

Skaitmeniniai projektai – jau ir vietinės reikšmės keliams

Kristina SAVICKAITĖ

Vietinės reikšmės kelių ir gatvių būklė nerimą kelia ne vienos savivaldybės šeiminkams. Kaip lopyti, už ką lopyti, o gal atnaujinti iš esmės? Aptarti rūpimų klausimų savivaldybių atstovai rinkosi Panevėžyje. Seminaro dalyviai dalijosi savo patirtimi ir negailėjo klausimų Lietuvos automobilių kelių direkcijos (LAKD) bei Centrinės projektų valdymo (CPV) agentūros specialistams. Ekspertai pateikė konkrečius pavyzdžius, kaip vietinės reikšmės kelius būtų galima prižiūrėti pasitelkus viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės mechanizmą.

AB „Panevėžio keliai“ rinkodaros ir projektų įgyvendinimo savivaldybės vadovas Stanislovas Stančikas pastebėjo, kad neretai lėšos, skiriamos keliams, naudojamos neprotingai. Anot jo, labai besistengiant sutaupyti, pasiekiamas tik trumpalaikis efektas. Su savivaldybių seniūnais specialistas diskutavo apie žvyrkelių priežiūros alternatyvas, asfaltavimo darbų planavimą ir patarė, kaip efektyviau panaudoti turimas lėšas.

Finansavimo šaltiniai vietinės reikšmės keliams ir gatvėms prižiūrėti

Apie vietinės reikšmės kelių ir gatvių atnaujinimo finansavimo šaltinius seminaro dalyvius informavo

LAKD Vietinių kelių administravimo skyriaus patarėjas Artūras Bogužas. Jis priminė, kad tai – savivaldybių biudžetų ir skolintos lėšos, ES paramos fondų skiriami pinigai, kitos valstybės biudžeto lėšos. Prie vietinių kelių bei gatvių finansavimo, anot specialisto, gali prisidėti fiziniai ir juridiniai asmenys arba kitos organizacijos.

„Dar vienas finansavimo šaltinis – Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) lėšos. Kaip žinote, pakeitus Vyriausybės nutarimą, nuo 2015 metų vietinės reikšmės keliams skiriama ne mažiau kaip 30 procentų viso kelių fondo. Kaip paskirstomos lėšos? Miestų savivaldybėms atitenka 35 procentai, o kitoms savivaldybėms – 65 procentai lėšų. Trumpai apie metodiką, iš ko susidaro tie procentai. Miesto savivaldybėms 50 procentų tenka pagal gyventojų skaičių, 25 procentai – pagal kelių, gatvių ilgį, ir dar 25 procentai – pagal transporto priemonių skaičių“, – kalbėjo Artūras Bogužas.

2016 metais į vadinamąjį kelių fondą iš viso buvo surinkta 701,9 mln. eurų automobilių kuro akcizo ir kitų mokesčių. Tačiau toli gražu ne visi pinigai realiai atiteko keliams: pagal KPPP finansavimo įstatymą, keliams atitenka tik 65 procentai lėšų, dar 50,4 mln. eurų buvo panaudota bendroms biudžeto reikmėms. Realiai kelių fondą 2016 metais sudarė tik 454 mln. eurų, iš jų 30 procentų skirta vietinės reikšmės keliams.

„Šie paminėti milijonai, atiten-



AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas: „Projektavimo darbai, kuriant skaitmeninį modelį, gali kainuoti brangiau, tačiau padidėjusi projektavimo kaina kituose etapuose atsiperka su kaupu. Užsakovui atpinga statyba, nes rangovas darbų vykdymui gali panaudoti automatines sistemas, kas didina efektyvumą. Visas statybos procesas yra dokumentuojamas skaitmeniniu formatu. Taip užsakovas įgyja daugiau kontrolės įrankių, nes gali tiesiogiai stebėti darbus bet kuriame jų eigos etape“.

kantys savivaldybių keliams, sudaro 32,9 procento viso kelių fondo, t. y. 123,9 mln. eurų. Daug tai ar mažai? Palyginimui, 2009 metais turėjome 55 mln. eurų vietinės reikšmės keliams. Taigi skaičiai tikrai labai nemaži“, – kalbėjo LAKD atstovas.

LAKD, be abejo, norėtų, kad prie vietinės reikšmės kelių bei gatvių tvarkymo labiau prisidėtų ir pačios savivaldybės. 2015 metais miestų savivaldybės tam tikslui panaudojo net 96 procentus savo lėšų, lyginant su kelių fondu. Tai yra investavo į savo

gatves antra tiek, kiek skyrė direkci-
ja.

O rajonų savivaldybės prie kelių fondo investicijų savo pinigais prisidėjo tik 14 procentų. Pasak Artūro Bogužo, matoma tendencija, kad pagrindinis šaltinis vietinės reikšmės keliams ir gatvėms finansuoti vis dėlto lieka kelių fondas.

Pavyzdžiui, Panevėžio miestas prisidėjo 35 procentais savų lėšų, Biržų rajonas – 5 procentais, Kupiškio rajonas – 21, Panevėžio rajonas – 5, Pasvalio rajonas – 19, Rokiškio rajonas – 6 procentais savivaldybės lėšų.

„Utenos apskrities „antirekordininkai“: Ignalina – 1 procentas, Molėtai – 2 procentai. O štai Visaginas prie KPPP fondo prisidėjo net 82 procentais. Norėtume, kad savivaldybių indėlis būtų didesnis. Kelių fondas buvo sukurtas tam, kad padėtų savivaldybėms tvarkytis su vietinės reikšmės keliais ir gatvėmis, o dabar, kaip pastebime, tai jau tapo pagrindiniu finansavimo šaltiniu“, – sakė Arūnas Bogužas.

LAKD atstovas akcentavo, kad KPPP finansavimo lėšos, skiriamos savivaldybėms, gali būti naudojamos tik teisėtai savivaldybių valdomiems vietinės reikšmės susisiekimo objektams finansuoti. Savivaldybės privalo paisyti kelių įstatyme numatyto reikalavimo inventorizuoti kelius, tvarkyti jų apskaitą, paruošti ir patvirtinti kelių sąrašus. LAKD kiekvienais metais minėtus sąrašus rekomenduoja atnaujinti, įtraukiant naujai atsirandančius kelius.

Anot specialisto, Valstybės auditas rekomendavo savivaldybėms patikslinti strateginio planavimo dokumentus, susijusius su vietinės reikšmės kelių ir gatvių plėtra. Taip pat patvirtinti investicinių projektų planavimo tvarkas, numatančias aiškų vietinės reikšmės kelių ir gatvių taisymo, remonto bei tiesimo planavimą, prioritetų nustatymą ar jų keitimą.

