

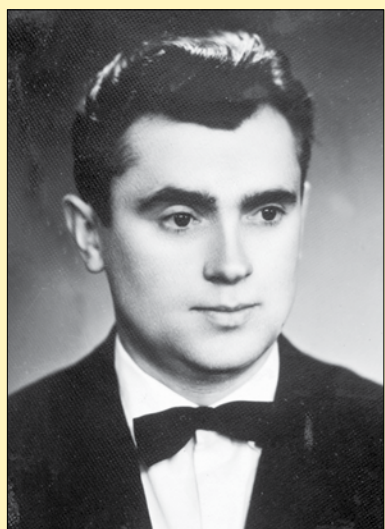
KELIŲ INŽINERIJOS STUDIJŲ POPULIARUMAS MUŠA REKORDUS



Pirmakursiai aplankė objektą – dobilo formos Šilagalio dviejų lygių sankryžą, kur vykdomas kapitalinis remontas. Nuotraukoje iš kairės: Rasa Čepienė, Paulius Valotka, Aurimas Salominas, Domas Irtmonas, „Panevėžio kelių“ darbų vadovas Laurynas Vilėniškis, Mažvydas Jėčius, „Panevėžio kelių“ teisės ir personalo tarnybos vadovė Vaida Jėčienė, Robertas Kazlauskas, Tomas Kazokaitis, Aidas Aukštuolis, Mindaugas Rajeckis, Vitas Guziejus, Tautvydas Baltušis, Aurimas Matiukas, Panevėžio kolegijos technologijos mokslų fakulteto bendrosios inžinerijos ir statybos inžinerijos studijų krypčių programos komiteto pirmininkė Jovita Kaupienė, Algima Sabeckienė, Simona Kielaitė, Arnas Zakarauskas, Alma Jakavičiūtė-Janulė, Jonas Vaitkevičius, Karina Maldarytė, „Panevėžio kelių“ Panevėžio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Saulius Stravinskas, Tomas Mišys, Panevėžio kolegijos technologijos mokslų fakulteto praktinio mokymo vadovas Juozas Bečelis.

nukelta į **4 psl.**

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS



Antanas Algirdas Radimonas, 1977 metų lapkritis.

Kelių objektai tampa amžinai gyvuojančiu paminklu ji stačiuosiemis žmonėms. 2017-ųjų rugsėjį sukako trisdešimt metų, kai

iškilmingai atidaryta pirmoji Lietuvoje automagistralė Kaunas–Klaipėda. Magistralė atitiko aukščiausius to meto kelių tiesimo standartus ir inžinerinius reikalavimus. Sakoma, kad šio kelio projektuotojai kūrybine mintimi aplenkė savo laiką, pasitelkę pažangią užsienio specialistų patirtį, priėmė drąsius sprendimus, kurių originalumą ir ekonominę naudą patvirtino prabėgę dešimtmečiai.

Tiesti šį kelią pradėta 1970-ųjų pavasarį, darbai užtruko 17 metų. Tų darbų pradžia reiškė senojo Žemaičių plento, nutiesto dar 1939 metais, rekonstrukciją, jo pertvarką į automagistralę. Tais jau tolimais 1970-aisiais vakariniame Nevėžio upės krante pirmieji darbai ėmėsi 5-osios Panevėžio kelių

statybos valdybos kelininkai. Vyriausiasis darbų vykdytojas – Algirdas Radimonas. Rytiniame Nevėžio krante tuo pat metu darbus pradėjo Kauno 1-osios tiltų statybos valdybos (TSV-1) padalinys. Vyriausiasis darbų vykdytojas – Silvestras Jusevičius. Nuo Klaipėdos vakariniame Minijos krante iškasą pradėjo 1-osios Klaipėdos statybos valdybos (KSV-1) kelininkai. Vyriausiasis darbų vykdytojas – Albinas Šlėvė.

Magistralės Kaunas–Klaipėda, Vilnius–Panevėžys, dobilo formos sankryža prie Šilagalio „Via Baltica“ trasoje – tai objektai, kuriuos panevėžiečių kelininkų šeima min tyse ar pokalbių metu visuomet susieja su Algirdu Radimonu.

Vyresnysis darbų vykdytojas Antanas Algirdas Radimonas

(1934–1990) Panevėžio kelių statybos valdyboje Nr. 5 dirbo 32 metus. Talentingas ir teisingas vadovas, mylimas vyras ir tėvas, geras bendradarbis ir linksmas bičiulis. Taip Algį Radimoną apibūdina jo šeima, visi jį pažinojusieji. Tą lemtingą 1990 metų spalio dieną vykdamas operuoti į Kauną, vyras vairuotojo paprašė sustoti ir leisti paskutinį kartą pereiti tuomet dar tik baigiamu statyti Šilagalio viadukui.

nukelta į **7 psl.**

BRANGŲS KOLEGOS!

Didžiųjų švenčių bruzdesio belaukiant galime su palengvėjimu atsidusti, kad baigiasi dar vienas etapas.

2017-ieji mūsų kolektyvui ir visai kelininkų bendruomenei buvo itin sudėtingi, lydimi skaudžių netekčių, kupini karčių priekaištų. Tokiomis akimirkomis tikriausiai dažnas susimąstome, ar teisingą kelią pasirinkome, ar teisingai gyvename, nes tai, ką laikėme pamatinėmis vertybėmis, pagrįstomis visapuse atsakomybe, akimirką buvo tapę lyg ir nebereikalinga.

Apie siauro ir akmenuoto, bet teisingo kelio pasirinkimą kalbama net senuosiuose religiniuose dokumentuose.

Ten pat – ir siūlymas skleidžiamas žinias išklausti, bet pačiam viską iširti ir pasiimti tai, kas gera ir teisinga.

Sunku būtų nepritarti.

Turime reikalingų žinių, gebėjimų, patirties, įgytos dirbant sudėtingą darbą, kad tas tikrasis kelias taptų ne siauras ir akmenuotas, o platus ir lygus. Ir saugus visiems jo naudotojams.

Švenčių išvakarėse džiaugiuosi galėdamas pasveikinti mus visus su naujais laimėjimais, kuriuos iškovojome konkurse „Lietuvos metų gaminy 2017“. Du mūsų bendrovės pristatyti projektai sulaukė aukščiausių apdovanojimų.

Tai – ne tik mūsų visų darbo įvertinimas, bet ir įpareigojimas ateičiai: kokybės kartelės nenuleisti, kad ir kas benutiktų.

Dėkoju visiems mūsų darbuotojams, jų šeimoms, mūsų dukterinių įmonių darbuotojams ir jų šeimoms. Bendros pastangos ir kūrybingumas padėjo mūsų kompanijai sėkmingai baigti 2017-uosius.

Mūsų akcininkams, stebėtojų tarybai, valdybai dėkoju už operatyvius, bendrovės interesus atitinkančius sprendimus.

Noriu nuoširdžiai padėkoti mūsų partneriams, tiekėjams už konstruktyvų darbą, lanksčius sprendimus, užsakovams – už parodytą pasitikėjimą ir geranorišką bendradarbiavimą. Sveikinu Jus ir Jūsų artimuosius artėjančių šv. Kalėdų ir Naujųjų metų proga.

Šilumos, šviesos ir ramybės Jūsų namams, sėkmingų startų 2018 metais.

AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas



„VIA BALTICA“ TRASOJE BAIGTI REKONSTRUOTI DU OBJEKTAI

Viena didžiausių Baltijos šalyse lietuviško kapitalo kelių ir geležinkelių projektavimo ir statybos bendrovių „Panevėžio keliai“ 2017 metų vasarą sėkmingai baigė didelės apimties darbus magistralėje „Via Baltica“.

Darbai atlikti vadovaujantis 2016 metų kovo 25 dienos sutartimi su Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos. Jų metu rekonstruota valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelis trišalės sankryžos su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga sankirta ir rekonstruotas magistralės ruožas ties Lietuvos ir Latvijos valstybine siena. Abiejuose objektuose transporto mazgai rekonstruoti taip, kad atnaujintus ruožus būtų galima pritaikyti eismo organizavimui 2+1 principu.

Sankryžos ir kelio ruožo rekonstravimo tikslas – pasiekti, kad jie atitiktų pagrindinius Europinio kelio E67 (A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga) modernizavimo tikslus, ES kelių infrastruktūros plėtros reikalavimus, užtikrintų greitą, saugų ir efektyvų susisiekimą automobilių keliais. Šiuo metu magistraliniai keliai A17 ir A10 yra II kategorijos, sudaryti iš dviejų eismo juostų, išskyrus jau rekonstruotus ruožus. Bendras vidutinis metinis paros eismo intensyvumas Panevėžio aplinkkelyje siekia 5694 automobilius per parą, A10 kelyje – 9019 automobilių per parą.

Pagrindinis įgyvendinto projekto objektas – pirmoji „Via Baltica“ trasoje „turbo“ žiedinė sankryža. Tai – pirmasis šalies kelių sektoriaus projektas, kuriam įgyvendinti visa apimtimi pritaikytos naujausios skaitmeninės kelių projektavimo ir statybos technologijos.

Pasinaudojant BIM (*Building Information Modeling* – ang.) instrumentais, rengti ir vizualizuoti priešprojektiniai pasiūlymai, skaitmeninėje aplinkoje atlikti projektavimo darbai, sukurtas statinio informacinis modelis, jis įdiegtas į bedrovės naudojamas automatinės mechanizmų valdymo sistemas, tai paspartino rangos darbus. Šiuolaikiškų skaitmeninių priemonių pritaikymas leido iki trijų mėnesių sutrumpinti sankryžos rekonstrukcijos techninio projekto parengimą, jo įgyvendinimas pareikalavo 13 mėnesių.

Į „turbo“ žiedinę sankryžą rekonstruota tarptautinės svarbos magistralinio kelio A17, kitaip – Panevėžio aplinkkelio, trišalė sankirta su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga. Šie keliai ir sankryža yra tarptautinės magistralės „Via Baltica“ trasos dalis. „Turbo“ žiedinė sankryža Panevėžio rajone gyventojų dar vadinama Ūtos sankryža. Įvažiavimai į šią sankry-



Su Lietuvos ir Latvijos valstybine siena besiribojančiame rekonstruotame 900 metrų ilgio ruože, siekiant jame pritaikyti eismo organizavimo principą 2+1, kelio sankasa išplatinta iki 16 metrų pločio, o vietose, kur įrengtos greitėjimo ir lėtėjimo juostos – iki 18,75 metro.

žą suprojektuoti pagal naują šioje magistralėje eismo organizavimo principą 2+1.

„Turbo“ žiedinės sankryžos važiujamojoje dalyje įrengtos dvi eismo juostos. Dėl ypatingos važiavimo juostų išdėstymo sistemos „turbo“ žiedinės sankryžos tampa iki 20 procentų pralaidesnės nei tokio pat dydžio įprastos žiedinės sankryžos. Transporto greitis „turbo“ žiedinėje sankryžoje ribojamas iki 50 km per valandą. Eismo saugumui užtikrinti sankryžos ribose įrengtas jungiamasis kelias. Šio projekto rezultatas – tarptautinės svarbos magistralė „Via Baltica“ nebebus šalutinė mažesnės svarbos kelių atžvilgiu, padidėjo jos pralaidumas.

Rekonstruotos sankryžos prieigų ilgis siekia 0,55 kilometro. Įvažiavimai į sankryžą nuo Vilniaus ir Rygos pusių rekonstruoti pagal eismo organizavimo schemą 2+1: Vilniaus kryptimi sankryža susijungia su Panevėžio aplinkkelio A17, Rygos kryptimi sankryža jungiasi su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga.

Panevėžio kryptimi esamas A10 kelio ruožas rekonstruotas sankryžos ribose, suvedant į esamą kelią. Įgyvendintame projekte taip pat numatyta galimybė sankryžą sujungti su rytiniu Panevėžio miesto apvažiavimu Rokiškio, Kupiškio kryptimi, kai tik toks bus pradėtas statyti.

Kelių A17 ir A10 dangos išplatinamos. A17 kelio dangos plotis po rekonstrukcijos siekia 13,75 metro su skiriamąja 1,50 metro pločio juosta. A10 kelio dangos plotis po rekonstrukcijos – 12,75 metro su skiriamąja 1,25 metro pločio juosta.

Rekonstrukcijos metu sankryžos centrinės dalies ribose buvusi pra-

laida atviruoju būdu keista į metalinę gofruotą pralaidą. Turbožiedinės sankryžos centrinei daliai apšviesti įrengta apšvietimo sistema. Seni kelio ženklai, apsauginiai kelio atitvarai ir signaliniai stulpeliai pakeisti naujais.

Įgyvendinant projektą pritaikius triukšmą mažinančias priemones – specialias asfalto dangas, reikšmingai pagerėjo akustinė situacija gyvenamųjų namų aplinkoje: sankryžos aplinkoje triukšmo lygis sumažėjo 5 dBA.

Sutartis dėl darbų „Via Baltica“ apėmė du objektus. Pirmasis – jau minėtos sankryžos rekonstrukcija. Antrasis – kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga atkarpos nuo 65,19 iki 66,091 kilometro Latvijos pasienyje rekonstrukcija. Rekonstruotas ruožas yra Pasvalio rajono Saločių seniūnijos teritorijoje. Transeuropinio tinklo jungties keliai A10 priklauso tarptautiniam TEN-T kelių tinklui (europinės reikšmės kelias „Via Baltica“ E67).

Pasienio ruože esančios kelio atkarpos rekonstrukcijos darbai pradėti 2017 metų balandį, AB „Panevėžio keliai“ parengus techninį darbo projektą. Rekonstruoto ruožo pradžia – A10 kelio 65,19 kilometro, o pabaiga – ties Lietuvos ir Latvijos valstybine siena.

Rekonstruoto ruožo pradžioje magistralinis kelias susikerta su vietiniu keliu ir Liepų gatve, kairėje kelio pusėje vyksta automobilių judėjimas į pastatų kompleksą, kurį sudaro pasienio zonoje esantys motelis, kavinė, degalinė ir parduotuvė. Ruožo pabaigoje yra automobilių stovėjimo aikštelė.

