tie laikai, kai kelininko darbas apsiribojo elementariu asfalto klojimu ir mosavimu kastuvais – jau praeityje. Siekiame tokios pažangos, kad kiekvienas mechanizatorius, atėjęs į darbo vietą, pirmiausia įsijungtų kompiuterį, peržiūrėtų savo užduotis skaitmeniniame projekte brėžinyje ir tik tada paleistų į darbą sunkiąją techniką. Visos

niveliavimo komandos darbą dabar gali atlikti vienas geodezininkas su nešiojamuoju aukščių matavimo prietaisu. Taip turėtų būti kiekviename objekte.

Norime, kad mūsų bendrovėse įdiegtos automatinės valdymo sistemos, pradėti naudoti pažangūs projektavimo instrumentai būtų ne inovacija, o kasdienybė. Įgyti gebėjimai mums suteikia konkurencinių pranašumų, nes rinkoje daugėja viešųjų pirkimų konkursų, kuriuose projektavimo ir rangos darbai sutelkti vieno rangovo rankose. Tuomet gebėjimas dirbti BIM aplinkoje ir spartus darbų įgyvendinimo terminas tampa vienu iš dviejų pasiūlymo vertinimo kriterijų. Pirmasis kriterijus išlieka pasiūlyta kaina.

Norint išlaikyti konkurencinį pranašumą vis aštrėjančioje kovoje dėl užsakymų, itin svarbu investuoti į bendrovės techninę ir technologinę bazę, surasti papildomų resursų ir priemonių darbo efektyvumui didinti, panaudojant naujausius darbo organizavimo ir gamybos metodus bei įrankius, informacines technologijas ir kitus inžinerinius sprendimus. Nuosekliai vykdam šiuos žingsnius būtų išlaikoma aukšta darbų kokybės kartelė ir užtikrinamas optimalus darbų kainos bei vykdymo trukmės santykis.

Jau esame sėkmingai įvaldę statinio erdvinio modelio kūrimą, jo integravimą į veikiančias automatinės mechanizmų valdymo sistemas visuose lygmenyse, tačiau savo gebėjimus turime šioje srityje ir toliau tobulinti. Projektavimo srityje reikėtų koncentruotis į šiuolaikiškomis priemonėmis rengiamą techninį projektą ir erdvinį statinio modelį, įtraukiant visas su keliu susijusias inžinerines sistemas, taip pat apšvietimo, ryšio perdavimo tinklus, eismo sąlygų identifikavimo ir kitas eismo valdymo sistemas.

– **Naujų technologijų diegimas, gamybos automatizavimas neat-siejami nuo darbuotojų kompetencijų gilimo.**

– Tuo tikslu glaudžiai bendradarbiaujama su mokslo institucijomis. 2016 metais pasirašyta strateginio bendradarbiavimo sutartis su Panevėžio kolegija ir Lietuvos automobilių kelių direkcija dėl bendro darbo rengiant naują statybos inžinerijos krypties studijų programą. Rinkai reikalingos specializacijos kelių inžinieriai Panevėžyje bus pradėti rengti jau šių metų rudenį. Išsamiau apie kelių inžinerijos studijas kviečiu pasiskaityti mūsų laikraštyje. Darbuotojams siūlome pasidomėti ištęstinių studijų programa. Bendrovė tikrai sudarys

galimybes derinti studijas su darbu. Juolab kad dalis užsiėmimų ir konsultacijų vyks naudojant virtualią ir nuotolinio mokymo sistemas.

– **Į skaitmeninę erdvę persikėlė ne tik studijos. Šį pavasarį pradėjo veikti AB „Panevėžio keliai“ poilsiaviečių elektroninė rezervacijos sistema.**

– Skaitmeninėje erdvėje veikia viešųjų pirkimų sistema, trimatėje erdvėje dirba mūsų projektuotojai, palydovinis ryšys naudojamas geodeziniam matavimams atlikti ir automatinių mechanizmų valdymo sistemų darbui užtikrinti. Naudojames elektronine bankininkyste, dokumentus tvirtiname elektroniniu parašu, visą gyventojams reikiamą informaciją galima rasti elektroninėje erdvėje. Taigi elektroninės poilsiaviečių rezervacijos sistemos sukūrimas – elementarus laiko padingas žingsnis, siekiant pagerinti paslaugos kokybę ir prieinamumą.

Bendrovėje kuriamos ir planuojamos diegti elektroninės dokumentų valdymo sistemos, kurios pagerins visus veiklos procesus. Tarp jų – sutarčių derinimo, keitimosi informacija procesus ir kt. Testuojama nauja projektų valdymo sistema, kuri supaprastins valdymą, keitimąsi dokumentais ir kita informacija, leis atlikti objektyvią efektyvumo analizę. Tobulinama buhalterinės apskaitos sistema, siekiant automatizuoti esminius jos procesus.

Bendrovėje iš esmės stiprinama IT infrastruktūra, siekiant darbui pasitelkti efektyvias šiuolaikiškų technologijų siūlomas priemones, apimančias ne tik operatyvų duomenų perdavimą, bet ir kibernetinį saugumą. Tarp jų – duomenų saugojimas virtualiuose serveriuose, vadinamose „debesų“ talpyklose.

Į elektroninę erdvę planuojame perkelti ir mažmeninę prekybą statybinėmis medžiagomis. Tam turi ruošti ne tik „Panevėžio keliai“, bet ir dukterinės įmonės, šiuo metu prekybą vykdančios savo gamybinėse bazėse.

– **2017 metų darbų sezonas prognozuojamas itin darbingas. Ko galime tikėtis?**

– Darbų organizavimo prasme svarbūs yra pakeitimai, susiję su objektuose privaloma trijų mėnesių darbų pertrauka, trunkančia nuo gruodžio vidurio iki kovo vidurio. Taigi darbų sezoniškumas dabar priklauso ne tik nuo oro sąlygų, bet ir nuo kalendoriaus.

Darbų pikas šiuo metu Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcijos projekte, vykdomi dešimtys įvairios apimtys žvyrkelių rekonstrukcijos projektų, rekonstruojama

kelio Anykščiai–Molėtai atkarpa, baigiamas turbožiedinės sankryžos „Via Baltica“ magistralėje statybos projektas. Kelyje Biržai–Raubonys baigiama pirmojo ruožo rekonstrukcija ir vykdomi antrojo ruožo rekonstrukcijos darbai. Baigiamas rengti darbo projektas ir prasideda Panevėžio miesto aplinkkelio 10,53 kilometro ruožo rekonstrukcijos į 2+1 kelių darbai. Rengiamasi naujiems stambiems ir smulkesniems konkursams, kurie, tikėtina, parūpins mums darbų tiek dabartiniam, tiek ateinančiam sezonui.

2017 metų Lietuvos Respublikos biudžete numatytas nedidelis Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo augimas. Planuojama padidinti valstybinės reikšmės kelių finansavimą, skiriant lėšų žvyrkelių asfaltavimo programai, trans-europinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“) plėtrai, su „Rail Baltica“ projektu susijusių vietinės reikšmės susisiekimo infrastruktūros objektų plėtojimui ir kitų ES struktūrinę paramą gaunančių projektų vykdymui. Atsižvelgiant į planuojamas valstybės investicijas į susisiekimo infrastruktūrą, kartu numatomos didesnės bendrovės darbų apimtys, palyginti su 2016 metais.

Geležinkelių infrastruktūros srityje, į „Rail Baltica“ geležinkelio liniją nuo Lenkijos–Lietuvos valstybinės sienos iki Kauno, 2017–2020 metais numatyta investuoti per 76 milijonus eurų. Į „Rail Baltica“ geležinkelio liniją nuo Kauno iki Lietuvos–Latvijos valstybinės sienos per artimiausius trejus metus numatyta investuoti beveik 180 milijonų eurų.

Kaip skelbia AB „Lietuvos geležinkeliai“, 2017–2022 m. laikotarpiu planuojama įgyvendinti IXB koridoriaus elektrifikavimo projektus: „Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas“, „Geležinkelio kontaktinio tinklo statyba ir Lentvario traukos pastotės rekonstravimas“ bei „Ruožo Kaišiadorys – Radviliškis elektrifikavimas“.

Visi šie infrastruktūros plėtros projektai – tai mūsų galimybės. 2017 metais mūsų laukia daug iššūkių ir naujų atsakingų darbų. Kiekvieno darbuotojo, kiekvieno partnerio indėlis šiame procese yra ir bus labai svarbus. Tikimės įdomių metų, įdomių darbų, produktyvaus ir dalykiško bendradarbiavimo.

– **Ačiū už pokalbį.**

Kalbėjosi Rasa Čepienė

DIDELI ŽMONĖS ANKSČIAU UŽ KITUS PAMATO TEKANČIĄ SAULĘ

(Indėnų patarlė)

Alfredas Pakštas

1958 11 04 – 2017 04 25

2017 m. balandžio 28 d. bendrovės kolektyvas į paskutinę kelionę palydėjo ilgametį darbuotoją, gerbiamą vadovą ir mylimą kolegą Alfredą Pakštą. Urna su palaikais amžinajam poilsiui atgulė Panevėžio miesto kapinėse. Nuoširdžiai užjaučiame mirusiojo šeimą, artimuosius, bičiulius, kolegas, bendradarbius.

Alfredas Pakštas gimė 1958 metų lapkričio 24 dieną Rusijoje, Irkutsko srityje. Jo tėveliai sovietmečiu buvo tremtiniai, tėtis – dar ir politinis kalinys. Alfredo brolis Arnas mažas mirė Sibire. Ketveriais metais jaunesnis brolis Vytautas gyvena Panevėžyje. Kaip Alfredas pasakojo savo autobiografijoje, šeima į Lietuvą iš tremties grįžo 1966-aisiais.

1977 metais baigęs Panevėžio 8-ąją vidurinę mokyklą, Alfredas Pakštas įstojo į Vilniaus inžinerinį statybos institutą ir 1982-aisiais jau buvo įgijęs inžinieriaus statybininko specialybę. Tais pačiais metais pradėjo dirbti valstybinio kelių tyrimo ir projektavimo instituto „Lietkelprojektas“ Panevėžio skyriuje inžinieriumi. 1989 metų pabaigoje tapo grupės vadovu.

Šeima sukūrė 1981-aisiais. Su žmona Dalia Janušonyte po metų susilaukė dukros Lauros, dar po ketverių gimė sūnus Egidijus.

AB „Panevėžio keliai“ Alfredas Pakštas dirbo beveik 22 metus, nuo 1995-ųjų. Darbą pradėjo inžinieriumi, 1996 metais buvo paskirtas kokybės sistemos ir kokybės kontrolės skyriaus vadovu.

Tą laikotarpį knygai „Kelio žmonės“, išleisti 2008 metais, Alfredas apibūdino savo pasakojimu.

„KSV-5 visoje Lietuvoje garsėjo kaip įmonė, ypač atsakingai žiūrinti į kokybę. Kas tuo metu vykdė kokybės kontrolės funkcijas, tiksliai nežinau. Manau, kad tai galėjo būti vyriausiasis inžinierius kartu su Gamybiniu-techniniu skyriumi ir laboratorija. Beje, iš anuomet respublikoje veikusių vienuolikos KSV toli gražu ne visos turėjo laboratorijas. Kai atėjau dirbti, o tai buvo 1995 metai, mintis kurti darbų kokybę kontroliuojančią tarnybą jau sklandė. Tačiau apie tai vėliau.

Pradėjau dirbti laboratorijoje, kuri tuo metu turėjo aukštus reitingus vieno pagrindinių darbų užsakovų – Automobilinių kelių direkcijos aktyse. Ši kelininkams svarbi valstybinė įstaiga mūsų laboratoriją laikė patikima ir siūlė kitoms kelių statybos, ir ne tik kelininkų, įmonėms naudotis paslaugomis.

Laboratorijos esmė – pagal nustatytus standartus atlikti bandymus ir pateikti objektyvius rezultatus. Tačiau mūsų laboratorija savo veiklą buvo išplėtusi plačiau. Ji turėjo įtakos gamybai, nes, be minėtų dalykų, pateikdavo ir siūlymų tam tikriems darbams atlikti. O darbų kokybės kontrolės būtinybė atsir-



Alfredas Pakštas.

do natūraliai, nes tai labai svarbus dalykas konkurencijos sąlygomis, siekiant išsaugoti įmonės reputaciją.

Žmonių mūsų tarnyboje turime nedaug, kartu su projektuotojais – 11. Projektuotojus mano žiniai priskyrė todėl, kad prieš ateidamas į „Panevėžio kelių“ dvylika metų išdirbau bendrovės „Kelprojektas“ Panevėžio skyriuje, tad tą darbą išmanau. Be to, komandoje su projektuotojais galima operatyviau atlikti darbus. Dabar jų grupė plečiasi ir tarsi formuojasi atskiras padalinys.

Kokybės sistemos ir kokybės kontrolės tarnyba kiekvienam objektui parengia kokybės kontrolės planą. Kai įvykdomas vienas darbų etapas, objekto vadovas ateina su savo duomenimis. Prieš pradėdamas naują darbų etapą jis turi gauti komisijos, kurioje esu ir aš, leidimą. Šitaip stengiamės apsidrausti nuo galimo broko. Mano pagrindinės pareigos – dalyvauti priimant atskirus statybos darbus: žemės sankasos, šalčiui atsparaus sluoksnio, pagrindo sluoksnio ir dangos įrengimo bei kitus darbus, tarpinius ir paslėptus. Nemažai laiko tenka praleisti kelyje. Statybos objektų dabar daug, o jų geografija platesnė negu anksčiau.

Sakoma, kad danga yra kelio veidas. Todėl neatsitiktinai viena pagrindinių mano kuravimo sričių – asfaltbetonio dangos. Reikalingus asfaltbetonio bandymo rezultatus laboratorija siunčia man tiesiogiai, o kitus tik tuo atveju, jei yra neatitiktį. Pasitaiko faktų, kai reikia stabdyti darbus, bet retai. Dažniausiai nekokybiškiems darbams laiku pavyksta užkirsti kelią.

Ką papasakojau, yra gamybinė dalis, tačiau dar turime dokumentinę. Mūsų tarnybos darbas reglamentuotas ir „popierinę“ kokybės sistemos bei kokybės kontrolės priežiūrą daugiau atlieka vyresnioji inžinierė Irena Makrickienė. Ji organizuoja tikrinimus, auditus. Tai yra gerai, o kaip kitaip žinosi, ar sistema veikia teisingai.“

AB „Panevėžio keliai“ techninio direktoriaus pavaduotoju Alfredas

Pakštas paskirtas 2010 metais. Jo kuruojamos sritys – kokybės kontrolės ir projektavimas – nepasikeitė, tik sparčiai išsiplėtė kiekybine ir kokybės prasme projektavimo darbai. Bendrovė didino ir vis augina savo kvalifikacijas visose projektavimo srityse, taip pat ir skaitmeninėje erdvėje.

Alfredo Pakšto gyvybė užgeso 2017 metų balandžio 25 dieną. Įvykis ir ta aplinkybė, kad žmogus iš gyvenimo pasitraukė savo noru, sukrėtė visą kolektyvą. Šiandien mes nebesužinosime tikrųjų priežasčių, nulėmusių tokį sprendimą. Prisimename Alfredą kaip malonų, geranorišką ir draugišką kolegą, nuolat pasinėrusį į nesibaigiančius darbus.

Šių metų lapkritį Alfredui būtų sukakę 59 metai. Gerbiamas ir mėgstamas bendradarbių, jis be galo mylėjo savo šeimą, artimuosius. Nuoširdžiai užjaučiame Alfredo žmoną, dukrą, sūnų, jo dievintą anūkėlę, brolių, visus jam artimus žmones.

Svetoslavas Kondrašovas

1959 06 05 – 2017 03 08

Svetoslavas Kondrašovas 1982-aisiais baigė Vilniaus inžinerinį statybos institutą, įgijo inžinieriaus statybininko specialybę ir tais pačiais metais pagal paskyrimą atvyko į tuometę Ukmergės kelių statybos valdybą Nr. 2. Ten visą savo gyvenimą atidavė vienai kelininkų imonei.

Gyvendamas Ukmergėje sukūrė gražią šeimą, užaugino ir išleido į mokslus du nuostabius vaikus – dukrą ir sūnų, sulaukė anūkyčių.

Savo darbinę karjerą Svetoslavas pradėjo meistrų prie tiltų statybos, o baigė – technikos direktoriumi. Per 35 metus nuveikta galybė darbų, pastatytas ne vienas tiltas, viadukas ir estakada.

Svetoslavas buvo tiesus, reiklus sau ir konkretus su kolegomis. Turėjo ateities sumanymų ir nebaigtų darbų, bet likimas, deja, lėmė kitaip...

Pažinojusieji gerbia už paprastumą ir nuoširdumą, o kolegos – už reikalų išmanymą, darbštumą, pareigingumą ir nuostabią šypseną...

Svetoslavas visada liks mūsų visų, dirbusių kartu, pažinojusių ir bendravusių su JUO, širdyse.

Mirtis – tai slenkstis, bet ne pabaiga. Brangiausi žmonės išeina ir palieka, Tačiau nuo jų nusidriekia šviesa Ir atminty gyvi palieka.

UAB „Ukmergės keliai“ kolektyvas

Svetoslavas Kondrašovas

AB „Ukmergės keliai“ – 50

Šiandien „Ukmergės keliai“ Švenčia jubiliejų.
Kalbos, dainos ir alus
Per kraštus čia liejas.
Susirinko veteranai...
Mes jiems ačiū tariam.
Ir jų protas, ir jų rankos
Gero daug padarė.

Buvo tiesiami keliai.
Tinklas jų plėtė.
Darbininkais ir vadovais
Ukmergė garsėjo.
Daug vadovų čia iškilo,
Vilniun išvažiavo.
Na, o šiandien į svečius
Pas mus atkeliavo.

O bendrovė ir toliau
Dirba savo darbą.
Statomi nauji tiltai,
Dar dvi „peklos“ verda.
Ir aukštaičiai, ir žemaičiai,
Dzūkai ir suvalkai
Žino „Ukmergės kelių“
Ir gerus jų darbus.

O aš linkiu jums visiems
Sveikatos svarbiausia.
Daug jums saulėtų dienų,
Nuotaikos puikiausios.
„Ukmergės keliam“ norėčiau
Šiandien palinkėti –
Dirbti labai Lietuvėlės
Ir toliau klestėti...

2005 11 25



Svetoslavas Kondrašovas.

SPARČIAI VYKDOMI DARBAI GRIGIŠKIŲ TRANSPORTO MAZGO REKONSTRUKCIJOS PROJEKTE

atkelta iš **1 psl.**

kryptimi. Tai – bene pirmasis šalies kelių istorijoje atvejis, kai dėl didžiulių transporto srautų šalies sostinėje kelininkams tenka stabdyti darbus.

„Karščiausios vietos šiame objekte – naujo dviejų eismo juostų tilto per Vokės upės tvenkinį statyba bei atraminių sienų statyba. Čia darbų vykdymo padaliniai dirba visą parą, taip pat ir savaitgaliais. Kitoje objekto vietose pailgintos darbų pamainos. Kelio sankasai stiprinti rengiama 1,5 kilometro atraminių sienų, o gyventojų gyvenimo kokybei pagerinti rengiama per 2 kilometrus triukšmą slopinančių sienų“, – informavo AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Arūnas Puluikis.

Projektą „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcija. III etapas“ Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie LR susisiekimo ministerijos užsakymu pagal jungtinės veiklos sutartį įgyvendina AB „Panevėžio keliai“ su partneriais.

Trečiasis projekto darbų etapas apima valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožą nuo 16,26 iki 17,94 kilometro. Rekonstruojamas ruožas kerta Grigiškių gyvenvietę. Rekonstrukcijos darbų metu baigiamas tiesti pirmasis jungiamasis kelias magistralės kairėje pusėje, ruožo ilgis siekia 1,136 kilometro. Dviejų eismo juostų jungiamojo kelio sankasos plotis sieks 10,85–12,5 metro. Asfaltbetonio dangos plotis – 8–8,9 metro, kelkraščių – 1,5 metro, šaligatvio plotis – 1,60 metro.

Tuo pačiu metu rekonstruojama sankryža su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 4707 Grigiškės–Lentvaris–Dobrovolė. Eismo kokybei pagerinti statomas naujas dviejų eismo juostų tiltas per Vokės upės tvenkinį Lentvario gatvėje. Tiltas su Lentvario gatve bus sujungtas naujai suprojektuota gatvės atkarpa. Senasis tiltas bus paliktas pėstiesiems.

Projekto vykdymo metu rekonstruojamos dvi požeminės pėsčiųjų perėjos, esančios 17,09 ir 17,42 kilometre. Šiuo metu rekonstruojama pėsčiųjų perėja 17,09 kilometre prie Kovo 11-osios autobusų stotelės. Rekonstrukcijos metu, iki birželio 10 dienos, pėsčiųjų eismas nukreiptas požemine perėja ties Lentvario gatve. Taip pat numatyta rekonstruoti autobusų stotelę su keleivių laukimo pavidlonu.

Darbų metu perkelti ir rekonstruoti elektros ir ryšių tinklai. Magistralėje A1 naujai rengiama 2,2 kilometro ilgio apšvietimo tinklų, o jungiamojo kelio atkarpoje bendras naujų apšvietimo tinklų ilgis sieks 2,4 kilometro. Bendras naujai rengiamų lietaus nuotekų tinklų ilgis – 867 metrai.

Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcijos darbai pradėti pasirašius sutartį 2016 metų lapkritį. Dar pernai pašalinti medžiai, kelmai, nuimtas augalinis sluoksnius, įrengti privažiavimo keliai, taip pat pradėti atraminių sienų ir polių įrengimo darbai. 2017-aisiais pradėti tilto per Vokės tvenkinį statybos darbai, tęsiama atraminių sienų statyba.

Projekto užsakovas – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos. Projekte numatyta darbų pabaiga – 2017 metų rugsėjį.

Darbų kasdienybė, arba apie ką objektuose svajoja vyrai

Kelio technikos – kiek tik akys užmato. Ryškiomis liemenėmis pasidabinusių kelininkų – taip pat Grigiškių gyvenvietė jau kelios savaitės virtusi tikru skruzdėlynu.

„Kažkas čia bus gero...“ – įtari nėra miestelėnai.

„Tikėkimės, spūstys ne be reikalo...“ – dūsauja vairuotojai. Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcijos procesą iš arti nutarė įvertinti ir kelio moteris Stefutė.

Eis ne tuščiomis, nusprendė. Į ryškią rankinę moteris prisikrauna

laikraščių „Kelio žmonės“, atšvaitų ir pakabučių. Gal lengviau pavyks išgauti informaciją? Pėdinti iki darbuotojų – geras puskilometris. Pirmą sutiktoji – moteris. Geras ženklas ar ne?

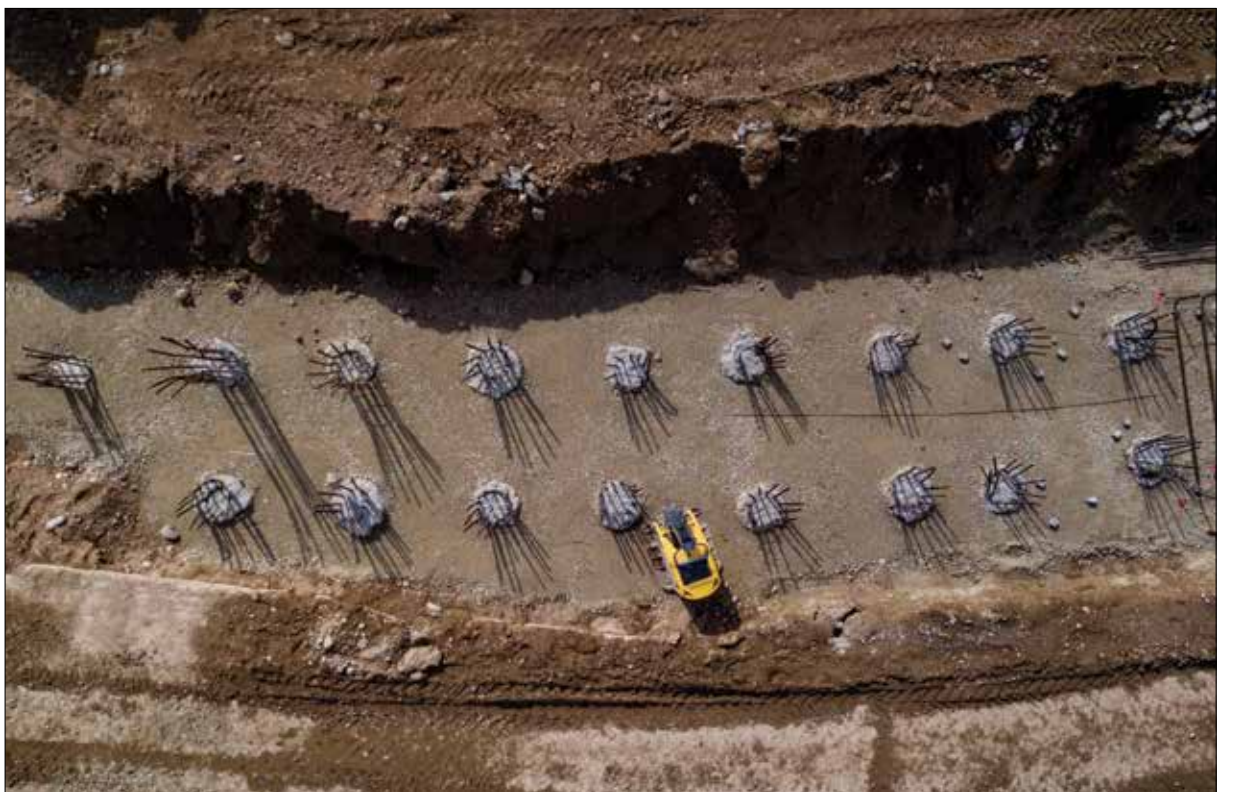
– *Laba diena! Tai trukdo jūsų ramybę ta technika ir darbininkai, ar akį džiugina? – teiraujasi objekto viešnia Stefutė.*

Oi, ne, mūsų gyvenimo ritmas liko toks pat, netrukdo vyrai. Atvirkščiai,

nukelta į **6 psl.**



Kelininkas Gediminas Steponavičius.