Valstybės audito specialistai rekomenduoja savivaldybėms nepriiinti įsipareigojimo dėl mokėjimo už darbus ar paslaugas, kol nepatvirtintas jų finansavimo šaltinis. Taigi stambesnių investicinių projektų planavimas turi būti aprašytas. Tai itin aktualu keičiantis valdžios atstovams, kuomet investiciniai planai staiga pasikeičia, o ilgalaikės strategijos nebelieka.

Pasak Artūro Bogužo, Valstybės kontrolės išvadose skelbiama, jog reikia sukurti vieningą vietinės reikšmės kelių ir gatvių būklės duomenų informacinę bazę. Taip pat ir šių kelių stebėsenos sistemą, kuri leistų nustatyti esamą jų būklę, nusidėvėjimo pokyčius bei padėtų prognozuoti kelių taisymo, remonto ir plėtros darbus. Šias Valstybės kontrolės rekomendacijas gavo ir savivaldybės. Tiesa, specialisto nuomone, tam darbui reikia labai daug žmonių, laiko, finansinių išteklių, todėl sunku suvokti, koku būdu tai padaryti.



Šiuolaikinės technologijos virtualiai leidžia nupiešti būsimą kelių realioje vietovėje. Pavyzdžiui, galima labai vaizdžiai parodyti, kaip dviejų eismo juostų kelias atrodytų pakeistas į 2+1, kaip galima spręsti sankryžų rekonstrukcijos, triukšmo slopinimo sienelių, atitvarų įrengimo, apželdinimo ir kitus klausimus. Ilustracijoje – vizualizuotas Ūtos sankryžos priešprojektinis pasiūlymas.

nukelta į 2 psl. ➔

Skaitmeniniai projektai - jau ir vietinės reikšmės keliams

← atkelta iš 1 psl.

„Kalbant apie darbų kokybės kontrolės priežiūrą, finansavimo sutartyse numatyta, kad užsakovas, šiuo atveju – savivaldybė, privalo vykdyti kontrolę. LAKD, pagal finansavimo sutartį, turi teisę papildomai kontroliuoti, ar darbai atlikti gerai. Pavyzdžiui, 2014 metais LAKD iniciatyva atlikus papildomus kontrolės tyrimus, rangovams priskaičiuota baudų už 56,7 tūkst. eurų. 2015 metais baudos siekė 39,1 tūkst. eurų. Pastebime, kad šie skaičiai mažėja. Galbūt rangovai suprato, kad „pralįsti“ ar pagudrauti neįmanoma. Kontrolės tikrai nemažės ir ateityje“, – patikino Artūras Bogužas.

Ką rodo rezultatai?

LAKD duomenimis, 2014 metais vietinės reikšmės keliams ir gatvėms buvo skirta 86 mln. eurų, už juos nutiesta, rekonstruota bei kapitališkai suremontuota, be priežiūros darbų, 160 kilometrų kelių visose savivaldybėse. Iš jų išasfaltuota tik 73 kilometrai kelių ar gatvių. Pasak specialistų, Lietuvos mastu tai labai mažai.

2015 metais analogiškai kapitalo investicijų darbams buvo panaudota 124 mln. eurų, rimtai sutvarkyta 243 kilometrai kelių, o išasfaltuota tik 112 kilometrų. Specialistų teigimu, šie skaičiai rodo, kad situacija nėra gera. Laukiant naujo biudžeto patvirtinimo, prognozuojama, kad jei skiriamų lėšų ir daugės, tai labai minimaliai.

Pasak LAKD specialistų, gavus finansavimą reikėtų ilgai nedelsti ir tvirtinti objektų sąrašus, pasirašyti finansavimo sutartis su LAKD. 50 procentų lėšų turi būti skiriama kapitalo investicijoms. Tai, kas sukuria kapitalą, numato Lietuvos Vyriausybės nutarimas Nr. 543. Numatyta, kad kapitalą formuoja statyba, rekonstrukcija ir kapitalinis remontas.

LAKD specialistai kai kurioms savivaldybėms negaili pagyrų. Esą, pasitvirtinusios ilgalaikes, trejų, penkerių metų, programas, jos efektyviai panaudoja lėšas, tačiau kai kuriose savivaldybėse šis procesas stringa.

Dienos šviesą išvysta prasti projektai

LAKD Vietinių kelių administravimo skyriaus patarėjas Artūras Bogužas pastebi, kad savivaldybėse viešaisiais pirkimais užsiimančios specialistai ne visada išmano kelių priežiūros darbų specifiką.

„Pasitaiko paradoksalių situacijų, kai specialistai net nežino, kad tam tikrais mėnesiais negalima atlikti paviršiaus apdaro įrengimo, asfaltavimo ar kitų kelio priežiūros darbų. Norėtųsi, kad žmonės, užsiimančios pirkimų procedūromis, turėtų supratimą apie perkamų darbų specifiką. Iš praktikos pastebime ir tai, kad projektavimo darbai kartais labai vėluoja, o dienos šviesą išvysta ir prasti

projektai“, – kalbėjo specialistas.

Efektyviausią būdą padeda išsirinkti priešprojektiniai pasiūlymai

Projektų kokybę, o ypač priešprojektinių pasiūlymų svarbą, susirinkusiesiems akcentavo AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas. Jis pastebi, kad šiandien priešprojektinių pasiūlymų etapas labai dažnai nuvertinamas. Pasak specialisto, viešai prieinami vizualūs priešprojektiniai pasiūlymai savivaldybės darbuotojams ir gyventojams būtų labai naudingi. Esą šiuolaikinės technologijos virtualiai leidžia nupiešti būsimą kelių realioje vietovėje. Pavyzdžiui, galima labai vaizdžiai parodyti, kaip dviejų eismo juostų kelias atrodytų pakeistas į 2+1, kaip galima spręsti sankryžų rekonstrukcijos, triukšmo slopinimo sienelių, atitvarų įrengimo, apželdinimo ir kitus klausimus.

„Jeigu iškyla klausimų ar neaiškumų, galima iškart į juos atsižvelgti vos pradėjus projektavimą ir mažomis sąnaudomis. T. y. nereikia papildomų geodezinių tyrinėjimų, papildomo projektavimo laiko. Viskas padaroma prisėdus prie kompiuterio. Gal detalumas nebūna galutinis, neišbaigtas, toks, koks turėtų būti, bet principiniams sprendiniams tikrai yra pakankamas.

Tokius priešprojektinius pasiūlymus lengviau ir patogiau aptarti tiek su specialistais, tiek su visuomene. Kodėl, pavyzdžiui, būsimos gatvės vizualizavimas negalėtų būti prieinamas gyventojams?