Kol neįrengti perspektyvoje planuojami jungiamieji keliai, po re-

konstrukcijos magistraliniame kelyje vis dar paliktos kairiojo posūkio galimybės. Palikta galimybė daryti kairį posūkį iš vietinio kelio į magistralinį kelią, o iš magistralinio kelio A10 išliko kairiojo posūkio galimybė į Liepų gatvę. Iš Liepų gatvės liko dešinysis posūkis į magistralinį kelią A10.

Rekonstruotame 900 metrų ilgio kelio ruože, siekiant jame pritaikyti eismo organizavimo principą 2+1, kelio sankasa išplatinta iki 16 metrų pločio, o vietose, kur įrengtos greitėjimo ir lėtėjimo juostos – iki 18,75 metro. Platesnė sankasa rengta aikštelėms bei transporto priverstinio sustojimo vietose. Po rekonstrukcijos kelią sudaro trys eismo juostos su 1,25 metro pločio skiriamąja juosta su atitvaru.

Atnaujintame kelio ruože leidžiamas automobilių greitis siekia 100 kilometrų per valandą, išskyrus automobilių stovėjimo aikštelės prieigas. Iki 70 kilometrų per valandą greitis ribojamas prieš aikštelę, važiuojant iš Latvijos Respublikos teritorijos pusės, ir ties įvažiavimu į aikštelę iš Lietuvos Respublikos pusės.

Kairėje kelio pusėje, ties 65,2 kilometre esančiu moteliu ir automobilių stovėjimo aikšte, įrengtas įvažiavimas ir išvažiavimas, pritaikytas eismo organizavimo schemai 2+1, kartu su greitėjimo bei lėtėjimo juostomis.

Kairėje kelio pusėje, atvažiuojant nuo Latvijos Respublikos, rekonstruota krovinių automobilių ir autobusų stovėjimo aikštelė, pagrindiniame kelyje įrengta krovinių automobilių ir autobusų apsukimo vieta.

Visame rekonstruotame ruože dešinėje kelio pusėje įrengtas išilginis pokonstrukcinis drenažas iš PVC vamzdžių su geotekstilės filtru. Drenažas kas 40–80 cm išvestas į griovį, išleidimo vietoje įrengiant groteles. Drenažas taip pat įrengtas ir saugos salelėse, techninio šaligatvio įrengimo vietoje bei automobilių stovėjimo aikštelės dangos krašte. Trasos pabaigoje, kur įrengta aikštelė atskirta skiriamąja salele ir nebuvo galimybės gilinti griovių, vandeniui surinkti įrengta lietaus nuotekų sistema.

Eismo intensyvumas valstybinės sienos prieigose esančiu „Via Baltica“ ruožu, 2015 metų duomenimis, siekė 5107 automobilius per parą. 45 procentus jų sudarė sunkusis transportas. Atsižvelgiant į prognozuojamą sunkiojo transporto srautų augimą šiame tranzitinime kelyje, atitinkamai buvo parinkta I kelio dangos konstrukcijos klasė.

Vietose, kur kelio konstrukcija įrengta ant esamos dangos, senoji kelio danga nufrezuota iki 4 cm, įrengtas 14 cm asfalto pagrindo sluoksnis, 2 cm įtempius absorbuojantis sluoksnis iš bituminės medžiagos, 8 cm apatinis asfalto sluoksnis ir 4 cm viršutinis asfalto sluoksnis. Paviršius šiurkštintas 2/5 frakcijos skaldyta mineraline medžiaga.

Naujai ir platinant sankasą įrengto kelio konstrukciją sudaro 30 cm šalčiui nejausių medžiagų sluoksnis, 30 cm skaldos pagrindo sluoksnis, 14 cm asfalto pagrindo sluoksnis, 8 ir 4 cm apatinis ir viršutiniai asfalto sluoksniai. Paviršius šiurkštintas. Skaldos pagrindas įrengtas panaudojant (20 proc.) naudotų asfalto granuliu.

Automobilių stovėjimo aikštelėse kelio konstrukciją sudaro 35 cm šalčiui nejausių medžiagų sluoksnis, 30 cm skaldos pagrindo sluoksnis, 10 cm asfalto pagrindo sluoksnis, 5 ir 3 cm apatinis ir viršutinis asfalto sluoksniai.

Tanseuropinio tinklo jungties keliai A10 ir A17 priklauso tarptautiniam TEN-T kelių tinklui. Keliuose intensyvus tranzitinio transporto srautas: judėjimas vyksta Latvijos Respublikos sienos kryptimi ir priešingai. Ši trasa yra viena iš pagrindinių Europinio kelių tinklo trasų Lietuvoje. Išaugus eismo intensyvumui, kelias tapo nesaugus eismo dalyviams ir aplinkiniams gyventojams. Tarptautiniais maršrutais skubantys vairuotojai dažnai nesilaiko saugaus greičio, atlieka neleistinus lenkimo manevrus. Magistralės platinimas, šiuolaikiškų eismo saugos priemonių įrengimas – vienas iš pagrindinių būdų sudaryti saugias sąlygas visiems eismo dalyviams.

REKONSTRUOJAMAS KELIAS ANYKŠČIŲ ŠILELIO KRAŠTOVAIZDŽIO DRAUSTINYJE

Prie vienu garsiausių, didžiausių lankytojų srautus sutraukiančių objektų Anykščiuose – Puntuko akmens ir Medžių lajų tako – jau kitą vasarą keliausime atnaujintu, šiuolaikiško turizmo reikmėms pritaikytu keliu.

Viena didžiausių Baltijos šalyse kelių bei geležinkelių projektavimo ir statybos bendrovė „Panevėžio keliai“ sėkmingai baigė projektavimo ir įpusėjo rangos darbus projekte, susijusiame su valstybinės reikšmės rajoninio kelio Nr. 1245 Gražumynas–Puntuko akmens ruožo rekonstrukcija. Rekonstruotas kelio ruožas driekiasi Anykščių regioninio parko teritorija ir Anykščių šilelio kraštovaizdžio drausti-

niu. Šis kelias taip pat patenka ir į „Natura 2000“ teritorijų tinklą.

Rekonstruojamo kelio ruožo darbų pradžia – sankryžoje su asfaltuotu valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 1201 Anykščiai–Kurkliai–Balninkai–Želva. Darbų ruožo pabaiga – ties įvažiavimu į Puntuko akmens ir Anykščių šilelio Medžių lajų tako teritoriją.

„Kelias driekiasi per saugomą teritoriją, todėl mūsų atliekamiems darbams keliama kitokie – aukštesni reikalavimai. Pavyzdžiui, darbai gali būti vykdomi, medžiagos sandėliuojamos ir pan. tik kelio zonos ribose, specifiskai tvarkomos statybos metu susidarantios atliekos, gruntas. Visas iškastas

gruntas persijotas ir sugrąžintas į objektą. Kelias projektuotas siekiant, kad jis maksimaliai atitiktų turistiniais maršrutais vykstančių gyventojų poreikius, kad keliu bei pėstiesiems ir dviratininkams skirtu taku saugiai galėtų judėti žmonės su negalia.

Naujovė šiame kelyje – maždaug ruožo viduryje statoma nedidukė žiedinė sankryža, skirta apsisukti automobiliams. Žiedinės sankryžos skersmuo – tik 13 m, o centrinės salelės skersmuo vos 5 metrai. Žiedas suprojektuotas ir įrengta trinkelė danga, kad objektą būtų galima pervažiuoti“, – informavo darbus atliekančios AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo direktoriaus pava-

duotojas Šarūnas Pupelis.

Kelio sankasos plotis iki rekonstrukcijos buvo 6,7–8,8 m, važiuojamosios dalies plotis siekė 4,0–4,9 metro. Asfalto danga buvo prastos būklės. Alternatyvių automobilių privažiavimo kelių prie lankytinų objektų nėra. Nesant pakankamo dydžio automobilių stovėjimo aikštelių, turistai automobilius būdavo priversti statyti kelkraščiuose. Vasaros sezono metu automobilių srautas išauga tiek, kad statomų automobilių eilė nusidriektų iki dviejų kilometrų. Dėl pėsčiųjų infrastruktūros trūkumo žmonės turizmo objektus galėjo pasiekti tik eidami kelio važiuojamąja dalimi.

Atlikus rekonstrukciją kelio važiuojamąją dalį sudarys dvi eismo juostos po 3 m pločio. Dešinėje kelio pusėje įrengiami 0,5 m pločio kelkraščiai. Ruožuose, kur statomi atitvarai, kelkraščių plotis siekia 1 metrą. Taip pat rekonstruotos 2 pralaidos, esančios tame kelio ruože. Darbų metu iš viso bus rekonstruotos 9 nuvažos, o 3 įrengtos naujai.

Kairėje kelio pusėje, ruože 0,02–1,70 km, rengiamos automobilių laikinojo stovėjimo vietos. Automobilių statymo būdas – lygiagre-

čiai važiuojamajai daliai. Stovėjimo vietos rengiamos 2 m pločio ir 7 m ilgio.

Kairėje kelio pusėje, ruože 0,00–2,03 km, rengiamas pėsčiųjų ir dviračių takas. Takas dėl siauro kelio sklypo suprojektuotas 2 m pločio: 1 m pločio pėsčiųjų takas ir 1 m pločio dviračių takas. Kairėje tako pusėje rengiamas 0,25–0,50 m pločio kelkraštis. 0,50 m pločio kelkraštis rengiamas ruožuose, kur statomos metalinės tvorelės pėsčiųjų ir dviračių eismui reguliuoti. Automobilių laikinojo sustojimo zonoje kas 110–190 m rengiamos poilsio aikštelės su suoliukais.

Darbai atliekami vadovaujantis 2016 metų gruodžio 23 dienos sutartimi su Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos. Projektas – „Valstybinės reikšmės rajoninio kelio Nr. 1245 Gražumynas–Puntuko akmens ruožo nuo 0,00 iki 2,04 km rekonstravimo su pėsčiųjų ir dviračių tako įrengimu nuo 0,00 iki 2,04 km techninio darbo projekto parengimas, projekto vykdymo priežiūra ir darbų atlikimas“. Sutarties kaina su PVM – 1,067 mln. eurų. Darbų pabaiga – 2018 metų gegužė.



Nuotraukoje iš kairės: kelininkai Vaidas Balaišis ir Armandas Erslovas, brigadininkas Evaldas Pilipavičius.



Kelias Nr. 1245 Gražumynas–Puntuko akmens driekiasi per saugomą teritoriją, todėl darbai gali būti vykdomi, medžiagos sandėliuojamos ir pan. tik kelio zonos ribose.



Darbų vykdymo padalinio vadovas Gintaras Bražionis.

VDI PATIKRINIMO METU PAŽEIDIMŲ NENUSTATYTA

Lietuvos Respublikos valstybinės darbo inspekcijos (VDI) prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos Panevėžio skyrius 2017 metų gegužę atliko planinį AB „Panevėžio keliai“ tikrinimą. Inspektavimo metu bendrovėje pažeidimų nenustatyta.

VDI pareigūnai tikrino, kaip bendrovėje laikomasi darbo sutarčių sudarymą reglamentuojančių teisės aktų nuostatų, darbo ir poilsio laiko organizavimo reikalavi-

mų, darbo užmokesčio nustatymo ir mokėjimo tvarkos. Tikrinta, kaip organizuojamas darbas, atsižvelgiant į darbuotojų saugos ir sveikatos reikalavimus, ar vykdomi privalomieji sveikatos patikrinimai, ar tinkamai organizuojamas darbuotojų mokymas ir žinių patikrinimai, ar tinkamai darbuotojai aprūpinami asmeninėmis ir kolektyvinėmis saugos ir sveikatos priemonėmis ir kt.



KELIŲ INŽINERIJOS STUDIJŲ POPULIARUMAS MUŠA REKORDUS

atkelta iš **1 psl.**

Lietuvos aukštųjų mokyklų galimos pertvarkos planų sukeltos neigiamos nuotainės valstybinės aukštosios mokyklos – Panevėžio kolegijos kolektyvo, regis, neturėtų kankinti. Šiemet kolegijoje studijas pradėjo beveik 400 naujų studentų. Daugiausia jų – iš Panevėžio regiono. O į inžinerines studijas įstojo daugiausia studentų nuo kolegijos įkūrimo 2002 metais.

Rinkosi tęstinės formos studijas

„2017 metų studentų priėmimo rezultatai itin nudžiugino Panevėžio kolegijos Technologijos mokslų fakulteto akademinę bendruomenę. Pirmą kartą kolegijos veiklos istorijoje pirmakursių, pasirinkusių inžinerijos ir informatikos studijas, skaičius lenkė kitų fakultetų pirmakursių skaičių ir sudarė 38 procentus visų priimtųjų. Manau, kad viena iš šios sėkmės priežasčių – kolegijos ir įmonių bendradarbiavimas rengiant specialistus“, – laikraščiui „Kelio žmonės“ sakė Panevėžio kolegijos Technologijos mokslų fakulteto dekanė Birutė Dalmantienė.

„Pirmakursių būryje – ir 24 kelių inžinerijos studijų programos pirmakursiai, pasirinkę tęstinės formos studijas ir pasiryžę studijuoti neatsitraukdami nuo tiesioginio darbo. Rugsėję fakultetui teko skubiai spręsti džiaugsmingus rūpesčius – didinti kompiuterizuotų studijų vietų skaičių mokomuosiuose kabinetuose ir laboratorijose. Įžanginė „KIn17“ akademinės grupės sesija parodė studijuojančiųjų nusišaukimą rimtoms studijoms – neatvykimas į paskaitas buvo itin retas reiškinys. Pažintinė praktika, vykus AB „Panevėžio keliai“ bazėje, pademonstravo būsimiems kelių inžinerijos specialistams, kiek ir ko jiems reikės išmokti per studijų metus“, – pasakojo dekanė.

Lapkričio pabaigoje studentams vyks nuotolinės paskaitos ir konsultacijos, o gruodį jie susirinks į pirmąją egzaminų sesiją.

„Naujos studijų programos parengimas ir įregistravimas, regiono visuomenės informavimas apie planuojamas studijas ir pažintinės praktikos sėkmingas organizavimas – tai partnerių, Panevėžio kolegijos ir AB „Panevėžio keliai“, bendro darbo sėkminga pradžia“, – kalbėjo B. Dalmantienė.

Trečiasis strateginio bendradarbiavimo sutarties partneris – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos, aktyviai dalyvavusi rengiant ir įteisinant studijų programą „Kelių inžinerija“.