Rengiami atraminės sienos poliai.



Tilto per Vokės tvenkinį ir jungiamojo kelio statyba.

SPARČIAI VYKDOMI DARBAI GRIGIŠKIŲ TRANSPORTO MAZGO REKONSTRUKCIJOS PROJEKTE

atkelta iš **5 psl.**

matom – darbai vyksta, laukiam geresnių laikų, – Janina, Grigiškių gyventoja, tik ranka pamoja.

– *O kokie čia pokyčiai bus, ar ži-
not, ką žmonės šneka?*

– Tai aišku, žinom! Va, ten bus kelias, nereikės autobusams, mašinoms važiuot ilgiausią galą apsisukinėti. Net kelis kilometrus žmonės važiuoja dabar apsisukinėti, įsivaizduojate? Labai nepatogu buvo... Žadėjo darbus padaryt iki kovo.

– *Neimkit į galvą, iki kitų Velykų tikrai padarys!*

Pasidabinusi ryškiai oranžine striuke ir dar ryškesniais batais, Stefutė veržiasi į patį darbų sūkūrį.

– *Labą dieną! Kaip sekasi darbuotis?*

– Na, naujas objektas, dar tik pradėjom. Pamatai, pagrindai, tik dabar „iš duobių lendam“, polius kalam, – nušviečia padėtį brigadininkas Vidmantas Preidis.

– *O tai čia iš tiesų sunku dirbti, ar tik vaidinate visi?*

– Lengvų darbų čia nėra, viskas gana sudėtinga. Oras irgi labai daug lemia. Šiandien tai pasisekė, saulė lepina.

– *Vyrai, taigi neseniai didžiulis vėjas su lietumi praužė. Tik nesa-
kykit, kad dirbot?*

– Gal ir nėra malonu, bet darbų tikrai nestabdome, uždengiame viską, kas įmanoma, ir dirbame toliau, – aiškina brigadininkas Virgilijus Kriaupa.

– *Ką Jums praeiviai ir vairuotojai sako?*

– Kad kol kas mes jiems labai netrukdomė, išskirtinio susidomėjimo iš jų pusės nepastebėjome.

– *O kas maloniausia jūsų darbe?*

– Mintis apie atlyginimą.

Į žurnalistės vaidmenį įsijautusi Stefutė nerimsta, žvalgosi balto šalmo. Balta spalva objekte – svarbi. Netoli išraustų duobių vieną tokį ir randa.

– *Kiek metrų čia jau iškasę esat? – „techninę priežiūrą“ atlieka ryškiaplunksnė atvykėlė.*

– Beveik pusketvirtą metro. Per porą dienų iškasėm. Čia matote sukaltą laikiną sprautasienę. O čia va – pamatų duobė. Netrukus išdygs kolonos, žmonės tiltu vaikščios, – atsiskaito vyresnysis darbų



Kelininkas Dainius Tvaskus.



„Čia matote sukaltą laikiną sprautasienę. O čia – pamatų duobė. Netrukus išdygs kolonos, žmonės tiltu vaikščios“, – pasakojo vyresnysis darbų vadovas Artūras Žukauskas.

vadovas Artūras Žukauskas.

– *Kada čia tas tiltas atsiras?*

– Greitai.

– *Konkreto atsakymo noriu.*

– Yra toks geras terminas: „Kada pavyks, tada ir atsiras“, – nepasiduoda Artūras Žukauskas ir juokiasi taip kamantinėjamas.

– *Matau, turite baltą šalną, vadinasi, svarbus esate. Ar sunku suvaldyti tiek žmonių?*

– O Jėzau... Kad jūs žinotumėt (juokiasi). O jei rimtai, tai nesunku. Visi mes čia „prie bajerio“, nemėgstame liūdnei dirbti. Kiekvienas žino savo darbus. Dabar tik septyniems vadovauju. Rytais būna trumpas susirinkimas, pasižnekam, apsitariam, kas ką darom, ir pirmyn.

– *Koks etapas šiame darbe bus sunkiausias? – neatlyžta nekviesta tikrintoja.*

– Sakyčiau, pasiekti trečią atramą. Ji bus puse metro gilesnė. Iš viso bus penkios atramos. Žmonėms, žinokite, įdomu, kas čia bus. Vis klausinėja, kaip čia galės privažiuoti, kaip išvažiuoti.



„Netrukdo vyrai. Atvirkščiai, matom – darbai vyksta, laukiam geresnių laikų“, – patikino Janina, Grigiškių gyventoja (nuotr. kairėje).



„Dažniau linksmai gyvename. Viskas nuo brigados priklauso. Va, pas mus jaunesni, tai ir linksmesni“, – sako Rimas Ratkevičius ir Marijanas Sorokinas, UAB „Vilniaus rentinys“ darbuotojai.

– *O ką sako?*

– Nesakysiu...

Stefutės dėmesį patraukia keli darbininkai, vilkintys kitokią nei „Panevėžio kelių“ aprangą. Iš patikimų šaltinių ji greitai sužino – tai

UAB „Vilniaus rentinys“ „kadrai“. „Žurnalistė“ greitai išsiaiškina, kad jie panevėžiečiams nuomoja poliakalę, gręžimo įrangą ir kitą sudėtingą techniką.



Kelio moteris Stefutė su UAB „Vilniaus rentinys“ darbuotojais.

SPARČIAI VYKDOMI DARBAI GRIGIŠKIŲ TRANSPORTO MAZGO REKONSTRUKCIJOS PROJEKTE



Armatūros rišimas daugiau protinis darbas, žinokite. Galvoti reikia. Tikslūs matmenys turi būti, tarpai lygūs. Statmenumai, vertikalumai...“, – darbo ypatumais dalijosi kelininkai-betonuotojai Gintautas Nefas ir Egidijus Juzulėnas.



Stefutė ir armatūrininkas-betonuotojas Kęstutis Vasiliauskas.



Paslaugus „svarsčikas“ davė viešniai rankose palaikyti kažkokį „mandrą“ aparatą.



Darbų vykdymo padalinio vadovui Mindaugui Palskiui (kairėje) ir darbų vadovui Remigijui Gedzevičiui teko atlaikyti griežtą apklausą.

– **Laba diena! Taip atidžiai žiūrit į tuos darbus, kaip jums čia viskas atrodo?**

– Sudėtingai. Viskas į vandenį, viskas į gruntą, nežinai, kaip kas. Gal akmuo pasitaikys. Gali greitai tą techniką „suvaryti“, – neslepia UAB „Vilniaus rentinys“ statybos vadovas Ramūnas Motiejūnas.

– **O kas būtų, jei panevėžiečiai tą jūsų techniką imtų ir „suvarytų“?**

– Na, tai tvarkytų, o ką jie daugiau darytų? Bet technika toks dalykas, nežinai, kada sulūžti gali.

– **Tai jūs vaikštot ir viską prižiūrit? Kaip manot, ar suspės?**

– Tai taip, vaikštau, koordinuju... Oi, tikrai suspės, ir dar laiko liks. Su mūsų technika jie tik sukals metalinius lakštus ir sugręš gręžinius, kad galėtų kelti tilto atramas.

– **Tai kiek čia jūsų žmonių iš to „rentinio“ dirbt atvažiuo? Man reikia žinoti, skaičiuoju visus.**

– Oi, daug... apie penkiolika gal“, – apytiksliai kolegas skaičiuoja Rimas Ratkevičius ir Marijanas Sorokinas, UAB „Vilniaus rentinys“ darbuotojai.

– **Kaip jūs su rangovais ir kitais**

subrangovais susibendrujate? Nepasakokit, kad tik draugiškai gyvenate?

– Na, tikrai, būna visko... Ir pykstatmės, ir baramės.

– **Bet dėl ko?**

– Dėl visko! Blogai kažką padarei – ir pykstatmės, rėkaujame vieni ant kitų. Ištaisai klaidas – vėl susitaikai. Taip ir gyvenam.

– **Dar vienas svarbus klausimas: ar daug keikiatės?**

– Dar ir kaip... Mes juk statybinkai! – juokiasi vyrai.

– **Tai daugiau pykčio ar juoko šitame objekte?**

– Dažniau linksmai gyvename. Viskas nuo brigados priklauso. Va, pas mus jaunesni, tai ir linksmesni.

– **Tai gal brigados narius pagal humoro jausmą atsirenkate?**

– Ne. Bet gerai būtų...

„Armatūra – labai geras fonas fotosesijai“, – mąsto Stefutė ir noriai glaudžiasi prie aštrių metalinių strypų. Nepatogu, bet užtat gražu ir mato visi. Ypač paslaugus „svarsčikas“ – duoda rankose palaikyti

kažkokį „mandrą“ aparatą. Bet laikas prie esmės.

– **Visos Panevėžio moterys reikalauja, kad grįžtumėte namo. Sako, sukraukit visus mašinos ir parvežkit. Kada žadat grįžt?**

– Dar per anksti... – nepažada grįžti kelininkai-betonuotojai Gintautas Nefas ir Egidijus Juzulėnas.

– **Tai kaip jums čia sekasi? Gal labai gerai gyvenat, užtat namo neskubat?**

– Darbas yra darbas, jau nieko nebebijom. Mums darbas kaip šventė. Va, saulė šviečia, gaidžiai šalia gieda, malonu – kaip kaime. Kas gali būti geriau? Tik va, vakar palijo. Be „guminių“ į objektą neįeisi.

– **Matau, rišat armatūrą, čia daugiau fizinis ar protinis darbas?**

– Na, čia daugiau protinis, žinokite. Galvoti reikia. Tikslūs matmenys turi būti, tarpai lygūs. Statmenumai, vertikalumai... Bus netiksliai, ateis prižiūrėtojas, lieps iš naujo daryt, tai kas iš to? O kur dar pinigine premija? Tiutiu..

– **Kodėl rankos apibraižytos?**

– Na, visko pasitaiko, susibrai-

žom, susipjaustom į tas armatūras. Šiaip smagiau būtų kokias apdailas dažyti, aišku.

Periferiniu regėjimu Stefutė pamato baltą šalną ir... jo nebepaleidžia.

– **Atėjome pasiaiškinti, kokios stadijos darbai. Pasakokite!**

– Šiuo metu vyksta betonavimas, po to kelsim atramines sienas. Va, matot, ir žemės darbai padaryti, yra gręžtiniai poliai, paraleliai eina skaldos paruošimo darbai, o tada jau „rostverkas“ – pamatas atraminei sienai. Čia bus atraminė siena, o ten – inkarinė siena po žeme. Tų sienų viduryje, ten, aukštai, eis kelias, – kantriai už atliktus darbus atsisikaito vyresnysis darbų vadovas (dabar – padalinio vadovas) Mindaugas Palskys.

– **Negi tas objektas tikrai jau toks sudėtingas?**

– Ganėtinai sudėtingas, nes ten toliau, link upės, bus aukštos sienos. Jos bus, ko gero, devynių metrų aukščio, sudėtingas įrengimas, klojiniai specifiniai, ne kasdien tokių darbų pasitaiko.

– **Iš patikimų šaltinių sužinojo-**

me, kad objekte apie septyniasdešimt žmonių dirba. Tik nesakykit, kad taip lengvai jus sustyguojate.

– Dirbame pamaininį darbą, todėl sudėtingiausia, kai reikia perimti pamainą. Iš pradžių buvo sunku, pasitaikė nesusipratimų. Bet dabar jau žmonės „įsicinkino“, išmoko darbus perimti. Dvylika valandų dirba dieninė pamaina, o tada ateina naktinė.

– **Ką žmonės gali dirbti naktį?**

– Daug ką. Va, matote, yra apšvietimas. Darbų pobūdis, aišku, keičiasi kažkiek, bet vis tiek judame į priekį.

– **Hmm.. O kam prireikė tos naktinės pamainos?**

– Terminai... Bet galų gale visus gyventojus tie pokyčiai turėtų džiuginti. Juk dabar, iš Vilniaus vykstant į Grigiškes, turi važiuoti apsisukti ties Moluvėnų viaduku, kokius tris kilometrus.

– **Negi darbus kiekvienos pamainos pabaigoje taip ir tikrinate?**

– Na, tas tikrinimas nuolat turi vykti. Šalia yra ir kiti darbai: popierizmas, užsakymai, bendravimas su statybos vadovais, techninė priežiūra, geodezinių tarnybų, laboratorijų užsakymai. Kai tik randu laiko, einu ir žiūriu. Kontrolė turi būti nuolatinė. Negali ateiti ir patikrinti tik vakare. Jeigu darbininkai jau ryte kažką pradėjo dirbti ne taip, tada visas darbas šuniui ant uodegos.

– **O „kliūrkų“ buvo jau?**

– Stambių – ne, bet smulkmenų, kaip ir visur, pasitaiko. Buvo nutikimų, tiesiog sutrukdžiusių darbus. Štai grunte radom riedulį. Ties upe tie luitai svėrė po keturias, penkias tonas. Tai šiek tiek pristabdė polių įrengimą.

– **Tai gal jau pats laikas ko nors palinkėti savo komandai?**

– Na, orai tikrai gerės, tad linkiu optimizmo.

– **O premijų gaus žmonės?**

– Jei žmonės deda daug pastangų, be abejo, už tai bus atlyginama, – nebėga nuo įsipareigojimų padalinio darbų vadovas Mindaugas Palskys.

– **Visada norėjau pakalbinti brigadininką. Kaip jums sekasi, girdėjau, naujokų užvežė? – jau kitą pašnekovą susirado kelio moteris Stefutė.**

– Viskas būtų gerai, tik terminai

SPARČIAI VYKDOMI DARBAI GRIGIŠKIŲ TRANSPORTO MAZGO REKONSTRUKCIJOS PROJEKTE

atkelta iš **7 psl.**

spaudžia. Darbai turi vykti greitai. O daug žmonių, neturinčių patirties, sunkoka. Įsivaizduokite, 20 senbuvų ir apie 60 naujokų. Naujus žmones dar reikia apmokyti, supažindinti su darbais, todėl viskas užsitęsia. Bet dirbam, netinginiaujam, tai ir spėjam, – pasakoja betonuotojas Ernestas Kaklauskas.

– *Ar kiekvienas naujokas čia gali dirbti?*

– Jei stengiasi, tai tikrai gali. Stengiamės atrasti žmogui vietą, kur jis galėtų geriausiai pasireikšti.

– *Kaip greitai atskiriat tuos, iš kurių tikrai nieko gero nebus?*

– Greitai pamatau, tam tai tikrai gerą akį turiu, – juokiasi Ernestas.

– *Tai jau išsiuntėt kažką namo?*

– Kai prigaunam, kad alkoholį vartoja, tada tikrai išsiunčiam. Vis dar atsiranda tokių, bet daugiau vyresnio amžiaus. Jaunimas dirba sąžiningai, dažniausiai nėra jokių problemų.

– *Ką su vyrais pašnekat per „perekūrus“, koks jūsų svajonių objektas?*

– Svajonių objektas tas, kur moterų būtų. Dabar tik vyrukai aplinkui. Va, jūs atėjot, moteriškas kvapas, iškart įdomiau pasidarė!

Nuo komplimentų ausys net išsi-tempia, bet Stefutė kaipmat jas užsindengia delnais – technika taip griaudžia, kad, rodos, būgneliai sprogs! Kol dar neprasidėjo pietūs, Stefutė iš tolo moja Vygingui ir Tomui.

– *Sveikinu artėjančių Šv. Velykų progą! Kur žmoną palikote?*

– Namie... – prisipažįsta betonuotojas Vygingas Kaušinis.

– *Na, drąsūs jūs, vyrai. Paliekat žmonas, o išvažiuojat ten, kur faktiškai gražių moterų nėra.*

– O ką darysi?

– *Ir su vyrais gerai? Tai kaip čia jūs sutariate?*

– Puikiai, nesipykstame. Na, bet gal čia dėl to, kad aš nepiktybinis, – juokiasi Vygingas.

– *Žiūriu, šypsotės visi, o koks darbas čia pats sunkiausias?*

– Man tai naktinis. Paryčiais labai miegas pradeda imti, – prisipažįsta betonuotojas Tomas Šatinskas.

– *Tai ką darote?*

– Kavą geriu, kaip ir visi. Jei taip



„Darbai turi vykti greitai. O daug žmonių, neturinčių patirties, sunkoka. Įsivaizduokite, 20 senbuvų ir apie 60 naujokų. Naujus žmones dar reikia apmokyti, supažindinti su darbais, todėl viskas užsitęsia. Bet dirbam, netinginiaujam, tai ir spėjam, – pasakoja betonuotojas Ernestas Kaklauskas.

paskaičiavus, per naktį kokį litrą tenka išgerti.

– *O tai kaip paskui užmigti reikia?*

– O jūs pabandykite visą naktį nemiegoti – ir sužinosite!

– *Ir dieną, ir naktį ariat... Sako, kelininkai gerai uždirba. Čia tiesa ar melas?*

– Na, gal ir tiesa, bet čia nepa-atostogausi. Dirbti iš tikrųjų reikia. Pavargsti, bet atsigauni – ir į priekį. Štai grafikas slenkantis, per naktinę pamainą, nesvarbu, ką begertum, vis tiek miegas ima. Kava, aišku, geriau negu nieko. Naktį ir maisto organizmui reikia, tik kad tokiu paros metu nelabai ir norisi, – pasakoja betonuotojas Žydrūnas Užkurėlis.

– *O ką dar darote, kad akys nesimerktų?*

– Juokaujame, vienas kitą „per dantį“ traukiame. Kitaip ir užmigsi, ir stogelis „nuvažiuoti“ gali. Be sustojimo, aišku, nejuokausi, juk dirbti reikia. Ir darbas pavojingas, jeigu pats nepasisaugosi, niekas tavęs neapsaugos. Ta technika yra labai reikalinga, be jos nieko nepadarytume, bet jos ir saugotis turi.

– *Jei ateitų koks tinginys naujokas į tą objektą, ar „prasisuktų“ jis čia?*

– Na, kaip jis gali prasisukti, jei valdžia aplink nuolat vaikšto? Gal jis ir prastumtų kažkiek laiko, bet jei rezultato neparodytų, būtų ne kas.

Pasilabinusi su dauguma kelio žmonių, Stefutė lengviau atsидūsta. Darbai vyksta, vyrai beveik nesi-pyksta, tinginių nerasta. Grigiškių transporto mazgo rekonstrukcija, pasirodo, tikrai vyksta. Greitai ir tiltas, ir kelias bus. Vadinasi, ir žmonėms lengviau bus. O, kad ir kitus gyvenimo mazgus pavyktų taip greitai rekonstruoti!



Betonuotojui Tomui Šatinskui sunkiau dirbti naktimis: „Paryčiais labai miegas pradeda imti“.



Trisdešimt šešerius metus suvirintoju dirbantis Kazys Skrickas sakė, kad suvirintojas turi būti labai atidus.



Iš kairės: Aurimas Baliūnas, kelio moteris Stefutė ir Saulius Gasperavičius.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

atkelta iš **1 psl.**

Pasakoja Vilius Gražys, AB „Panevėžio keliai“ techninis direktorius, Jono Gražio sūnus.

Mokslai ir kelininko karjeros pradžia

Tėtis gimė 1921 m. rugpjūčio 13 d. Anykščių valsčiaus Vikonių kaime. Ten pat baigęs pradinę mokyklą, o vėliau Anykščių progimnaziją, brandos atestatą tėtis gavo 1940 m. Ukmergės gimnazijoje. Grįžęs į tėvų namus pradėjo ūkininkauti. Po poros metų, būdamas 22-ejų, vedė.

Tėvų draugystė prasidėjo nuo gražios kaimynystės. Mama ir tėtis gyveno visai šalimais, dviejuose gražiose sodybose prie pat Anykščių. Matyt, taip jau buvo lemta, kad geri vaikystės draugai tapo šeima. Apskritai tas laikotarpis nebuvo lengvas. Nuo 1940-ųjų vyko Lietuvos okupacija, o kai 1944 m. sovietų armija užėmė Anykščius, tėtis, vengdamas mobilizacijos, pradėjo dirbti kelio remontininku. O kelininkų į armiją niekas neėmė. Taip prasidėjo tėčio, kaip kelininko, karjera. Anykščiuose jis kelius remontavo iki pat karo pabaigos. 1945 m. rudenį įstojo į Vytauto Didžiojo universiteto Statybos fakulteto Kelių skyrių. Kaip tik tais metais ir buvo pradėti ruošti pirmieji kelininkai-inžinieriai. Į Kauną atvažiavo ir mama su mano broliu Arvydu.

Po mokslų Kaune tėtis gavo pasiskirimą dirbti Vilniaus kelių valdyboje. Gyveno ir dirbo eksploatacijos ruože, kur šiuo metu yra



„Pamenu, tėtis visada pasvajodavo ir norėdavo, kad Lietuvoje keliai būtų tokie pat kaip Vokietijoje“, – pasakojo Vilius Gražys.

Lietuvos automobilių kelių direkcijos pastatas. Dar po metų tėtis buvo paskirtas Utenos kelių valdybos vyriausiuoju inžinieriumi. Į Utenoje gautą žinybinį butą jau kraustėsi su visa šeima.

1952 m. šeima persikėlė gyventi ir dirbti į Panevėžį. Tėčio darbovietės pavadinimas keitėsi, kažkuriu metu įstaiga buvo pavadinta Kelių eksploatacijos ruožu (KER). O visai šalimais stovėjo ir namas, kuriame pats užaugau. Kelininkų kiemas. Taip visiems buvo žinomas mūsų kiemas. KER pagrindu 1965 m. buvo sukurta Panevėžio kelių statybos valdyba (KSV) Nr. 5. Tais pačiais metais tėtis paskirtas šios įstaigos vyriausiuoju inžinieriumi. Likusi KER dalis buvo pavadinta Panevėžio autokelių valdyba, vėliau virtusi VĮ „Panevėžio regiono keliai“.

Vienintelis inžinierius, taip gerbės projektuotojus

Kodėl ir kaip iš paprasto kelio re-

montininko tėtis virto vyriausiuoju inžinieriumi? Tais laikais nebuvo daug žmonių, baigusių gimnaziją. Tėtis, matyt, turėjo tą norą ir gyslelę siekti kažko daugiau, jam niekas nesutrukdė baigti universitetą. Jis buvo labai imlus, ypač mėgdavo analizuoti projektus. Buvo be galo kruopštus, kokybė jam būdavo svarbiausia, o nukrypimas nuo projekto – išvis nesuvokiamas dalykas. Juokais ir ne juokais galiu pasakyti, kad Jonas Gražys buvo vienintelis inžinierius, taip gerbės projektuotojus. Užtat visi projektuotojai buvo dideli tėčio draugai (šypsosi).

Ar tas kruopštumas tėčiui kartais kišdavo koją? Turbūt... Tų laikų

tokie pat kaip Vokietijoje. Nors niekada ten nebuvo lankęsis, apie jų kokybę ir garsias automagistrales žinojo iš spaudos. Buvo labai apsišvietęs, daug kuo domėdavosi. Kaip juokaudavome, pabudavo ir užmigdavo su laikraščiu rankose. Net jei ir pietų metas, – vis tiek netoli jo kaipmat atsidurdavo koks nors laikraštis.