Štai, pavyzdžiui, mama, peržiūrėjusi priešprojektinį pasiūlymą, galbūt taikliai pastebės: juk vaikai būtent toje vietoje kerta gatvę, gal ten vertėtų įrengti perėją? Kodėl tomis priemonėmis nesinaudojama? Juk viskas daroma žmonių naudai. Taip



„Savivaldybės privalo paisyti kelių įstatyme numatyto reikalavimo inventorizuoti kelių, tvarkyti jų apskaitą, paruošti ir patvirtinti kelių sąrašus“, – informavo LAKD Vietinių kelių administravimo skyriaus patarėjas Artūras Bogužas.

būtų galima išvengti klaidų, kurios vėliau kainuotų ir laiko, ir pinigų. Manychiau, kad šiandien logiška iš rangovų, tiekėjų, projektuotojų reikalauti būtent tokių priešprojektinių pasiūlymų“, – sakė Tomas Bačiūnas.

Šiuolaikinių instrumentų naudojimo pranašumai

Specialistas su seminario dalyviais diskutavo apie skaitmeninio modelio pritaikymą statybose ir jo naudą savivaldybėms. AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus vadovo nuomone, skaitmeninis modeliavimas pranašus tuo, kad galimybių suklysti kur kas mažiau.

„Skaitmeninis informacinis modeliavimas infrastruktūros objektuose yra neatsiejamas nuo geodezinių matavimų. Norėčiau pažymėti, kad kartais geodezija būna nuvertina-

ma. Tikslūs geodeziniai matavimai leidžia įvertinti kiekius, apimtis, pamatyti, kas turi būti padaryta ir, be abejo, išvengti klaidų.

Mūsų skyrius užsiima ne tik tradicine geodezija. Modeliuojame kelio statinius, pavyzdžiui, atramines sienutes, pralaidas, kurios turi savo piktą, ilgį, tipą, nuolydį. Parengę tokį modelį mes jais galime apie kelią pasakyti šiek tiek daugiau negu tai, kad jis buvo rekonstruotas. Tai jau detalesnė informacija, kuri reikalinga kelio šeimininkui. Turėdamas detalesnę informaciją apie kelių, jis ją valdys nepalyginamai geriau. Matavimams galima pasirinkti ne tik įprastas technologijas, t. y. GPS imtuvus, tacheometrus. Galima naudoti skenavimą arba aerokartografavimo technologiją. Su jų pagalba sukuriame tūriniai objektai, atkuriami vietovė. Tai labai greitas ir

geras būdas užfiksuoti realią situaciją, todėl labai patogu naudoti tokias nuotraukas priešprojektiniuose pasiūlymuose“, – pasakojo Tomas Bačiūnas.

Kai jau atlikti tikslūs tyrinėjimai, ateina laikas projektuoti. Didžioji dalis darbų atliekami trimatėje erdvėje, taip išvengiama klaidų. Kiekvieno kelio atveju būna suprojektuojamas specialus skersinis profilis, tipinis tam keliui. Rengiami sudėtingi modeliai, iš kurių paskui rengiami skaitmeniniai paviršiai statybai bei vizualizacijai. Taigi projektavimas, kuomet atliekami tyrinėjimai, yra tikslesnis ir nuoseklesnis. O rangos darbų metu, pasinaudojus automatinėmis valdymo sistemomis, statyba vyksta sparčiau ir tiksliau.

„Jeigu mes jau kelią suprojektavome tiksliai, naudodami skaitmeninį modelį, galime naudoti savo mašinas, kurios yra aprūpintos kompiuteriais ir leidžia tą skaitmeninį modelį įgyvendinti vietovėje. Naudojamos kelių tipų sistemos. Tai – indikatorinės sistemos ekskavatoriams, kai operatorius ekrane mato išilginį ir skersinį kaušo pjūvį ir jo padėtį modelyje. Kasdamas jis mato, kaip kaušas vykdo funkciją kelių centimetrų tikslumu, ir tokiu būdu gali atlikti darbą per pirmą ciklą, projektas įvykdomas iškart. Taip nepereikvojamos medžiagos, nepadaroma, ko nebuvo numatyta projekte, ir, aišku, sutaupoma laiko.

Yra ir profiliavimo automatinės valdymo sistemos. Jos ne indikatorinės, o valdomos visiškai automatiškai. Pavyzdžiui, greiderio ar buldozerio operatoriai paspaudžia atitinkamą mygtuką – ir mašina jau automatiškai vykdo funkcijas pagal nustatytą modelį. Jeigu projekte prireiktų kažką keisti, projektuotojas gali greitai atsiųsti pataisymus į mašinos kompiuterinę sistemą.



Vietinės reikšmės kelių ir gatvių būklė nerimą kelia ne vienos savivaldybės šeimininkams, už vietinių kelių priežiūrą atsakingiems specialistams. Nuotraukoje iš kairės: Panevėžio rajono savivaldybės administracijos Vietinio ūkio skyriaus vedėjas Rimas Samkus, UAB „Panevėžio gatvės“ direktoriaus pavaduotojas statybai Rimantas Šaučiūvėnas ir UAB „Panevėžio gatvės“ direktorius Gintaras Petrauskas.

Skaitmeniniai projektai - jau ir vietinės reikšmės keliams

3

Čia tenka apgailestauti, kad, vadovaujantis mūsų šalies teisės aktais, naujausių technologijų privalumų šiuo aspektu kol kas šimtu procentų įgyvendinti neįmanoma. Štai ta pati situacija, kai darbo metu, pavyzdžiui, kasant buldozeriui, reikėtų greitai pakeisti projektą. Pavyzdžiui, Švedijoje tai būtų atlikta per dvi valandas. Mūsų projektuotojai su išmaniųjų sistemų pagalba tai galėtų atlikti taip pat greitai, bet projekto pakeitimą suderinti, patvirtinti užtruktų dvi savaites. Tokiu būdu tos naujosios technologijos kartais nepanaudojamos“, – pasakojo Tomas Bačiūnas.

Kada skaitmeninis modeliavimas konkrečiai praverčia vietinės reikšmės keliams?

„Tikslus trimatis modeliavimas leidžia tiksliai nustatyti kiekius. Tai yra labai geras įrankis numatyti apimtis konkursams, skaičiavimams, sąmatoms, išlaidoms, planavimui. Kai kelių būna daugiau, šios sistemos leidžia greičiau atlikti darbus. Jeigu jau viskas suprojektuota, įvykdyti projektą galima greičiau ir lengviau, negu darbus darytume be šių sistemų ir be skaitmeninio projektavimo.