Ragina nebijoti pradėti nuo paprasto darbo

Spalio mėnesį kelių inžinerijos studijų programos pirmakursiai dalyvavo pažintinėje praktikoje, ji organizuota AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio gamybinėje bazėje ir objektuose.

„Įgytų teorinių žinių pritaikymas praktikoje yra labai svarbus rengiant naujus specialistus. Aktyviai dalyvauname ir dalyvausime šiame procese. Bendrovė yra suinterisuota, kad jauni specialistai ateitų dirbti tinkamai pasirinkę sritį, kur gali geriausiai save realizuoti, nes tik taip pasiekiami gerų rezultatų darbai“, – sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas. Bendrovės vadovas tikisi, kad kitais mokslo metais studijas Panevėžio kolegijoje pasirinks ne mažiau bendrovės darbuotojų nei šiemet. 2017–2018 metais Panevėžio kolegijoje kelių inžinerijos studijas pradėjo septyni bendrovės darbuotojai.

Panevėžio kolegijos Technologijos mokslų fakulteto praktinio mokymo vadovas Juozas Bečelis, atsakingas už kolegijos praktinio mokymo organizavimą, ragino pirmakursius nebijoti pradėti dirbti paprasto, aukštos kvalifikacijos nereikalaujančio darbo: „Svarbu kuo daugiau susipažinti ir betarpiškai padirbėti visose bendrovės darbo sferose. Gera pažįstantys darbininkiškos profesijos peripetijas, turintys atitinkamus diplomus, tampa gerais vadovais, nes tik taip galima įgyti įgūdžių, didinančių specialisto vertę, darančių jį patrauklų darbo rinkoje. Per mokymosi periodą teks statybų bendrovėse atlikti tris praktikas. Kaip taisyklė, darbdaviai stebi studentus, jų žinias ir, svarbiausia, vertinama motyvaciją mokytis ir dirbti. Gera užsirekomendavusiems visada pasiūlomas darbas“.

„Kelių statybos įmonėje galima pasirinkti darbą ne tik tiesiogiai gamyboje“, – pasakojo didžiausius objektus Panevėžio regione studentams pristatęs AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Saulius Stravinskas. – Bendrovei reikalingi projektų inžinieriai. Tai darbas, susijęs su vykdomų projektų procesų dokumentavimu. Reikalingi projektuotojai, laboratorijos darbuotojai ir kitų sričių specialistai. Reikia tik atkakliai mokytis ir nebijoti išbandyti save įvairiose srityse. Gamybinė praktika – ideali galimybė surasti, kur kelių inžinerijoje galima pritaikyti įgytas žinias ir įgūdžius.“

Svarsto galimybę grįžti į Lietuvą

„Šiandien esu studentė emigrantė. Galvoju, gal laikas grįžti atgal į Lietuvą. Tad šias studijas pasirinkau, kad įvertinčiau pasklidusius mitus apie „blogąją Lietuvos ekonominę padėtį“. Noriu apsižvalgyti po laisvas idėjines nišas ir įvertinti galimybes vaikams augti Lietuvoje. Kadangi jau turiu vieną inžinerinį universitetinį išsilavinimą, kelių inžinerijos studijos Panevėžio kolegijoje tik papildys mano žinių bagažą, – sakė Alma Jakavičiūtė-Janulė, šiais metais pradėjusi kelių inžinerijos studijas Panevėžio kolegijoje. – Pagal turimą išsilavinimą man nemažai studijų programos disciplinų yra įskaityta. Tad pirmoji sesija man bus nesudėtinga, privalau dalyvauti tik pažintinėje praktikoje. Jos metu įsitikinau, kad pasirinktos studijos mane domina.“

Kokioje srityje norėtų dirbti baigusi studijas, A. Jakavičiūtė-Janulė dar tiksliai nežino. Galbūt lengviau bus apsispręsti pastudijavus kelių inžinerijos specialybės modulius. „Sakau draugams, kad po studijų galėsiu projektuoti naujas gyvenvietes visa apimtimi. Namus jau galiu projektuoti turėdama inžinerinės architektūros diplomą, kelių inžinerijos diplomą, manau, padės suprojektuoti jiems gatves ir kelius iki jų“, – juokavo studentė.

Iš arti pamatė kelių sektoriaus naujoves

„Kelių inžinieriaus specialybę pasirinkau todėl, kad ji atrodo kitokia nei išsilavinimas, kurį įgyja daugelis. Žinojau, kad inžinerija man tinka. Kai perskaičiau internete, kad Panevėžio kolegija organizuoja Kelių inžinerijos programą, net ne-

susimąstęs supratau, kur pretenduosiu studijuoti. Manau, ši specialybė perspektyvi, ir ne tik Lietuvoje, kadangi tokį darbą dirbančių išsilavinusių žmonių trūksta“, – pasakojo pirmakursis Robertas Kazlauskas.

„Pažintinės praktikos metu daug sužinojau apie „Panevėžio kelių“ įmonę, jos struktūrą, darbuotojus, techniką ir darbo procesus. Objektuose darbuotojai itin detalai pasakojo apie naudojamą technologiją, kelio darbuotojų pareigybės, už ką kiekvienas yra atsakingas savo darbe. Nustebau sužinojęs, kad Panevėžio aplinkkelyje eismas bus organizuojamas 2+1 principu. Anksčiau tai matydavau tik Skandinavijoje. Manau, tai geras pasirinkimas“, – kalbėjo R. Kazlauskas.

„Pasirinkau šias studijas, nes jau aštuntą sezoną dirbu AB „Panevėžio keliai“, turiu jau nemažai darbo patirties ir noriu plėsti savo žinias šioje srityje, – sakė kolegijos pirmakursis ir bendrovės „Panevėžio keliai“ kelių tiesimo mašinų padalinio frezos mašinisto padėjėjas Vaidas Pribušauskas. – Baigęs studijas norėčiau dirbti prie kelių tiesimo mechanizmų.“

„Pirmoji sesija dar nesibaigė, dar laukia daug namų darbų ir egzaminai. Šiaip paskaitos patiko, nors jų turėjau tik tris, nemažai studijų dalykų užskaitė, kadangi jau esu baigęs Edukologijos universitetą. Praktikoje nedalyvavau, nes nereikėjo, kadangi ilgai dirbu bendrovėje. Tik praktikos ataskaitą rengiu“, – pasakojo V. Pribušauskas.

Vaikiną kiti pirmakursiai sutiko pažintinės praktikos metu Panevėžio aplinkkelyje, kur Vaidas dirbo prie susidėvėjusį asfalto sluoksnį frezuojančio mechanizmo.

Aplankė gamybinę bazę ir objektus

AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio asfaltbetonio gamybinę bazę studentams pristatė gamybinės bazės vadovas Donatas Deksnys. Pažintinės praktikos metu studentai apžiūrėjo bendrovės gaminamų statybinių medžiagų mažmeninės prekybos vietą, susipažino su skaldos perdirbimo įranga bei technologijomis, medžiagų sandėliavimo ypatumais, asfalto mišinių gamybos įranga, bitumo ūkiu, gelžbetonio gamybos cecho darbu.

AB „Panevėžio keliai“ Teisės ir personalo tarnybos vadovė Vaida Ječienė pristatė galimus studijų finansavimo būdus. Bendrovės atstovė ryšiams su visuomene Rasa Čepienė pasakojo apie kompaniją, jos darbo principus ir tikslus.

Pirmakursiai aplankė objektą – dobilo formos Šilagalio dviejų lygių sankryžą, kur vykdomas projektas „Šilagalio viaduko valstybinės reikšmės magistralinio kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai 7,508 km kapitalinis remontas“. Objektą pristatė AB „Panevėžio keliai“ darbų vadovas Laurynas Vilėniškis.

Taip pat aplankyti objektai Panevėžio aplinkkelyje, kur atliekami projekto „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio, sutampančio su tarptautinės magistralės „Via Baltica“ trasa, rekonstrukcijos pirmasis etapas“ darbai. Objektą pristatė AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Saulius Stravinskas ir AB „Panevėžio keliai“ vyresnysis darbų vadovas Kęstutis Bajarūnas.

Būsimieji kelininkai taip pat apžiūrėjo 2017 metais „Via Baltica“ trasoje baigtą statyti „turbo“ žiedinę sankryžą. Didėsio pralaidumo žiedinė sankryža pastatyta rekonstruojant trišalę aplinkkelio A17 sankirtą su magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga.



Pažintinės praktikos metu studentai apžiūrėjo susipažino su skaldos perdirbimo įranga bei technologijomis, medžiagų sandėliavimo ypatumais, asfalto mišinių gamybos įranga. Nuotraukoje penktas iš kairės – AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio gamybinę bazę studentams pristatęs bazės vadovas Donatas Deksnys.

KELIŲ INŽINERIJOS STUDIJŲ POPULIARUMAS MUŠA REKORDUS

Paulius Valotka, AB „Panevėžio keliai“ kelininkas

Man 25-eri. Kelių inžinerija nebus pirmosios mano studijos. Anksčiau esu krimtęs mechanikos inžinerijos mokslus. Tačiau jaučiausi tikrai ne savo rogėse. Kai praėjusiais metais pradėjau dirbti AB „Panevėžio keliai“, supratau, kad ši darbo specifika man artima. Šiuo metu esu kelio darbininkas. Tačiau visą gyvenimą su kastuvu dirbti nesinori. Nusprendžiau imtis šios srities mokslų. Atvirai sakant, labai įkalbinėjo ir kolega Aurimas Salominas. Dar pasitariau su šeima, o jei dar vadovai žada padėti suderinti darbą ir mokslus, kodėl nepabandžius? Džiugu, kad kai kurie buvę mano studijų dalykai Panevėžio kolegijoje bus užskaityti. Tikiuosi, šie mokslai padės kilti ir karjeros laiptais. Artimiausias tikslas – brigadininko pareigos. Pats esu pasvalietis ir į darbą Panevėžyje važinėju kasdien. Kodėl pasirinkau tokį variantą? Šis miestas man pats artimiausias ir darbui, ir studijoms. Kiti miestai nelabai traukia, Panevėžys man tinka kuo puikiausiai.



Paulius Valotka.

Aurimas Salominas, AB „Panevėžio keliai“ kelininkas

Baigęs mokyklą įstojau į VGTU, studijavau kelių ir geležinkelių inžineriją. Bet taip susiklostė, kad studijas mečiau, labiau norėjau dirbti negu mokytis. Prieš kelerius metus įsidarbinau AB „Panevėžio keliai“. Čia dirbu jau penktą sezoną. Nemažai teko darbuotis prie tiltų, o šiuo metu – prie kelio pagrindų įrengimo. Kodėl pasirinkau studijas Panevėžio kolegijoje? Todėl, kad puikiai galėsiu suderinti darbą ir studijas. Vilniuje to padaryti negalėjau.

Daug dalykų Panevėžio kolegija man jau užskaitė, tad bent jau šiemet ypač stengtis nereikės. Apskritai, kelių statyboje matau perspektyvą, manau, darbo šioje srityje geri specialistai ras visada. Be abejo, kaip ir kiekviename darbe, pasi-taiko visko. Būna ir nesutarimų, ir nuomonės nesutampa. Sunkiausia būna komandiruo-tėse. Kai tuos pačius veidus matai labai ilgą laiką, besibaigiant sezonui labai norisi nuo jų atspūsti (juokiasi).



Aurimas Salominas.

Simonas Šapola, AB „Panevėžio keliai“ kelininkas

Pernai Panevėžio kolegijoje buvau pradėjęs studijuoti statybos inžineriją. Metus padirbėjęs supratau, kad būtų tiksliau keisti mokslo kryptį. Tokia galimybė kaip tik ir atsirado, kai darbovietėje sužinojau apie toje pačioje kolegijoje siūlomą naują studijų programą. Kokie kelių inžinerijos studijų privalumai? Baigęs šiuos mokslus ir įgijęs bakalauro laipsnį galėsiu toliau

Tautvydas Baltušis, AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo kelininkas, vairuotojas, šaltkalvis

Pasirinkti kelių inžinerijos studijas man patarė padalinio vadovas Simonas Pukėnas. Galutinai apsi-sprendžiau iš darbovietės adminis-tracijos gavęs laišką su visa išsamia informacija. Darbe sekasi puikiai, patinka tai, ką darau, tad kodėl gi ne? Dirbu pirmi metai, esu ir keli-ninkas, ir vairuotojas. Tikiuosi, kad studijos man pravertės. Daug ką suži-nosiu, gal ir karjeros laiptais pakil-

siu. Juk galvoju apie ateitį. Įmonėje tikiuosi pakilti iki brigadininko, darbų vadovo, meistro pareigų. Supran-tu, kad reikia daug praktikos.

Pats esu rokiškėnas, dirbu Rokiškio filiale. Manau, kad studijų sesi-joms valdžia tikrai išleis į Panevėžį. Savo ateitį sieju su Rokiškiumi, man čia labai patinka, o gal ir šiaip esu patriotas. Kai peržiūrinėjau studijų programos dalykus, labiausiai su-nerimau dėl fizikos. Bet teks su ja kažkaip susitvarkyti. Labiausiai do-mina skaičiavimai, geodezija, į tai gilintis labai patiks. Savo darbu esu labai patenkintas. Kolektyvas prie-mė šiltai, lengvai susibendravome, smagu dirbti komandoje. Labiau-siai mėgstu sukiotis objekte, biuras – ne man, juk sėdėti nuobodū! Jau-čiu, kad keliai – mano sritis.

Tomas Misys, AB „Panevėžio keliai“ laboratorijos pagalbinis darbininkas

Mano tėtis – buvęs AB „Panevė-žio keliai“ darbuotojas, taigi, galima sakyti, einu tėčio pėdomis. Man 19 metų, o čia įsidarbinau dar visai neseniai, gal prieš kelis mėnesius. Šiuo metu darbuojuosi laborato-rijoje – padedu inžinieriams, dir-bantiems su asfalto mėginiais. Kai sužinojau apie naują studijų pro-gramą, ją ir rinkaui „pirmu nume-



Simonas Šapola.



Tautvydas Baltušis.



Tomas Misys.

riu“. Ką konkrečiai dirbsiu toliau ir kokių pareigų sieksiu, dar nežinau, gal anksti apie tai kalbėti. Nors, pavyzdžiui, esu pagalvojęs, kad pa-tiktų projektuoti.