Kitas tarp mėgstamiausių dalykų tėčio sąrašė buvo radijo imtuvas VEF. Radijas visuomet būdavo netoliese. Reguliudamas anteną, tėtis kažkokiu būdu vis „pagaudavo“ „Amerikos balsą“. Iš ten semdavosi teisingos informacijos. Juk televizija anuomet nieko doro netransliavo. Socialistinių filmų ar partinių



1945 m. Su Vytauto Didžiojo universiteto Statybos fakulteto kurso draugais. Jonas Gražys – pirmas iš kairės (tupi). Kai kurie tėčio draugai, pasak Viliaus Gražio, yra buvę ir jo dėstytojais.

politinė aplinka nebuvo dėkinga. Nuolatiniai rusiški raštai, partiniai susirinkimai, kurių, pats būdamas nepartinis, tėtis itin nemėgo. Tuo metu išsilavinusių inžinierių Panevėžyje nebuvo. Dalintis patirtimi ar diskutuoti, pavyzdžiui, apie tą pačią tilto per Nevėžį statybą, praktiškai nebuvo su kuo. Tik vėliau inžinierių atsirado daugiau. Apskritai tais laikais visas statybos procesas buvo lėtesnis. Šiandien viskas vyksta gerokai greičiau, informacijos daugybė, tik spėk ją gaudyti ir suktis.

Svajojo apie kelius kaip Vokietijoje

Labai smagu, kad dirbu toje pačioje įmonėje kaip ir mano tėtis. Kai krausčiau jo kabinetą, stalčiuose, spintose radau daugybę rankraščių, rusų kalba rašytų popierių, dokumentų. Įdomu visa tai pavartyti. Pamenu, tėtis visada pasvajodavo ir norėdavo, kad Lietuvoje keliai būtų

susirinkimų mes savo namuose nežiūrėdavome. Viena mėgstamiausių tėčio temų būdavo istorija. Kai namuose svečiuodavosi mamos brolis, Mokslo akademijos narys, diskusijos apie politiką, nepriklausomą Lietuvą, istoriją įsisiūbudavo kaip reikiant. Tų pokalbių kartais pasiklausydavau ir aš. Dažnai pagalvoju, kad man labai pasisekė, jog augau būtent tokioje aplinkoje: su daugybe knygų, spaudos, įdomių pokalbių. Visa tai nejuočių formavo ir mane.

Darbas – hobis

Prieš tėčio 60-metį korespondentams pasiteiravus apie hobį, jis atsakė, kad tai yra darbas. Darbo temos namuose būdavo neišvengiamos. Galbūt dėl to tėtis ir į pensiją neišėjo – darbinė veikla jam



1950 m. Jonas Gražys ginasi savo diplominį darbą. Tema: „Kauno Požėlos gatvės – Vilijampolės magistralės rekonstrukcijos projektinė užduotis“.

nukelta į **10 psl.**

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

atkelta iš **9 psl.**

buvo be galo įdomi. 1980 m. už nuopelnus Lietuvos tiltų statybai tėtis kartu su kitais laureatais buvo apdovanotas valstybine premija.

Po jubiliejaus tėtis dirbo ir toliau. Į pensiją jis taip ir neišėjo. Vis juokaudavo: „Iš darbo išėsiu tada, kai atleis. Pensininkas ir dar nepartinis. Turbūt ta diena netruks išaušti.“ Bet niekas jo taip ir neatleido.

Tėčio pėdomis: panašūs ir skirtingi

Eiti kitais keliais nei tėčio pėdomis man nebuvo jokių galimybių. Juk užaugau kelininkų kieme: apačioje buvo vadinamasis KER-as, šalia – Panevėžio kelių projektavimo skyrius. Mūsų kieme gyveno vien kelininkai, o aš jau dvejų metų su visais jais rūkiau ir keikiausi. Jei būčiau pasirinkęs kitą profesiją, manęs niekas nebūtų supratęs. Matyt, taip jau buvo „užprogramuota“. Ir šiandien dauguma mūsų kiemo gyventojų toli nepabėgo: kiekvienas jų kažkuriuo savo gyvenimo momentu dirbo keliuose.

Manau, kad charakteriu esu kažkiek panašus į tėtį. Daug kas jį prisimena kaip ūmų „degtuką“. Aš – lygiai toks pat. Bet man ta savybė darbe tik padeda. Kuo? Visi iškart atkreipia dėmesį į mano pastabas, stengiasi išklausti (juokiasi). Bet jei pradedu pikta, visada baigiu su humoru. Nesiekiu ko nors įžeisti.

Savo darbą mėgstu, bet nesu darboholikas. Ir tai nėra mano hobis, kaip buvo mano tėčiui. Turiu kitokių mėgstamų veiklų, todėl darbą ir laisvalaikį siekiu atskirti. Ir darbe nesu toks pedantiškas, koks buvo



Jonas Gražys ką tik pradėjo savo darbinę karjerą, jam 29-eri.

tėtis. Man daug labiau patinka bendrauti su žmonėmis, organizuoti, o į detales stengiuosi nesigilinti. Pamenu, darbo reikalais mudu su tėčiu gana dažnai ginčydavomės. Mūsų požiūriai skirdavosi, be to, abiejų charakteris toks, kad buvome tiesiog neperkalbami. Vis dėlto aš labai didžiuojuosi savo tėčiu. Jis buvo puikus inžinierius.

Kelininko sūnaus vaikystė: nuo ekskursijų „smalavozais“ iki žaidimų „iš kapeikų“

Vaikystėje darželio lankyti man neteko, todėl, kai tik tėvas važiuodavo į objektus, mašinon įsliuogdavau ir aš. Pamenu, dažniausiai važiuodavome su dviviete lengvąja mašina, vadinamu pikapu. Dvivie-

čiame automobilyje tarp vairuotojo ir keleivio aš lengvai tilpdavau. Tėtį vežiodavo mano kiemo draugo Egidijaus Žilaičio senelis Stanislovas Kemeraitis.

Kai vyrai įsišnekėdavo, viską sužinodavau: kur ir kokie darbai vyksta, kokios mašinos ir kiek žmonių ten dirba. „Ekskursijų“ netrūkdavo: su kiemo berniūkščiais įsiprašydavome ir į vadinamuosius „smalavozus“ ar kitokius agregatus. Beje, informacijos apie objektuose vykstančius reikalus neišvengdavome ir kieme: susirinkę vyrai – nuo mechanizatorių, meistrų iki darbų vadovų – vis apie tą patį kalbėdavo.

Nors tėvas buvo nuolat „paskendęs“ keliuose, mums, vaikams, jo dėmesio niekada netrūkdavo. Be abejo, tas mūsų laisvalaikis nebuvo toks, kaip įprasta dabar. Anksčiau tiesiog nebuvo daug lengvųjų auto-

mobilių, kad kažkur išvažiuotume, pakeliautume. Vis dėlto, kai atsirado mašina, tėtis labai mėgdavo organizuoti mums išvykas, daug vasaros dienų esame praleidę pajūryje. Kartais paiškydavome su palapinėmis. Pramogų susigalvodavome ir vietoje. Kažkuriuo metu tėtis turėjo motociklą su priekaba. O, kiek buvo emocijų, kai mane vadinamojoje „liulkoje“ vežiodavo! Vis dėlto didžiausia laisvalaikio dalis, kaip ir įprasta daugumai tautiečių, prabėgdavo sode. Tėtis su malonumu ten darbuodavosi. Atsimenu, labai dažnai važiuodavome grybauti, o štai vasaromis, nesvarbu, užterštas bū-

davo Nevėžis ar ne, kone kiekvieną vakarą važiuodavome maudytis.

Nors augau inteligentiškoje, išsilavinusių žmonių šeimoje, mano vaikystė buvo visai įprasta ir pasiutusi. Lygiai taip pat, kaip ir kiti kiemo vaikai, krėsdavau šunybes, vogdavau obuolius, rūkydavau. Šia prasme pasižymiu ypač gerais organizaciniais sugebėjimais (juokiasi). Nė vienas žaidimas „iš kapeikų“ prie kortų stalo be manęs nepraeidavo. O kortomis mane išmokė žaisti mama. Ir vis sakydavo: „Niekada nenusileisk! Jeigu mokytojas išmokino vaiką žaisti kortomis, tai vaikas negali pralošti!“ Beje, kortuoti



Maždaug 1962 m. Tiltų statyba per Nevėžį. Darbų kokybę atidžiai prižiūri vyriausiasis inžinierius Jonas Gražys. Visi statybos darbai buvo atliekami rankomis: kelio darbininkai rankomis riša armatūras, stato klojinius.

tėtis ypač nemėgo. Jei žaidime reikėdavo ketvirtą žaidėją, sunku būdavo jį prikalbinti.

Jau daug vėliau vienu didžiausių tėčio malonumų tapo anūikai. Gal dėl to, kad mokėdavo gražiai istorijas pasakoti, kartu šėlioti, mažieji nuo senelio sprando tiesiog neatlipdavo.

Indėlis į įmonę

Manau, kad viso įmonės branduolio: Viliaus Matiliūno, Algimanto Butkūno, Vytauto Blažio, tėčio indėlis į įmonę yra didžiulis. Šių vyrų reiklumas kokybei padėjo sukurti stabilią kelių statybos valdybą ir išaugino puikius inžinierius. Anuometinė Panevėžio kelių statybos valdyba buvo ir iki šiol kaip AB „Panevėžio keliai“ yra puiki inžinierių ir kitų specialistų kalvė.



Maždaug 1950 m. Su pirmaisiais darbo kolegomis. Jonas Gražys pirmas iš kairės. Spėjama, kad tai bendradarbiai iš Utenos kelių statybos valdybos..

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

Pasakoja Dalia Gražienė, Viliaus Gražio žmona

„Kaip vokiškai bus tie lašiniukai?“

Uošvis yra išlikęs šilčiausiose mano prisiminimuose. Trejus me-

tus mes visi kartu, didelė šeima, gyvenome po vienu stogu. Natūralu, kad marčiai ateiti į naują šeimą iš pradžių nebuvo labai drąsu. Bet nejaukiai nesijaučiau. Iš uošvio jčiau nuolatinį palaikymą ir supratingumą. Jonas buvo labai šiltas, ramus ir tolerantiškas žmogus. Pir-

mas vaizdins, ateinantis į galvą iš mano prisiminimų, – uošvis, žaidžiantis su mūsų dukra. Vaikų kambarį Jonui dažnai tekdavo ropoti keturiomis ir ant nugaros, tarsi arkliukui, nešioti savo anukę. Jis labai mylėjo mažuosius. Anyta vis juokaudavo, kad su vaikais pati jau tingi užsiimti, bet tas „pareigas“ mielai perimdavo Jonas.

Joną atsimenu kaip labai išsilavinusį, inteligentišką žmogų. Vakaraus kiti vyrai įprastai žiūrėdavo televizorių, o uošvis skaitydavo knygas arba laikraščius. Jis labai domėjosi ne tik keliais, bet ir istorija. Spintų lentynose buvo prikrautos įdomių istorinių knygų. O kai į svečius atvažiuodavo anytos brolis akademikas Juozas Jurginis, vyrų diskusijos užsitęsdavo iki išnaktų. Beje, uošvis gana gerai mokėjo vokiečių kalbą, o aš kaip tik ją studijavau. Norėdamas pramankštinti smegenis, jis vis paklausinėdavo, kaip vokiškai tą ar aną pasakyti.

Štai sėdim prie stalo, lašinukus valgom, o jis juokdamasis ir klausia: „Dalyt, Dalyt, tai kaip vokiškai bus tie lašiniukai?“ Uošvis buvo ir labai ūkiškas žmogus, daug prisidėdavo prie namų ruošos, nuimti, tvarkyti ir konservuoti rudens derlių jam buvo įprastas dalykas.

Pavardė „nesugrojo“

Manau, kad Jonas Gražys visada siekė pažangos. Pats būdamas intelektualas, norėjo, kad vaikai ir anūakai įgytų išsilavinimą, kažko pasiektų, tobulėtų. Įtariu, kad ir vyro Viliaus ateičiai tėvas turėjo didžiulės įtakos. Juk mūsų laikais stojimas į aukštąsias mokyklas nebuvo toks masinis reiškinys kaip dabar. Kaip reaguojau, kad Vilius patraukė tėvo pėdomis? Aš prisitaikiau. Supratau, kad jam, kaip ir uošviui, darbas yra be galo svarbus. Priimu tai kaip natūralų dalyką.

Vilius savo charakteriu labai panašus į tėvą. Mūsų sūnus taip pat seka senelio ir tėvo pėdomis. Nors mokėsi puikiai ir turėjo progų stoti bet kur, matyt, visa šeimos aplinka turėjo įtakos. Gal iš šalies atrodo, kad kelių valdyboje dirba visa Gražių dinastija. Bet juk nieko nuostabaus, kad ta pati profesija patraukia visą šeimą. Jei kažkam atrodo, kad pavardė nutiesė lengvus kelius kitam šeimos nariui, labai klysta. Pamenu, Vilius karjerą pradėjo, liaudiškai tariant, „nuo kastuvo“. Aš dar patydomis sau kartais stebėdavau, juk uošvis – vyriausiasis inžinierius, gal sūnui darbų pradžia galėjo būti lengvesnė? Bet, matyt, toks buvo Jono planas.

Kartais vis pagalvoju apie mūsų sūnaus Jono, beje, taip pavadinto uošvio garbei, kelią. Padedą jam ta pavardė ar trukdo? Viena vertus, padeda, kita vertus – labai įpareigoja. Ir vyras, ir sūnus iš tikrųjų mėgsta savo profesiją. Kartais pamąstau, gal net per daug? Štai ir dabar neseniai visi lankėmės sodyboje. Atrodo, susėsim, pašnekučiuosim apie šį bei tą, o jie jau, žiūrėk, įsijungia kompiuterį ir dirba. Kažką skaičiuoja, projektuoja... Vilius patarinėja, abu diskutuoja, bet neretai tos diskusijos baigiasi pykčiais. Sūnus žiūri iš jaunosios kartos pusės, Vilius turi savo poziciją. Kai susitinkame, dažnai net mūsų pusryčių tema būna „keliai“. Aš ir pati jau labai daug ką apie juos žinau.

Įsimylėjęs savo darbą

Uošvis labai mylėjo savo darbą ir buvo išskirtinai sąžiningas. Tai nėra vien mano nuomonė. Apie Joną taip atsiliepdavo aplinkiniai, kolegos. Gal jis kartais ir griežtesnį žodį pasakydavo, gal ūmus būdavo, bet kolegos jį mylėjo. Anyta vis juokdavosi, kad Jonas taip įsimylėjęs savo darbą, kad ten atsidurdavo visa valanda anksčiau. „Ko tu ten eini 7-tą valandą, kai turėtum būti tik 8-tą?!“ – jau pavargdavo klausti jo žmona. Turbūt Jonas kitaip nebegalėjo. Visada anksti ryte pats norėdavo darbininkus į objektus išlydėti, viską sužiūrėti.

Kiek prisimenu, jis niekada neatostogaudavo. Pamenu, kasmet su anyta važiuodavome į Šventąją, o Jonas prie mūsų prisidėdavo tik savaitgaliais. Sakydavo: „Neturiu kada.“ Uošvis dirbo praktiškai iki pat paskutinės savo gyvenimo dienos, net ir išėjęs į pensiją.



„Joną atsimenu kaip labai išsilavinusį, inteligentišką žmogų. Vakaraus kiti vyrai įprastai žiūrėdavo televizorių, o uošvis skaitydavo knygas arba laikraščius“, – prisiminė Dalia Gražienė.



„Galbūt kelius, ilgai negalvojęs, pasirinkau veikiamas šeimos aplinkos. Juk nuo pat vaikystės su tėčiu buvau aplankęs visas kelių statybos aikštes, mačiau ir supratau, kaip asfaltuojami keliai ir vykdomi kiti statybos darbai“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ inžinierius projektuotojas Jonas Gražys, vyresniojo Jono Gražio anūkas.



1975 m. Visi kelių statybos tresto vyriausieji inžinieriai. Jonas Gražys pirmas iš kairės (sėdi). Įdomu tai, kad bet kurioje bendroje fotografijoje Jonas visada pasirinkdavo „kairinį kraštą“.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

atkelta iš **11 psl.**

Pasakoja Egidijus Žilaitis, AB „Panevėžio keliai“ inžinierius-laborantas

Gyvenimas kelininkų kieme

Su Jono Gražio šeima gyveno viename kieme. Vadinamojo kelininkų kiemo gyventojus siejo kažkoks glaudus ryšys, draugystė. Vieni kitiems visada padėdavome, glaudžiai bendraudavome. Pameniu, Jono Gražio žmona Ona mus, kiemo berniukus, vis pavaišindavo sultimis, obuoliais... Mano senelis tuo metu kelių valdyboje dirbo vairuotoju, vežiojo Joną Gražį, todėl labai gerai su juo sutarė. Dažnai visi kartu važiuodavome maudytis, grybauti arba į sodus, kurie buvo greta. Būdavo įprasta, jei Jonas Gražys pasakydavo: važiuoju šeštadienį į turgų, gal kartu?

Nors buvau dar vaikas, labai gerai atsimenu, kad mus, kaimynus, anuomet siejo ne tik sodai ir daržai, bet ir tiesiog paprasta kaimyniška draugystė. Gerai pamenu dieną, kai Jonas Gražys nusipirko žiguliuką. Tai buvo pirmoji mašina mūsų kieme. Sensacija! Nuostabi, mėlynos spalvos... Visi „baltai“ pavydėjome. Iš pradžių mes, berniukai, ją apžiūrinėjome tik iš tolo, juk automobilis buvo visai naujas, baugu net prisiliesti! Bet netrukus žiguliuku mėgavomės iš arčiau. Kaimynas mums to nedraudė. Man netgi nusišypsojo laimė ant galinės žiguliuko sėdynės nukeliauti iki Pakruojo ir atgal. Senelis tuomet vežė Joną Gražį darbo reikalais ir pasiėmė mane.

„Lipk, Algiuk, žemėn, ne-



„Mano senelis tuo metu kelių valdyboje dirbo vairuotoju, vežiojo Joną Gražį, todėl labai gerai su juo sutarė. Dažnai visi kartu važiuodavome maudytis, grybauti arba į sodus, kurie buvo greta“, – pasakoja Egidijus Žilaitis. Nuotraukoje Egidijus su savo mylimu seneliu, šviesios atminties Stasiu Kemeraičiu. Fotografuota 2007-iais metais.

bijok, nieko nedarysiu...“

Visus mūsų kiemo vaikus siejo tėvų profesija. Tai buvo ypatingas jausmas. Didžiavomės, kad tėvai dirba būtent keliuose. Buvome prisiklausę istorijų, kaip karo metais kelininkai kelius tiesė, juos prižiūrėjo. Ir dabar galiu pasakyti, kad kelininkai – geri, protingi, entuziazmo nestokojantys žmonės. Be abejo, ši profesija turi savų niuansų. Štai, pavyzdžiui, žiemą mes nemiegodavome, girdėdavome, kaip trečią ar ketvirtą valandą ryto per mūsų kiemą važiuoja valymo mašinos, smėlio barstytuvai... Bet mums tai netrukė. Atvirkščiai. Vaikams tas kelininkų kiemo gyvenimas buvo pasaka. Važinėdavome su kelininkų mašinomis, žiemą čiūžinėdavome ant čia pat išpilto ledo, vasarą lakstydavome dviračiais, o kartais eidavome ir kriaušių ar braškių vogti. Skamba gal ir nekaip,



Kiemo „pasitarimas“. Pirmas iš kairės – Vilius Gražys, toliau – Algimantas Ramoška, Vitalijus Balionis, Egidijus Žilaitis, Ramūnas Morkus ir Gražina Meškauskaitė, labiausiai kieme žinoma kaip benzino kolonėlės karalienės dukra.



Kelininkų kiemo vaikai. Iš kairės: pirmas stovi Vilius Gražys, Vitalijus Balionis, Stasys Balionis, Algimantas Ramoška, Ričardas Gaigalas bei du mažieji Ramūnas Morkus ir Egidijus Žilaitis.

bet keli vaisiai – kokia čia vagystė. Tiesiog labai gražiai skambėjo: „Einam vogti!“ Juk taip įdomu! Į tokias mūsų kvailystes kaimynai rimtai nežiūrėdavo. Pameniu, su keliais berniukšiais nusėlinome prie kaimyno Antano Griškonio kriaušės. Dabar jau amžiną atilsį, draugas Algis įsiropštė į medį ir kad pakratė vaisių! Staiga iš kažkur išdygęs šeimininkas gražiai sako: „Lipk, Algiuk, žemėn, nebijok, nieko nedarysiu. Yra ir ant žemės jau labai daug prikritusių...“ Taip visas „vagystės“ planas ir žlugo, o kaimynas pats tas kriaušes surinko ir mums į rankas įdavė.

Gerbiamas visų aplinkinių

Belakstydamas kieme kartais pamatydavau Joną Gražį, į darbą skubantį ir šeštadieniais. Ar tai mane stebindavo? Ne. Manau, kad šis žmogus

buvo daugiau negu stropus ir apskritai visa galva aukštesnis už kitus. Kad ir tą patį laikysena, ištartas „laba diena“. Nuo jo tarsi dvelkė kultūra, inteligencija. Jonas buvo išsilavinęs ir labai apsiskaitęs žmogus. Gražių namuose buvo be galo daug knygų, ten visuomet būdavo labai jauku ir tvarkinga, kiekvienas daiktas turėjo savo vietą. Kad ir koks užsiėmęs žmogus bebūtų, tuo labiau eidamas tokias pareigas, kaimynas visada pasilabindavo su kiemo berniukšiais, pasiteiraudavo, kaip mums sekasi. Manęs vis užklaudavo, kaip mokslai, ką planuoju dirbti ateityje. Sakydavo, kad galėsiu į valdybą dirbintis.

Tais laikais vyriausiojo inžinieriaus pareigos tikrai kėlė pagarbą, bet Gražiai to nesureikšmindavo. Jie ir taip visuomet buvo labai gerbiami aplinkinių dėl savo kultūros, inteligencijos. Manau, kad tėvo įtaka sūnams buvo milžiniška. Gražiai – be galo stropūs žmonės. Vilius buvo

vyresnysis mano draugas tiek kieme, tiek mokykloje, tiek darbe. Sakyčiau, jam labai pasisekė turėti tokį tėvą. Ne dėl to, kad jis jam būtų visus kelius nuklojęs. Vilius labai darbštus ir savo jėgomis karjerą susikūrė. Kai kurie iš mūsų kiemo vaikų taip pat nuėjo savo tėvų pėdomis. Trylika metų aš, kaip ir mano senelis, kelių valdyboje dirbau vairuotoju. Beje, labai trumpą laiką teko vežioti ir patį Joną Gražį. Dabar esu inžinierius-laborantas.

Kai atsigrėžiu atgal, suprantu, kad Jonas Gražys yra vienas svarbiausių ir „didžiausių“ „Panevėžio kelių“ žmonių. Senelis pasakodavo, kad darbe jis buvo ypač griežtas, vis reikalaudavo kokybės. Visi suprantame, kad anais laikais tą kokybę kartelę iškelti ir ją palaikyti buvo labai sunku. Manau, kad Jonas Gražys buvo tikras kelininkas, be galo šiltas ir savo profesijai atsidavęs žmogus.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

Pasakoja ilgametė KSV-5 dispečerinio skyriaus darbuotoja Vida Ona Radimonienė:

„Galit negerbti manęs kaip žmogaus, bet kaip vadovo privalėsit klausyti.“

Jonas Gražys buvo be galo daug žinių turintis žmogus. Algimantas Butkūnas, suprasdamas žinių vertę, lėšų naujausiai techninei literatūrai niekuomet negailėjo. Tad vyriausiasis inžinierius buvo tas žmogus, kuris visas naujausias žinias surinkdavo ir stengdavosi jas įdiegti. Manau, kad J. Gražiui teko daug atsakomybės ir darbui jis savęs niekada negailėjo. Buvau dar vaikas, bet atsimenu, kaip jis, užimdamas tokias aukštas pareigas, su mano tėvuku, kelio meistru, apžiūrėti objekto dviračiu mindavo nemenkus atstumus. Tik metams bėgant, kai ir pati pradėjau dirbti, supratau, kad dauguma kelininkų savo darbui buvo labai pasiaukoję. J. Gražio galvoje, ko gero, nuolat sukosi nauji sumanymai ir idėjos.