Esant smulkesniam objektui – gatvei, aikštei, net nepradėjus kasti, įmanoma pamatyti galimas problemas, kurios vėliau gali iškilti ir sutrukdyti visus darbus. Darbo broką vietinės reikšmės keliuose žmonės labai greitai pastebi. Tarkime, bet kuris žmogus, priėjęs pėsčiųjų perėją, nenori kojos statyti į balą. Jeigu šie klausimai projektuojant nebuvo tinkamai išspręsti, balos neišvengsi“, – kalbėjo Tomas Bačiūnas.

Panaudodama skaitmeninį modeliavimą „Panevėžio kelių“ bendrovė sėkmingai įgyvendino ne vieną projektą. Tarp jų – Lietuvos metų gaminio konkurso apdovanojimus pelniusi kelio Nr. 122 Daugpi-

lis–Rokiškis–Panevėžys ruožo rekonstrukcija, „Kyviškių aerodromo kilimo ir tūpimo tako kapitalinis remontas, europinės vėžės geležinkelio „Rail Baltica“ atkarpų statybos darbai“, kelio Nr. 115 Ukmergė–Molėtai ruožų rekonstrukcija. Pastarasis projektas įvertintas ir „Skaitmeninės statybos“ konkurso apdovanojimu už BIM panaudojimą susisiekimo infrastruktūrai.

„Kelyje Ukmergė–Molėtai 17 kilometrų įrengėme per septynis mėnesius, nors oro sąlygos nebuvo pačios palankiausios, taigi kelias pastatytas labai greitai“, – pasidžiaugė Tomas Bačiūnas.

Šiuo metu bendrovė, panaudodama skaitmeninio projektavimo ir erdvinio modeliavimo priemones, atlieka kelio Biržai–Raubonys ruožų rekonstrukciją bei Panevėžio aplinkkelio („Via Baltica“) sankirtos su keliu Panevėžys–Pasvalys rekonstrukciją į turbožiedinę sankryžą.

AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas seminario dalyviams išsamiau pristatė ir konkretų pavyzdį: Panevėžio miesto Projektuotojų gatvės atkarpos projektą, kuriam buvo pasitelktas skaitmeninis modeliavimas.

„Projektuotojų gatvės projektą pavadinčiau ypatingo tikslumo objektu. Jis įdomus tuo, kad buvo panaudoti labai sudėtingi sprendimai, pačios sąlygos reikalavo didesnio tikslumo, negu numato STR. Niekaip kitaip, tik naudodami itin tikslų skaitmeninį modelį, detalų žymėjimą ir automatinės kelių statybos mašinų valdymo sistemas, mes šį projektą ir galėjome įgyvendinti.

Kas būtų buvę, jei darbai būtų atlikti nenaudojant skaitmeninio modelio? Didelė tikimybė, kad palei gatvės bortus būtų telkšojusios balos, greičiausiai būtų reikėję lyginti, frezuoti, ieškoti kitų sprendimų. Taigi rezultatas nebūtų toks greitas, o darbai atlikti ne taip taupiai. Mūsų atveju darbas buvo atliktas per naktį. Vakare gatvė buvo uždaryta, po



„Darbai Projektuotojų gatvėje buvo atlikti per naktį. Vakare gatvė buvo uždaryta, po nakties dangą jau buvo paklota. Miesto objektai yra daug sudėtingesni negu užmiestio. Borteliai, šulinėliai... Jei netiksliai suvesi tam tikrus matmenis, pavyzdžiui, nuolydį, vanduo tose gatvėse ir telkšos. Būtent dėl to reikia daryti tikslus geodezinius tyrinėjimus, išsiaiškinti, kur yra šulinėliai, kritinės vietos, sumodeliuoti projekte sprendimus, kad neliktų trūkumų“, – kalbėjo Tomas Bačiūnas.



„Jei projektuotojas gerai atliko savo darbą, suklysti nėra jokių galimybių. Mašina tiesiog įgyvendina projektuotojo sumanymą“, – sakė Tomas Bačiūnas.

Tvariosios statybos principai pagal kelio moterį Stefutę

Kažkaip netikėtai sužinojau apie tvarią statybą. Kažkas kažkur, atrodo, turguj, kažką pasakė. Man labai patiko ir aš pradėjau įkalbinėti savo kaimyną Stasių savo sodo namelį statyti pagal tvariosios statybos principus.

Sunkiausia buvo Stasiui išaiškinti pradžią ir prasmę. Kiek atsimenu, o atsimenu nelabai daug, statyba prasideda nuo nulio. Sakė, kad energijos sąnaudos iš pradžių būna nulinės, o baigiant gal ir padidėja?

Vadinasi, iš pradžių neturi nei elektros, nei vandens, o gal net ir plytų bei cemento nėra. Bet statyti reikia. Nieko neturi, o statai... Štai čia aš nebelabai atsimenu, iš kur ir kada po truputį viskas atsiranda. Gal nusiperki kokį kibirą cemento, gal koks kaimynas atneša likusių plytų. Neužfiksavau medžiagų atsiradimo šaltinio. Prisipažįstu – kalta.

Bet, kiek atsimenu, svarbiausia, kad žmogui tame pastate būtų patogų, gera dirbti ir gyventi. O pats pastatas privačio švelniai įsilieta į socialinę aplinką. Stasius dėl to suabejojo. Jo sodo kaimynai yra neišskios reputacijos ir veiklos žmonės. Ir jis su jais susilietai socialiai nelabai norėtų. Aš jam patariau nesusilietai, jei jis to nenori. Svarbiausia – pradėti statybą, o dar svarbiau – ją baigti. Nes iš to, ką girdėjau, viena atsimenu puikiai: tvariosios statybos pastatai yra taupiems ir protingiems žmonėms. O tokie mes visi norime būti.



nakties dangą jau buvo paklota. Kartais žmonės apie tai nesusimąsto, bet miesto objektai yra daug sudėtingesni negu užmiestio. Borteliai, šulinėliai... Jei netiksliai suvesi tam tikrus matmenis, pavyzdžiui, nuolydį, vanduo tose gatvėse ir telkšos. Būtent dėl to reikia daryti tikslus geodezinius tyrinėjimus, išsiaiškinti, kur yra šulinėliai, kritinės vietos, sumodeliuoti projekte sprendimus, kad neliktų trūkumų. Jei projektuotojas gerai atliko savo darbą, suklysti nėra jokių galimybių. Mašina tiesiog įgyvendina projektuotojo sumanymą“, – kalbėjo Tomas Bačiūnas.

Darbų, pasitelkiant skaitmeninį modeliavimą, kainos klausimas. Ar tikrai labai brangu?

Savivaldybių atstovams, susidomėjusiems skaitmeninio modelio

taikymo nauda, kilo klausimų ir dėl darbų kainos. Ar tikrai verta mokėti didesnius pinigus? O jei projektas nepasiteisins?