Esu panevėžietis, apie darbus ir studijas kitame mieste net negalvo-jau. Na, nebent nepasisektų gimta-jame. Kol kas būsimų bendrakursių dar nemačiau. Permečiau akimis stu-dijų programą, šiek tiek baugina che-mija, jos mokiausi tik iki 11-os kla-sės. Į AB „Panevėžio keliai“ atėjau dirbti tik vasarai, bet, jei bus galima sklandžiai derinti studijas su darbu, šaunu būtų likti ilgesniam laikui.

Vaidas Pribušauskas, AB „Panevėžio keliai“ kelių tiesimo mašinų padalinio frezos mašinisto padėjėjas

AB „Panevėžio keliai“ dirbu jau daug metų, tad logiška, kad susido-mėjau ir kelių inžinerijos studijo-mis. Šiaip esu baigęs kūno kultūros pedagogikos mokslus, bet mokyto-jo duonos taip ir neteko ragauti. AB „Panevėžio keliai“ iš pradžių



KELIŲ INŽINERIJOS STUDIJŲ POPULIARUMAS MUŠA REKORDUS

atkelta iš **5 psl.**

dirbau su tiltininkais, paskui tapau frezos mašinisto padėjėju.

Tai, ką darau, man labai patinka, todėl manau, kad naujos studijos tik pagilins žinias. Ir pačiam įdomu, kaip tie mokslai seksis. Džiugu, kad viską bus galima suderinti, juk Panevėžys – mano gimtasis miestas. Čia noriu ir dirbti, ir studijuoti, tuo labiau kad darbdaviai į tai žiūri labai teigiamai. Ir tai natūralu, juk išsilavinimas keičia žmogų ir padeda tobulėti.

Arminas Černeckis, AB „Panevėžio keliai“ kelininkas

AB „Panevėžio keliai“ dirbu pirmą sezoną. Prieš tai septynerius metus ta pačia veikla užsiėmiau Anglijoje. Grįžęs į gimtinę nu-



Vaidas Priušauskas.

sprendžiau likti keliuose, man jie labai prie širdies. Be abejo, norėčiau kilti pareigose – darbų vadovu, meistru dirbti man patiktų.

Apie naują Panevėžio kolegijos

studijų programą papasakojo padalinio vadovas. Tikiu, kad studijos suteiktų daugiau reikalingų žinių. Nors Anglijoje sukaupiau nemažai patirties, yra labai daug niuansų,



Arminas Černeckis.

kurie man dar nežinomi. Reikia žiūrėti į ateitį. Man asmeniškai įdomus visas kelio statybos procesas – nuo pat pradžios iki pabaigos. Norėčiau likti Lietuvoje, į Angli-

ją grįžti nebeplanuoju. Tikiu, kad studijos padės ne tik kopti karjeros laiptais, bet ir daugiau uždirbti.



Šilagalio viaduko kapitalinio remonto darbus pristato AB „Panevėžio keliai“ darbų vadovas Laurynas Vilėniškis.



2-jame rekonstruojamo Panevėžio aplinkkelio kilometre, ties posūkiu į „Devold“ gamybos kompleksą, statoma „turbo“ žiedinė sankryža. Objektą pristato AB „Panevėžio keliai“ vyresnysis darbų vadovas Kęstutis Bajarūnas (nuotraukoje – pirmas iš kairės).



Panevėžio aplinkkelyje, kur atliekami projekto „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio, sutampančio su tarptautinės magistralės „Via Baltica“ trasa, rekonstrukcijos pirmasis etapas“ darbai. Objektą pristatė AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Saulius Stravinskas.



Susidėvėjusios asfalto dangos frezavimo darbai. AB „Panevėžio keliai“ vyresnysis darbų vadovas Domininkas Matiliūnas.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **1 psl.**

Rasa SKUDAITĖ, Kristina SAVICKAITĖ, Rasa ČEPIENĖ

Prisiminimais dalijasi žmona, taip pat ilgametė kelininkė Vida Radimonienė:

„Algirdas gimė 1934 metų lapkri-
tį. Jo tėvai gyveno Kėdainių rajone,
netoli Josvainių esančiame Čiukiš-
kių kaime. Jie buvo ūkininkai, turėjo
apie 30 ha žemės. Algirdo motina
buvo kilusi iš dvarininkų šeimos, o
seneliai iš tėvo pusės buvo knygne-
šiai, už savo veiklą ištremti į Sibirą.
Tik penkiametis jų sūnus, Algirdo
tėvas, liko neišvežtas, jį priglaudė ir
užaugino teta su šeima.

Be mano vyro, šeimoje augo 8
metais vyresnė sesuo Zuzana, vė-
liau ji tapo mokytoja. Algirdas man
ne kartą yra pasakojęs apie vaikys-
tėje įsirėžusius į atmintį karo vaiz-
dus: kaip tik per jų žemę ėjo fronto
linija, vyko mūšiai tarp vokiečių ir
rusų kareivių. Per tuos mūšius Ra-
dimonų šeima slėpdavosi prie sodo
išsikastame rūsyje.

**Profesorius nuo žemdir-
bystės atkalbėjo**

Algirdo tėvai buvo labai darbš-
tūs, prie darbų šaukdavosi ir vienin-
telį sūnų, todėl šis, dar tik 12-metis
būdamas, jau visus sunkius žemės
ūkio darbus kaip suaugęs dirbdavo,
laukus ardavo. Tačiau nuo sunkaus
darbo sušlubavo jaunuolio sveikata.
Sesuo jį nusivežė į Kauną konsulta-
cijai pas medicinos profesorių Jur-
gį Brėdikį. Garsaus daktaro žodžiai
nulėmė tolesnę Algirdo ateitį – jis
paragino vaikina mesti ūkio darbus,
nes jie jam per sunkūs, ir rinktis ne
žemdirbio profesiją.

Tuomet Algirdas įstojo mokytis
į Kauno politechnikumą. Dar be-
simokydamas atliko praktiką Pa-
nevėžio autokelių valdyboje, ten
jam labai patiko. Todėl 1958 metais
baigęs mokslus jis ten ir įsidarbino
darbų vykdytoju.

Žmoną „užsiaugino“

Galima sakyti, kad būtent jo dar-
bas Panevėžio kelininkų įmonėje
mus su Algirdu ir suvedė. Jis man
vėliau sakydavo, kad dar atlikda-
mas praktiką mane buvo įsižiūrėjęs
– mat dirbo vadovaujamas mano
tėčio Kazio Kučio ir lankydavosi
mūsų namuose. Ir po mokslų pr-
adėjęs dirbti Panevėžyje jis mūsų
namelyje buvo dažnas svečias, nes
nuomojosi butą netoliese.



Vida Radimonienė.

Mano tėvų namuose visuomet
daug kelininkų rinkdavosi, pradedant
šviesaus atminimo KSV-5 viršininku
Algimantu Butkūnu ir baigiant kitais
tėčio bendradarbiais, tarp jų ir a. a.
Radimonu. Pamenu, vyrai susėdę
kortomis lošia, o aš kitame kambary-
je pamokas ruošiu. Taip mane Algir-
das ir „užsiaugino“.

Vos sulaukusi pilnametystės, 1962
metais A. Butkūno pakviesta pradė-
jau dirbti Panevėžio autokelių val-
dyboje laborante, vėliau perėjau į
gamybinį-techninį skyrių.

1963-iaisiais su Algirdu susituo-
kėme, po metų gimė sūnus Arvy-
das, dar po 8-erių – dukra Rita.

**Dirbo svarbiausiuose
objektuose**

Gyvenimas su kelininku nėra
lengvas, Algirdas nuolat dirbdavo
objektuose įvairiose Lietuvos vie-
tose. O juk tais laikais net telefonu
pasikalbėti, esant skubiam reikalui,
būdavo sudėtinga – mobiliojo ryšio
telefonų juk nebuvo...

Per trisdešimt metų, kuriuos mano
vyras dirbo KSV-5, kaip darbų vyk-
dytoju jam teko prisidėti ir prie dide-
lių bei svarbių magistralinių ir krašto
kelių tiesimo.

Pavyzdžiui, dirbo rekonstruojant
magistralinio kelio Panevėžys–Pas-
valys–Ryga atkarpą nuo Raubonių
iki Saločių. Tai labai svarbus kelias,
jungiantis Lietuvą su Latvija. Taip
pat dirbo rekonstruojant Kupiškio
kelį ties Subačiumi.

Vos neatsidūrė kalėjime

Po to gal pusę metų KSV-5 va-
dovai mano vyrą kalbino važiuoti
dirbti į sąjunginės reikšmės objek-
tą – tiesti magistralinio kelio Kau-
nas–Klaipėda (šis kelias buvo iš-
kilmingai atidarytas 1987 metais).
Vyras galiausiai sutiko ir niekas net
nenujautė, kokie nemalonumai ten
dirbant jo laukė, mažai trūko, kad
būtų ir į kalėjimą patekęs.

Bėdos mūsų šeimą užgriuvo Al-

tomobilis su paskyra kainuodavo.

Mano vyrui, visai mūsų šeimai
saugumiečiai ilgai neleido ramiai
gyventi. Būdavo, atsibeldžia vidu-
ry nakties pas mus į namus, parei-
kalauja vyrą pakelti ir suruošti jam
atsarginius drabužius, visaip spaus-
davo. Bet galiausiai nusprendė, kad
jis nekaltas.

O iš tiesų dėl to nutraukto kabelio
buvo kalti Kauno ryšininkai, jie tu-
rėjo atvažiuoti ir pažymėti, kur tas
kabelis užkastas, tačiau per dvi sa-
vaites neprisiruošė atvykti, nors ne
kartą kelininkai ragino tai padaryti.

**Mokėjo ne tik dirbti, bet
ir linksintis**

Panevėžio kelininkai – smagūs
žmonės. Kartu ne tik dirbdavome,
bet ir laisvalaikiu susirinkdavome –
visokias šventes organizuodavome,
į ekskursijas važiuodavome. Patiko
vadovybės požiūris, kad darbuoto-
jai į renginius būtinai su šeimomis,
vaikais susirinktų.

Algirdas irgi mėgdavo visokias
išvykas rengti – suburdavo ben-
dradarbius ir išvažiuodavome –
tai į kokią ekskursiją, tai į Kauną
spektaklio pažiūrėti. O ekskursijos
įvairios būdavo – nuo turistinės su
palapinėmis prie Palūšės ežerų iki
Karakumų dykumos Vidurio Azijo-



A. Radimonas dirba su niveliuru.

je. Esu išsaugojusi daug nuotrau-
kų iš tokių išvykų – ten užfiksuoti
mūsų kolektyvo nariai Leningrade,
Lvove, Karpatuose.

**Pakeliui į ligoninę – pra-
našiškas noras**

Algirdas darbų vykdytoju išdirbo
32 metus. Jis buvo labai darbštus
ir atkaklus, niekada nesiliaudavo
dirbęs net sirgdamas. Per tuos tris
darbo dešimtmečius gal net nedar-
bingumo lapelio nebuvo pasiėmęs.
Pamenu, kartą jis stipriai išsisuko
koją, bet vis tiek važiavo dirbti. Į
objektą atvažiavęs A. Butkūnas,
pamatęs jį šlubuojant, pasisodino
ant smėlio krūvos, liepė nusiauti
batą ir koją stipriai subintavo, kad
bent ne taip skaudėtų...

Algirdas mirė 1990 metų spalio
20 dieną. Jis sirgo, kentė didelius
skausmus porą metų, tačiau vis tiek
važiuodavo dirbti. Ir sirgdamas
galvojo apie darbą, savo objektus.
Kai reikėjo važiuoti į Kauną daryti
operacijos, jis vairuotojo paprašė
sustoti ir leisti jam pėsčiomis per-
eiti viaduko tiltą Kauno kelyje ties
Šilagalio kaimu – tai buvo pasku-
tinis jo objektas, dar ne iki galo
baigtas, be turėklų. „Aš jo daugiau
nebepamatysiu“, – paaiškino. Jo
žodžiai buvo pranašiški, po ope-

racijos Algirdas taip ir nebeatsiga-
vo...

Simboliška, tačiau vieną iš jo
objektų sėkmingai užbaigė mūsų
sūnus Arvydas, pasekęs tėvo pė-
domis ir tapęs kelininku. Algirdas
dalyvavo tiesiant greitkelio atkarpą
Ukmergė–Panevėžys, tačiau nutie-
sus vieną pusę magistralės tiesimo
darbai buvo ilgam sustabdyti. O
vėliau, jau po tėvo mirties, Arvydas
baigė tiesti užkonservuotą atkarpą.



A. Radimonas su žmona, sūnumi Arvydu ir dukra Rita. 1973 m. vasario 10 d.

nukelta į **8 psl.**



KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **7 psl.**

Apie savo tėvą prisiminimais pasidalijo ir Arvydas Radimonas – trečios kartos kelininkas, bendrovės „Panevėžio keliai“ projektų vadovas

Sūnų pasiimdavo į tiesią magistralę

„Kaip pamenu iš savo vaikystės, tėtis buvo toks, kaip aš dabar: namuose praktiškai nebūdavo – nuolat išvykęs į objektus. Išvažiuodavo iš namų anksti ryte, kai aš dar miegodavau, o grįždavo vėlai vakare.

Tačiau man kiek paūgėjus tėtis pasiimdavo ir mane į objektus, kuriuose dirbdavo. Galima sakyti, kad užaugau „ant kelio“, tuomet panevėziečių kelininkų tiesiamoje magistralės Kaunas–Klaipėda atkarpoje. Visi volai, autogreideriai, kiti mechanizmai mano buvo „išbandyti“, žvyro krūvos išbraidytos, su visais darbininkais susidraugauta.

Pamenu, tėvukas iš pradžių turėjo tarnybinį ZIL, po to – autobusiuką „Eraz“. Nuvažiuodavo jais daugybę kilometrų.

Kai palygini su dabartinėmis sąlygomis, tuomet tikrai buvo sunkiau dirbti dėl telekomunikacijų, technikos trūkumo. Dabar bepigu: mobilieji telefonai, internetas, greiti automobiliai. O tada, jei reikėdavo pasiskambinti telefonu, pavyzdžiui, kai kažko objekte pritrūkdavo, tėtis važiuodavo į artimiausią paštą ar į kolūkio kontorą.