Pamenu vieną labai didelį jo projektą. Prie Vaivadų buvo rekonstruojamas kelias, objektas – labai sudėtingas. Sprogdinimo darbus atlikti atvažiavo specialistai iš karinio dalinio. Dėmesys objektui buvo didžiulis. Netrūko korespondentų, o mes patys, sugulę ant pilvų kilometro atstumu, stebėjome šią „operaciją“. Prieš sprogdinant, matyt, įvyko nesusitarimai tarp J. Gražio ir kito vadovaujančio asmens. Šis, netekęs kantrybės, griebėsi kepurę nuo galvos ir metė ant žemės. Tuomet J. Gražys ramiai pasakė: „Galit negerbti manęs kaip žmogaus, bet kaip vadovo privalėsit klausyti.“ Ūmus J. Gražio charakteris niekam nebuvo paslaptis, bet savo inžinerinius užmojus jis visuomet gindavo ir darbuotojams būdavo labai reiklus.

Ūmus, bet geros „dūšios“

Jonas Gražys nebuvo labai bendraujantis žmogus. Be abejo, jis mokėdavo ir pajuokauti, bet buvo labiau užsidaręs. Vyriausiąjį inžinierių atsimenu kaip inteligentą, turintį ir menininko gyslelę. Jo rašysena buvo labai graži. Jeigu tik koks susirinkimas, žiūrėk, J. Gražys jau kažką braižo, piešia. Šis žmogus buvo ūmus, sakyčiau, ir sūnus Vilius į jį panašus. Bet dūšioje jis buvo geras žmogus. Kadangi mano vyras buvo vyriausiasis darbų vykdytojas, J. Gražys buvo tiesioginis jo vadovas. Gaudavo kartais „velnių“ nuo jo. Bet darbe ir nebuvo tokių, kurie jų negautų. J. Gražys buvo reiklus ir sau, ir kitiems. Pamenu, tėvo namuose nuolat susirinkdavo



„Mano vyras buvo vyriausiasis darbų vykdytojas, J. Gražys buvo tiesioginis jo vadovas. Gaudavo kartais „velnių“ nuo jo. Bet darbe ir nebuvo tokių, kurie jų negautų. J. Gražys buvo reiklus ir sau, ir kitiems“, – pasakojo Vida Ona Radimonienė.

pasisėdėti darbininkai. Į namus ne kartą užeidavo ir J. Gražys. Tokioje neoficialioje aplinkoje kelininkai ne tik nuo dūšios linksmindavosi ir juokaudavo, bet ir išsprendavo labai daug svarbių reikalų.

Kelininkų vaikai

Jono Gražio vaikai niekuo nesiskyrė nuo kitų kelininkų atžalų. Nors jo sūnus Arvydas pasuko kitu keliu, pamenu, kaip su juo kartu

vasaromis dirbdavome kelyje netoli Gelažių už Karsakiškio. Vilius nuėjo tėvo pėdomis. Galima sakyti, kelių valdyboje jis ir užaugo, nuo tėvo niekur neatsiskirdavo. Ir kabinetuose, ir dirbtuvėse, visur jo būdavo pilna. Pamenu, vis sukeldavo juoko audrą, kai dar švepluodamas sakydavo: „Būsiu vyras ir rūkysiu!“

Kelių valdyboje pradėjau dirbti laborante laboratorijoje, vėliau perėjau į gamybinį techninį skyrių. Buvau atsakinga už transporto darbą, o paskutinius kelerius metus dirbau prie kompiuterio. Tuos kelininkų vaikus, galima sakyti, nuolat matydavome. Anuomet nebuvo jokio skirstymo: „Aš – pono vaikas, tu – darbininko.“ Atmosfera buvo visai kitokia.

Mama – į bažnyčią, o J. Gražys – prie jūros

Kelis kartus yra tekę su Gražių šeima atostogauti Palangoje. Kelių valdyba poilsui vasarą išnuomodavo butą. Pamenu, komfortiškų sąlygų beveik nebuvo, gyvenome bute J. Basanavičiaus gatvėje su pereinamais kambariais. Viena me kambarįje buvo apsigyvenę Gražiai, kitame – aš su savo vyru, sūnumi ir mama. Kiekvieną rytą jau 6 valandą bute vykdavo sujudimas – mano mama keldavosi į bažnyčią, o J. Gražys – prie jūros. Pamenu, Palangoje mano vyras su J. Gražio žmona labai mėgdavo kortomis lošti. Vyriausiajam inžinieriui tai labai nepatikdavo. Juk anuomet lošti kortomis buvo negarbė. O kiek būdavo linksmumo, kai „kartožnikai“ sulaukdavo tinkamo momento.

Vos tik Gražys pro duris – jie iškart griebdavosi kortų.

Porą sykių su Gražiais esame gyvenę Nidos gatvėje, šalia buvusių Kūrybos namų. Paprastas medinis namas kartais turėdavo sutalpinę begales žmonių. Vieną vasarą į tą namą suvažiavus daug žmonių, Gražiai sūnui Viliui liepė miegoti ant krosnies. Kažkurią vasarą, kai iš Palangos reikėjo grįžti į Panevėžį, iškilo klausimas dėl transporto: kaip visiems sutilpti į mašiną? Ligi šiol save graužiu, kaip taip susiklostė, kad vyriausiasis inžinierius į Panevėžį turėjo grįžti UAZ'o „kuzove“ – nedengtoje priekaboje. O vairuotojo žmona sėdėjo kabinoje, šalia vyro. Pagalvokite, tiek kilometrų važiuoti nedengtoje priekaboje!

Panašių situacijų pasitaikydavo ir dažniau. Mama yra pasakojusi, kad kai valdyba organizuodavo ekskursijas į Rygą, J. Gražys taip pat sėdėdavo „kuzove“. O priekyje šalia vairuotojo jis liepdavo įsitaisyti mano mamai. „Kuzove“ šilta tikrai nebūdavo. Nors ir vasara, pamenu, susiklodavome užklotus, susėsdavome ir važiuodavome be jokio komforto. Prisimindama tas situacijas, vis pagalvoju, kad vyriausiasis inžinierius tais laikais turbūt galėjo sau leisti vykti ir geresnėmis sąlygomis.

Įmonės branduolys

KSV-5 buvo stipri valdyba. Ten dirbo tikri profesionalai, patikrinti žmonės, drįstu teigti, kad tuo metu nebuvo jokių kyšininkavimo atvejų. Algimantas Butkūnas sugebėjo atrinkti puikią komandą, sukurti tokius tvirtus pamatus, kad įmonė klesti iki pat šių dienų. A. Butkūnas, J. Gražys ir gamybinio-techninio skyriaus viršininkas Pranas Adamonis buvo įmonės branduolys. Techniniame skyriuje itin stiprus buvo V. Blažys. Prisimindamas J. Gražį, mano tėvas pasakodavo, kad kone visas jo gyvenimas buvo darbas. Ir aš pati nesu mačiusi Jono Gražio einant tuščiomis rankomis. Nuolat nešiodavosi tai brėžinius, tai knygas, tai kažkokių popierių. Nors žinojome, kad turėjo problemų dėl širdies, vyriausiasis inžinieriaus mirtis visiems buvo netikėta. Jis mirė pakankamai jaunas. Bet juk kelininkai ilgai negyvena. Pažiūrėkite, koks tai sunkus ir atsakingas darbas. Kelininko darbą labai kas įvertina, bet užkulisiai yra tikrai labai sunkūs.

★ IDEOLOGINIS DARBAS ★

oordinuoti apibendrinti

mečio kabelių ologinėje komonij. Jos natinformatoriai, aplū vadovai, pokymo, ateizmių, sporto, ir pirminkai, sūtyros draorganizacijų ili ideologinio stai.

arba plantinai, planą trims planas yra supartinė organos dalis. Pami atskiri darimas bendrasisrinki- lo biuro pose- patriotinis au- zios parodos ir dūų mokymas, onisijos pose- Vykdymai šį surengė atvira inkina. Teisi- paganda ir in- el visuomen- formų naudoji- su negatyvais ektive“.

ono posedžiams pinišias ruoš- pie politinio dinio kabineto aterialinę ba- ryšius su gi- roliškųjų res- znis.

panaudoti kuo arinio-patrioti- donalinio auk- . Tai gamyk- akarai-austiki- iais Taryboms ite, nūnai dir- kioje, ekskur- niai žygiui po šijies revoliu- ir darbo šio- žų ir „Estika- klių bendros katikimai su mykų socialia- avimo nugalė- ngos jaunuo- s į Tarybinę idomus, turin- iais, kuriuos riu su lenky- mums Molop- pusidiniukų kila. Buvo su- gamyklos die- ir mūsų ga- Molodecne.

politinio švie- minio mokymo ame seminare, skirtas TŠRS ečiai, dalyva-

vo ir Molodecno gamyklos delegacija, parodžiusi turin- gą teminę programą savo kolektyvuose, mes bari- cho auklėjai darbo žmones. Ideologinės komisijos uždavinys – koordinuo- ti ir apibendrinti visą šį auklėjamąjį darbą. Neatsitiktiniai komisijos posėdyje analizavome emailavimo ce- cho agitkolektyvo, profilak- tinės tarybos veiklą, jauni- mo laisvalaikio organizavi- mo bendrabiūse proble- mas ir panašiai.

Kadangi cėchų ir skyrių vadovai irgi atsakingi už politinį auklėjamąjį darbą savo kolektyvuose, mes bari- dome praktikuoti ideologi- nius gamybinius pasitari- mus, kuriuose cėchų ir sky- rių vadovai atsiškai ir už šį darbą. Tokiuose gamybi- nuose pasitarimuose jau gyvildome valdinės agita- cijos būklę, darbo drausmės ir darbo nuostatų priežas- tis, fizinės kultūros proble- mas ir sveikatingumo stipri- nimo priemonės atskiruose įmonės kolektyvuose. Kol kas šie gamybiniai dar- ai reguliariai, bet ateityje stengsimės, kad jie vyktų sistemingai.

Planavome mokyti ideolo- ginus kadruis, bet čia mums pristigo „metodškumo“ ir nuoseklumo. Stokojame ir šiek tiek žinių, kad semina- rai būtų pakankamai kvali- fikuoti. O pasikviesti lek- torius iš kitur ne visada yra galimybė. Tad tesurenge- me tai du tokius seminarus.

Dar nepasiekėme reikša- mo ateistinio darbo žmonių auklėjimo lygio. Renginiai dar negausūs, nesistemiingi.

Mūsų gamyklos ideologi- niai darbuotojai suprantą jiems keliama uždavinį svarbą ir pasidystys viską, kad jie būtų sėkmingai iš- spęsti.

G. SOMS

VLKJS 50-mėčio kabelių gamyklos partinio komiteto sekretoriaus pavaduotoja ideologiniam darbu

RESPUBLIKINĖS PREMIJOS LAUREATAI

o Paviliojo ateities keliai

Keliai keletai... Platiš, tiesūs ar gyvatėlė vingiuo- jantys, peršokantys per upe- lius, ežerėlių pakraščius bėgantys. Vieškeliai, plien- tai, autostrados.

Apie juos labai daug pa- pasakoti gali 5-osios kelių statybos valdybos vyr. inž- nierius Jonas Gražys, nes jis turi savo piešius ir savo tiltus, kuriuose likusi šir- dios dalelė.

— Dar valstybėje inžine- rių supirau kaip kelių ir tiltų statytoją. Neįsivaizda- vau, kad būna ir kitokių in- žinierių. Galbūt dažiausia- kad mano vaikystės svajonė tapo tikrove. — prisimena J. Gražys.

Balgos Kauno valstybinį universitetą (dabar institu- tas) 1952 m. birželio 12 dieną jis atvyksta į Pane- vėžį ir čia pasitinka visam laikui.

— Kai pasižiūriu į pra-ėjusius metus — yra ką pri- siminti. Ketisai žmonės, kei- tės technika, vis naujus reikalavimus kėlė laikas. Atskliausiai menu pirmuo- sius darbo Panevėžyje me- tus. Mieste dar nebuvo as- falto, o mes pirmąjį lile- jom už jo ribų: Panevėžys — Karsakiškis.

Ypač su melle vyr. inž- nierius Gražys pasakoja apie tiltus:

Dar vieną daber trūkumą teisingai mūrėd komunistai — nepekanama geriausių tarybinių kino filmų propa- gandą. Kai kuriuos labai geros filmus matė, palygin-

KONKURSUI „MŪSŲ DARBAS — TAU, TEVYNE“

mis, bet tai ir viska vien idomumu neat- si. ma projektuojant ir s- tiltus bei viadukus Li- TSR keliuose laiko- nuo 1971 iki 1981 5-osios kelių statybo- dybos vyr. inžinieri- Gražius paskirta resp- ni prelija. Tai ne tik- timas, bet kartu ir į- gojimas būsimiems bama. Štai kai pasako- inžinierius:

— Nemažai pad- 10 km automagistralė- nes — Klaipėda, magi- Panevėžys. O aurtim- m didžiausiu darbu reikia laikyti mag- ūkmergė—Panevėžys- šais čia numatytais til- viadukais. Tai vienas- ties kelių. Jame num- naujoviška danga. Ži- ji brangė, bet at- atsipirk, nes sumaže- ploatacijos išlaidos. gauti nauji mechaniz- tevinės technikos- lektas iš 10 atskirų a- tų, kartu dar ir įrang- toms ruošti. Pravažiu- lia visos tokios masi- — danga balgita. Tai- nuolat trūksta žmoni- nesni myli savo dar- šiai jaunimui ne vėla- tenka valios, o gal to- kumo, kurio čia tikra- kia. O gal atbaldo- specifika, klajokliškas- bus, kaip nepava- Mažai—arim jaunų- nių, suradusių savo- būtent čia. Na, bet tai- rie lieka, galim čia ir- jeigu kada giria ka- tų ar tiltų, vadinasi, j- juos — mūsų žmoni- darba, kuris toks su- reikalingas ir reikalus- širdies.

Tiekiam darbu vyr- nierius J. Gražys jau- vė 30 metų. Beje, vy- sų jo sūnus dirba Vil- „Komprojekte“, o ja- šimet balgė VISI — rinko kelininko speci- Jį, kaip ir tėvą, „pa- ateities keliai“.

S. KARTAN

Nuotaukoje: KSV-5 inžinierius J. Gražys.

J. Ambrasos

TUOS NIMAS: keitos kilmiai

Už gerų rodiklių

OFICIALUS SKYRIUS

Miesto Vykdomasis komite- tas sukurė kabo įmonė ir.

ŽIEMAI ARTĖJAN

Publikacija laikraštyje „Panevėžio tiesa“, Nr. 200 (9135), 1982 spalio mėn. 12 d.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

atkelta iš **13 psl.**

Pasakoja ilgametis KSV-5 Gamybinio-techninio skyriaus vadovas Vytautas Mykolas Blažys

– *Siūlome jums sugrįžti į jaunystės metus. Kada susipažinote su gerbiamu Jonu Gražiu, kokį įspūdį paliko jo asmenybė, patirtis?*

– Jonas Gražys, ilgametis 5-osios Panevėžio kelių statybos valdybos vyriausiasis inžinierius, buvo 13 metų vyresnis už mane ir kitus mūsų kurso laidos kelininkus. Tai – dar prieškarinio karto inžinierius, išsugojęs geriausias to meto inteligentams būdingas savybes. Darbštumą, sąžiningumą, na, ir ištikimybę įsitikinimams. Nei komunistų partija, nei kitos struktūros, susijusios su kai kuriais pokario metų karjeristais, jo nesuviliojo.

Jis jau subrendusio žmogaus žvilgsniu matė Lietuvos vystymąsi, jos „vaikystę“. Jautė baisią netektį, bolševikams pirmą kartą okupavus mūsų tėvynę. Po to – Antrojo pasaulinio karo žiaurumus, vokiečių okupaciją. O koks baisus buvo bolševizmo siautėjimas pokario Lietuvoje. Aš visa tai regėjau dar paauglio akimis, bet šiandien suprantu, kad to meto kartūs vaisiai dar atsiliepia ir mūsų jaunimui.

– *Kada susikirto jūsų ir Jono Gražio keliai?*

– Pirmą sykį susitikome bene 1960-aisiais. Tai metai, kada atėjau dirbti į tuometinių Panevėžio kelininkų būrį – KSER 17 (Kelių staty-



Vytautas Mykolas Blažys: „Sužinodavome, kad Jonui Gražiui kažkas vis papriekaištaudavo: prisiminkite, drauge, kad esate nepartinis... Visais laikais vidutinybės padoresnio ir ypač protingesnio žmogaus nemėgo“.

bos ir eksploatacijos ruožas).

Vadinasi, tai buvo daugiau kaip prieš pusę šimto metų... Kokie tai buvo metai Lietuvoje? Dabar ne kiekvienas ir prisimena. Buvo praėję tik 15 metų nuo karo pabaigos. Pardutuvėse – tuščia, net duonos ne visą dieną galėjai rasti. Ką jau kalbėti apie kitas prekes.

Kelių sistemoje vyko dideli pasikeitimai. Vyriausiais inžinieriais tuo metu jau dirbo diplomuoti žmonės, tačiau daug viršininkų dar nebuvo kelininkai specialistai. Galėjai sutikti buvusį karininką, žinomą, – ne Lietuvos, net sribą ar okupantų atstovą iš Rusijos. Panevėžiui pasisekė. Viršininku darbavosi prieškarinio Lietuvoje mokslus baigęs kelininkas Viktoras Ūsas. Visą gamybinę veiklą jis buvo perdavęs vyriausiajam inžinieriui Jonui Gražiui, o pats buvo tarsi užsienio reikalų mi-

nistras – bendravo su aukštesnėmis organizacijomis ir panašiai.

– *Kaip atrodė tuo metu statomi objektai, žmonės?*

– Kastuvas ir grėblys, galima sakyti, buvo pagrindiniai kelių statybos ir priežiūros įrankiai. Išties, tuo metu turėjome tik vieną nivelyrą, ne visi juo dar ir naudotis mokėjo. Vyriausiasis inžinierius Jonas Gražys tuo metu po objektus važinėjo ne visureigiu, o motociklu su priekaba. Darbams dažniausiai vadovavo praktikai, menkos kvalifikacijos žmonės – ne visi buvo baigę ir kelio meistrų kursus.

Apie tuos metus daug kalbu, kad matytumėt, kaip laikas ir tokie žmonės kaip Jonas Gražys situaciją keitė. Atsirado daugiau objektų, plėtėsi kelių tinklas. Stiprėjo Panevėžio kelininkų bazė, virsdama

viena stambiausių ir techniškiausių kelių statybos įmonių respublikoje. Pastatytiems objektams išvardinti neužtektų ir ilgo traktato. Nepamiršamas panevėžiečių indėlis statant magistralės Kaunas–Klaipėda, Vilnius–Panevėžys. Visi Panevėžio tiltai pastatyti taip pat panevėžiečių. Didžiulis čia ir gerbiamo Jono Gražio indėlis.

– *Tad koks gi jis?*

– Jonas Gražys buvo ištikimas ne kiekybės, o kokybės principams, griežtai laikėsi techninių sąlygų reikalavimų. Buvo ūmaus charakterio, esant reikalui mokėjo ir pasibarti, tik be jokio rusiško žodžio. Pykčio, apmaudo savyje nelaikydavo, nekerštaudavo. Mylėjo žmones, silpnesnius visada užstodavo. Labai rūpinosi darbų saugumu, net

pažeidžiant galiojusias normas liepdavo kelininkus aprūpinti šiltais drabužiais. Žmonės jam niekada nebuvo „darbo jėga“, jie buvo sunkiai dirbantys kelininkai.

Sužinodavome, kad Jonui Gražiui kažkas vis papriekaištaudavo: prisiminkite, drauge, kad esate nepartinis... Visais laikais vidutinybės padoresnio ir ypač protingesnio žmogaus nemėgo.

Prisimenu, buvo sykį Jonas Gražys iškviestas „ant kilimėlio“ pas pirmąjį ministro pavaduotoją H. Jackevičių. Buvo minčių, kad gali mūsų vyriausiąjį ir „nuimti“. Susirūpinome. Bet po vizito jis grįžo su šypsena. Sakė: maloniai pasisnekėjome, juk mes savi, kelininkai, be to, ir anykštėnai.

Noriu pridurti, kad Jonas Gražys buvo tiesiog fanatiškai atsidavęs savo darbui ir labai doras žmogus. O tai ne kiekvienam duota, ne kiekvienam pasiseka.

Pasakoja Vydmantas Gendvilas, VĮ „Panevėžio regiono keliai“ direktoriaus pavaduotojas – vyriausiasis inžinierius:

Šviesaus atminimo Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 viršininkas Algimantas Butkūnas, vyriausiasis inžinierius Jonas Gražys buvo puikūs pedagogai. Lietuvoje tuo metu buvo keliolika statybos įmonių, bet, ko gero, rekordškai daug jaunų specialistų praktikos įgaudavo būtent Panevėžio KSV Nr. 5, vėliau tapusioje „Panevėžio keliais“.

Šios bendrovės padalinių vadovai buvo truputį vyresni, baigę technikumus. Jie žinojo, kad kitur dirbti nebeįsis. O jaunesni atėję padirbdavo „Panevėžio keliuose“ 5, 6 ar 7 metus – ir eidavo dirbti vadovaujančiais inžinieriais ar viršininkais į kitas įmones. Ministerija tuo metu laikėsi nuomonės, kad reikia skirti vadovais praėjusius gerą praktiką. Ir čia A. Butkūnas su J. Gražiu buvo geriausi pedagogai.

A. Butkūnas ne šiaip vadovavo gamybai – jauniems specialistams tekdavo nemažai išklausti jo pamokymų. Pasikvietęs vienas prieš vieną paauglėdavo, jei matydavo, kad kažką negerai padarė. Pavyzdžiui, jei kartu su darbininkais koks jaunas inžinierius pernelyg kokį gimtadienį švėsdavo – A. Butkūnas pasišaukęs nepiktai paaikškindavo, kad reikėtų kitaip elgtis – nereikia kategoriškai atsisakyti, žmogų įžeisti, bet ir girtauti kartu negerai. Jis tiesiog auklėjamąjį, pedagoginį darbą atlikdavo.

O J. Gražys buvo pripažintas kovotojas už darbo kokybę. Taip jie abu jaunuosius specialistus ir parengdavo – ir psichologiškai, ir darbine prasme.



1981 m. Jonas Gražys priima sveikinius iš kolegų 60-mečio proga. Dovanas teikia Vytautas Blažys, Gamybinio-techninio skyriaus vadovas.



„Jonas Gražys buvo pripažintas kovotojas už darbo kokybę“, – pasakojo Vydmantas Gendvilas.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

Pasakoja AB „Panevėžio keliai“ finansų ir ekonomikos direktorė Danutė Valentina Blaškienė:

Su Jonu Gražiu susipažinau 1978-aisiais, kai pradėjau dirbti Panevėžio kelių statybos valdyboje. Vyriausiasis inžinierius man patiko, jis pasirodė ramus žmogus. Gal kokiose nors situacijose jis ir buvo ūmus, bet tikrai ne piktas. O tai labai didelis skirtumas. J. Gražys buvo mandagus, nesileisdavo į smulkmeniškų ginčus. Nors kolektyve tuomet buvau jauniausia, vyriausiasis inžinierius mane priėmė ne kaip „pie-menę“, o kaip kompetentingą darbuotoją. Kaip vyriausiajai buhalterei, daug bendrauti su techninio skyriaus darbuotojais, o kartu ir su J. Gražiu, man neteko. Vis dėlto bendrų reikalų turėdavome. Tais laikais direktorius, vyriausiasis inžinierius ir vyriausiasis buhalteris buvo vadinamosios nomenklatūros dalis. Tarpinė grandis tarp šių specialistų ir ministerijos buvo Kelių statybos trestas. Visos kelių statybos organizacijos, taip pat ir mūsų valdyba, šiam padaliniui turėdavome atsiskaityti. Pagal galiojusią tvarką, kelių statybos trestas vėliau visas suvestines siųsdavo į ministeriją. Už technines užduotis, kokybę ir finansus atsiskaityti vieną kartą per ketvirtį į Vilnių važiuodavome keliese: vyriausiasis inžinierius, vyriausiasis mechanikas, vyriausiasis ekonomistas ir vyriausiasis buhalteris. Bet J. Gražys nebuvo plepys. Važiuojant labai daug pokalbių nevykdavo. O ir pati, sėdėdama šalia, nelabai drįsau jį kalbinti. Amžiaus skirtumas mane varžė.

KSV-5 visais laikais garsėjo savo kokybės lygiu. O kokybę griežtai prižiūrėjo vyriausiasis inžinierius J. Gražys. Pamenu, kaip per jo 60-mečio jubiliejų pasakiau: „Jeigu vyriausiasis inžinierius paliks darbovietę, kažin ar nepablogės kokybės būklė įmonėje?“ Manau, visi pripažino, kad J. Gražio indėlis į šią sritį buvo didžiulis.