„Be abejo, projektavimo darbai, kuriant skaitmeninį modelį, gali kainuoti brangiau. Kaina priklauso nuo to, koks detalus projektas turi būti, kokia jo apimtis ir pan. Kiek detalesnį modelį užsakovas nori turėti, atitinkamai tiek ta kaina ir padidėja.

Tačiau padidėjusi projektavimo kaina kituose etapuose atsiperka su kaupu. T. y. užsakovui atpinga statyba: reikia mažiau mechanizmų ir žmonių darbo valandų, efektyviai naudojamos medžiagos ir kiti resursai. O ypač atsipirkimas jaučiamas eksploatuojant tokiu būdu statytus projektus“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ technologinio skyriaus vadovas Tomas Bačiūnas.

KELIO MOTERIS STEFUTĖ:

NEIŠMANALI IŠMANIŲJŲ KELIŲ IŠMANIMO

Besibaigiant metams mane pasiekė gandas, kad artėja link mūsų tokia naujovė – „išmanieji keliai“. Na, jau tik to mūsų gyvenime ir trūko. Iki šiol nieko neišmanėm, o dabar tai viskas bus aišku. Aš vos susitvarkiau per metus su savim ir su nauju išmaniuoju telefonu. Iš pradžių tiek „prisistumdžiau“ neten, kur reikia, kad iki šiol prisimint gūdų. Kai ne savo draugei, o advokatui nusiunti žinutę: „Ar tavo pijokas jau grįžo?“, supranti, kad atsitikus bėdai šitas pijo..., oi, atsiprašau, tai yra advokatas, tavęs niekad nebegins. Niekas nekaltas, kad jis sąrašė eina pirmu numeriu.



O dabar dar išmanieji keliai. Tai ką čia reiškia? Kad prieini, perbrauki pirštu per kelią – ir jis tave „nustumia“, kur tau reikia? Ar reiks kokią aplikaciją savo išmaniajame telefone atsisiųsti, kad galėtum keliu naudotis? Per greitai man čia viskas. Su vienu išmaniuoju nesusidraugavau, tuoj ir kitas atsiras.

Kelio moteris Stefutė



KELIO MOTERIS STEFUTĖ:

NEIŠMANAI IŠMANIŲJŲ KELIŲ IŠMANIMO

Gerbiama Stefanija, Jūs smarkiai sutirštinote spalvas. Bet Jūsų samprotavimuose gra tiesos. Ateityje išmanusis telefonas gali tapti puikiu pagalbiniu komunikacijai su keliu. Bet dabar ne apie tai. Kelias išmanus tampa tada, kai

išmaniosios technologijos integruojamos į bendras kelių tiesimo ir eismo organizavimo sistemas. Automatinės eismo reguliavimo sistemos stebi eismo intensyvumą ir, atsižvelgiant į gautą informaciją, reguliuoja šviesoforus, kad eismas vyktų kuo greičiau ir mes kuo mažiau laiko praleistume kamščiuose. Ateityje ši sistema turėtų bendrauti ir su automobiliais padedant internetui ar bevieliam ryšiui, pranešti apie eismo spūstis, avarijas,

įspėti kelių naudotojus apie trukdžius kelyje bei pasiūlyti alternatyvius maršrutus iki galutinio tikslo. Išmanaus kelio tikslas yra tai, kad Jūs, gerbiama Stefute, pasiektumėte tašką B iš taško A kuo saugiau ir kuo greičiau.

Nieko nesuprantu. Aš tai dar kaip aš, o kaip Antanas iš mūsų kaimo, kuris visą gyvenimą su vežimu važinėjo? Ką jam daryti? Planšetinį kompiuterį vežime įsitaisyti? Ne veltui jis savo arklių Feisbuku pavadino, jautė, gyvatė, kad kažkas blogo ateina.



Kelių ekspertas



Kelio moteris Stefutė



Kelių inžinierius gamybininkas

Norėčiau įsiterpti ir aš. Išmanieji keliai – anokia čia naujiena. Manau, kad jau šviesoforo atsiradimas padarė kelią išmanų. Jis pakeitė vargšą žmogų, kuris eidavo eismo reguliuotojo pareigas bet kokių oru. Atsiradus šviesoforui eismo reguliavimas tapo šiek tiek automatizuotas. Na o, tarkime, kelių ženklavimas linijomis ir kitais ženklais – stebuklas. Viskas aiškiai parodyta, kur kokiam transportui ir kuria kryptimi galima judėti, o kur – negalima. Tikrai nevalia nepaisyti kelio ženklų ir ženklavimo, jei nori pasiekti savo tikslą greitai ir saugiai.

Tam tikra prasme taip. Nepamirškime, kad išmanusis kelias prasideda ne vien nuo automatinės reguliavimo sistemos, šviesoforų, kelio ženklų ar kelio linijų ženklavimo. Visu pirma, reikia išmokyti kelią tiesyti išmaniai, kas mums, kelininkams, padeda tai daryti gerokai greičiau, taupant medžiagas bei laiką ir gerinant kelio kokybę. Kompiuterijoje projektuojame kelią, informaciją perkeliame į kompiuterį, esantį kelių statybos technikoje, kad kelyje dirbantis žmogus realiu laiku galėtų matyti, kiek ko reikia nukasti, kiek ko nustumti, kiek ko atvežti ir pripilti, kur kokią atramą betonuoti. Su tokių technologijų pagalba darbai vyksta pasiutusi greičiu. Jau pamirštame tuos laikus, kai kelio sankasos aukštį reguliuodavome pagaliuku ir virvute. Matau, kad gerbiamai Stefutei jau per daug informacijos vienam kartui, tad atidedam diskusiją kitam laikraščio numeriui.



Kelių ekspertas

Tai taip išeina, kad keliai jau seniai išmanūs?



Kelio moteris Stefutė

Ačiū Dievui, jau maniau, kad jis (Kelių ekspertas) niekad nebaigs taukšti. Iškart pasijutau išmanesnė. Viso gero.



Kelio moteris Stefutė

Partnerystės projektų sėkmę lemia aiškūs tikslai ir atsakingas planavimas

Viešojo ir privataus sektorių partnerystė – vienas iš būdų, kaip išspręsti vietinės reikšmės kelių priežiūros ir atnaujinimo klausimus, kai savivaldybės disponuoja itin ribotomis lėšomis, tačiau problemų sprendimo atidėlioti jau nebegalima. Kas yra partnerystė ir kuo ji konkrečiai gali būti naudinga vietinės reikšmės keliams? Apie tai kalbamės su Centrinės projektų valdymo agentūros specialistais ir savivaldos atstovais.