Su bendradarbiais – ir laisvalaikis

Nors didžiąją tėčio laiko dalį užimdavo darbas, nesijaučiau nuskriaustas. Laisvalaikį tėtis leisdavo su šeima – pamenu, kaip žiguliuku keliaudavome prie ežerų turistauti. Kol sesė nebuvo gimusi, važiuodavome keturiose – tėtis, mama, mano senelė ir aš. Su uošve tėtis puikiai sutardavo – dideli draugai buvo. Juk nuo jaunystės būsimų uošvių namelyje lankydavosi, sau žmoną – mano mamą – „užsiaugino“.

Tėtis, mama ir po darbo su kolegomis bendraudavo, dažnai pas mus susirinkdavo daug kelininkų pasisvečiuoti. Juk daug jų gyveno kaimynystėje. Kaip įdomiai gyvenimas susiklostė – dabar jau mes, tų kelininkų vaikai, kartu dirbame. Tik laisvalaikio kartu beveik nebeleidžiame – na, nebent krepšinio varžybų pažiūrėti, išlieti emocijų ir apie tą patį darbą pašnekėti. O tėvai su bendradarbiais net kelioms die-



Arvydas Radimonas.

noms grybauti išvažiuodavo į Varėną, Marcinkonių kaimo apylinkes, į ekskursijas su kolektyvu vykdavo – net Artimuosius Rytus traukiniu yra pasiekę.

Neragino ir jis manęs šios profesijos rinktis, bet tikriausiai širdyje apsidžiaugė, kad pasirinkau ne menininko kelią, o praktiškesnę profesiją.



Arvydo senelis, smetoninių laikų kelio meistras Kazimieras Kučys.

Gimtąjį namą išgelbėjo

Tėtis rimtų pomėgių neturėjo – gal ir laiko jiems nebuvo. Tiesa, jis labai brangino savo tėviškę Čiukiškių kaime – ten buvo jų šeimos didelė sodyba, sodas. Vykdamt melioraciją, viskas buvo sunaikinta, visi medžiai išpjauti, tik klevas didžiulis sodybvietės vietoje paliktas.

Tačiau savo gimtąjį namą tėvukas išgelbėjo – samdė techniką, ant platformos užkėlė ir į Josvainių kaimą nutempė. Namas ten tebestovi iki šiol, jame mūsų giminaičiai gyvena. O štai klevas buvusios sodybos vietoje, žaliavęs daug metų, nudžiūvo, kai tėtis mirė. Tarsi koks likimo ženklas.

Sūnaus kelininko profesija neviliojo

Kai grįžau po armijos pas tėvus, mama mane ėmė klausinėti, ką toliau galvoju veikti. O mane beveik vienodai viliojo ir dailininko, ir kelininko profesija. Matydamas, kaip dirba tėtis, nuo vaikystės žinojau, kad kelininko darbas nėra lengvas.



A. Radimonas objekte.

sakoma, kad visos ligos nuo nervų.

Simboliška, tačiau kai lydėjom jį į paskutinę kelionę, į Šilaičių kapines, pravažiuom tada dar neatidarytą viaduko tiltą prie Šilaičių kaimo – paskutinį objektą, kuriame tėčiui teko dirbti. Kelininkų technika su įjungtais signalais išsirikiavo, bendradarbiai stovėjo ir verkė, atiduodami jam paskutinę pagarbą. Kokios daugiau pagarbos bereikia...

Vėliau, jau įsidarbinęs bendro-

vėje „Panevėžio keliai“, dirbau objekte, kuriame anksčiau darbuosi ir mano tėtis – užbaigėme tiesiti paskutinę magistralės Vilnius–Panevėžys atkarpą, kuri iki tol ilgai stovėjo užkonservuota.

Kelininkams savotiškais paminklais tampa jų nutiesti keliai. Ir pats, važiuodamas tomis vietovėmis, kur, žinau, dirbo tėvukas su kolegomis, jį prisimenu, ir savo dukroms esu pasakojęs.



Vida Radimonienė su sūnumi Arvydu šventėje, žyminčioje AB „Panevėžio keliai“ baigtus magistralės „Via Baltica“ plėtros darbus 2004–2006 metais. Darbai vyko kelio atkarpoje tarp Panevėžio ir Pasvalio. 2006 m. lapkričio 17 d.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

Iš ilgamečio AB „Panevėžio keliai“ gamybinio techninio skyriaus vadovo Vytauto Blažio prisiminimų:

„Viršininkas V. Ūsas ir vyresnysis inžinierius Pranas Adamonis buvo baigę prieškarinę Aukštesniąją technikos mokyklą. Dauguma techninių darbuotojų, gerokai už mane vyresnių, buvo meistrai praktikai, baigę meistrų kursus. Vyriausiuoju mechaniku tuomet dirbo sovietinės armijos vairuotojas – seržantas Stepanas Leguškinas. Darbų vykdytoju nuo 1958 metų dirbo mano bendraamžis, Kauno politechnikumo auklėtinis Antanas Algirdas Radimonas. Jis paliko tikrai gilų pėdsaką Panevėžio kelininkų istorijoje.

Labai šviesus, sąžiningas, kruopštus ir draugiškas buvo smetoninių laikų kelio meistras Kazimieras Kučys. Jo dukra Vida 1963 metais ištėkėjo už A. Radimono, užaugino ir išmoksino inžinieriumi dar vieną kelininką Panevėžiui – sūnų Arvydą.“

Pasakoja Vilius Gražys, AB „Panevėžio keliai“ techninis direktorius:

Visi pajėgumai – magistralei Kaunas–Klaipėda

Algį Radimoną pažinojau dar nepradėjęs dirbti. Tiesa, jo tikrasis vardas Antanas Algirdas, tačiau niekas kitaip jo nevadino, tik Algį. Mano nuomone, jis buvo vienas iš tų ryškiausių asmenybių, kurios turėjo milžinišką įtaką KSV-5 raidai. Statyčiau jį į vieną gretą su kitais „Panevėžio kelių“ mohikanais – Algimantu Butkūnu, Vladislavu Kviliūnu, Jonu Gražiu, Mečislovu Cibutavičiumi, Jurgiu Grigaliumi, Viliumi Matiliūnu, Pranu Adomoniui, Vytautu Blažiu.

Aš net vaikystėje iš savo šeimos, savo tėčio Jono Gražio jau žinojau Radimono pavardę, žinojau, ką jis veikia „Panevėžio keliuose“, nebereikėjo įsivaizduoti. Būdamas vaikas daug laiko praleidau su tėčiu objektuose. Jeigu KSV-5 statė ką nors didelio ir reikšmingo, ten būtinai būdavo A. Radimonas. Pavyzdžiui, lankiau statomą magistralės Kaunas–Klaipėda ruožą, tuo metu pagrindinį KSV-5 objektą. Vedantysis objekto vadovas ten buvo A. Radimonas.

Pagrindinė Lietuvos statyba vyko tame kelyje. Ir viskas, kas tuo metu buvo sukurta geriausia, naujausia, inovatyviausia, panaudota tam keliui. Dirbo daug įmonių, o KSV-5 šiame didžiuliam objekte atstovavo A. Radimonas. Šioje magistralėje vykdavo tais laikais organizuotos respublikinės skreperininkų ir greiderininkų varžybos. Ir čia didelis



Vytautas Blažys.



Vilius Gražys.

A. Radimono indėlis. Taigi mano pažintis nuo to ir prasidėjo.

Laisvalaikio KSV-5 rengdavo pažintines įmonės ekskursijas, ir jos neapleidavo be A. Radimono. Į turistines keliones darbuotojai vykdavo su šeimomis, taigi pažinojau ir A. Radimoną, ir V. Radimonienę, ten susipažinau ir su jų sūnumi Arvydu.

Talentingo gamybos organizatoriaus pavyzdys

Padalinio vadovą A. Radimoną visi prisimena tikrai iš gerosios pusės. Niekas negirdėjo jo pykstančio ar ką nors iškeikiančio. Gal jis ir nervindavosi, bet viską savyje užgniauždavo. Labai didelio tolerantiškumo žmogus. Padalinio vadovas, kuriam kiekvieną dieną tiek žmonių gadina nervus, mokėjo susivaldyti, mokėjo išeiti iš konfliktinės situacijos, mokėjo spręsti problemas.

Kai pradėjau dirbti KSV-5, 1987–1988 metais, valdyba turėjo tris darbų vykdymo padalinius. Pirmajam vadovavo Jurgis Grigalius, antrajam – Algis Radimonas, trečiajam – Kasperavičius ar Sargautis. Aš dirbau pirmajame padalinyje. Kai Jurgis Grigalius tapo vyriausiuoju inžinieriumi, buvau paskirtas pirmojo padalinio vadovu. Pirmasis ir antra-

sis darbų vykdymo padaliniai turėjo savo kabinetą, jame šiuo metu dirba komercijos direktorius Rolandas Zabilevičius. Mes, gamybininkai, susitikdavome mėnesinių atsiskaitymų metu. Tuomet A. Radimonas dirbo magistralėje Vilnius–Panevėžys ties Taujėnais. Aš dirbau su smulkesniais objektais, „vieškeluose“.

Vienas iš įstrigusių prisiminimų, susijusių su Algio darbo metodais, yra humoristinis. Valdyba su objektais turėjo telefoninį ryšį. Susirinkdavo planuotojai ir iš dispečerinės skambindavo į objektus. Jeigu būdavo su Algio objektais susijusių problemų ir klausimų, su juo ryšys visą laiką „nutrūkdavo“. Netgi A. Butkūnui jis sakydavo: „Atsiprašau, bet aš jūsų negirdžiu, kažkas su ryšiu.“ Šita frazė jo būdavo dažnai vartojama ir gerai suveikdavo. Tai labai gerai atsimenu ir išmokau. Ne viską ir aš girdžiu.

A. Radimonas buvo talentingo gamybos organizatoriaus pavyzdys darbe, kompanijos siela vadinamojoje užklasinėje veikloje, kurioje jis taip pat aktyviai dalyvaudavo. Algio net tostai buvo kitokie. Ne taurelę ragindavo pakelti, o kviesdavo papasakoti istoriją, prisiminti svarbią datą ar aplinkybes.



Vytautas Blažys, gamybinio-techninio skyriaus viršininkas, ir V. Radimonienė keliaujančios į V. Radimonienės archyvą (apie 1974-75 metus).



Kelininkai Karpatuose Lvovo mieste. Iš kairės į dešinę. Stovi: meistras Bronius Pukys ir Algis Radimonas. Sėdi ant turėklų: inžinierė Danguolė Apinytė-Augevičienė, gamybinio techninio skyriaus inžinierė Ramutė Kastrickienė, GTS vyresnysis inžinierius Vytautas Blažys, technikė Vida Radimonienė ir darbų vykdytojas Albertas Arūna.



Atliekant bandymus „Lietkelprojekto“ centrinėje laboratorijoje, Kaune, kursų metu. 1963 m. balandis. Technikė V. Radimonienė – antra iš kairės. Prieš pat vestuves į kursus ją išsiuntė viršininkas A. Butkūnas. Nuotraukoje pirmas iš dešinės – KSV-5 technikas Kukys. Nuotrauka iš V. Radimonienės archyvo.



KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **9 psl.**

Iš ilgamečio gamybinio techninio skyriaus vadovo Vytauto Blažio prisiminimų:

„1969 metais valdyba buvo pakviesta į automagistralės Kaunas–Klaipėda tiesimą. Tų metų spalio mėnesį mūsų „desantas“ atsirado Cinkiškyje. Jam vadovauti buvo paskirtas vyriausiasis darbų vykdytojas, valdybos veteranas Antanas Algirdas Radimonas. Tai jau didelę objektų vadovo patirtį turintis, energingas, sąžiningas, pareigingas ir labai draugiškas, linksmas žmogus. Įsikūrė jis ten kapitališkai. Buvo pastatytos net remonto dirbtuvės, bendrabutis, na, ir vadovybės štabas. Algirdas mokėjo organizuoti darbus, priimti visų lygių valdžios bei tikrintojų atstovus. Dirbo jis tame objekte visą dešimtmetį. Apie tai galima parašyti romaną. Mokėjo organizuoti dar ir įspūdingas šventes, pobūvius po Valstybinės komisijos priimtų darbų etapų.

Nepamirštama, kiek daug šiame objekte teko atlikti sudėtingų, koncentruotų žemės darbų. Automagistralė turėjo peršokti Striūnos bei Gyvenės upes, tad teko per jas statyti



Zigmantas Michnevičius.

užtvanką, labai aukštus pylimus. Per vienus metus iškasėme ir supylėme daugiau kaip milijoną kubinių metrų grunto. Tai įspūdingas skaičius.“

Pasakoja Kelių statybos tresto vyriausiasis specialistas gamybinų bazių vystymui ir mechanizacijai Zigmantas Michnevičius

Pažintis su A. Radimonu

Kai įsidarbinau Kelių statybos tresto mechanizacijos skyriuje, kaip tik prasidėjo didžiosios statybos: 1970 metais buvo užbaigtas magistralinis kelias Vilnius–Kaunas,

prasidėjo automagistralių Kaunas–Klaipėda ir Vilnius–Panevėžys statybos. Tuomet daug atsakomybės teko būtent mechanizacijos skyriui. Jis tiesiogiai buvo atsakingas už gamybinių užduočių vykdymą ir tinkamą mechanizmų panaudojimą. Trestui tam tikra prasme buvo pavaldžios dešimt kelių ir dvi tiltų statybos valdybos.

Nuo Nevėžio iki Cinkiškių driekėsi pirmasis Panevėžio KSV-5 darbų ruožas, jam vadovavo patyręs darbų vykdytojas Algis Radimonas. Į statybos objektų apžiūras su tresto valdytoju Albinu Valentavičiumi, kaip vyriausiasis specialistas mechanizacijos klausimais, dažnai vykdavau ir aš. Taigi taip su A. Radimonu ir susipažinome. O jo pečius buvo užgulę ištisų sudėtingi darbai. Manychiau, daug pastangų pareikalavo Nevėžio iškasa su šaltiniais ir Striūnos pylimas–užtvanka, formuojant daubą vandens baseinui.