J. Gražį taip pat atsimenu ir kaip puikų šokėją. Man pačiai labai patinka šokti. Pamenu, per jo jubiliejų šokame valsą, o jis ir sako: „Ko gero, ateis tas laikas išeiti į užtarnautą poilsį, bet smagu, kad per savo jubiliejų šoku su vyriausiaja buhalterė.“

Mano nuomone, J. Gražys buvo labai rūpestingas tėtis. Pamenu, kai važiuodavome iš Vilniaus, dažnai užsukdavome pas jo sūnų Vilių. Sostinėje studijuojančiam vaikui J. Gražys vis perduodavo siuntinuką. Vilius nuėjo tėvo pėdomis. Jis praktiškai užaugo valdyboje, ir tai tikrai nebuvo atsitiktinis profesijos pasirinkimas. Aš – už šeimų dinastijas. Jei pareigos yra ne paveldimos, o uždirbamos, šeimų kartos toje pačioje darbovietėje yra labai gerai.



Danutė Valentina Blaškienė.

Pasakoja Bronislavas Mockūnas, ilgametis KSV-5 plentvolio mašinistas

Panevėžio kelių valdyboje įsidarbinau iškart po tarnybos armijoje, maždaug 1971-aisiais. Ten pradirbau net 33 metus. Buvau darbininkas, vairavau plentvolį. Žiemomis sezonu garaže remontuodavau

techniką. Jonas Gražys tuo metu jau buvo vyriausiasis inžinierius. Jis dažnai atvažiuodavo į objektus pasižiūrėti, kaip dirbame. Atsimenu, Jonas Gražys kartais būdavo griežtas, „duodavo drausmės“. Ir tai natūralu, jam labai rūpėjo techniniai dalykai, kokybė, prie jo jokios „chaltūros“ nebūdavo. Inžinierius buvo ūmaus charakterio. Jei kas nors nepatiks,

tai supyks, garsiai viską išrėš ir išvažiuos. O po pusvalandžio, žiūrėk, atvažiuoja, vėl šypsosi, juokauja. Greit supykdamas, bet greit ir atsileisdavo. Pamenu, buvom kažkada ir mudu susipykę, net iš darbo norėjau išeiti. Bet vėliau Jonas Gražys pats pasiūlė taikytis.

Su valdžia bendrų susiejimų daug nebūdavo. Nebent jei asfaltuodavome kelią per kurią gyvenvietę, kolūkio pirmininkas darbų pabaigtuvių vaišes suorganizuodavo. Tada ir darbininkai, ir valdžia prie stalo sėsdavome. Bet neblaivaus Jono Gražio niekada nesu matęs. Apskritai inžinierius nebuvo apkalbų objektas. Jis buvo padorus, geros reputacijos žmogus. Kartais atvažiuavęs į objektą jo apžiūrėti, prabūdavo su mumis iki pat vėlumos. Rūpindavosi, kad tik darbai vyktų sklandžiai, kokybiškai. Pamenu, kartą Anykščiuose prie asfaltuojamo kelio taip ir likom tik mudu. Aš laukiau vandens vežimo mašinos, kuri turėjo iki Panevėžio parvežti, bet Gražys užsispyrė pats mane iki namų pargabenti. Aš spyriojausi, juk viršininkas, kažkaip nepatogu. Bet buvau su „Volga“ iki pat namų slenkščio parvežtas.

Visi matydavome, kad tiek Jonas Gražys, tiek Algimantas Butkūnas į darbą ateidavo valanda ar net dviem anksčiau. Buvo taip įprasta, jie jau labai anksti pradėdavo planuoti dienos darbus, tardavosi, peržiūrėdavo telegramas iš ministerijos ir pan. Manychiau, kad kelių valdybai Jonas Gražys atidavė visą save ir padarė viską, kad kokybės prasme ši įmonė labai paaugtų. Net ir išėjęs į pensiją Jonas Gražys dirbo toliau. Mano nuomone, Jonas Gražys buvo vienas iš tų žmonių, kurių dėka įmonė susikūrė rimtos ir patikimos bendrovės reputaciją.

Remontininku pradėjo dirbti vengdamas mobilizacijos

Kaip skelbia 2002 metais veteranų klubo „Kelininkas“ išleistas almanachas, Jonas Gražys, Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 vyriausiasis inžinierius, gimė 1921-ųjų rugpjūčio 13 dieną Anykščių valsčiaus Vikonių kaime, ūkininkų šeimoje. Be Jono, Gražiai augino vyresnę dukterį ir tris sūnus.

Sulaukęs septynerių Jonas pradėjo lankyti Vikonių pradinę mokyklą, vėliau mokėsi Anykščių progimnazijoje. Brandos atestatą gavo Ukmergės gimnazijoje 1940-aisiais. Tais metais, kai Sovietų Sąjunga okupavo Lietuvą, Jonas pasakodavo, kad grįžtant iš gimnazijos po egzaminų į Anykščius visas kelias būdavo užkimštas sovietinės kariuomenės.

Grįžęs į namus Jonas padėjo ūkininkauti, nes tėvas sunkiai sirgo, o broliai buvo jauni. 1941 metais tėvas mirė ir visi šeimos rūpesčiai užgulė tada dar jaunus Jono pečius.

1942 metų rugsėjo 12 dieną Jonas vedė kaimynų dukterį O. Jurgintę, trejais metais už save jaunesnę. Jau navedžiai gyveno atskirai. Jis savo namuose, o ji – pas savo tėvus. Bet susitikdavo kasdien. Taip gyventi privertė karo metais susidariusios aplinkybės.

Kai 1944 metais sovietų armija užėmė Anykščius, vengdamas mobilizacijos Jonas pradėjo dirbti kelio remontininku Anykščiuose. Čia dirbo iki karo pabaigos. 1944 metų spalio 7-ąją gimė sūnus Arvydas. Pasibaigus karui, 1945 metų rudenį, Jonas stojo į Vytauto Didžiojo universiteto Statybos fakulteto Kelių skyrių, norėdamas įgyti inžinieriaus kelininko specialybę. 1946-aisiais į Kauną persikėlė ir žmona su sūnumi. Žmona dirbo sanatoriniame lopšelyje seserimi-auklėtoja. Be tėvų paramos gyventi buvo labai sunku, todėl Jonui teko sunkiai dirbti: krovė stotyje vagonus, padėjo studentams rengti projektus, nes jo rašysena buvo puiki ir dar labai gerai braižė. Tuo metu dar sunkiai sirgo sūnus, teko ilgai jį gydyti ir nuolat prižiūrėti.

1950 metais parengęs ir apginęs diplominį projektą tema „Kauno Požėlos gatvės – Vilijampolės magistralės rekonstrukcijos projektinė užduotis“ (vadovas – vyr. dėstytojas S. Lukošius), Jonas Gražys buvo paskirtas inžinierium į Vilniaus kelių valdybą. Ir vėl šeima laikinai išsiskyrė. Jonas gyveno Vilniuje, bet kiekvieną šeštadienį



Bronislavas Mockūnas.

JONAS GRAŽYS – LEGENDINIS KELIŲ INŽINIERIUS, TAIP GERBĖS PROJEKTUOTOJUS

atkelta iš **15 psl.**

po darbo važiuodavo į Kauną. Po metų Jonas buvo paskirtas Utenos kelių valdybos vyriausiuoju inžinieriumi. Tuomet ten gautame žinybiniame bute susirinko jau visa šeima.

1952-aisiais iš Utenos Jonas Gražys perkeltas į Panevėžio kelių valdybą. 1959 metais jam gimė sūnus Vilius (dabar AB „Panevėžio keliai“ techninis direktorius). 1965-aisiais Jonas Gražys buvo paskirtas įkurtos Panevėžio KSV-5 vyriausiuoju inžinierium, juo ir dirbo iki gyvenimo pabaigos.

Visą gyvenimą Jonas Gražys skyrė darbui. Jam vadovaujant labai pagražėjo Panevėžio apylinkių keliai, buvo bebaigiama tiesti Vilniaus–Panevėžio automagistralė, sutvarkyti Panevėžio–Šiaulių, Panevėžio–Kauno, Panevėžio–Biržų ir daug kitų kelių. Panevėžyje ir jo apylinkėse susikūrė gamybinės įmonės, tiekiančios savo produkciją kelių ir tiltų statyboms.

Jonas buvo labai reiklus ne tik darbuotojams, bet ir sau. Jam svarbiausia buvo mėgstamas darbas. Dirbo nuogaustaudamas, kad neatleistų, nes nepriklausė komunistų partijai, nors daug kartų buvo verčiamas stoti į SSKP. Taip be atostogų dirbo dešimt metų. Tik vienuoliktaisiais metais, pablogėjus sveikatai, jam buvo diagnozuota priešinfarktinė būklė, pirmą kartą išėjo atostogų ir išvažiavo į sanatoriją. Paskui jau atostogaudavo kasmet.

1977 metais, ištikus širdies infarktui, Jonas Gražys pusmetį nedirbo, o pagijęs vėl pasinėrė į darbą. Kartą atvykęs korespondentas jo pasiteiravo apie pomėgius. KSV-5 vyriausiasis inžinierius atsakė nedvejodamas: „Darbas.“ Taip visada ir buvo. Po darbo namo nešdavosi įvairių raštų ir projektų, dokumentus namuose nagrinėdavo. Gyveno netoli valdybos, todėl vakarais Jonas dar labai dažnai nueidavo pasižvalgyti po valdybos teritoriją ir tik po to galėdavo ramiai miegoti. Laisvalaikiu mėgo skaityti. Daug skaitė knygų, susijusių su darbu, prenumeruodavo įvairius laikraščius ir žurnalus, mėgo radijo ir televizijos laidas.

Kolegos jo nuopelnus plėtojant įmonę, diegiant naujas technologijas ir gerinant darbų kokybę įvardina kaip išskirtinius. Daug Jono Gražio išugdytų jaunų specialistų, įgiję patyrimo, sėkmingai vadovavo giminingoms organizacijoms. Jonas į kelininkų šeimą atvedė savo sūnų Vilių Gražį, dabartinį AB „Panevėžio keliai“ techninį direktorių,

o netiesiogiai – ir anūką Joną Gražį, kuris šiuo metu dirba bendrovės projektavimo skyriuje.

Panevėžio kelių statybos valdyboje Nr. 5 Jonas Gražys dirbo iki pat mirties – mirė 1987 metų vasario 3 dieną. Palaidotas Panevėžio kapinėse.

Publikacija laikraščio „Panevėžio tiesa“ Nr. 200 (9135), 1982 m. spalio mėn. 12 d., antradienio numeryje. Autorė – S. Kartanienė. Rubrika – Respublikinės premijos laureatai.

PAVILIOJO ATEITIES KELIAI

Interviu su KSV-5 vyr. inžinieriumi Jonu Gražiu

Keliai kekeliai... Platūs, tiesūs ar gyvatėlė vingiuojantys, peršokantys per upelius, ežerėlių pakraščiais bėgantys. Vieškeliai, plentai, autostrados.

Apie juos labai daug papasakoti gali 5-osios kelių statybos valdybos vyr. inžinierius Jonas Gražys, nes jis turi savo plentus ir savo tiltus, kuriuose likusi širdies dalelė.

– Dar vaikystėje inžinierių supratau kaip kelių ir tiltų statytoją. Neįsivaizdavau, kad būna ir kitokių inžinierių. Galiu džiaugtis, kad mano vaikystės svajonė tapo tikrove, – prisimena Jonas Gražys.

Baigęs Kauno valstybinį universitetą (dabar institutas), 1952 metų birželio 12 dieną jis atvyksta į Panevėžį ir čia pasilieka visam laikui.

– Kai pasižiūriu į praėjusius metus – yra ką prisiminti. Keitėsi žmonės, keitėsi technika, vis naujus reikalavimus kėlė laikas. Aiškiausiai menu pirmuosius darbo Panevėžyje metus. Mieste dar nebuvo asfalto, o mes pirmąjį išliejom už jo ribų: Panevėžys–Karsakiškis.

Ypač su meile vyr. inžinierius Jonas Gražys pasakoja apie tiltus:

– Kai kurie turi įdomią priešistorę, ištisą biografiją. Imkim kad ir gelžbetoninį tiltą Krekenavoje. Karo metais sugriauto tilto vietoj buvo pastatytas medinis, laikinas, o jau vietoj jo – šitas.

Inžinieriui rūpi ne vien tilto tvirtumas, gabaritai, bet ir tai, kaip jis įsikomponuos į aplinką. Labai aiškus pavyzdys – du pėsčiųjų tiltai: per Nevėžį prie Respublikinės Panevėžio ligoninės ir į Skaistakalnį. Vienam reikėjo paprastumo, patogumo, antrasis gi turėjo puošti, pritikti prie upės vingio ir vietos kalnelio. O iki jo čia tebuvo potvynių nunešamas lieptelis.

Teko Jonui Gražiui ir pačiam projektą ruošti. Tada dar nebuvo projektavimo instituto. Pagal tą projektą pastatytas tiltas per Lėvenį prieš Subačių. Monolitinis, tuo laiku ekonomiškios konstrukcijos.



Nuotraukoje iš kairės: KSV-5 vyriausiasis inžinierius Jonas Gražys, „Lietkelprojekto“ Panevėžio skyriaus viršininkas Pranas Vileikis, Vilius Čygas, tuometis Šiaulių KSV-4 vyriausiasis inžinierius, o nuo 1977 m. „Lietkelprojekto“ Šiaulių skyriaus projektų vyriausiasis inžinierius. Dešinėje – Antanas Griškonis, Panevėžio KSV-5 Gamybinio techninio skyriaus viršininko pavaduotojas. Šiose pareigose jis dirbo nuo 1977 m., o prieš tai dirbo Panevėžio AKV vyriausiuoju inžinieriumi. Vietovė – Šeduvos aplinkkelis, kelyje Panevėžys–Šiauliai, nes matosi televizijos retransliacijos bokštas. Spėjama, kad fotografuota 1975–1977 metais.

Tiltų sąrašą būtų galima tęsti ir tęsti. Kiekvienas jų savitas, naujas, tobulesnis. Atsiminkim tiltą per Nevėžį N. Gogolio gatvėje. Šiandien jis būtų visiškai nebetinkamas, dėl mažo pralaidumo transportas beviltiškai užkimštų gatvę, paralyžiuotų judėjimą. Tiesa, tiltas buvo įdomus, gražus savo arkomis, bet tai ir viskas. O vien įdomumu neatsipirksi, nes Panevėžys šiandien – stambus pramonės centras, judrių magistralių mazgas. Todėl ir tenka ieškoti, keisti, tobulinti, kartu siekiant taupyti cementą, betoną, išlaidas.

Už tobulesnių ir ekonomiškų konstrukcijų įdiegimą projektuojant ir statant tiltus bei viadukus Lietuvos SSR keliuose laikotarpiu nuo 1971 iki 1981 metų 5-osios kelių statybos valdybos vyr. inžinieriui Jonui Gražiui paskirta respublikinė premija. Tai ne tik įvertinimas, bet kartu ir įpareigojimas būsimesiems darbams. Štai ką pasakoja pats inžinierius:

– Nemažai padaryta: 10 kilometrų automagistralės Kaunas–Klaipėda, magistralės Panevėžys–Šiauliai rekonstrukcija. O artimiausiu ir didžiausiu darbu turbūt reikia laikyti magistralę Ukmergė–Panevėžys su visais čia numatytais tiltais ir viadukais. Tai vienas ateities kelių. Jame numatoma naujoviška danga. Žinoma, ji brangesnė, bet ateityje atsipirks, nes sumažės eksploatacijos išlaidos. Jau gauti nauji mechanizmai – tėvyninės technikos kompleksas iš 10 atskirų agregatų, kartu dar ir įranga betonui ruošti. Pravažiuoja keliu visos tokios mašinos – ir danga baigta. Taip ir vadinasi: kelių tiesimo kompleksas. Technika padeda spartai, palengvina darbą, o tai labai svarbu, nes mums nuolat trūksta žmonių. Senesni mėgsta savo darbą, o štai jaunimui ne visada užtenka valios, o gal to vyriškumo, kurio čia tikrai reikia. O gal atbaido darbo

specifika, klajokliškas darbas, kitaip nepavadinsi. Mažai turim jaunų žmonių, suradusių savo vietą būtent čia. Na, bet tais, kurie lieka, galim džiaugtis. Ir jeigu kada giria kas tiltą ar plentą, vadinasi, giria juos – mūsų žmones, jų darbą, kuris toks sunkus, reikalingas ir reikalaujantis širdies.

Tokiam darbui vyr. inžinierius Jonas Gražys jau atidavė 30 metų. Beje, vyresnysis jo sūnus dirba Vilniuje, „Komprojekte“, o jaunėlis baigė VISI – pasirinko kelininko specialybę. Jį, kaip ir tėvą, paviliojo ateities keliai.

DRIEKIASI KELIAI

Vis tolyn ir tolyn kasmet nusidriekia naujos asfalto juostos, gerėja ir esami keliai. Apie tai, kokių darbo rezultatų kolektyvas pasiekė pirmajame dešimtojo penkmečio pusmetyje, su kokiais sunkumais, problemomis susiduria, mūsų korespondentas V. Stašelis kalbėjosi su 5-tos kelių statybos valdybos vyr. inžinieriumi Jonu Gražiu.

— Sakykite, prašau, kaip sekėsi vykdyti šių metų pirmojo pusmečio uždavinius?

— Sešių mėnesių planus įvykdėme 101,2 proc. ir papildomai atlikome daugiau kaip už 18 tūkst. rublių įvairių darbų. Pirmasis pusmetis, drąsiai galima sakyti, buvo žymiai mažiau įtemptas, nes per likusius šešis mėnesius teks atlikti už 2140 tūkst. rublių įvairių darbų. Nutiesime 22 km. remontuojamo asfalto ir 9,9 km. žvyro kelių.

— Gamybiniai rezultatai neblogi, tačiau vis dėlto susiduriate ir su keliais sunkumais. Kokios problemos labiausiai jaudina?

— Iš karto noriu pasakyti, kad mūsųose bene sunkiausia su darbo jėga, kurios labai stokojaime. Beje, pridursiu, kad objektai gana plačiai išsimėtę, todėl daug laiko nueina vežti, nuvežant darbininkus į vietas ir parvežant juos iš namų. Ir dar. Automobilių transporto ir plentų ministerija kažkokiais sumetimais palyginti su praejusių metų žymiai sumažino bitumo limitus.

— Jau iš Jūsų pasakytų žodžių paaiškėjo, kad trūkumų apstu. Tačiau vis dėlto kažką bandote daryti, kad juos pašalintumėte. Ir apskritai, kas daroma, kad gerėtų darbų kokybė?

— Taip, nuveikta nemažai, bet ateityje, žinoma, dar daugiau padarysime, gerinant darbų kokybę. Štai dar taip neseniai buvo liūdni reikalai su mūsų valdybos žinioje esančių gelžbetonio mazgų. Ji rekonstravome. Pastatėme svorio doretorius, kurių pagalba tiksliai pavyksta atsverti medžiagas, o tai, suprantama, turi daug reikšmės gaminių kokybei. Be to, šiais metais pradėjome naudoti BP-3 tipo paviršiaus jungiančias aktyvias medžiagas, kurios bitumą stipriau suriša su gruntu, t. y., su skalda. Vien dėl to padidėja asfalto ilgaamžiškumas. Labai geras mechaniko R. Sabo pateiktas racpastūlymas. Prie asfalto paklojėjų jis pritaikė automatinį distancinį skersinio išlyginimo plokščių valdymą. Be abejo, pagerėjo asfalto klojinio kokybė, palengvėjo mašinistų darbas.

— Sąjungoje ir respublikoje plečiasi judėjimas už

brigadinės rangos metodo diegimą statybos organizacijose. Kas šia linkme pas jus daroma?

— Šiuo reikalu per daug pasigirti negalime. Šiuo metu brigadinės rangos metodu dirba brigadininkų A. Stasiūnionio ir A. Rlaubos brigados. Pakruojo asfalto bazės darbininkai pasėkė maskviečiu A. Basovu, įsipareigoję dirbti be traumų. Tai graži iniciatyva, kurią turėtų palaikyti ir kiti statybininkai.

Panevėžio tiesa 1976. VII. 22.

1976 m. liepos 22 d. laikraščio iškarpoje – interviu su Jonu Gražiu. Problemos panašios kaip ir mūsų dienomis: darbo jėgos stygius, geografiškai vienas nuo kito labai nutolę objektai, o Automobilių transporto ir plentų ministerija sumažino bitumo limitus.

KELIŲ SEKTORIUS PASIGENDA AIŠKIŲ PLANAVIMO GAIRIŲ

Kristina SAVICKAITĖ

Naują Tarybą ketverių metų kadencijai išsirinkusi asociacija „Lietuvos keliai“ šiuo metu sprendžia aktualius uždavinius, kaip patenkinti augantį kvalifikuotų kelių statybos specialistų poreikį. Kartu siekiama asociaciją padaryti labiau atvirą, prieinamą smulkesnėms įmonėms, kad būtų atstovaujama visų šiame sektoriuje dirbančių kompanijų interesams. **Kalbamės su asociacijos „Lietuvos keliai“ tarybos pirmininku Rimvydu Gradausku.**

– **Kiek narių šiuo metu sudaro asociaciją „Lietuvos keliai“? Kokį vaidmenį joje atliks mokslo institucijos?**

– Šiuo metu asociacija „Lietuvos keliai“ vienija 28 narius. Naujoje taryboje dirba „Šiaulių plento“ generalinis direktorius Juozas Aleksa, bendrovės „Fegda“ vadovas Arvydas Gribulis, AB „Problematika“ direktorius Rimantas Jaraminas, „Kelprojekto“ vadovas Algimantas Medžiaušis, UAB „Alkesta“ generalinis direktorius Rimantas Morkūnas, AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas, Virgaudas Puodžiukas, atstovaujantis Vilniaus Gedimino technikos universitetui, ir Aldas Rusevičius, AB „Kauno tiltai“ generalinis direktorius.

Visai neseniai asociacijos gretas papildė VŠĮ Panevėžio kolegija ir VŠĮ Kauno technikos kolegija. Prashymą įstoti į organizaciją jau yra pateikusi VŠĮ Vilniaus technologijų ir dizaino kolegija. Iš bendradarbiavimo su šiomis mokymo įstaigomis tikimės abipusės naudos. Pirmiausia, mūsų įmonėms pradeda labai trūkti specialistų. Šiuo metu rinkoje apskritai pastebimas didžiulis inžinerinės pakraipos specialistų trūkumas. Minėtos mokymo įstaigos kaip tik ruošia mūsų įmonėms reikalingus darbuotojus. Tikimės, kad bendradarbiavimas bus naudingas abiem pusėms. Asociacija jau aktyviai dalyvauja rengiant šių kolegijų studijų programas, be to, įsipareigoja, kad gabiems specialistams neteks minti darbo biržos slenkščio, – asociacijos įmonėse jie tikrai turės darbą. Beje, Panevėžio kolegija ir Kauno technikos kolegija ne pirmosios mokslo institucijų atstovės, atsiradusios po asociacijos sparnu. Seniai sėkmingai bendradarbiaujame ir su VGTU Kelių katedra.

– **Ar didėjantis Jūsų organizacijos narių skaičius reiškia, kad asociacija tampa atviresnė? Jei taip, kas sąlygojo tokį sprendimą?**

– Taip, tai mūsų Tarybos sprendimas. Veikiame pagal asociacijos įstatutą, Tarybą sudaro 9 nariai. Manau, kad tai nemažai. Atsižvelgiant į asociacijos narių skaičių, trečdalis jų dalyvauja pačioje Taryboje. Taryba renka



Rimvydas Gradauskas (nuotraukos gilumoje pirmas iš kairės) asociacijos „Lietuvos keliai“ nario pažymėjimą įteikia VŠĮ Panevėžio kolegija direktoriui Gediminui Sargūniui. Nuotraukos priekyje iš kairės: UAB „Alkesta“ generalinis direktorius Rimantas Morkūnas, AB „Kauno tiltai“ generalinis direktorius Aldas Rusevičius, AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

si mažiausiai vieną kartą per mėnesį, o kartais net du, tris kartus – pagal poreikį. Pastaruoju metu kaip tik daug diskutuojame apie asociacijos įstatutą. Juos nusprendėme keisti. Norime asociaciją padaryti labiau atvirą, prieinamą smulkesnėms įmonėms. Anksčiau laikėmės didesnių reikalavimų, „aukštesnės kartelės“, gal dėl to narių neturime labai daug. Kita vertus, tas skaičius nėra mažas. Jei kalbėtume apie kelių infrastruktūros darbus šalyje, mūsų organizacijos jų atlieka daugiau negu 80 procentų.