– *Viešojo ir privataus sektorių partnerystė (VPSP) – tai tam tikri, įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai. Kas yra partnerystė ir kuo ji konkrečiai gali būti naudinga vietinės reikšmės keliams?*

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

„Šiuo atveju – tai būdas, kuriuo valstybės arba savivaldybės institucija perduoda jos funkcijoms priskirtą veiklą privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą tur-

– *Nuo ko turėtų pradėti savivaldybės, kurių uždavinys – prižiūrėti vietinės reikšmės kelių? Ką partatartumėte?*

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

„Pirmiausia koncentruotis į investicinio projekto parengimą ir naudoti paiešką. Savivaldybės turėtų išsiaiškinti paklauso ir pasiūlos santykį ir nuspręsti, kiek reikiamos kokybės infrastruktūros gali pasiūlyti. Kitas žingsnis – įsivertinti, kiek trūksta turto, ar gaunamų išteklių užtenka, kad būtų įvykdyta tai, ko reikia. Jeigu turto ir išteklių neužtenka, o partneris galėtų tai suteikti, tuomet partnerystė yra tinkamas sprendimas.

Naudinga žinoti, kad partnerystė neatpigins investicijų. Bet juk kalbame ne tik apie investicijas, bet ir apie turto gyvavimo ciklo kaštus. Jeigu palygintume, kiek kainuotų, jei savivaldybė laikytųsi tų reikalaujamų standartų ir investuotų tiek, kiek reikia kelių priežiūrai, pamatytume, kad partnerystė šia prasme yra gal net ir „pigesnė“ arba optimalesnė viso gyvavimo



Iš kairės: Panevėžio rajono savivaldybės administracijos Vietinio ūkio skyriaus vedėjas Rimas Samkus, Pasvalio rajono savivaldybės administracijos Vietinio ūkio ir plėtros skyriaus statybos inžinierius Andrius Kasparavičius, to paties skyriaus vedėjas Antanas Asauskas.



Partnerystės atveju siekiama perduoti tam tikras funkcijas, bet tuo pačiu metu ir pagerinamas turtas, pavyzdžiui, investuojama į kelių.



Investiciniame plane svarbu realus patvirtintas konkurso eigos grafikas, tarptautinę praktiką atitinkantys reikalavimai privačiam subjektui: neturėtų kilti abejonių dėl kvalifikacijos ir įsipareigojimų vykdymo.

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

„Partnerystė gali valdžios subjektus atlaisvinti nuo paslaugos teikimo ir turto valdymo rūpesčių bei optimaliau panaudoti turto ekonominį potencialą.“

tą, už tai gaudamas įstatymų nustatytą atlyginimą. Iš pirmo žvilgsnio nuo rangos lyg ir nesiskiria. Tačiau vienas pirmųjų privataus subjekto požymių yra tai, kad jis atlieka tam tikras investicijas, kad pagerintų tą turtą. Partnerystės atveju siekiama perduoti tam tikras funkcijas, bet tuo pačiu metu ir pagerinamas turtas, t. y., pvz., investuojama į kelių. Privačiam subjektui perduodama ir didesnė rizikos dalis. Dirbant su rangovu apibrėžiamos tik konkrečios specifikacijos, o šiuo atveju atsiranda ne tik statybos, bet ir tinkamumo, paklauso rizika. Partnerystės atveju viešasis subjektas moka privačiam subjektui už paslaugų teikimą visuomenei. Kitaip sakant, savivaldybė periodiškai moka už tai, kad privatus subjektas vykdo kelių priežiūros veiklą.

Partnerystės atveju, partneris sukuria objektą ir jį vėliau prižiūri – tai yra ilgalaikė sutartis. Ji skiriasi nuo įprastos rangos sutarties, kurioje nurodytas garantinis terminas. Tuo tarpu ilgalaikė sutartis su partneriu gali trukti net iki 25 metų. Per šį laikotarpį, esą, atitinkamai išdėstoma ir mokėjimo tvarka.“

ciklo metu. Partnerystė pritraukia trūkstamas privačias lėšas tam, kad socialinė-ekonominė nauda būtų gaunama anksčiau, bet neatlaisvina nuo viešosios paslaugos teikimo administravimo. Už tai lieka atsakingos savivaldybės. Tačiau partnerystė gali valdžios subjektus atlaisvinti nuo paslaugos teikimo ir turto valdymo rūpesčių bei optimaliau panaudoti turto ekonominį potencialą.“

– *Koks privataus subjekto požūris į vadinamuosius mažuosius PPP projektus?*

UAB „Peritus sprendimai“ ekspertas Liudas Prūsaitis:

„Partnerystės projektuose privatus subjektas, kaip ir savivaldybė, nori kuo mažiau rizikuoti. Įprastai privatus subjektas savo asmeniniu turto – akcijomis – nelaiduoja.

Labai svarbu ir tai, kad objektas būtų patrauklus rinkai. Tai pirmiausia aiškūs, suprantami ir įgyvendinami tikslai, tiksliai pradinė informacija apie objektą. Investiciniame plane turėtų būti tiksliai įvardijama, ko siekiama. Ne mažiau svarbu ir realus patvirtintas konkurso eigos grafikas, tarptautinę praktiką

Partnerystės projektų sėkmę lemia aiškūs tikslai ir atsakingas planavimas

7

atitinkantys reikalavimai privačiam subjektui. Tai reiškia, kad neturėtų kilti abejonių dėl kvalifikacijos ir įsipareigojimų vykdymo.

Projekto patrauklumą didina ir suprantama bei nekomplikuota metinio atlyginimo skaičiavimo tvarka. Vadovaujantis eksperto patirtimi, dauguma VPSP projektų užtrunka bent du kartus ilgiau negu planuota. Situaciją dažnai apsunkina ir procedūroms įtakos turi besikeičiančios valdininkų nuomonės.“

Savivaldybių praktika. Kada partnerystė geriau negu įprasti pirkimai?

Apie viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės projektų naudą savo nuomonę turi ir Plungės rajono savivaldybės Strateginio planavimo ir investicijų skyriaus vyriausioji specialistė Agnė Stankūnienė. Šioje savivaldybėje gatvių apšvietimo infrastruktūros atnaujinimo darbus nuspręsta atlikti būtent partnerystės būdu.

– *Kodėl buvo nuspręsta imtis viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės projekto, kuo jis naudingas savivaldybei, kodėl ne įprasti pirkimai?*

A. S. Šis bendradarbiavimo būdas pasirinktas dėl to, kad savivaldybė negali „čia ir dabar“ turėti sukurto infrastruktūros savo lėšomis. Tai pirmiausia patogus. Infrastruktūra sukurta šiandien, o mokama dalimis. Taip pat svarbu paminėti, kad savivaldybės turi skolinimosi limitą. Vadinasi, neįmanoma imti projekto vertės dydžio paskolą. Šis projekto įgyvendinimo būdas suteikia galimybę pagerinti esamą infrastruktūrą visoms tikslinėms grupėms „šiandien“, neišskiriant pirmumo teisės.