A. Radimonas man pasirodė labai kultūringas, nuoširdus, gabus vadovas ir iniciatyvus, drausmingas savo darbų vykdytojas. Prisimenu, formuojant Striūnos pylimą, jo vadovaujami skreperiai dirbo dviem pamainomis. Rudenį ir žiemą A. Radimono iniciatyva buvo įrengtas apšvietimas, o mechanizmai visuomet tinkamai prižiūrimi. Faktiškai vėliau niekas taip nedirbo.

Apie A. Radimoną visi atsiliepdavo kaip apie labai rūpestingą vadovą. Štai, pavyzdžiui, žiemą gamybiniame bazėje nebūdavo kur remontuoti mechanizmų. Visas mašinų remontas buvo atliekamas lauko sąlygomis, lyjant ar sningant. A. Radimono iniciatyva, pritarus Kelių statybos trestui, buvo nuspręsta pastatyti dirbtuvėles šalia Cinkiškio sankryžos. Algio dėka šioje bazėje mechanizmų aušinimo sistemai užpildyti žiemą buvo ruošiamas karštas vanduo, įrengtos buitinės patalpos mechanizatorių ir vairuotojų maitinimui, sudarytos sąlygos nakvynei. Juk darbuotojams kasdien į namus tekdavo vykti apie 80 kilometrų, poilsio labai trūkdavo. Žmonėmis A. Radimonas ištis mo-kėjo pasirūpinti.



1971 m. Skreperininkų meistriškumo varžybų vieta, būsimoji vandens baseino dauba. Čia skreperiams gruntą pureno purintuvai, vyriausiojo KSV-5 mechaniko Viliaus Matiliūno dėka išsaugotas ir dabar esantis Kelių muziejus.



1971 m. Merginos, pasipuošusios tautiniais rūbais, sega simbolinius ženklelius varžybų dalyviams. Jau netrukus susirungs visų dvylikos Lietuvos kelių ir tiltų statybos valdybų skreperiu mašinistai, tapę nugalėtojais savo ūkiuose.



1971 m. iškilmingas skreperiu varžybų atidarymas. Iš kairės: Jonas Gražys, KSV-5 vyriausiasis inžinierius, Česlovas Radzinauskas, Vyriausiosios gamybinės autokelių valdybos viršininkas. Renginį atidaro Mykolas Šležas, Kelių statybos tresto tiltų inžinierius, profsąjungos pirmininkas.



1971 m. Varžybų nugalėtojus apdovanoja Kelių statybos tresto valdytojo pavaduotojas A. Bie-liauskas. Pirmąją komandinę vietą iškovojo kauniečiai. 1-osios vietos laimėtojas – Alytaus KSV-8 skreperininkas Jonas Šyvokas.



Kelininkų pietūs Cinkiškio bendrabutyje, tiesiant magistralę Kaunas–Klaipėda. Pirmas iš kairės – autobuso vairuotojas Petras Petraitis, penktas iš kairės – meistras Leonas Meilus, atsakingas už transporto darbą.



Pietūs. Pirmas iš dešinės – meistras Zenonas Meškauskas.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

Kęstutis Bajarūnas, AB „Panevėžio keliai“ vyresnysis darbų vadovas

„Va, čia tai diedas!“

Baigęs mokslus Kauno politechnikume, 1976 metais praktiką atlikau Kauno kelių statybos valdyboje. Teko dirbti magistralėje Kaunas–Klaipėda. Objektui vadovavo Kristina Keturakytė. Šiame ruože tuomet darbavosi ir Panevėžio kelių statybos valdyba. Jei tik iškildavo koks nors darbų derinimo klausimas, mūsų vadovė bendraudavo tik su A. Radimonu. Kažkodėl kitų specialistų ji nepripažindavo. Turbūt dėl to, kad A. Radimonas buvo autoritetas, patyręs statytojas, „senas vilkas“. Kai pirmą kartą jį pamačiau, pagalvojau: va čia tai rimtas kelininkas, diedas, kaip turi būti! Įdomiausia tai, kad man jis labai priminė mano tėvą. Išvaizda, kalba, šukuosena. Toks buvo pirmasis įspūdis.

1978 metais įsidarbinau Panevėžio KSV-5 ir iškart išėjau į armiją. Grįžęs šiek tiek pasidarbavau smulkesniuose objektuose, o vėliau mane išsiuntė dirbti į magistralę Vilnius–Panevėžys. Tam objektui, ruože netoli Kurėnų, vadovavo A. Radimonas. Taip mes su juo susitikome antrą kartą. Buvau jaunas meistras, o A. Radimonas – mano mokytojas. Iš jo sužinojau viską apie techniką ir jos galimybes, darbų eiliškumą. Automagistralė tuo metu buvo rimčiausias objektas. Mokytojas man davė techniką, o aš pradėjau nuo žydinčių pievų, kitaip tariant – nuo nulio. Jei „nugrybavdavau“, mane pataisydavo, bet iš esmės A. Radimonas savo darbuotojais pasitikėdavo. Jei darbai vykdavo sklandžiai, prie smulkmenų nesikabinėdavo.

Griežtesnio žodžio sulaukdavome tik kai labai stipriai „nugrybavdavome“. Kaip tai nutikdavo? Geodeziniai prietaisai buvo seni, rusiški, išklerę. Būdavo, kad ir trasą į šoną pasukdavome. Tuos prietaisus dar reikėdavo mokėti patiems ir pasiremontuoti.

Be objekto magistralėje, kartais atlikdavome ir smulkesnius rangos darbus. Pavyzdžiui, tvarkydavome kokią nedidelę reikšmės kelią. Tokiuose darbuose A. Radimonas manimi visiškai pasikliaudavo, palikdavo dirbti be priežiūros. Dar, pamenu, klausdavau jo: „Algi, negi nebijai, kad atvažiuavęs po kelių mėnesių nieko čia neberasi, būsiu viską „ištargavojęs?“ Bet mačiau, kad darbų vadovas jausdavosi ramus. Šiandien, kai keliuose dirbu jau 40 metų ir turėjau bent dešimt vadovų, galiu tvirtai pasakyti, kad A. Radimonas man visada išliko pats geriausias.



Kęstutis Bajarūnas.

A. Černiauskas: „Kurčias tas tavo darbuotojas ar nebylys?“

Kol buvau jaunas ir „žalias“ darbuotojas, yra nutikę ir juokingų epizodų. Štai vieną dieną A. Radimonas pranešė, kad pas mus į objektą atvažiuos Kelių tresto valdytojas A. Černiauskas. Pamenu, visi jo prisibijojo. Prieš pat vizitą A. Radimonas man prigrasė: „Jei jis prie tavęs prieis, nieko tu jam nepasakok, tik galva linksėk, ir viskas.“ Bet susiklostė taip, kad svečias prie manęs priėjo ir ėmė visko klausinėti, tiesiog kamantinėti! Aš kaip užsiūtas nieko ir nesakau. Paskui A. Černiauskas A. Radimonui sakė: „Nežinau, kurčias tas tavo darbuotojas ar nebylys? Visai su juo nesusišnekėjau!“ Bet mano darbų vadovas tuo liko labai patenkintas. Jis manė, kad jau geriau patylėti, negu pasakyti kvailystę. Po kelerių metų su A. Černiausku jau galėjau ir protingai padiskutuoti.

Gero šeimnininko griežta tvarka

A. Radimonas buvo geras šeimnininkas. Dar anksčiau, dirbant objekte magistralėje Kaunas–Klaipėda, darbuotojams jis išrūpindavo pietus, buvo įkūręs gerą bazę, ten net ir šiltas vanduo buvo. Nenuostabu, kad kai kurie darbuotojai iš Cinkiškių paskui A. Radimoną ir į kitus objektus išvažiavo dirbti. Panevėžio KSV-5 nuo seno turėjo gerą vardą. Taip susiklostydavo, kad jei į A. Radimono objektą ateidavo dirbti institutą baigę studentai, tai, žiūrėk, po kelerių metų jie jau pradėdavo eiti svarbias pareigas. Tai kelių statybos valdybų viršininkais patapdavo, tai Kelių statybos trese kabinetuose dirbti pradėdavo. Bet iki tol visų kasdienybė būdavo tokia pat.

Kiekvieną rytą smirdantis valdybos „lazaras“ mus visus surinkdavo. Akis grauždavo, bet važiuodavo-

me vėsumoje: pusė autobuso durų buvo „į išorę“, kita pusė „į vidų“. Komforto nebuvo jokio. Šaltomis žiemomis, būdavo, kol nuvažiuodavome iki objekto, ir pietūs ateidavo. Tada šiaip ne taip užkurdavome techniką, o kai užkuri, žiūrėk, ir namo laikas. Kelių per tą laiką dar labiau užpustydavo. Bet A. Radimono tvarka buvo griežta: į objektą vis tiek turi nuvažiuoti, nesvarbu, tik valandą dirbsi ar dvi. Vidury kelio negalėdavai apsisukti.

Kiekvieno mėnesio pabaigoje skaičiuodavome žmonėms atlyginimus, tvarkydavome darbų ir medžiagų apskaitas. Kai vėlumoje baigdavome visus skaičiavimus, A. Radimono žmona, taip pat kelininkė, mums skanią vakarienę paruošdavo. Man, kaip bendrabučio gyventojui, tai ypač patikdavo. Nors A. Radimonas buvo mano viršininkas, sakyčiau, buvome ir draugai. Aš, kadangi buvau jaunesnis, į savo „balius“ jo nekviesdavau, bet jis į savo – visada. Pamenu, buvo A. Radimono 50-metis. Prieš šventę manęs paklausė, ar turiu paną, ir pakvietė drauge su ja ateiti.

Detektyvas: kur dingio ir kaip vėl atsirado aparatas, vertas milijono

Buvo laikas, kai už aukšinius rublius, rodos, net už milijoną, valdžia mums nupirko naujausią sutankinimo tikrinimo aparatą. Tai buvo kažkas neįsivaizduojamo, juk iki tol sutankinimą tikrindavome labai primityviai. Pamenu, tą įsimintiną dieną suvažiavo į objektą gal dešimt „Volgų“. Visos „viršūnėlės“ norėjo pažiūrėti, kaip tas aparatas veikia. Patikrino sutankinimą, gavo rezultatus, kurių dar patys iki galo nesuprato, ir sugužėjo į vagonėlį. A. Radimonas, kaip šeimnininkas, jiems konjako papildė, visi simboliškai paragavo, pasidžiaugė nauju aparatu, atsiveikino, išėjo laukan ir mato: to aparato – nė kvapo! Visi griebėsi už galvų, kur toks brangus daiktas galėjo dingti? Juk niekas

pro šalį nevažiuoja – kelio nėra, tik darbininkai aplinkui dirba. Tuomet aš A. Radimoną nuraminau: „Rasim tą aparatą.“

Nuvažiavau pas vairuotojus, kurie mums į objektą medžiagas vežiojo, ir sakau: „Po pusvalandžio aparatą nuvarykit ten, prie to beržo. Tuomet aš ten nuvažiuosiu, kad aparatas būtų toj vietoj.“ Po pusvalandžio prietaisą radau ten, kur buvau nurodęs. Kam tiems vyrams aparato

prireikė? Na, tais laikais daug kas vogdavo. Bet aš vyrams išaiškinau, kad jie taip nepasipelnys, juk niekur to aparato neparduos, ne tie laikai buvo. Dar prikūriau, kad mašina skleidžia pavojingus spindulius ir jie bevaikiais gali likti... Valdžia po to įvykio kaltų nebeieškojo. Neieškojau ir aš, nes buvau pažadėjęs, kad aparatui atsiradus kaltų neieškosiu.



Prie mechaninių dirbtuvių Panevėžyje darbuotojai važiuoja „autokaru“.



Autokelių valdybos darbas. Pirmajame plane – kelio meistras Kazimieras Kučys. Meistras stebi 15 tonų plentvolio D-400 darbą.



Greideriais planuojama sankasa.

Nuotraukos iš Vidos Radimonienės archyvo.



KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **11 psl.**

Pasakoja Kelių statybos tresto vyriausiasis specialistas gamybinų bazių vystymui ir mechanizacijai Zigmantas Michnevičius

Skreperininkų vargai ir džiaugsmas prie Striūnos

Tiesiant automagistralę šalia Babtų, už Nevėžio, panevėziečiai savo darbų zonoje turėjo įrengti pylimą per Striūnos upelį. Tai nebuvo lengvas darbas. A. Radimono vadovaujami vyrai turėjo suformuoti daubą vandens baseinui su sala viduryje. Važiuojant automagistrale dabar net sunku patikėti, kad viduryje vandens baseino esanti sala – dirbtinai kelininkų suformuotas žemės lopinėlis.

Dvi gelžbetonines keturkampes vandens pralaidas po pylimu ir vandens šachtą montavo Kauno MSV. Gruntui vežti į pylimą buvo naudojami Kauno TSV-1 ir Panevėžio KSV-5 prikabinami skreperiai (vilkikas-tractorius T-100 su prikabinamu 6 kubinių metrų kaušu). Kad neatsiliktų pagrindų įrengimo darbai,



Petras Petraitis.



Jonas Brazdžionis.

Zigmantas Michnevičius:

„Važiuojant automagistrale dabar net sunku patikėti, kad viduryje vandens baseino esanti sala – dirbtinai kelininkų suformuotas žemės lopinėlis“.



Ant Palangos tilto. Pirmas iš kairės – Algis Radimonas. Trečias iš kairės – vairuotojas Petras Petraitis. Apie 1961 metus.



II Respublikinių skreperininkų varžybų dalyviams žemaitiškas VALIO!



Skreperininkų varžybos magistralėje Kaunas–Klaipėda.



Skreperininkų varžybos magistralėje Kaunas–Klaipėda.

šiam automagistralės tiesimo ruože skreperiai dirbo net dviem, trim pamainomis. Šiuos mechanizmus naudoti žemės darbams labai skatino tuometis Kelių statybos tresto valdytojas A. Valentavičius. Jo iniciatyva Striūnos objekte dvejus metus iš eilės vyko respublikinės skreperininkų varžybos. Tokiu būdu buvo pagreitinami ir šio objekto žemės darbai. Už respublikinių skreperininkų varžybų organizavimą 1971-aisiais, 1972-aisiais metais buvo atsakingas A. Radimonas.