– **Kam asociacijai reikalingi nauji nariai?**

– Taip labiau suprasime vieni kitus. Šioje šakoje dirba ne vien stambios įmonės, savo vietą „po saule“ turi ir smulkusis segmentas. Pavyzdžiui, kelių projektavimo darbus atliekančios įmonės. Bet kuri didelė įmonė supranta, kad tam tikriems darbams atlikti nebūtina ir neapsimoka turėti atskirą padalinį. Pavyzdžiui, kad ir kelio ženklinimo darbams. Džiugu, kad prie asociacijos prisideda ir kelių technika prekiaujančios įmonės. Lietuvos kelių asociacija gyvuoja jau 24 metus. Reiktų paminėti, kad tai viena seniausių asociacijų šalyje. Mūsų institucijos steigimo tikslas – atstovauti kelių šakos rangos įmonėms. Per visus šiuos metus situacija keitėsi, daug mūsų įmonių pradėjo sėkmingai dirbti ne tik kelių infrastruktūros projektuose. Geležinkelių tiesimas ir rekonstravimas, oro uostų kilimo ir tūpimo takų įrengimas, logistikos centrų ir intermodalinių terminalų statyba, inžinerinių tinklų įrengimas, regioninių atliekų tvarkymo centrai ir aplinkosaugos projektai – funkcijos tikrai labai išsiplėtė. Vis dėlto galimybės, pavyzdžiui, įsiliesti į Klaipėdos jūrų uosto darbus, dar gana ribotos. Tai sąlygoja darbų specifika, nuolatinių užsakymų stoka.

– **Kokias problemas pastaruoju metu asociacijai tenka spręsti?**

– Didžiausias asociacijos „galvos skausmas“ – besikeičiantys įstatymai, reglamentai, tvarkos, kurias nustato valstybės institucijos. Mano akimis, pagrindinė problema yra ta, kad mūsų užsakovas yra valstybė. Pastaruoju metu valdininkai sunkiai nušviečia perspektyvas, kaip ateityje turėtų atrodyti kelių šakos perspektyvos, kokie darbai turės prioritetą. Be perspektyvų organizacijoms labai sunku pasiruošti spręsti tam tikrus klausimus. Naujausias tikrai naudingas dokumentas, nušviečiantis kelių šakos perspektyvas, baigė galioti 2015 metais. Dabar gi yra pateikiami tik pavieniai planai.

Pavyzdžiui, šiuo metu vyksta žvyrkelių asfaltavimo vėjus. Juk, nevykiojant į vatą, daug kas supranta, kad tai buvo padaryta rinkimų programos tikslais. Ar šie darbai toliau bus vykdomi? Turime abejonių. Dabar jau matyti, kad kai kuriuose ruožuose tie asfaltavimo darbai buvo padaryti netiksliai. Nėra gerai, kai į kelių infrastruktūros klausimus įveliamas politikavimas. Kelių šakos sprendimai turi būti priimami ūkiškai ir tvarkomi tikrai be politikos.

Mano galva, kryptingumo trūksta ne tik kelių ūkio šakoje, bet ir apskritai valstybės vizijoje. Kokią Lietuvą mes matome? Ar esame žemės ūkio, ar turizmo, o gal tranzito, transporto infrastruktūros kraštas? Turėtume turėti nuostatas, į kurias galėtume orientuotis. Štai metai iš metų transporto dalis kuriant BVP augo. Pastaruoju metu fiksuojamas stabtelėjimas ir pastebimas smukimas. Mano galva, tai – signalas. Turėtų būti rimtų pamąstymų šiuo klausimu. Taigi išties pasigendame platesnio požiūrio, išsamesnių planų. Trūksta aiškumo ir toje pačioje Kelių plėtros ir priežiūros programoje (KPPP). Tai – pagrindi-

nis valstybės finansavimo šaltinis vystant kelių, tačiau metai iš metų taip ir nežinome, kokia ji bus ateinantiesiems metams, kokie numatomi planai, į ką bus orientuojamasi. Kol prasisuka visi biurokratiniai mechanizmai dėl sąmatų patvirtinimo ir konkursų, darbai pradėdami pavėluotai, kai klimato sąlygos nebėra tam tinkamiausios. Pasigirsta pagrįstų nuomonių, kad bėdų turėsime ir dėl ES lėšų įgyvendinimo. Nuo šių metų liepos keisis viešųjų pirkimų tvarka. Viskas labai detalizuojama, ir, mano nuomone, pernelyg nelogiškai bei smulkmeniškai.

– **Kokiomis dar aktualijomis šiuo metu gyvena kelių priežiūros įmonės?**

– Šiuo metu kelių infrastruktūros įmonės labai konkuruoja tarpusavyje. Trūksta darbo, o turimi pajėgumai labai galingi, jie praktiškai keturis kartus viršija finansavimą. Kokia išeitis? Atlikti daugiau infrastruktūros darbų. Pažvelkime į kaimynus lenkus. Mes nuo jų labai atsiliškame. Prieš kokius 25 metus Lenkijos kelininkai su pavydu žvelgė į mūsų išasfaltuotus 450 kilometrų automagistralės. Ką turime šiandien? Per tą laiką papildomai išasfaltavome gal 20 kilometrų. Tuo tarpu lenkai jau turi 5500 kilometrų automagistralės. Akivaizdus skirtumas rodo, kad esame užstrigę laike.

Gyvenimas reikalauja daug geresnio susisiekimo, geresnės kelių būklės negu dabar. Daug žalos vystant kelių daro mažiausios kainos reikalavimas. Manau, tai – ydingas dalykas. Kai kelių infrastruktūros darbai atliekami už mažiausią kainą, nebelieka jokios pažangos ir taip norimos kokybės. O kaip kitaip. Geros medžiagos ir naujos technologijos kainuoja brangiau. Įmonės prie tokių reikalavimų, aišku, prisitaikė. Kai užsakovas yra valstybė, kito kelio, deja, nėra.

– **Kaip lietuviškoms kelių įmonėms sekasi užsienio rinkose?**

– Koku kampu bepažiūrėsi, visada geriau dirbti savame krašte. Mes nesame tokie mobilūs, kad galėtume greitai perkelti visus savo išteklius į kitą šalį. Pavyzdžiui, asfaltbetonio bazės yra didelis turtas ir didelė investicija, juk jos neperkelsi į kitą valstybę. Kitas didelis įmonės turtas – žmonės. Juk yra skirtumas, kai žmogus gyvena ir dirba komandiruoje, ir kai kas vakarą grįžta į savo namus. Laikai keičiasi, net ir didelis atlygis nebėra toks viliojantis, jei darbo vieta dirbančiam žmogui nepatogi. Be abejo, kai kurios mūsų įmonės turi darbo ir užsienyje. Tačiau sėkmė šypsosi ne visuomet.

Štai, pavyzdžiui, iš Baltarusijos rinkos mūsų įmonėms dažnai tenka pasitraukti dėl ten gajos sovietinės tvarkos, korupcijos apraiškų. Ta pati situacija ir Ukrainoje. Todėl save gerbiančios mūsų įmonės minėtuose kraštuose neužsilieka. Geresnė situacija Latvijoje. Tačiau šie kaimynai sunkiai įsileidžia kitų valstybių įmones. Kiek lengviau mus priėmė Švedija, bet ir ji į „atėjūnus“ žvelgia įtariai, tarsi pro didinamąjį stiklą. Mano galva, tai visiškai natūralus ir ūkiškas požiūris.

Visos valstybės savo rinkas gina ir šito neslepia. Lietuvai to dar reikia išmokyti. Kaip ir įtariau žiūrėti į rangovus, kurie atlieka darbus už mažiausią kainą. Deja, valstybės institucijoms tikrai trūksta kompetencijos. Jos nesugeba aiškiai suprasti, koki produktą nori pirkti ir tinkamai tą perkamą daiktą aprašyti. Kompetencijų stoka priveda prie nereikalingo popierizmo, biurokratijos liūno, kol galop vis tiek perkamas produktas už pačią mažiausią kainą. Neva vėliau patikrinus valstybės kontrolei būsią lengviau šį pasirinkimą apginti – juk sutaupyta! Deja, kaip rodo faktai, už mažiausią kainą, kaip ir bet kurioje kitoje gyvenimiškoje situacijoje, dažniausiai įsigyjamas niekalas.

– **Koks būtų racionaliausias sprendimas situacijai pagerinti?**

– Racionaliausias variantas – optimalus kainos ir kokybės santykis. Nuostata, nebeleidžianti darbų pirkti už mažiausią kainą, jau atsirado ir ES direktyvoje. Su viešųjų pirkimų tvarkos pokyčiais ši direktyva nuo liepos turėtų įsigalioti ir mūsų šalyje. Pereinamajam jos įgyvendinimo laikotarpiui yra skirti treji metai. Tie atvejai, kai jau šiandien pirkimai atliekami vadovaujantis optimaliausiu kainos ir kokybės santykiu, ne tik kelių, bet ir kituose sektoriuose, sudaro tik apie 5 procentus. Po trejų metų pereinaimo laikotarpio jie turėtų apimti 60 procentų. Kaip mūsų valstybės institucijos sugebės įgyvendinti šiuos reikalavimus, pamatysime. Tačiau kol kas esama situacija nėra džiuginanti ir reikalauja rimtesnio požiūrio.

SAVIŽUDYBĖ – LABAI DIDELIO DVASINIO SKAUSMO REZULTATAS

Kristina SAVICKAITĖ

Savižudybė – sukrečiantis ir dažnai sunkiai suvokiamas dalykas. Jai įvykus, aplinkinius neretai kamuoja klausimas: „Kodėl?“ Evoliuciškai taip jau susiklostė, kad kiekviena gyva būtybė nori gyventi, tai kodėl iš gyvenimo pasitraukiama savo noru? Apie galimas savižudybių priežastis, požymius, pagalbą sau ir kitiems kalba psichologai.

Kodėl žmogus, iš pirmo žvilgsnio turintis viską, nusprendžia pasitraukti iš gyvenimo?

Paulius Skruibis, psichologas, psichoterapeutas, paramos fondo „Jaunimo linija“ vadovas

P. S. Nebūtinai matant išorinį žmogaus elgesį, geras jo gyvenimo sąlygas, įmanoma numanyti, kaip iš tikrųjų jis jaučiasi viduje. Kartais atotrūkis tarp to, kaip žmogus atrodo išoriškai ir kaip jis jaučiasi viduje, gali būti labai didelis. Būseną, kai žmogus jaučiasi prislėgtas, nelaimingas, gali pasiekti sutrikimo būseną. T. y. atsirasti depresija, nerimas, žmogus viduje gali kankintis labai stipriai, o išoriškai tai gali ir nesimatyti.

Dažnai girdžiu iš nusižudžiusiojo artimųjų vieną frazę: „Jis buvo toks stiprus žmogus, visą laiką juokdavosi, šypsodavosi, visada sakydavo, kad nesupranta tų, kurie žudosi, ir pan.“ Kartais iš tiesų žmogui labai sunku priimti tai, kad ir jis gali turėti problemų, kad jam, kaip ir kitiems, gali reikėti pagalbos. Žmonės, visuomet atrodantys nepažeidžiami ir stiprūs, kartais tampa tos savo stiprybės „įkaitais“, „aukomis“. Jeigu jie išdrįstų pabūti pažeidžiami, parodyti, kad jiems reikia pagalbos, galbūt aplinkiniams būtų lengviau pastebėti tuos rizikos ženklus.

Simona Glodenienė, psichologė, VšĮ Krizių įveikimo centras vadovė

S. G. Dažnai iš nusižudžiusiojo artimųjų girdime: „Sunku patikėti, atrodo, dar ryte žmogus vaikščiojo, darė kasdienius darbus, šypsojosi, o vakare nusprendė pasitraukti iš gyvenimo. Kodėl?“ Toks netikėtumas aplinkiniams yra didžiulis šokas. Žiūrint iš nusižudžiusiojo perspektyvos, gali būti labai daug įvairių priežasčių. Dažnai būna, kad savižudybė yra ne vienkartinis įvykis, o tarsi kaupiamasis efektas.

Tas procesas gali vykti metų metus. Gali palaipsniui blogėti nuotaika, kauptis išgyvenimai, su kuriais žmogus nesusidoroja, bet dėl tam tikrų nuostatų ar kitų priežasčių



„Dažnai būna, kad savižudybė yra ne vienkartinis įvykis, o tarsi kaupiamasis efektas. Tas procesas gali trukti metų metus. Galų gale kažkoks įvykis gali būti tiesiog paskutinis lašas“, – sako VšĮ Krizių įveikimo centras vadovė Simona Glodenienė.



Paramos fondo „Jaunimo linija“ vadovas Paulius Skruibis: „Taip jau susiklostė evoliuciškai: nutikus nelaimingam įvykiui, mes visuomet galvojame, ką galėtume daryti kitaip, kad ta situacija nepasikartotų. Tokia neišvengiamybė“.

pagalbos tiesiog neieško. Galų gale kažkoks įvykis gali būti tiesiog paskutinis lašas. Ir tai nebūtinai turi būti didelis sukrėtimas, galbūt tiesiog smulkmena, bet žmogus jau nebeatlaiko.

Asta Groblytė, psichologė, psichoterapeutė, VšĮ Krizių įveikimo centras mobiliosios krizių komandos koordinatore

A. G. Savižudybė yra labai didelio dvasinio skausmo rezultatas. Paprastai tai yra nevilties būseną ir galvojimą, kad jokios išeities nėra. Tyrimai rodo, kad žmonės, kurie bandė žudyti, tiesiog norėjo nutraukti tą nepakeliamą būseną, skausmą. Kaip ten bebūtų, besizudantis žmogus dažniausiai nenori numirti. Iš tiesų kiekvienas gyvas žmogus turi labai stiprų norą gyventi, todėl labai dažnai savižudybė yra impulsyvus veiksmas. Užtenka šalia esančiam žmogui pastebėti, užkirsti kelią tam veiksmui tuomet, kai tas impulsas kilo, ir jisai nuslūgsta.

O kaip tą impulsą pastebėti?

A. G. Pastebėti galima. Mintims apie savižudybę mes kelio užkirs-

ti negalime, o kad mintys nevirstų fizine savižudybe – įmanoma. Galima pastebėti tam tikrus elgesio pasikeitimus. Pvz., žmogus pradėjo savęs netausodamas, neatsargiai ir rizikingai elgtis. Arba tapo paniuręs, uždaras, nekalbus.

Kartais žmogus, kurio galvoje jau sukasi mintys apie savižudybę, pradeda dažniau piktnaudžiauti alkoholiu arba narkotikais. Būna, jog pokalbio metu toks žmogus gali pasiguosti, kad yra vienišas, kad jam labai sunku. Iš jo galima jausti apatiją, neviltį, bejėgiškumą. Pasi-taiko, kad žmogus pusiau rimtai, pusiau juokais pasako: „Gal geriau viską baigti, nusižudyti...“ Į tokias užuominas reikia sureaguoti rimtai. Gal ne visos jos pasakomos rimtai, bet sureaguoti būtina.

S. G. Išgirdus tokias užuominas nereikia bijoti paklausti tiesiai šviesiai, ar žmogus iš tiesų rimtai apie tai mąsto. Tiesus klausimas išprovokuoja dialogą. Egzistuoja mitas, kad jei mes tiesiai paklausime žmogaus apie savižudybę, tai užvesime jį ant kelio, t. y. dar labiau link to pastūmėsime. Tačiau tai netiesa.

Bet tiesiai paklausti gal ne vi-



„Iš tiesų kiekvienas gyvas žmogus turi labai stiprų norą gyventi, todėl labai dažnai savižudybė yra impulsyvus veiksmas“, – sako psichologė, psichoterapeutė Asta Groblytė.

Paulius Skruibis: „Pastebėti savižudybės rizikos ženklus vis dėlto ne visada įmanoma. Tai ypač svarbu žinoti aplinkiniams, kai savižudybė jau įvyko. Neišvengiamai po nelaimės šeimos nariai, artimieji ar kolegos linkę kaltinti save, „atsukinėti juostą“, prisiminti tam tikrus nusižudžiusiojo elgesio pokyčius. Žmonės neišvengiamai pradeda svarstyti, kad galbūt galėjo kažką pakeisti ir užbėgti nelaimei už akių.“

siems užtektų drąsos? O jei atsakymas būtų teigiamas, ar nėra taip, kad tuo momentu tarsi prisiimi visą atsakomybę?

A. G. Tada įsivaizduokime, kaip baisu tam žmogui, kuris nori tai jums prisipažinti. Jam dar baisiau. Dėl atsakomybės baimės taip pat reikia suprasti keletą dalykų. Jeigu išgirdote atitinkamus žmogaus pamąstymus dėl savižudybės, pakalbėkite su juo apie tai, kas jam kelia nerimą. Pirmas teisingas veiksmas yra pokalbis. Galbūt tai ir nebus profesionali pagalba, bet tai bus tarsi pirmoji pagalba. Vis dėlto vėliau vienam likti su ta žinia negalima. Tai yra ne vieno žmogaus jėgoms. Būtinai reikia pasiūlyti kreiptis pagalbos. Pasitarti su pačiu žmogumi, kas dar apie tai turėtų sužinoti, kokios pagalbos jam reikia, ir leisti suprasti, kad tai labai rimta. Galbūt net palydėti ten, kur reikia. Kartais užtenka tik pokalbio, ir žmogui labai palengvėja. Iš savo praktikos žinome, kad dažnai po telefoninio pokalbio žmonės dėkoja, sako, jog išgelbėjome jiems gyvybę. O tai tebuvo vienos valandos pokalbis.

O jeigu žmogų kamuoja ilgalaikė depresinė būseną?

A. G. Jei žmogų kamuoja ilgalaikė depresinė būseną, reikia ir

ilgalaikės specialistų pagalbos. Pokalbio su draugu ar kolega užteks tik tam kartui. Jeigu kelerius metus žmogus kalba apie tą patį, tai vis tiek nereiškia, kad į tai neturėtume reaguoti. Juk gali ateiti diena, kada tai gali iš tiesų įvykti.

Ir vis dėlto – ar visada įmanoma aplinkiniams aiškiai įtarti, kad žmogus turi minčių pasitraukti iš gyvenimo?

P. S. Pastebėti savižudybės rizikos ženklus ne visada įmanoma. Tai ypač svarbu žinoti aplinkiniams, kai savižudybė jau įvyko. Neišvengiamai po nelaimės šeimos nariai, artimieji ar kolegos linkę kaltinti save, „atsukinėti juostą“, prisiminti tam tikrus nusižudžiusiojo elgesio pokyčius. Žmonės neišvengiamai pradeda svarstyti, kad galbūt galėjo kažką pakeisti ir užbėgti nelaimei už akių. Tačiau taip jau susiklostė evoliuciškai: nutikus nelaimingam įvykiui, mes visuomet galvojame, ką galėtume daryti kitaip, kad ta situacija nepasikartotų. Būtent dėl to žmonės labai daug galvoja apie nutikusius skaudžius įvykius, jaučiasi kalti. Mes, psichologai, visuomet pabrėžiame, kad taip lengvai to kaltės jausmo nepavyksta atsikratyti. Tokia neišvengiamybė. Tenka susigyventi su tuo vadinamuoju „juostos atsukinėjimu“. Tai supra-

SAVIŽUDYBĖ – LABAI DIDELIO DVASINIO SKAUSMO REZULTATAS

tę, žmonės kažkiek nusiramina, supranta, kad tai neišvengiama. Kita vertus, svarbu į situaciją pažiūrėti realistiškai: kad ir kokie supratingi žmonės bebūtų aplinkui, sprendimą nusižudyti priima pats žmogus.

Kokie žmonės dažniau nusprendžia pasitraukti iš gyvenimo: iš pažiūros labai stiprūs ar sergantys depresija, turintys kitų sutrikimų?

P. S. Sakyčiau, yra ir tokių, ir tokių. Šia tema esame atlikę nemažai tyrimų. Paaiškėjo, kad nemažai žmonių aiškiai ir tiesiai kalbėjo apie savižudybę. Egzistuoja mitas, kad jei žmogus kalba apie pasitraukimą iš gyvenimo, jis nenusižudys, tai tik gąsdinimas ir pan. Pernai atlikome Vilniaus mieste įvykusių savižudybių analizę. Paaiškėjo, kad daugiau negu pusė žmonių buvo užsiminę arba tiesiai pasakę, kad turi tokių minčių. Kita pusė buvo tie „stipruoliai“, kurie jokių būdu neparodė, kad jiems reikia pagalbos.

Kaip elgtis šeimos nariams, kolegoms, kai iš gyvenimo pasitraukia artimasis? Kalbėtis ar atvirkščiai – vengti tos temos?

P. S. Tokie įvykiai labai sukrečia. Tampa nebeaišku, kaip elgtis: geriau kalbėtis ar viską kuo greičiau užmiršti ir atgal nebesigrežioti. Bet kalbėtis būtina. Geriausias variantas – apčiuopiama pagalba, kurią galėtų suteikti psichologai.

S. G. Būna, kad po savižudybės artimieji, kolektyvų nariai sureaguoja taip: apie tai nekalbėkime, užmirškime, kuo greičiau įsivažiukime į buvusį ritmą ir viskas bus gerai. Deja, nekalbėjimas, ignoravimas vėliau turi pasekmių – streso lygis kaupiasi, įtampa didėja. Tuomet kiekvienas žmogus su stresu bando susidoroti savarankiškai. Deja, tiems, kurie nesusidoroja, niekas nepasako, kad yra į ką kreiptis pagalbos, kad kartais pats vienas žmogus ir nepajėgus su tuo susidoroti.

A. G. Svarbus dar vienas niuansas: jei viešai apie tai nekalbama, tai dar nereiškia, kad šeimos nariai arba kolegos kolektyvuose apie tai nekalba paslapčiomis. Apie tokį įvykį neįmanoma nekalbėti. Tik tai gali būti daroma tyliai, gaudant įvairius gandus, kurie dažnai apskritai iškraipo informaciją. Deja, stresas ir visi jausmai – kaltė, liūdesys, baimė lieka su žmonėmis. Ir bet koku atveju reikia su jais tvarkytis. Tyrimai, atlikti kitose šalyse, rodo, kad žmonės efektyvumas dažnai nukenčia dėl darbuotojų patiriamo streso. Kitaip tariant, daug

žmonių serga ligomis, kurių dažna priežastis yra stresas. Stresas ir nesirūpinimas savimi, savo psich higiena virsta fizinėmis ligomis. Stresas dažnai yra trumpalaikių nedarbingumo lapelių priežastis.

S. G. Įrodyta, kad stresas sumažina imunitetą, pablogina širdies ir kraujagyslių sistemos būklę, atsiranda vegetacinės sistemos simptomai. Kai vyksta tylūs pasižnėbėjimai, žmonės neturi galimybės išgyventi negatyvių jausmų iki galo. O jei kalbama pašnibždomis, jie jaučia: kažkas visame tame yra nelegalaus. Tokiu būdu neleidžia nei sau, nei aplinkiniams iki galo įvardyti savo jausmų: kaip aš jaučiuosi, kas man nutiko šitoje situacijoje ir kas bus toliau?

Kaip tiems žmonėms, kurie pažiūro nusižudžiusįjį, reikėtų tvarkytis su užklupusiomis nuotaikomis ir jausmais?

A. G. Tokiais atvejais labai svarbu paprasčiausiai turėti su kuo pasikalbėti. Tai gali būti artimasis, šeimos narys, kolega ar tiesiog patikimas žmogus, su kuriuo būtų galima aptarti savo mintis, jausmus, kylančius klausimus. Su pavieniais stresais žmonės labai dažnai susitvarko ir be jokios išorinės pagalbos. Daug sudėtingiau, jei per trumpą laiką išgyvenama daugiau stresinių situacijų, pvz., nesutarimai šeimoje, skyrybos, netektis, tai, kas visai nesusiję su ką tik išgyventu stresu darbe. Kai du stresiniai atvejai susideda į trumpą laiką, tuomet gali būti labai sunku. Tada būtina kreiptis pagalbos į artimuosius arba į specialistus.

Bet turbūt dar neretai žmonėms neįmanoma arba gėda kreiptis į psichologus?

A. G. Reikia įsisąmoninti, kad tai jokia gėda. Ieškoti pagalbos normalu, nes pati situacija, pats savižudybės faktas yra nenormalus. Psichologas padeda ieškoti atsakymų į klausimus: kodėl tas žmogus taip pasielgė, ar aš turiu teisę ant jo pykti, kiek ta mano kaltė dėl įvykio yra reali ir pan.

Kai šiandienos tempas toks didžiulis, ar žmonės dar bendrauja taip artimai, kad pastebėtų tuos pagalbos šaukimo signalus? Ar nėra taip, kad dėl laiko stokos net nepasiteiraujame savo artimojo, kolegos, kaip jis jaučiasi?