Papasakokite apie projektą, kokios stadijos jis yra dabar? Kiek sąnaudų, laiko ir kitų išteklių jis kainuoja? Kokie yra pasiruošimo terminai, ar jie tikrai tokie, kaip seminario metu minėjo CVPA specialistai?

A. S. Projekto esmė – gatvių apšvietimo atnaujinimas ir plėtra. Kaip ir visur, taip ir mūsų rajone šiandien esama apšvietimo infrastruktūra nėra pati naujausia, vis dar įmanoma rasti vietų, kur naudojamos gyvsidabrio lempos ir gelžbetoninės atramos. Dauguma šviestuvų vis dar kabinami ant ESO priklausančių atramų. Kadangi ESO planai yra keisti visas elektros oro linijas į požemines, iškyla rizika, kad nebeturėsime kur kabinti šviestuvų. Projektui paruošti tikrai reikia sąnaudų, kadangi pradėjus jį įgyvendinti turtas privalės būti perduodamas investuotojui. Tam reikės labai tikslios inventorizacijos, vadinasi, ir laiko sąnaudų bei atidumo. Kiek laiko užtruks pats projekto pasiruo-



Plungės rajono savivaldybės Strateginio planavimo ir investicijų skyriaus vyriausioji specialistė Agnė Stankūnienė (kairėje) ir jos kolegė Asta Stankuvienė, Plungės rajono savivaldybės Vietos ūkio ir turto skyriaus vyriausioji specialistė.

šimas, priklauso nuo komandos, kuri dirba prie projekto. CPVA ir VIPA agentūrų tikrinimas užtrunka tiek, kiek specialistai ir minėjo seminario metu. Tačiau prieš pateikiant agentūroms reikalingi ir kiti procesai, ne tik inventorizacija, bet ir IP paruošimas. Tam vėlgi reikia žmogiškųjų išteklių.

Su kokiais iššūkiais susiduriate rengdami šį projektą? Kiek žmonių prie jo dirba? Gal teko konsultuotis su CVPA specialistais, jei taip – dėl ko? Ar vėliau nebuvo minčių, kad galbūt reikėjo eiti „įprastu keliu“?

A. S. Susiduriame su laiko ir žmogiškųjų išteklių stoka, tačiau, kadangi nėra griežtų terminų, viską spėjame. Kaip ir minėjau, reikalingas tikrai didelis atidumas ir tikslumas, taip pat planavimas. Juk planuojame ne vieniems metams, reikia įvertinti ne vieną veiksnį, kuris galėtų turėti įtakos vykdamam projektą. Su CPVA specialistais visada konsultuojamės, jie visada geranoriškai padeda – nuo IP iki konkurso sąlygų. Dvejonių iki šiol nekilo, nes įprastu keliu eiti mes niekaip negalėjome.



Iš kairės: Viktoras Sirvydis, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas, AB „Panevėžio keliai“ rinkodaros ir projektų įgyvendinimo savivaldybės vadovas Stanislovas Stančikas, Giedrius Ruseckas, Centrinės projektų valdymo agentūros viešosios ir privačios partnerystės skyriaus ekspertas.



Pasak Centrinės projektų valdymo agentūros ekspertų, partnerystė neatpigs investicijų. Bet svarbiau turto gyvavimo ciklo kaštai.

8 Kelio moteris Stefutė: „Moteriškė prie vairo prilygsta beždžionei su penkiom granatom rankose“

Pirmasis vairavimas: „Nė viena višta neturi teisės važiuoti prieš gaidį“

Moteris prie vairo. Anekdotos? Idiotizmas? Beprotybė? Pavojus visuomenei? Vyrų šiam reiškiniai turi šimtus atsakymų. Mėgstamiausias: moteriškė prie vairo prilygsta beždžionei su penkiom granatom rankose. Jie net tvirtina, kad moterys geriau vairuoja. Nes atseit vyrai su užtrauktu rankiniu stabdžiu nepajuda net iš vietos. O bet kuri moteris taip gali pravažinėti visą savaitę ir džiaugtis mirksinčiom lemputėm, kurios šaukia, kad pavojus prasidėjo jau vakar prieš pietus. Tačiau ką jie bekalbėtų, šitas reiškinys – moteris prie vairo – taip išplito, kad niekam nebepavyks jo sustabdyti.

Paprasčiausiai keliuose moterų vairuotojų jau taip daug, kad vyrai tampa retesne išimtimi. Ir net jei vyras prie vairo, o šalia sėdi žmona, iškart suprantai, kas iš tikrųjų žino, kur ir kaip reikia važiuoti. O kai ta „išimtis“ ramiai sau važiuoja keliu ir jį pralenkia beveik nauja mašina, jis sureaguoja gan šalta. Na, nauja. Na, galingesnė. Viskas aišku, tegu spaudžia. Kas jai čia trukdo?

Bet kai lenkiančioje mašinoje jis pamato blondinės kuodą virš vairo, įvyksta stebuklas. Bet kokio regiono lietuvis, nesvarbu, ar suvalkietis, ar lėtas žemaitis, tampa išprotėjęsiu pietiečiu. Atrodo, kad iš Sicilijos regiono ir galbūt net „Cosa Nostra“ mafijos boso broliu. Kurį įžeidė mirtinas priešas, pažėmęs visą jo giminę, žmoną, vaikus, ir negražiū žodžiu pavadino jo motiną. Ir štai tada prasideda lenktynės, kurių pavadinimas – „Nė viena višta neturi teisės važiuoti prieš gaidį“.

Ir kai galų gale paskutinėm mašinytės pastangom prisiveja ir lenkia „kelio konkurentę“, kažkodėl net nežiūri į ją. Tai reiškia, kad tuščia vieta yra nepastebima. Tačiau šitos lenktynės vargšo „pietiečio“ mašinai turi liūdnų pasekmių, nes ne tokio amžiaus senutei lakstyti paskui jauniklių duslintuvus. Ir kitą dieną

pogrindiniame garaželyje kartu su savo draugeliu mechaniku pietietis bando reanimuoti savo senutę. Bet tvarkant vairuotojas ilgai ir išsamiai pasakoja, kaip su savo senutele vakar „pastatė vieną bobą į vietą“.

Brangūs senų kledarų šeimininkai... Mūsų, moteriškių, statyti į vietą nereikia. Mes jau koks šimtas metų esame savo vietoje, to ir jums nuoširdžiai linkime.