Pasakoja Petras Petraitis, ilgametis KSV-5 vairuotojas:

„Kai prasidėjo darbai automagistralėje Kaunas–Klaipėda, aš autobusu veždavau darbininkus, darbų vykdytojus ir mechanizatorius į darbą. Vyriausiasis darbų vykdytojas buvo A. Radimonas, jis važinėdavo kasdien iš Panevėžio, atskirai nuo mūsų, su ZIL. Jam buvo paskirtas vairuotojas Borisas Kuzminas.

A. Radimonas buvo nuostabus žmogus, puikus vadovas, su visais sutardavo gražiuoju, geruoju, buvo tolerantiškas. Automagistralėje Kaunas–Klaipėda dirbome apie 10 metų, todėl vieni kitus gerai pažinom. Su A. Radimonu teko dirbti ir kituose objektuose“.

Prisimena Jonas Brazdžionis, ilgametis KSV-5 ekskavatorininkas:

„Ilgus metus dirbau objektuose, kur vadovavo A. Radimonas. Aišku, galiu ilgai kalbėti tik gerais žodžiais apie A. Radimoną, bet jei trumpai, jis buvo nuostabus žmogus, sukalbantis, bendraujantis, niekada balso nepakėlė, visus žmones gerbė. A. Radimonas vertas didžiausios pagarbos, tokių vėliau buvo reta.

Kažkada dirbant Cinkiškyje, automagistralėje Kaunas–Klaipėda, sakau: Algi, man atrodo, per mažai algos. Kad tu degalų mažai sunaudoji, – šypsodamasis pasakė A. Radimonas“.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

Pasakoja Vilius Gražys, AB „Panevėžio keliai“ techninis direktorius:

Apie kitokius darbo principus

Algis Radimonas dirbo ir kituose objektuose, bet didžiausių objektų statybos organizavimas ėjo per Algį. Niekas tiek neturėdavo savo pavaldume nei mechanizmų, nei darbuotojų, nei transporto. Man labai patikdavo jo skaičiavimas, lyginu jį su dabartiniais darbų vadovais. Dabar skaičiuoja, aiškina, kiek pas jį mašinų. A. Radimonas mane išmokė skaičiuoti, kiek kėbulų (anksčiau – „kuzavų“) per dieną atvežama. Skaičiuodavo, kiek transporto priemonė realiai padarė. Ar ji dirba trumpais atstumais, ar ilgais, ne taip svarbu, bet svarbiausia – kiek atvežė. Kiek atvežė, tiek reikia paskleisti, sutankinti. O kad mašina dirba objekte, dar ne viskas, juk ji gali ir stovėti. Ta viena mašina per dieną gali tik vieną reisą padaryti.

Algio atskaitos sistema buvo visai kitokia, ir jo mąstymas, kaip valdyti didelį objektą, kaip subalansuoti, buvo kitoks. Reikia įvertinti, kad jis tai darydavo sovietinės, planinės ekonomikos, sąlygomis. Bendraudamas su A. Radimonu, objekto valdymo prasme iš karto pradėjau tobulėti kitokiu mąstymu. Padalinio vadovas anksčiau buvo dabartinio projektų vadovo pareigybės atitiktumu. Kadangi daugelis darbų buvo atliekami savo jėgomis, mažiau reikėjo koordinuoti subrangovų darbą, padalinio vadovas vienas buvo ir projekto vadovas, ir statinio statybos vadovas, ir gamybos organizatorius.

Kitas A. Radimono keltas reikalavimas – kad ir eilinis mechanizatorius žinotų, mintyse įsivaizduotų, kaip statomas kelias turi atrodyti. Man irgi savotiškai įdomi pasidarė tokia praktika ir paskui pats skatindavau savo kolegas suteikti kaip galima daugiau informacijos pavaldiniams apie statomą objektą. Mechanizatorius turi įsivaizduoti, kokią kelią numatyta pastatyti, kokie grioviai, kokia danga. Nes kol darbuotojas nemato visumos, jis tiesiog atsistoja ir kasa griovį, nematydamas konteksto. O juk griovys ir tinkamą briauną privalo turėti. Viena objektu kelias vienoks suprojektuotas, kitoje vietoje – kitoks. Dabar jau skaitmenoje mechanizatoriui pateikiama, kaip objektas atrodys.

A. Radimonui taip pat reikėjo išgyventi planinės ekonomikos, kuri, nors ir labai naudinga buvo Lietuvos keliams, ne visuomet buvo

logiška, momentą. Esmė visose ūkio šakose ir kelių statyboje buvo finansavimo, kurį gaudavome, panaudojimas. Tiesioginis užsakovas, statytojas buvo Kelių statybos trestas, mes buvome rangovai. Užsakovui reikėdavo pinigų panaudoti, ir ne visuomet kreipdavo dėmesį į kokybę. Svarbiausia buvo atliktų darbų kiekis. Privažiavimo kelių nėra, oro sąlygos neleidžia, o mėnesio planas spaudžia: tiek atvežti, tiek padaryti. Čia buvo didžiausias galvos skausmas: bandyk išsisukti tarp kokybės užtikrinimo ir užduoties atlikimo.

Dabar užduočių įgyvendinimą filialai planuoja atskirai, pagal oro sąlygas, atsižvelgdami į technologinius reikalavimus, iš vieno mėnesio darbai perkeliama į kitą. Anksčiau gamybininkų niekas per daug nesiklausydavo, pasvarstydavo partiniuose komitetuose ar susirinkimuose, kad kažko nevykdome. Aš irgi tai girdėdavau: atviras partinis susirinkimas, tas blogai, tas negerai, kodėl vykdyamas blogas. Tai atimdavo nervų ir sveikatos. Sunku net įsivaizduoti tą visą stresą, kai vykdavo planuotės magistralės objektuose. Kai man

teko jose dalyvauti, jau sugebėdavau išsisukti. Nežinau, ar man taip pasisekė, ar praktika padėjo, ar mokytojus gerus turėjau, kad pasistengdavau tuos inžineriškai nelogiškus reikalavimus „nufutbolinti“, jau mokėdavau išeiti iš konfliktinių situacijų. O konfliktų tai būdavo! Važiavimai, pasitarimai, svarstymai, rėkimai, tresto atstovai vieni suprasdavo, kiti nesuprasdavo, ką šneka. Dabar išsigandę auditų. Važiudavo ir tada revizijos, auditai, planavimai būdavo ir logiški, ir nelogiški. Mūsų produktas yra kelias, kokybiškas kelias, o ne valstybinio planavimo lėšų panaudojimas.

Pasakoja Aleksandras Kulikauskas, ilgametis KSV-5 ekskavatorininkas:

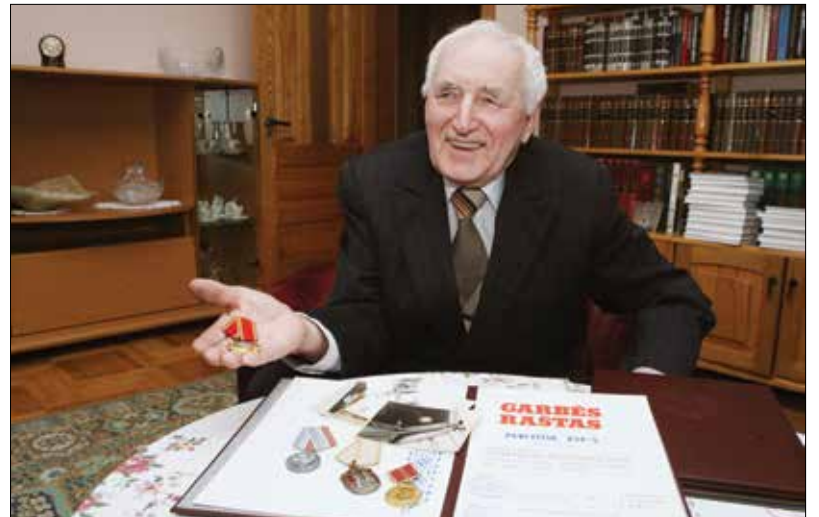
„Dirbau ekskavatorininku. 1971 m. pradėjome tiesti automagistralę Kaunas–Klaipėda. Vyriausiasis darbų vykdytojas buvo A. Radimonas. Dirbom apie 10 metų. Buvom susigyvenę, aptardavom pavestus darbus. Apie A. Radimoną liko tik geri prisiminimai, jis buvo geras žmogus, mandagus, taktiškas, ramaus būdo vadovas“.



1971 metų skreperinių mašinistų meistrų varžybos. Ant aukščiausio pakylų laiptelio – Alytaus KSV-8 skreperininkas Jonas Šyvokas. Antroji ir trečioji vietos atiteko panevėžiečiams Algiui Petraičiui ir Česlovui Sereikai.



Viso buvo surengtos keturios skreperinių mašinistų varžybos. Pirmosios, 1970-iais metais Vilnius–Panevėžys automagistralės objekte šalia Maišiagalos, antrosios ir trečiosios 1971, 1972 metais – Striūnos vandens talpyklos objekte, o ketvirtosios – 1974-aisiais metais Dubysos slėnyje, įrengiant sankasą naujam tiltui.



Aleksandras Kulikauskas.



Vincas Zakarevičius.

Prisimena Vincas Zakarevičius, ilgametis KSV-5 ir AB „Panevėžio keliai“ greiderio mašinistas:

Dirbau greiderio mašinistu automagistralėje Kaunas–Klaipėda. Objekto vyriausiasis darbų vykdytojas buvo A. Radimonas, šiame objekte ilgiausiai išdirbome, apie 10 metų. Su A. Radimonu teko

dirbti ir anksčiau – Saločių kelyje, jis taip pat buvo vadovas. Dar A. Radimonui vadovaujant teko dirbti statant Šilagalio viaduką. Puikus vadovas, išmanantis savo darbą, mandagus, taktiškas, vertas pagarbos.

Dirbant automagistralėje Kaunas–Klaipėda buvo nutrauktas tarptautinis kabelis, kiek tada pareigingam vadovui nervų ir sveikatos kainavo“.



Perfotografuota iš garbės lentos. Striūnos užtvanka tarp Babtų ir Cinkiškio.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **13 psl.**

Pasakoja Vilius Gražys, AB „Panevėžio keliai“ techninis direktorius:

Apie laikmetį ir kelių statybą

„Pokytis Lietuvoje nuo pravažiuojamųjų kelių statybos iki magistralių prasidėjo daugiausia Lietuvos kelininkų ir ypač tuomečio ministro iniciatyva. Sovietmečiu kelininkų įmonėms vadovavo daugiausia buvę partiniai darbuotojai, buvę saugumo darbuotojai, kariškiai. Ilgainiui vadovų gretas papildė jauni kelininkai, kurie turėjo viziją, kaip kelių tinklas turi atrodyti, kad tenkintų vartotojų poreikius, turėjo pakankamai žinių, kaip tai padaryti, ir ambicijų tuos sumanymus įgyvendinti. Tada ir prasidėjo pakilimas kelių sektoriuje. O kad magistralės statėsi, tai, kiek aš žinau istoriją, vos ne 50 procentų nuopelnų priskirčiau tuomečiam Lietuvos susisiekimo ministrui Vladislovui Martinaičiui. Jo iniciatyvos buvo, jis sugėbėdavo ir finansavimą suderinti, ir poreikį įrodyti. Tai buvo sąjunginės svarbos objektai ir jie kilo Lietuvoje“.

Technologijos statybos srityje buvo labai svarbios visais laikais, bet kalbant apie praėjusio amžiaus antrąją pusę, laikotarpį prieš Sovietų Sąjungos griūtį ir vėliau, Lietuvai atgavus nepriklausomybę, žmogiškasis faktorius kelių statyboje turėjo būti lemiamas. Būtent čia ir buvo erdvė atsiskleisti tokiems talentingiems vadovams kaip A. Radimonas.

„Nei inžinerinio personalo labai kvalifikuoto nebuvo, nei technologijų. Dabar mes sunkiasvorėmis mašinomis gruntą vežame ir medžiagas. Cinkiškyje, pavyzdžiui, didžiausi ekskavatoriai būdavo 0,65–1 kubinio metro talpos, transporto priemonės nuo 5 iki 8 aštuonių tonų kelia-



Vilius Gražys

mosios galios dirbdavo. Dabar mes vežam po 20 tonų ir daugiau. Anksčiau šito nebuvo. Nebuvo nei tokios asfalto klojimo įrangos, kurią mes dabar turime, vos ne rankinis darbas buvo. Reikėjo labai daug žinių ir įgūdžių pasitelkti, kad pasiektume tokius rezultatus. Žmogiškasis faktorius tikrai buvo lemiamas.

Turi bendrauti su žmonėmis, išaiškinti jiems užduotį, būdus, kaip pasiekti rezultatą, išreikauti, kad gerai padarytų. Bendraujant su užsakovu principas tas pats – žmogiškumas. Mokėk perduoti, mokėk įrodyti, kad iš tavęs darbus priimtų.

Neįsivaizduoju, kiek pas A. Radimoną žmonių dirbdavo Cinkiškyje, bet matydavau, kiek dirba mechanizmą, mačiau dokumentaciją, kiek tuo metu Panevėžio kelių statybos valdyba turėjo skreperių, ekskavatorių, kitos technikos. Praktiškai visi ten dirbo, visa techninė bazė buvo perkelta į magistralę Kaunas–Klaipėda. Tai buvo didžiausia statyba šalyje, ir garbė toms įmonėms, kurios magistralę statė. Panevėžio kelininkams, pasikartosiu, šiame objekte atstovavo A. Radimonas.

Į magistralę Kaunas–Klaipėda saugumiečiai prisistatė, kai A. Radimonas nutraukė tarptautinę ryšio liniją Maskva–Berlynas. Net dirbtinis tvenkinys šiame objekte buvo pavadintas A. Radimono vardu. Prie Cinkiškio buvo daromi pylimai, upe-

lio šlaitai nukasti, paskui tas upelis užtventkas ir pasidarė didelis tvenkinys. Vietiniai darbuotojai jį vadindavo Radimono ežeru. Aš ir vaikystėje tai žinojau ir pravažiuojant pasakydavau, kad tai – Radimono ežeras.