A. G. Čia jau vertybinis klausimas. Viena vertus, artimojo savižudybė sukrečia, kitavertus, priverčia atsipeikėti. Kas man gyvenime yra

svarbiau: ar palaikyti tempą ir rūpintis tik savo reikalais, ar pamatyti kitą žmogų, kuris, atėjus laikui, pamatys ir tave? Šiais laikais mes visi esame labai konkurencingoje aplinkoje, kita vertus, kas iš to, jeigu manęs nebeliks arba mano sveikata bus tokia, kad aš iškrisiu iš tų lenktynių?

S. G. Tai kiekvieno žmogaus asmeninis vertybinis apsisprendimas. Pvz., didelių įmonių kolektyvuose vadovai, personalo vadovai skatinami labiau suburti, suartinti žmones. Tam gali būti organizuojami įvairūs užsiėmimai, pvz., meditacijos valandėlės, laikas psichohigienai. Ir tai kainuoja gerokai mažiau nei nedarbingumo lapeliai. Daug kas propaguoja vadinamuosius „teambuilding“ renginius, išvykas. Jeigu tai skatina pažinimą, bendradarbiavimą, pasitikėjimą vienas kitu – šaunu. Svarbu laiko drauge nepaversti tiesiog išgertuvių savaitgaliu, kas, beje, labai neretai ir nutinka.

Kaip mintims apie savižudybę turi įtakos didelis darbo krūvis ir alkoholio vartojimas?

S. G. Neretai daug dirbantys žmonės alkoholiu vartoja kaip atsipalaidavimo priemonę. Dažnas scenarijus: visą savaitę žmogus maksimaliai mobilizuoja save darbui, o savaitgalį jaučiasi taip blogai, kad reikia gerti, nes tik tai panaikina blogą savijautą. Tai tarsi emocinė anestezija, kurią užtikrina alkoholis arba narkotikai. Įsisukus tokiame užburtame ratui, bloga būseną tik dar labiau gilėja. Laiko klausimas, kada žmogus prieis galutinę stotelę: arba jam reikės lašelinių prieš naują darbo savaitę, arba pagaliau susimąstys: kas gi su manimi vyksta? Būtent tokios būsenos žmonės neretai nusprendžia prieš save pakelti ranką. Dažnai jie tai padaro išgėrę. Alkoholis skatina impulsyvumą.

Ar įmanoma „perspausti“ stebint aplinkinius, teiraujantis apie jų savijautą? Juk būna visokių dienų. Gal žmogus tiesiog „ne ta koja išlipo iš lovos“?

A. G. Jeigu tik turime noro, tai ir stebėkime. Aš čia sunkiai matau „perspaudimą“. Svarbu ne tik stebėti, bet ir kalbėtis. Jei jau žmogus šįryt „ne ta koja išlipo iš lovos“, jis pats taip ir pasakys. Blogesnis reiškinys yra neigimas. Pvz., artimasis arba kolega ilgą laiką nusiminęs, negali atsigauti po kokio sukrėtimo, o mes vis prikišame: „Na, nustok jau verkti vieną sykį, nebekalbėk apie tai.“ Tai tarsi neleidimas jausti kitam žmogui to, ką jis jaučia. Pernelyg intensyvus bandymas

džiuginti arba ištraukti iš tos būsenos turi priešingą efektą. Žmogus tuomet dar labiau jaučiasi kaltas, nepriimtas, nesuprastas, vienišas ir dar labiau užsidaro.

S. G. Universalus receptas: „Kalbamės.“ Ir ne tik tuomet, kai jau pastebime kažką įtartino. Juk kalbamės kasdien. Pvz., su kolegomis virtuvėlėje bevirdami kavą dalinamės savo kasdieniais rūpesčiais ar įvykiais. Štai vienam sugedo mašina, kitam susirgo vaikas. Tie pasikalbėjimai tarsi padeda palaikyti pulsą. Ir pastebėjus, kad tikrai kažkas pasikeitė, galima laiku išreikšti susirūpinimą.

A. G. Svarbu nenuieiti ir į kraštutinumus: rūpintis kitu, pastebėti kitą. Tai populiaru vertybė tarp lietuvių: padėti kitam, dėl jo pasistengti, net ir paminant savo interesus ir savijautą. Tai tarsi spąstai. Aš galiu padėti kitam, bet pirmiausias mano rūpestis esu aš pats. Deja, tai mūsų visuomenėje labai sunkiai skinasi kelią. Verta rūpintis savo emocijomis, nes tik tada galėsiu padėti ir kitam.

S. G. Vis dėlto pamažu tai tampa kultūros dalimi. Suvokiame, kad galime elgtis kitaip, kad galime ir sau, ir kitiems rodyti daugiau dėmesio, išmokyti kalbėti apie tai, kas su mumis vyksta. Ir toje pačioje šeimoje ar organizacijoje kartais nebijoti pasakyti: šiandien man jautrus periodas, aš nekaip jaučiuosi. Nebijoti pasisakyti daugiau apie save. Norėtųsi, kad lietuvių kultūra judėtų ta linkme. Psichohigiena yra būtina kaip ir įprasta higiena. Jei sugedo dantis – rūpinamės, einame pas odontologą. Lygiai tas pats dėl savijautos. Kai pastebime, kad blogai jaučiamės, ieškome priežasčių ir, jei reikia, kreipiamės pagalbos.

Mitai ir faktai apie savižudybę

1. Mitas. Jeigu žmogus nusprendė nusižudyti, vadinasi – jis iš tikrųjų nori mirti.

Faktas. Jei žmogus nori nusižudyti, dar nereiškia, kad jis nenori gyventi.

2. Mitas. Jeigu žmogus nusprendė nusižudyti, jam jau niekas negali padėti.

Faktas. Atviras pokalbis ir laiku suteikta pagalba gali išgelbėti gyvybę.

3. Mitas. Klausimas apie savižudybę gali žmogų paskatinti nusižudyti.

Faktas. Tiesus klausimas apie savižudybę ir atviras pokalbis gali tik padėti.

4. Mitas. Žmonės, kurie daug kalba apie savižudybę, paprastai nenusižudo.

Faktas. Jeigu žmogus kalba apie savižudybę, tai – rimtas ženklas, kad jis gali tai padaryti.

5. Mitas. Nusižudoma dažniausiai be jokio įspėjimo.

Faktas. Dažniausiai žmonės praneša apie savo ketinimus nusižudyti.

6. Mitas. Gyvenime būna situacijų, kai savižudybė – vienintelė išeitis.

Faktas. Net ir juodžiausia nevilintis nesitęsia amžinai.

Informacijos šaltinis:
www.jaunimolinija.lt

Kur kreiptis pagalbos galvojantiems apie savižudybę?

Nemokami skambučiai:

„Jaunimo linija“: www.jaunimolinija.lt, tel. 8 800 28888;
„Vaikų linija“: www.vaikulinija.lt, tel. 116 111;
„Vilties linija“: www.viltieslinija.lt, tel. 116 123;
„Pagalbos moterims linija“: www.moters-pagalba.lt, tel. 8 800 66366;
„Linija doverija“ (rusų k.): tel. 8 800 77277.

Naudingos nuorodos krizę išgyvenantiems nusižudžiusių artimiesiems, kolektyvų nariams:

asociacija „Artimiems“: www.artimiems.lt;
VŠĮ Krizių įveikimo centras: www.krizesiveikimas.lt

KELIŲ INŽINERIJOS STUDIJAS PANEVĖŽYJE

BUS GALIMA DERINTI SU DARBU

2017 m. birželį Panevėžio kolegija pradėjo priėmimą į Panevėžyje naują Kelių inžinerijos studijų programą. Programos tikslas – parengti specialistus, gebančius organizuoti kelių statybos ir remonto darbus ir jiems techniškai vadovauti, taikyti optimalius ir saugius darbų vykdymo metodus, rengti nesudėtingus kelių bei kelio statinių projektus, palaikyti savo profesinę kompetenciją, mokantis visą gyvenimą. 2017 m. vasarą renkama būsimų kelių inžinerijos specialistų grupė, kurios studijos vyks išstėstine forma.

„Ši studijų forma ypač palanki dirbantiems asmenims. Studijos organizuojamos sesijomis, dalis užsiėmimų ir konsultacijų vyksta studentams palankiu laiku, naudojant virtualią ir nuotolinio mokymo sistemas, įskaitomi ankstesnių studijų rezultatai, pripažįstama ir kaip dalykų studijų rezultatas įskaitomi tiesioginio darbo metu ar kitais būdais įgyta patirtis ir kompetencijos“, – informavo Panevėžio kolegijos Technologijos mokslų fakulteto dekanė Birutė Dalmantienė.

Kelių inžinerijos studijų programa parengta ir pradėta vykdyti bendradarbiaujant Lietuvos automobilių kelių direkcijai (LAKD) prie LR susisiekimo ministerijos, Panevėžio kolegijai ir AB „Panevėžio keliai“.

„Valstybei verčiant naują istorinį puslapį susisiekimo komunikacijų srityje, ateinantį dešimtmetį bus įgyvendinami du Lietuvos ir visos Europos Sąjungos mastu itin reikšmingi – „Via Baltica“ plėtros bei „Rail Baltica“ statybų – projektai. Ne ką mažesni užmojai laukia ir gerinant pačių šalies miestų bei užmiesčių susisiekimo infrastruktūrą. Ypač daug dėmesio yra ir bus skiriama šalies kelių tiesimo ir remonto kokybei. Visiems planams įgyvendinti reikalinga ne tik gera technika, bet ir žmogiškieji ištekliai. O štai pastarųjų trūkumas kelių statybos ir inžinerijos darbo rinkoje šiandien ypač juntamas. Tuo tarpu ateityje, numatoma, kvalifikuotų šios srities specialistų poreikis tik didės. Todėl LAKD siekia bendradarbiauti tiek su mokslo, tiek su verslo organizacijomis, kad užtikrintume aukščiausius kelių tiesimo standartus, o tai gali atlikti tik tinkamai parengti specialistai“, – sakė LAKD direktorius Egidijus Skrodenis.

Kelių inžinerijos studijų programa priskirta statybos inžinerijos studijų krypčiai, jos absolventams bus suteikiamas profesinio bakauro kvalifikacinis laipsnis. Studijų programos apimtis – 180 kreditų (4800 valandų). Nuolatinės studijos vyks trejus metus, o išstėstinės, kai studijas galima derinti su darbu, – ketverius. Daugiau kaip trečdali



Kelių inžinerijos studijos Panevėžyje – pernai lapkritį LAKD, Panevėžio kolegijos ir „Panevėžio kelių“ pasirašytos trišalės sutarties dėl strateginio bendradarbiavimo rengiant ir kuriant tikslinę studijų programą, dėl kurios rinkoje atsirastų reikalingų kompetencijų specialistų, rezultatas. Nuotraukoje (iš kairės): AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie LR susisiekimo ministerijos direktorius Egidijus Skrodenis ir VšĮ Panevėžio kolegija direktorius Gediminas Sargūnas.

viso studijų laiko numatyta skirti praktiniam mokymui.

Studentai mokysis bendrųjų aukštojo mokslo dalykų: taikomosios matematikos, užsienio kalbos, taikomosios fizikos, informacinių technologijų, taikomųjų tyrimų, teisės pagrindų ir kt. Studijų krypties disciplinos – geodezija, geotechnika, statybinės ir kelių tiesimo medžiagos, inžinerinė braižyba ir kompiuterinė grafika, kelių projektavimas, kelių statiniai, kelių tiesimo technologijos, konstrukcijų skaičiavimas, inžinerinės eismo saugumo priemonės, kelių tiesimo technologijos, darbų organizavimas, ekonomika, normavimas ir sąmatos, taikomoji mechanika, kelių priežiūra ir remontas bei kt. Dalį studijų dalykų studentai rinksis pagal poreikius iš kolegijos pasiūlyto sąrašo.

Studijų plane numatytos kontaktinio darbo, kai tiesiogiai susitinkama su dėstytoju auditorijoje arba bendraujama nuotoliniu būdu, valandos ir studento savarankiško mokymosi valandos. Studentai atliks šešias praktikas, keturias iš jų vyks įmonėse, kurių veikla susijusi su kelių statyba, remontu, priežiūra.

Technologijos mokslų fakulteto dekanės Birutės Dalmantienės teigimu, kai kuriems studentams studijų apimtis gali sumažėti – kolegijoje nustatyta tvarka įskaitomi tiek ankstesnių studijų rezultatai, tiek neformaliuoju būdu įgytos kompetencijos. Pvz., studentai, turintys bent 12 mėnesių darbo stažą kelių statybos įmonėje, gali pateikti prašymą įskaityti kai kurias praktikas. Įskaityti dalykai turi tiesioginės įtakos studijų kainai.

„Kviečiame vidurinį išsilavinimą įgijusius asmenis rinktis kelių inžinerijos studijas Panevėžio kolegijoje. Inžinerinės krypties studijų finansavimui kasmet skiriamos nemenkos lėšos, todėl dauguma būsimų inžinierių studijuoja valstybės finansuojamose studijų vietose. Stojantieji turėtų prisijungti prie bendrojo priėmimo į aukštąsias mokyklas sistemos www.lamabpo.lt ir

pirmuoju prioritetu pažymėti Kelių inžinerijos studijas valstybės finansuojamoje vietoje, o tik vėliau rinktis studijas savo lėšomis“, – informavo dekanė Birutė Dalmantienė.

„Esame pasirengę dalintis pažanga, kad jauni žmonės galėtų realizuoti savo profesinius siekius, įgyti darbo rinkai tinkamas kompetencijas ir dirbti savo regione. Taip pat skatinsime savo darbuotojus pasi-

naudoti išstėstinės formos studijų galimybes, sudarysime sąlygas studijas derinti su darbu“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

AB „Panevėžio keliai“ yra sukūrusi ir įdiegusi gamyboje šiuolaikiškas kelių statybos technologijas, apimančias skaitmeninės statybos ir automatinį įrenginių valdymo sistemas, perkėlusias kelių statybą į visiškai kitą technologinį ir techninį lygmenį. Projektams valdyti naudojami šiuolaikiški procesų organizavimo metodai. Šioms sistemoms naudoti, joms plėtoti ir tobulinti reikalingi aukštos kvalifikacijos ir įvairiapusių žinių įgiję specialistai. Bendradarbiavimas su Panevėžio kolegija leis jauniems žmonėms įgyti šiuolaikiškai kelių statybai reikalingas kompetencijas, išmokyti jas pritaikyti praktiniuose užsiėmimų metu. Gerą patirtį perduos praktikos vadovai – „Panevėžio kelių“ darbuotojai.

Kvalifikuotus kelių statybos specialistus Lietuvoje iki šiol rengė Vilniaus Gedimino technikos universitetas (VGTU) ir Kauno technikos kolegija. Panevėžio kolegija tapo trečiąja šalyje aukštojo mokslo įstaiga, rengiančia kelių inžinierius. Siekiant produktyvesnio mokslo ir verslo bendradarbiavimo, Panevėžio ir Kauno kolegijos šį pavasarį įsilies į asociacijos „Lietuvos keliai“ veiklą. VGTU yra ilgametis šios kelininkų bendruomenę vienijančios asociacijos narys.



KOLEGOMS LINKI IŠLIKTI ENTUZIASTAIS

Aldona Jokubauskienė, AB „Panevėžio keliai“ inžinierė projektuotoja

AB „Panevėžio keliai“ duris praverčiau 2005 metais. Tuomet buvau baigusi tik du Aplinkos inžinerijos specialybės kursus VGTU. Pameniu, labai norėjau būti savarankiška, turėti savo pinigų, „nultipti tėvams nuo sprando“. Todėl labai džiaugiausi turėdama galimybę dirbti inžiniere projektuotoja. Pradėjau nuo dalies krūvio, nes teko derinti darbą su bakalauro ir magistro studijomis, bet patenkinta kibau į įdomų darbą.

Keletą metų dirbau kelių ir gatvių projektavimo srityje. Vėliau padariau pauzę profesinėje srityje – išėjau motinystės atostogų. Pameni iššūkius, kurie laukė grįžus po jų į darbą. Juk projektavimo programinės įrangos sparčiai vystosi, nuolat atsinaujina ir tobulėja, kad paspartintų projektuotojų darbą. Man ištis reikėjo „vytis“ visą naujausią informaciją. Be to, darbdaviai norėjo mane labiau orientuoti į aplinkosaugos sritį, kuri ir yra mano „arkliukas“. Šiandien esu atsakinga už aplinkosaugos sritį projektavimo srityje. Man tai be galo įdomu. Nuolat palaikau ryšį su aplinkos apsaugos agentūra ir kitomis aplinkosaugos institucijomis.

Viena iš užduočių – atlikti reikalingas planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo procedūras: parengti užklausas ir ataskaitas kontroliuojančioms institucijoms. Neretai jos būna nuo 20-ies iki 40-ies puslapių, reikia atidžiai ir visapusiškai išanalizuoti planuojamos ūkinės veiklos vietą, jos gamtosauginį statusą, numatomas technologijas, pajėgumus ir darbų apimtį, jų poveikį gamtinei aplinkai ir žmonių sveikatai. Būna, važiuoju į objektą pati, kartais siunčiu specialistus,



Pasak Aldonos Jokubauskienės (nuotraukoje), dirbant kolektyve svarūs argumentai, profesionali nuomonė, pagarba kitai nuomonei ir taktas yra svarbiau, negu pulti į kraštutinumus.

kad atliktų reikalingus tyrimus. Vis dėlto pagrindinius reikalingus duomenis susirandu internete ar gaunu iš atsakingų institucijų. Vėliau prasižada bendravimas su institucijomis, jų sprendimus segame į projektą. Be abejo, pasitaiko ir trikdžių ar paprasčiausio nesusikalbėjimo. Problemų kartais kyla ne tik su institucijomis, bet ir, pavyzdžiui, šalia statomo objekto gyvenančiais žmonėmis: dėl nuovažų ar dėl šimtamečio ažuolo, kurio dėl projektinių sprendinių ar, vadovaujantis įstatymais, tam tikroje atkarpoje net neturėtų būti. Tuomet bandai tartis, ieškoti problemų sprendimo būdų. Būna, kad projektinius sprendinius įmanoma pakeisti, jog tas medis išliktų. Bet kokių atvejų išeitį pavyksta rasti. Pasitaiko, kad medžius kirsti reikia ir gamtosauginį statusą turinčioje teritorijoje, pavyzdžiui, gamtinio kar-

kasos zonoje, tada jau tenka aiškintis su institucijomis. Be abejo, pasitaiko žmonių, kurie savavališkai pasistato tvoras ar užsodina želdinius, neatsižvelgdami į savo sklypo ribas. Taigi juokaujame, kad ir man, ir projekto vadovui kartais tenka būti gerais derbybininkais. Diskutuoju, ieškau atitinkamų teisės aktų ir sprendimų, kaip išvengti ar sumažinti poveikį aplinkai ir tausoti gamtą, kompensuoti planuojamos ūkinės veiklos poveikį aplinkos komponentams ar visuomenei.

Kelių ir gatvių projekto rengimo procesą apima ne tik kelio ir jo sudėtinųjų dalių bei priklausinių konstrukcijos ar kelio dangos parametrų parinkimas ir projektavimas, bet ir atskirų projekto dalių rengimas: visų inžinerinių tinklų, komunikacijų bei statinių (tiltų, viadukų ir kt.), esančių šalia ar kertančių projektuojamą

trasą projektavimas. Projekto dalis rengia kvalifikuoti ir atestuoti specialistai. Projektavimo srityje aš esu atsakinga už paviršinio vandens (lietaus nuotekų) nuvedimo sistemų ir konstrukcinio drenažo projektavimą.

Šiame darbe rutinos tikrai nemačiau, nes kiekvieno objekto vieta ir aplinkybės skiriasi, todėl susiduriu su skirtingais iššūkiais ir jų sprendimų būdais. Aišku, būna, kad prie vieno projekto ilgiau „užsisėdi“, ieškai sprendinių, tenka paskutinę minutę pateikti reikalingą informaciją atsakingoms institucijoms ir tikėtis, kad neiškils papildomų klausimų, kurie vėlgi reikalauja laiko sąnaudų. Kaip ir visur, čia galioja terminai, todėl svarbu teisingai planuoti ir organizuoti darbus.

Anksčiau, kai pasakydavau, kurioje srityje dirbaujusi, susilaukdavau keistos reakcijos. Neva toks

darbas nėra moteriškas. O aš niekada apie tai net nesusimąščiau! Inžinierės projektuotojos pareigos mane visuomet labai viliojo. Laikui bėgant aplinkosaugos srityje vyksta progresas – vis daugiau kreipiama dėmesio į aplinkosaugą ir visuomenės sveikatą, keičiasi procedūros, reikalavimai. Galbūt mūsų įmonė kada nors pagals ir apie naujo poskyrio steigimą. Juk mes patys galėtume parduoti atitinkamas paslaugas kitoms bendrovėms.

Džiaugiuosi, kad esame draugiška komanda, padedame vieni kitiems. Malonus kolektyvas ir gera darbo aplinka turi didelės įtakos darbo našumui, motyvacijai. Kabinete šiuo metu dirbame šeši žmonės. Be abejo, pasitaiko visko. Ir diskusijos įsiplieskia, ir nuomonės nesutampa. Pavyzdžiui, kad ir ginčai pradedant projektą. Tačiau visi suprantame, kad svarūs argumentai, profesionali nuomonė, pagarba kitai nuomonei ir taktas yra svarbiau, negu pulti į kraštutinumus.

Įmonėje dirba ir mano vyrai. Dažna nuomonė: tai labiau trukdo nei padeda, bet aš manau kitaip. Kartu dirbame jau dešimt metų, išmokome atskirti darbo ir šeimos vaidmenis. Darbinių problemų į namus nesinešame ir namuose jų nesprendžiame. Kiekvienas esame atsakingas už skirtingas sritis, todėl nesiveliame į vienas kito sprendimus, atvirkščiai – bendradarbiaujame, jei iškyla klausimų srityse, kuriose mes dirbame, pakonsultuojame vienas kitą. Kartais susiginčijame, bet viską sprendžia ne emocijos, o vienos ar kitos pusės svarūs argumentai.

Visai mūsų komandai linkiu išlikti entuziastais. Mano nuomone, tai labai svarbu bet kuriame darbe.

KURIAME ANALITINĮ ĮRANKĮ, KURIS PADĖS KONTROLIUOTI PROJEKTŲ IŠLAIDAS



Aušra Mikšienė (nuotraukoje) džiaugiasi galėdama tobulinti profesinius įgūdžius.

Aušra Mikšienė, AB „Panevėžio keliai“ ekonomistė

Dar mokykloje buvau tikra „tiksluokė“, tad nieko nuostabaus, kad vėliau mano kelias vedė tiesiai į finansų mokslus. VGTU baigiau verslo vadybos ir administravimo bakalauro studijas, finansų valdymo specializaciją. KTU magistrantūros studijoms rinkausi ekonomiką. Kurį laiką su šeima gyvenome ir dirbome Kaune, bet taip susiklostė, kad beveik prieš porą metų grįžome į gimtąjį Panevėžį. Viena iš įmonių, kuriai nusiunčiau savo gyvenimo aprašymą, ir buvo AB „Panevėžio keliai“. Norėjau dirbti ilgametėje ir finansiniškai stabilioje įmonėje, todėl labai apsidžiaugiau, kai būtent šioje bendrovėje laimėjau atrankos konkursą. Žinojau, kad buvo daug pretendentų. Labai gerai pamenu pokalbius su vyriausiąja ekonomiste, finansų ir ekonomikos direktore, generaliniu direktoriumi. Jaudulys tikrai buvo, juk norėjau pasirodyti gerai.

Džiaugiuosi, kad čia dirbu konkrečiai pagal savo draudimo ir ban-

kininkystės specializaciją: administruoju visą įmonės draudimų paketą, užsakinėju visų rūšių laidavimus, garantijas konkursams bei pasirašytoms sutartims, atlieku darbus, susijusius su bendrovės finansavimu (kreditai, lizingas), vienkartinio pobūdžio ekonominius skaičiavimus ir analizes. Jaučiuosi gerai, kai viskas einasi sklandžiai, kai darbus pavyksta atlikti laiku. Be abejo, pasitaiko ir stresinių situacijų. Pavyzdžiui, konkursui reikia skubiai išimti garantijas ar laidavimus, o laikas labai spaudžia. Bet tai nebūna labai dažni atvejai. Smagu, kad darbe atsiranda ir naujų dalykų, kai gali tobulėti profesine prasme. Kaip tik kuriame analitinį įrankį, kuris ateityje turėtų padėti laiku kontroliuoti projektų išlaidas, neleisti sukauptų pinigų išleisti ne pagal paskirtį, taip pat padėtų priimti atitinkamus sprendimus. Kuo dar norėčiau pasidžiaugti? Be abejo, savo kolegėmis, jos labai šaunios ir noriai dalijasi patirtimi. Apskritai smagu dirbti įmonėje, kuri turi gerą vardą visoje Lietuvoje. Tas man irgi labai svarbu.