Antrasis vairavimas: „Kai dega raudonas šviesoforo signalas“

Piko valanda. Miestas. Mašina prie mašinos. Visų veiduose įtampa. Na, beveik kiekvieno akyse kaip švieslentėje mirksi malda: „Praleiskit. Prašau. Aš labai skubu. Labai.“ O griūdami jie skuba kur? Namo. O visi greitai atskubėję į namus ką daro? Ogi nieko. Tai ko taip lėkti, jei ten nėra nei gaisro, nei jokio potvynio?

Per mašinų langus varva murzinas vanduo. Darydamas žmones, kurie sėdi įkalinti savo mašinose, kažkokius negražius. O įkalinti žmonės niekada nebus gražūs. Nes jie yra nelaimingi. Tik laisvas žmogus yra gražus visom prasmėm.

Tad sėdi negražūs žmonės savo mažuose kalėjimuose ir dairosi aplink. Spokso vieni į kitus ir stebisi kaimynų negražumu.

Jaunas, perspektyvus, be proto sau gražus bankininkas vėpso pro langą ir negali nustygti vietoje. Taip ilgai pasaulis negalės atvirai džiaugtis jo grožiu, erudicija ir prabangiais kvėpalais. Jam taip gaila to pasaulio, kuris tiek daug netenka. Ir staiga jis pamato šalia stovinčioje mašinoje prie vairo sėdinčią šviesiaplaukę. Laiko turėdamas nužvelgia merginą: „Na... nuprausęs, nukirpus, apėngus arba... nurengus, padažius, gal ir visai nieko būtų?“



Kelio moteris Stefutė: „Ar kas nors man gali atsakyti į klausimą, kodėl požiūris į moterį priklauso nuo to, kokioje mašinoje ji sėdi?“

Trečiasis vairavimas: „Tiem, kurie liko, palinkėkim stiprybės“

Ar kas nors man gali atsakyti į klausimą, kodėl požiūris į moterį priklauso nuo to, kokioje mašinoje ji sėdi? Jei važiuoji su senu tėvelio opeliu, vyrai atlaidžiai tave praleidžia. Nužvelgia su šypsena, kuri reiškia: „Na, ne visi šioje žemėje gali būti protingi ir laimingi.“ Degalinėje tau padeda įsipilti kuro neištardami nė žodžio. Tiesiog tyliai pila ir atlaidžiai šypsosi. Lyg padėtų negaliajam, sėdinčiam rateliuose arba močiutei, kuriai vakar suėjo šimtas metų. Kai tėvelio mašiną bandai visai pastatyti kieme, tenka ilgai manevruoti, nes esi neigudusi su svetima transporto priemone ir bijai prisidaryti bėdų. Ir tuomet visada atsiranda draugingasis ponas. Jis be žodžių atplėš tavo mašinos dureles ir gan piktokai, lyg koks tėvas, išburbens: „Na, gerai. Pažaidei, o dabar lipk. Aš pastatysiu.“ Tave iškart „tujina“, nors tu jį matai pirmą kartą, o tai reiškia, kad kiaulių su juo tikrai neganei. Tačiau, jo manymu, kaip „netujinti“ moterytės, kuri važinėja

su tokia prieškarine mašina?

Ir vos tik vyrų pasaulyje pasirodai su naujesne nei jų mašina, iškart prasideda cirkai. Tu tampi jų konkurente. Beviltiška, idiotiška. Ir ta mašina net gal ne tavo? Ir pala pala... Tu gal ją net pavogei? Nes iš kur pas tokią vištą tokia mašina? Ir tu gali su ja stumdytis po visą kiemą, bandydama išvažiuoti, kol nutirps visas sniegas. Tačiau tau niekas neišties pagalbos rankos. Nesulauksi. Nes jei turėjai proto nusipirkti tokią mašiną, tai gal rasi lašą sugebėjimo pati išsikapanoti iš užpustyto kiemo.

O jei važiuojant prašai praleisti persirikiuoti į kitą eismo juostą, tai visai neturi proto. Net pro langą sugebi įžvelgti, kur tau siūloma nueiti trumpiausiu keliu, kas buvo tavo mama, kokia tau siūloma nauja profesija, kuriai labiausiai esi tinkama, ir kuo galėtum užsiimti turėdama laisvo laiko, nes tokių kaip tu laukia būriai vyriškių. Nors vyrų pasaulyje mažėja, bet tie, kurie lieka, savo pozicijų neužleis. Stovės tvirtai už savo pirmumą. Pakeltomis galvomis. O mes jiems linkim stiprybės. Tiems, kurie liko.



Kelio moters Stefutės rekomenduojamas specialiujų terminų aiškinimas

Vietinės reikšmės keliai – tai tokie keliai, kuriuos vietiniai žino puikiai, o kitiems, svetimams, nėra ko maklinėti jais pirmyn ir atgal. Vietiniai juos iščiupinėję ir ropom, ir sėdom, todėl palikim tuos reikalus išmanantiems. Nes tik vietiniai žino jų reikšmę ir prasmę.

Tuneliai – tai kiaurymės žemėje, skirtos greitai jomis mašinoms pervažiuoti. Ir jokių būdu neleistina smalsumo vedamiems piliečiams kaišioti savo smalsią nosytę: „O kas toje skylėje galėtų būti?“ Juk ir pavadinime užkoduotas įspėjimas: „TUNELeisk ten eiti sau.“

Gatvės elementai – tai tokie objektai, kurių gatvėje geriau nebūtų. Jie toks gatvių blogis, kad visos bėdos keliuose tik per juos. Jie dažniausiai pasirodo pašalpy dienomis ir bando tapti kelių dalimi, priimdami gulimą padėtį, kad kuo glotniau susiliėtų su kelio danga. Ir tai ypač trukdo normaliam transporto judėjimui.

Pralaidumas – tai kelio ruožas, kuriame nestovi budintis policijos ekipažas.

Vienas lygis – kai kelyje susitinka du tokių pat automobilių savininkai. Jų vienodos pažiū-

ros, piniginių turinys, keiksmąžodžių rinkinys, blondinių skaičius ir šukuosena, padaryta tos pačios kirpėjos.

Gatvės išilginis profilis – kai žmogus savo profilį paguldo ant gatvės išilgai. Kodėl jis tai daro, jau nebesvarbu, nes svarbiausia, kad gulėtų išilgai. Nuo – iki.

Gatvės skersinis profilis – kai žmogus save arba savo transporto priemonę padeda skersą per visą gatvę. Ir jo tikslas labai egoistiškas – kad visi pamatytų skersą jo profilį ir jo požiūrį į gyvenimą. Nes jis ir šiaip skersas nuo prigimimo. Už tai, at-

rodo, dabar net straipsnis kodexse yra.