BUHALTERIJA – KOMANDINIS DARBAS

Gintarė Labonaitė, AB „Panevėžio keliai“ buhalterė

Man visuomet patiko skaičiai. Nuo pat mažumės mėgau skaičiuoti, tad kai reikėjo rinktis profesiją, jokių svarstymų nebuvo. Iš pradžių Panevėžyje įgijau verslo administravimo specialybę, o magistratūros studijoms Vilniuje pasirinkau apskaitą ir auditą. Viskas buvo gerai apskaičiuota (juokiasi). Baigusi mokslus nusprendžiau grįžti į Panevėžį. Savas, gimtas ir jaukus miestas iš sossinės traukė atgalios. Supratau, kad Vilniaus taip ir neprisijauksiu.

Darbo pradėjau ieškoti dar studijuodama. Pamenu, mama laikraštyje perskaitė skelbimą, kad viena Panevėžio įmonė ieško buhalterės. Ilgai nedelsusi nusiunčiau savo CV, ir štai aš jau čia! Skamba paprastai, bet iš tikrųjų lengva nebuvo – laukė keturi atrankos etapai, taigi turėjau net keturis rimtus pokalbius. Vėliausioji buhalterė, finansų ir ekonomikos direktorė, teisės ir personalo skyriaus vadovė, generalinis direktorius. Šiuos žmones teko įtikinti savo sugebėjimais, kalbėtis akis į akį. Įtampos užteko, pamenu, buvo tikrinamos ne tik buhalterinės žinios, reikėjo atlikti ir sudėtingą psichologinį testą. Dar-



Gintarė Labonaitė (nuotraukoje): „Kabinete dirbame penkios moterys. Sakote, iššūkis? Bet jos nuostabios. Puikiai sutariame, padedame viena kitai, nes turime bendrą tikslą.“

daviai norėjo susidaryti nuomonę ir apie mano asmenybę, aiškinosi, kaip reaguojau į konfliktines situacijas ir pan. Juk dirbame dideliame kolektyve, bendrauti tenka ne tik su skaičiais, bet ir su daugybe žmonių. Nori nenori, tenka sutarti, susitarti, bendradarbiauti.

Gal nuskambės įdomiai, bet buhalterija – komandinis darbas. Į buhalterijų kabinetą „suplaukia“ visi dokumentai. Juos reikia ne tik surinkti, atrinkti, bet ir kalbėtis su tais, kurie juos pateikia. Mes esame tarsi pagalba, padedanti „suvesti galus“, apskaičiuoti. Buhalteriams labai

svarbūs terminai, o maždaug apie kiekvieno mėnesio 15 dieną turime daugiausiai darbo, todėl tuo metu esame šiek tiek išprotėję (juokiasi). Kabinete dirbame penkios moterys. Sakote, iššūkis? Bet jos nuostabios. Puikiai sutariame, padedame viena kitai, nes turime bendrą tikslą.

Žinau, kad kai kurie žmonės turi nuostatą: jei jau buhalterė, tai būtinai pikta. Bet tai tikrai ne apie visas! Gal toks įspūdis susidaro dėl to, kad buhalteriai paprasčiausiai reiklūs.

Kodėl vis dėlto man patinka buhalterija? Gal kai skaičiai tau yra mieli, kai žinai, kaip suskaičiuoti, rasti sprendimus, visa tai teikia patenkinimą ir darbas yra malonus. Man patinka domėtis mokesčių naujovėmis, sužinoti naujus skaičiavimo būdus. Tai yra tam tikri lavinantys galvosūkių ir jie man labai patinka! Kokiomis savybėmis turi pasižymėti buhalteris? Manau, kad pirmiausia kantrumu. Aš ir pati esu pakankamai kantri, rami, nepriimu skubotų sprendimų. Labai stresinių situacijų dar nepasitaikė. Aišku, daugiau krūvio ir veiksmo būna, kai tenka pavaduoti kolegę. Dirbu dar labai neilgai, vos metus, bet jau daug ko išmokau ir dar mokausi. Darbe susiduriu su skirtingomis situacijomis ir sprendžiu jas. Aišku, galvoju apie tolesnę karjerą, bet dabar man svarbiausia išmokti dirbti savarankiškai, kad, jei kolegės į mane kreiptųsi pagalbos, galėčiau jiems padėti. Man tas labai patiktų.

PAKRYPUSIOS VIADUKO KOLONOS PRIMINĖ PIZOS BOKŠTĄ

Mindaugas Palskys, AB „Panevėžio keliai“ 18-ojo padalinio vyriausiasis darbų vadovas, dabar – padalinio vadovas

Mane visada traukė statybos, todėl baigęs mokyklą dvejojau tik dėl vieno: rinktis pastatų statybą ar kelius ir geležinkelius. Savo pasirinkimo nesigailiu iki šiol. Tiesa, tai, kaip įsivaizdavau tiltų, viadukų statybą, skiriasi nuo realaus darbo. „Virtuvė“ yra visiškai kitokia! Pavyzdžiui, žiūrint iš šalies, atrodo, kad darbai vyksta labai lėtai arba visiškai nevyksta. Ir pats anksčiau važiuodamas pro kokį statomą tiltą stebėdavau: kodėl jis kyla taip lėtai, kodėl darbininkai „miega“? Tik įsiliejęs į kelininkų gretas supratau statybų specifiką. Visi statybininkai žino: kartais gali plušėti ir mėnesį, o rezultato taip greit vis tiek nepamatysi. Štai, pavyzdžiui, neseniai baigėme statyti pėsčiųjų viaduką Ukmergės rajone per kelią A2 Vilnius–Panevėžys. Tai buvo nestandartinis ir labai sudėtingas projektas. Kol atsirado viaduko atramos, statinys kilo labai lėtai. O po to, rodos, tik „bac“ – ir atsirado viadukas per vieną naktį. Beje, panašiai ir buvo, eismą uždarėme naktį vos porai valandų. Įdomiai turėjo jaustis

tie vairuotojai, kurie važiuodami į vieną pusę ir atgal per trumpą laiką matė visiškai skirtingą vaizdą.

Beje, dėl šio statinio turėjome įdomų galvosūkį. Magistralė, per kurią tiesėme viaduką, atrodo lygi, bet turi labai mažą išilginį nuolydį, maždaug apie 1,8 procento. Važiuojant automobiliu to absoliučiai nesimato, bet pastačius viaduko kolonas iš šono atrodo, kad jos yra pasvirusios. Stovėjome ir žiūrėjome į tas kolonas lyg į Pizos bokštą. Tą patį pastebėjo ir viaduko projektotojas. Kilo šioks toks sąmyšis, išsigandome, kad gal iš tiesų privėlėme klaidų. Bet nuokrypį išmatavus teodolitu paaiškėjo, kad viskas yra gerai, tiesiog toje vietoje pati magistralė palaipsniui žemėja, dėl to vizualiai vaizdas atrodo būtent taip.

Nors esu jaunas ir tenka vadovauti vyresniems žmonėms, dėl to problemų nekyla. Manau, svarbiausia yra pagarba, žinojimas, kaip „prieiti“ prie kiekvieno žmogaus. Be abejo, jų pasitikėjimą man reikėjo pelnyti. Stengiuosi būti atviras, sąžiningas ir patikimas. Juk kaip darbų vadovas esu atsakingas ne tik už statinius, medžiagas, atliekamus darbus, bet ir už darbuotojus. Natūralu, kad stengiuosi juos „sužiūrėti“, užbėgti už akių galimoms problemoms ar



Mindaugas Palskys (nuotraukoje) tik pradėjęs dirbti keliuose suprato, kad statybų realybė yra visiškai kitokia, nei įsivaizdavo.

nelaimingiems įvykiams. Didžiausias iššūkis man pačiam – įmonėje vykstantys kvalifikacijos kėlimo kursai. Akis į akį diskutuoti su įmonės personalo darbuotojais, skyrių vadovais ir generaliniu direktoriumi nėra taip paprasta, kaip atrodo! Be abejo, tokiems pokalbiams ruošiuosi, bet jaudulys išlieka. Kuo

aukštesnės pareigos, tuo aukštesnė kartelė, didesni reikalavimai.

Netrukus bus septyneri metai, kai dirbu čia, AB „Panevėžio keliai“. Kažkada pradėjau nuo darbininko pareigų, vėliau tapau brigadininku, darbų vadovu. Šiandien esu padalinio vadovas. Svajoju pastatyti didelį ir nestandartinį statinį. Aišku, tai su-

kelia daug galvos skausmo, bet kai pamatai rezultatą, viskas atsiperka!

PATINKA VIEŠŲJŲ PIRKIMŲ IŠŠŪKIAI

Mantas Kuoja, AB „Panevėžio keliai“ gamybinio-techninio skyriaus inžinierius

2010 metais baigiau VGTU statybos inžineriją, tiksliau – statybos technologijas ir vadybą. Kaip pasirinkau šias studijas? Atvirai pasakyčiau, konkrečių svajonių apie būsimą veiklą neturėjau, tad mokykloje nusprendžiau laikyti egzaminus tų dalykų, kurie sekėsi geriausiai. Tai gi taip jau turėjo susiklostyti, kad tapau „statybininku“. Įsidarbinęs AB „Panevėžio keliai“, pusę metų dirbau objektuose, teko iš tikrųjų paragauti kelininko duonos. Tą laikotarpį prisimenu su šypsena – veikla buvo nemonotoniška, darbas patiko. Bet kas žino, kaip būtų buvę toliau, juk kelių ir tiltų statybose dirbau labai trumpą laiką. Šiuo metu jau šešerius metus „verdu“ viešųjų pirkimų srityje – bendrauju su partneriais, subtiekejais, renku

kvalifikacijos dokumentus. Popierizmo netrūksta. Atrodytų, kasdien „tas pats per tą patį“. Bet iššūkių atsiranda ir čia. Keblumų kartais kelia tie patys partneriai. Pavyzdžiui, reikia surasti partnerį ar subtiekėją, kuris ne tik gebėtų darbus atlikti kokybiškai, bet ir turėtų reikiamus kvalifikacijos dokumentus. Pasitaiko, jog apie tai, kad atitinkamų dokumentų jie neturi, sužinome prieš pat konkursą, o tada jau tenka sukstis iš padėties, ieškoti. Konkursų sąlygos tampa vis sudėtingesnės. Anksčiau, iškilus panašioms nesklandumams, „netinkamą“ subtiekėją dar galėdavome pakeisti kitu, kitaip tariant, „išimti“. Dabar to padaryti jau praktiškai nebegalima, todėl atidumas būtinas. Mano kolegoms tenka ne mažiau svarbūs uždaviniai – suskaičiuoti kainas, tiksliai užpildyti dokumentus ir pan. Kadangi dirbame keliese, nuolat tikriname vieni kitus, taip išvengiame klaidų, kurios kartais gali būti labai apmaudžios. Kas nutiktų blogiausia?

Pavyzdžiui, dėl netinkamų kvalifikacijos dokumentų įmonę pašalintų iš konkurso. Gerai, kad dirbame kaip viena komanda. Esu dėkingas savo kolegoms, tarp jų Gintautui Kirdai, kuris šioje srityje ypač patyręs ir daug ko mane išmokė.

Prie didelio darbo tempo jau pripratau. Tapo įprasta, kad daug bėgu, lekiu, nuolat bendrauju gyvai ir telefonu. Ar pateisinu įmonės vadovo lūkesčius? Apie tai nemąstau, bet jei nepateisinčiau, turbūt jau čia nebedirbčiau. Normalu, kad pastebėjimų esu gavęs. Bet išgirstu ir pagyrimų. Pavyzdžiui, po laimėto konkurso vadovas kartu su kolegomis pasidžiaugia, pagiria. Bet vokų atplėšimas ir laimėjimas kainos atžvilgiu yra tik pradinis etapas. Palengvėjimas ateina tuomet, kai visi dokumentai sutikrinami ir pasirašoma sutartis. Tai sužinome patys pirmieji, juk laukdami rezultatų nuolat stebime viešųjų pirkimų sistemos prieigą internete.



Mantas Kuoja (nuotraukoje): „Palengvėjimas ateina tuomet, kai visi dokumentai sutikrinami ir pasirašoma sutartis.“

IEŠKO BŪDŲ PAKEISTI NUSISTOVĖJUSIUS STANDARTUS



Jonas Gražys (nuotraukoje) laisvalaikiu gilina erdvinio modeliavimo žinias. „Kai mėgsti savo darbą, net pats nepastebi, kiek daug laiko tam skiri,“ teigia projektuotojas.

Jonas Gražys, AB „Panevėžio keliai“ inžinierius projektuotojas

Kaip turbūt dauguma abiturientų, kur stoti baigus mokyklą, nelabai ir žinojau. Galbūt kelius, ilgai negalvojęs, pasirinkau veikiamas šeimos aplinkos. Juk nuo pat vaikystės su tėčiu buvau aplankęs visas kelių statybos aikštes, mačiau ir supratau, kaip asfaltuojami keliai ir atliekami kiti statybos darbai. Vis dėlto tėtis rinktis šios specialybės tiesiogiai tikrai neragino. Turėjau svajonę savo ateitį sieti su sportu, daug metų profesionaliai užsiiminėjau baidarių irklavimu, buvau Lietu-

vos rinktinės komandos narys. Net ir apsisprendęs rinktis kelių inžinieriaus specialybę, porą metų dar intensyviai sportavau. 2012-aisiais VGTU įgijau statybos inžinerijos bakalauro laipsnį, tais pačiais metais pradėjau studijuoti verslo vadybos magistratūrą Amsterdame. Kam man to prireikė? Bakalauro studijos davė visus „įrankius“ darbui, o magistratūra suteikė žinių, kaip teisingai juos panaudoti.

Iškart po studijų pradėjau dirbti čia, AB „Panevėžio keliai“, inžinieriumi projektuotoju. Tai, ką čia darau, man labai patinka. Skaitmeninis modeliavimas, BIM pro-

jektai, vizualizacijos... Kai mėgsti savo darbą, net pats nepastebi, kiek daug laiko tam skiri. Gilinimasis į kompiuterinių programų galimybes užima labai daug mano laisvalaikio. Aš nesu darboholikas. Tiesiog mane labai žavi nauji, neatrasti plotai, naujos galimybės, kurias ir dabar sėkmingai pritaikome savo darbe. Pavyzdžiui, man labai patinka dirbti su 3D modeliavimo programomis. Galima sakyti, kad tai yra mano hobis. Dažnai grįžęs namo mokausi jas įvaldyti. Visi projektai 2D brėžiniuose, nereikia slėpti, kartais sunkiai suprantami net pačiam projektuotojui. Todėl kai jie

perkeliami į skaitmeninę erdvę ir vizualizuojami, viską suvokti daug paprasčiau. Inovacijos, naujovės, ieškojimas, kaip jas įdiegti ir paspartinti procesus, kaip apskritai pakeisti nusistovėjusią „vagą“ – visa tai mane labai žavi. Šiandien informacijos yra labai daug, man patinka semtis naujų žinių, internetu bendrauti su kitų šalių inžinieriais projektuotojais, klausti jų nuomonės, tartis, domėtis, ką jie daro kitaip. Projektuodami mes dažnai atsižvelgiame į Olandijos, Švedijos pavyzdžius. Kiekvienas projektas man yra iššūkis, nes norisi padaryti dar geriau. Aišku, galėtum viską daryti pagal buvusio projekto pavyzdį, bet aš linkęs ieškoti naujų būdų, eksperimentuoju, galvoju, kaip optimizuoti procesus. Ir su tėčiu dažnai padiskutuojame, tiesa, gal ne apie konkrečius projektus, bet labiau filosofškai: ką galėtume apskritai padaryti geriau, inovatyviau. Tiesa, šitam mūsų „duete“ klausimus dažniausiai uždavinėju aš. Būna, kad mūsų nuomonės nesutampa, bet tai natūralu, juk skiriasi ir amžius, ir požiūris. Kartais man aplinkiniai sako, kad esu kategoriškas ir turintis savo nuomonę, vadinasi, esu kažkuo panašus į tėtį (šypsosi). Būna, kad tai, ką tėtis sako, mane „pasiekia“ tik kitą dieną, tada ir pagalvoju: o gal tikrai jis teisus, aš be reikalo ginčijuosi? Pats faktas, kad dirbu toje pačioje įmonėje kaip tėtis, manęs neslegia. Tiesa, kartais aplinkiniai linkę tai pabrėžti ir tai jaučiasi. Kita vertus, aš pats savaime esu motyvuotas, todėl tokio kartais pasitaikančio

kolegų požiūrio nesureikšminu. Be abejo, kažkur pasąmonėje suvokiu, kad tėčio nuvilti nenorėčiau.

Kokią matau mūsų skyriaus ateitį? Manau, kad projektavimo srityje jis turėtų būti lyderiaujantis, žengiantis koja kojon su inovacijomis, su pasauliu. Norėtusi, kad mes diktuočiau sąlygas, o ne bėgtume iš paskos pirmaujantiems. Manau, kad turėtume labai daug dirbti ne tik Lietuvoje, bet ir užsienio rinkose. Kaip būtų puiku, jei jauno specialisto siekiamybė būtų dirbti čia, mūsų įmonėje. Kaip tai pasiekti? Mano nuomone, šiuo metu galėtume daugiau dėmesio skirti marketingo projektams. Vis pagalvoju, jog kada nors Lietuva bus tokio skaitmeninio lygio, kad bus įmanoma vizualizuoti miestus, kelius, kai bet kuris žmogus, tarsi kompiuteriniame žaidime, galėtų pasivaikščioti po miestų gatves ir kelius. Mane patį labai domina išmaniojo kelio galimybės. Norėčiau projektuoti būtent tokius kelius. Savo kolegoms ir sau linkiu pasišventimo. Natūralu – jei darai kažką naujo, reikia kažką ir paaukoti. Šiandien esu atradęs tai, kas man labai patinka ir kur matau daug perspektyvų tolesnei savo ateičiai.

DIRBTI REIKIA JAU VIEN TAM, KAD SULAUKTUM PATIES NUOSTABIAUSIO LAIKOTARPIO – ATOSTOGŲ

Nuo vaikystės atsimenu tėčio žodžius: „Darbas žmogų puošia.“ Ir tai jis sakydavo man, paauglei, grįžusiai paryčiais iš šokių ir sekmadienio rytą tempiančiai plytas į statybvietę, kurioje turėjo iškilti mūsų garažas. Baisesnės nesąmonės tuo metu nebuvau girdėjusi. Tai skambėdavo kaip pasityčiojimas iš vargšės naktį nemiegojusios mergaitės. Tuo labiau kad mama su šypsena iš pamatų duobės atitardavo tėčiui: „Kas tėvų neklauso, valgo duoną sausą.“

Tiesiog norėdavau mesti plytas į šoną ir tėvams atrėžti: „Jūs patys ir valgykit tą šlapią duoną, jei jums taip skanu.“ Tačiau nurydavau susierzinimo gumulą ir toliau kraudavau plytas, nes taip reikėjo.

Kad iš tikro taip reikėjo, suvokiau kasdien vis labiau. Svajodavau apie laisvą nuo darbų dieną, bet jai atėjus nutikdavo keistas dalykas. Pusę dienos spirgėdavau nuo tingi-

nystės laimės, o po pietų „pareidavo“ sąžinė.

Tiesiog gėda būdavo net į veidrodį pažvelgti. Gėda, kad nieko nedarau. Ir negera, kad vis nerandu sau vietos. Taip ir baigdavosi pusdienis tinginystės.

Pats laimingiausias žmogus, kuris ryte su džiaugsmu lekia į darbą, o vakare su meile skuba namo. Juk tereikia susirasti mėgstamą darbą, ir tau nebereikės dirbti. Galėsi mėgautis savo gyvenimu be jokio streso.

Duok Dieve mums visiems darbo, kuris mus puošytų ir kad galėtume valgyti kas kam patinka, kas sausą, o kas – šlapią duoną. Tegu mūsų neapleidžia jėgos nueiti į darbą ir nedingsta šypsena, pamačius darbo vietą. Juk dirbti reikia jau vien tam, kad sulauktum paties nuostabiausio laikotarpio – atostogų.

Kelio moteris Stefutė



SVEIKINAME!

Almą Kriukeliene, sveikatos priežiūros specialistę (1962 04 17);
Ričardą Baroną, kelininką (1962 04 27);
Ivaną Kalačiovą, kelininką (1962 05 01);
Paulių Vyšniauską, vyresnįjį darbų vadovą (1962 05 07);
Arūną Braškų, betonuotoją (1962 05 27);
Ričardą Legį, darbų vykdymo padalinio vadovą (1962 05 29).

50-MEČIO PROGA

Rimą Tamulyną, brigadininką (1967 01 01);
Irmantą Želį, vairuotoją (1967 02 14);
Editą Kaikarytę, inžinierę sąmatininkę (1967 03 01);
Saulių Paliulionį, vairuotoją (1967 03 07);
Viktorą Urlakį, elektriką (1967 03 10);
Algirdą Pranarauską, statybos vadovą (1967 03 16);
Daną Skvarnavičių, betonuotoją (1967 04 11);
Arūną Grigorą, vairuotoją (1977 05 05);
Vytautą Zuloną, asfaltbetonio klotuvo mašinistą (1967 05 12);
Povilą Tamošiūną, vairuotoją-kelininką (1967 05 20);
Grazvydą Ruočką, vairuotoją (1967 05 23);
Joną Abromavičių, betonuotoją (1967 05 26);
Joną Morkūną, volo mašinistą (1967 05 27).

45-MEČIO PROGA

Virgilijų Gritėną, mechaniką-transporto vadybininką (1972 03 02);
Laimutį Vaškevičių, buldozerio mašinistą (1972 04 30);
Vidą Norkų, autošaltkalvį (1972 05 04);
Ričardą Ivanauską, vairuotoją-kelininką (1972 05 04);
Algį Ramazanovą, kelininką (1972 05 07).

40-MEČIO PROGA

Jekateriną Švelnę, inžinierę laborantę (1977 03 02);
Darių Jarašiūną, kelininką (1977 03 15);
Arūną Jovaišą, suvirintoją (1977 03 26);
Darių Černą, suvirintoją (1977 03 31);
Vilmantą Strolį, vairuotoją (1977 05 05);
Audrių Bartkų, kelininką (1977 05 11);
Nerijų Ovaldą, armatūrinių (1977 05 22).

35-MEČIO PROGA

Aušrą Bazilienę, personalo vadybininkę (1982 01 17);
Dainių Balaišį, darbų vadovą (1982 02 08);
Nerijų Pukėną, vairuotoją (1982 02 23);
Liną Nevulį, klotuvo mašinistą (1982 02 24);
Rimvydą Šidlauską, suvirintoją (1982 04 12);
Renatą Liubartienę, inžinierę (1982 05 18).

30-MEČIO PROGA

Vaidą Karolį, brigadininką (1987 02 02);
Giedrių Pavlovą, techniką laborantą (1987 03 12);
Vilių Kryževičių, vyresnįjį inžinierių projektuotoją (1987 04 10);
Andriejų Čistovą, kelininką (1987 04 13);
Vitalijų Bartkų, darbų vadovą (1987 05 19).

25-MEČIO PROGA

Karolį Vasiliauską, inžinierių (1992 02 23);
Dainių Deksnį, brigadininką (1992 04 04);
Žygimantą Simanavičių, inžinierių projektuotoją (1992 05 01);
Modestą Karalevičių, projektų inžinierių (1992 05 07);
Praną Kuncę, betonuotoją (1992 05 20).

20-MEČIO PROGA

Dovydą Raupį, kelininką (1997 05 26).

GAMTOS
Oazė

GAMTOS
Oazė
PRIE AISETO

GAMTOS
Oazė
PAPĖJE

KVIEČIAME PRALEISTI VASAROS ATOSTOGAS
AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ POILSIAVIETĖSE
„GAMTOS OAZĖ“ PRIE AISETO IR PAPĖJE.

NAKVYNĖS KAINA NE SEZONO METU – NUO 3 EUR/ASMENIUI.
NAKVYNĖS KAINA SEZONO METU – NUO 6 EUR/ASMENIUI.

REZERVUOKITE JAU DABAR!

www.gamtosoaze.lt



Leidėjas – AB „Panevėžio keliai“

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

Aušra Bazilienė
el. p. personalas@paneveziokeliai.lt

Kristina Vaičiūnaitė
el. p. kristina.vaiciunaite@paneveziokeliai.lt

Valda Rapkevičiūtė
el. p. valda.rapkeviciute@paneveziokeliai.lt

Kristina Savickaitė
el. p. kristina.savickaite@gmail.com

Tiražas – 1000 vnt.

Fotografijos Andriaus Repšio
Dizainerė - Eglė Valaitytė