A. Radimoną mintyse lyginu su kitais to meto talentingais kelininkais. Kauno kelių statybos valdyboje (dabar AB „Kauno tiltai“) dirbo Alfonsas Meškinis. Jo vardu pavadintas tiltas per Nerį prie Kauno. Taip 2012

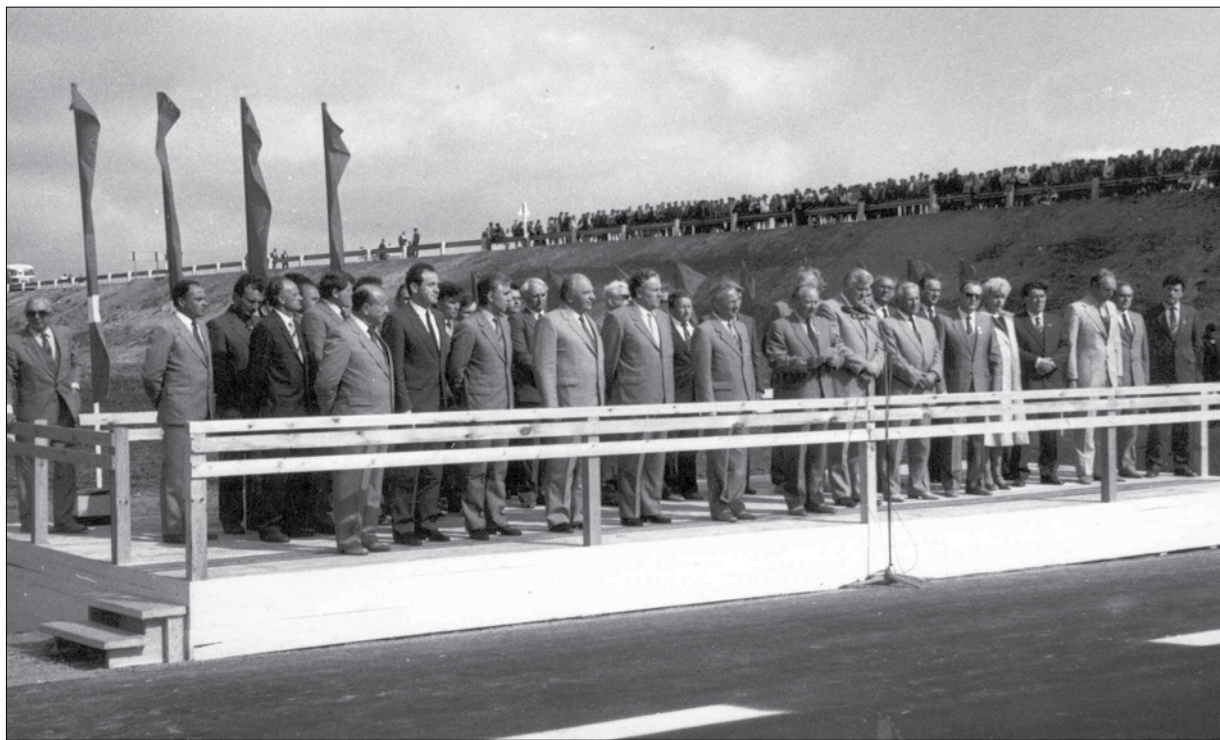


A. Butkūnas ir A. Radimonas tiesiant kelią Kaunas–Klaipėda. A. Butkūnas labai pykdavo, jeigu darbininkai dirbdavo be kepurų.

metais buvo įgyvendintas grupės Seimo narių, Lietuvos Respublikos garbės kelininkų, Vilniaus ir Kauno tiltų statytojų prašymas įamžinti Alfonso Meškino – vieno žymiausių Lietuvos tiltų statytojų, rezistencijos ir Sąjūdžio dalyvio, kario savanorio atminimą. Tiltas buvo pastatytas 1964-aisiais, naudojant pažangiausią to meto tiltų statybos technologijas.

A. Meškinis buvo talentingas tiltų statytojas, o keliuose tokio lygmens specialistu pavadinčiau A. Radimoną. Turėtų atsirasti jo vardo kelias ar magistralė, nes A. Radimono indėlis tikrai ne mažesnis“.

Už nuoširdžių pagalbą rengiant šią medžiagą dėkojame kelininkų veteranų klubo „Kelininkas“ nariams. Istorijos tęsinys – kitame laikraščio numeryje.



Pagrindinės Lietuvos magistralės Kaunas–Klaipėda atidarymas. Renginyje vyko 1987 metais dviejų kelių, automagistralės Kaunas–Klaipėda ir kelio Šilalė–Laukuva, sankryžoje. Nuotraukoje įamžinti šventės dalyviai.

Iš kairės: pačiame nuotraukos krašte – Ričardas Kasperavičius, Respublikinės gamybinės autokelių valdybos viršininko pavaduotojas; 3-ias nuotraukoje – Jonas Jakaitis, tuometis Raseinių kelių statybos valdybos Nr. 11 techninio gamybos skyriaus viršininkas, ilgametis UAB „Aukštaitijos traktas“ direktorius; 4-as – Ervinas Kančaitis, Raseinių kelių statybos valdybos Nr. 11 viršininkas; 5-as (toliau nuo užtvaros) – Alfonsas Armalas, tuometis Šiaulių kelių statybos valdybos Nr. 4 viršininkas, ilgametis „Šiaulių plento“ vadovas; 6-as (prie užtvaros) – Robertas Stakauskas, Klaipėdos kelių statybos valdybos Nr. 1 viršininkas; 7-as – Albertas Arūnas, tuometis Transporto ministerijos ministro pavaduotojas, ilgametis Transporto investicijų direkcijos vadovas; 8-as – Steponas Rimkus, Ministrų tarybos transporto skyriaus vedėjas; 9-as (toliau nuo užtvaros) – Algimantas Karkauskas, tuometis Kauno tiltų statybos valdybos Nr. 1 viršininkas, ilgametis „Kauno tiltų“ vadovas; 10-as (šviesiu kostiumu, prie užtvaros) – Antanas Černiauskas, kelių statybos tresto valdytojas; 11-as – Petras Makrickas, Automobilių transporto ir plentų ministerijos pirmasis ministro pavaduotojas; 12-as (antrame plane) – Adomas Leliūga, „Orgtechkeltiesimo“ tresto valdytojas; 13-as – Jonas Černikovas, Automobilių transporto ir plentų ministerijos ministras; 14-as (prie mikrofono) – Juozas Šėrys, Ministrų tarybos pirmininko pavaduotojas; 15-as – Algirdas Mykolas Brazauskas, tuometis LKP CK sekretorius, vėliau – LR Ministras Pirmininkas ir LR Prezidentas; 16-as (antrame plane) – Jonas Biržiškis, tuometis KSMĮS „Granitas“ vyriausiasis inžinierius, vėliau – pirmasis atkurtos nepriklausomos LR susisiekimo ministras; 17-as (priekyje) – Henrikas Jackevičius, tuometis Valstybinio plano komiteto pirmininko pirmasis sekretorius, vėliau – ilgametis kelininkų veteranų klubo vadovas; 18-as (priekyje) – Vytautas Astraukas, LKP CK biuro narys; 19-as – Pranas Gabrėnas, LKP CK Transporto skyriaus vedėjas; 20-as – Jonas Jagminas, Šilalės rajono partijos komiteto pirmasis sekretorius; 21-as – Šilalės rajono vykdomojo komiteto pirmininkas Zigmas Puidokas.



Magistralės Kaunas–Klaipėda atidarymo šventė.

PANEVĖŽIO REGIONO OBJEKTUOSE SVEČIAI ĮVERTINO TECHNOLOGINĘ PAŽANGĄ

„Progreso nepaneigsi“, – konstatavo kelininkai veteranai, applanke naujausius Panevėžio regiono susisiekimo infrastruktūros objektus, susipažinę su „Panevėžio kelių“ bendrovės gamybinės bazės atliekamų darbų mastais, laboratorijos naujovėmis, skaitmeninės statybos įrankių panaudojimu vykdant projektavimo ir rangos darbus. Iš aktyvios profesinės veiklos pasitraukę patyrę kelių statybos specialistai savo ilgametę patirtį pritaiko talkindami Lietuvos automobilių kelių direkcijai kaip patariamoji institucija, dėmesingai stebi kelių politikos naujienas.

Kristina SAVICKAITĖ

Vieno trečiadienio ankstų rytą AB „Panevėžio keliai“ kiemas sužibėjo tarsi bičių avilys. Įmonė duris atvėrė ilgamečiams kelininkams veteranams, susiruošusiems į išvykstatamąjį seminarą „Kelių tiesimas ir priežiūra“. Čia pat, bendrovės aikštelėje, sveikinosi ir glėbesčiausi buvę kolegos ir bendradarbiai, suvažinę iš visos Lietuvos. Seni pažįstami, spausdami vieni kitiems rankas, juokavo, prisiminę buvusius laikus ir nekantraudami laukę specialistai jiems paruoštų objektų pristatymų ir ekskursijos. Įmonės kieme svečius pasitikęs AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas pažadėjo ne tik papasakoti apie naudojamą naujausią kelių statybos technologiją, bet ir aprodyti įmonės gamybos bazę, supažindinti su laboratorija, pristatyti keletą svarbiausių įgyvendintų projektų Panevėžio regione.

Susėdę į autobusą, veteranai pirmiausia apžiūrėjo AB „Panevėžio keliai“ gamybos bazę. Vienuolikos hektarų teritorijoje išsidėsčiusios bazės lankytojai stebėjosi gamybos mastais, akį traukė asfaltbetonio maišyklės, gelžbetonio sijos. Klausimais užverstas „Panevėžio kelių“ gamybinės bazės vadovas Donatas Deksnys vos spėjo pasakoti apie plėtos pokyčius, prasidėjusius maždaug prieš du dešimtmečius. „Kur ir kada buvo pirktas didelio pajėgumo asfaltbetonio maišyklė? Negi gelžbetoninės sijos gaminamos čia pat, bazėje?“ – domėjosi garbaus amžiaus kelininkai. Gamybinės bazės vadovas patikino, kad 160-ies tonų per valandą našumo maišyklę bendrovė įsigijo prieš septynerius metus. Mažesnio našumo ir senesnių maišyklių bendrovėje esama ir daugiau. Lankytojams buvo papasakota, kad bazė ypač pradėjo plėstis nuo 1998-ųjų. Tada pradėtas statyti polimerais modifikuoto bitumo gamybos cechasis, prasidėjo gelžbetonio gaminių gamyba, atsirado grąnitiinės skaldos gamybos cechasis. Bazė visiškai patenkina pačios įmonės

poreikius, medžiagos ruošiamos ir pardavimui. Patyrę kelininkai diskutavo, kokias medžiagas ir kiek jų apsimoka gaminti pačiai įmonei. Visi kartu nutarę, kad šiems sprendimams labai didelę įtaką daro rinkos pokyčiai, pasuko į bendrovės gamybos laboratoriją.

Pasakoja Placidas Šleinota, buvęs VĮ „Marijampolės regiono keliai“ vyriausiasis inžinierius: „Šiuo metu jau esu veteranas ir pasibū, kad pokyčiai kelių tiesimo srityje milžiniški. Medžiagos nepakito, bet įrengimai, technologijos – tai jau visai kas kita. Tokios pažangos anksčiau mes neturėjome. Teko pavažinėti po Europos valstybes, manau, kad šiandien Lietuva išsivysčiusioms šalims nenusileidžia nei technologijomis, nei kokybe. Žmonių, kurie sugeba dirbti naujausiais įrengimais, netrūksta. Galbūt trūksta tik įrengimų? Trumpiau tariant, progreso nepaneigsi, situacija pasikeitė nepalyginamai. Man ir pačiam būtų įdomu pamėginti dirbti su naujausiomis technologijomis. Kita vertus, kai „atidirbi“ 40 metų, reikia užleisti vietą jaunesniems specialistams.“

Kitoje vietoje, tiesiog užbūrusioje kai kuriuos kelininkus, – laboratorijoje, svečiai užtruko kur kas ilgiau. Tarp įvairiausių įrengimų jiems kelią rodė AB „Panevėžio keliai“ laboratorijos vadovė Rita Kiršienė. Laboratorijos šeimininkės veteranai klausinėjo apie tyrimų metodiką, darbų ir medžiagų kainas, prašė pademonstruoti tam tikrus prietaisus. Naujais tyrimo būdais ypač domėjosi daugiausia savo darbo metų laboratorijose praleidę specialistai. Jie dalijosi prisiminimais, kai tyrimai buvo atliekami dar vadovaujantis sovietiniais metodais. Apie tai, kad tyrimų metodai keitėsi bent du kartus



Placidas Šleinota.



Alė Darata Kazlauskienė.

(iš pradžių buvo pereita prie lietuviškų, o vėliau jau ir prie europietiško standartų), svečiams pasakojo AB „Panevėžio keliai“ specialistė.

„Pokyčiai didžiuliai“, – sutiko laboratorijos vadovė, pristatydama čia atliekamus visų įmonėje gaminamų medžiagų – bitumo, bituminės emulsijos, mineralinių medžiagų tyrimus. AB „Panevėžio keliai“ tyrimų laboratorija atitinka tarptautinių

standartų reikalavimus. Nuo 2005 metų yra akredituota Lietuvos nacionalinio akreditacijos biuro atlikti kelio sankasos ir pagrindų, grunto, užpildų, bitumo ir bituminių rišiklių, bituminių mišinių ir dangų bandymus bei mėginių ėmimą. Laboratorijos akreditacija pripažinta Europos akreditacijos organizacijos.

Pasakoja Alė Darata Kazlauskienė.



Laboratorijoje, tiesiog užbūrusioje bendrovės svečius, tarp įvairiausių įrengimų jiems kelią rodė AB „Panevėžio keliai“ laboratorijos vadovė Rita Kiršienė (nuotr. dešinėje). Veteranai klausinėjo apie tyrimų metodiką, darbų ir medžiagų kainas, prašė pademonstruoti tam tikrus prietaisus.

kienė, buvusios KSV-7 (dabar – „Panevėžio kelių“ Rokiškio filialas) techninio skyriaus inžinierė: „Šiandien man vis dar sapnuojasi keliai. Tiek metų būti atitrūkus nuo savo profesijos ir matyti, kaip viskas pasikeitė, labai keista. Įspūdis didžiulis. Senais laikais esu lankiusis Panevėžio gamybinėje bazėje KSV-5, dabar ji tikrai ohoho! Vis dėlto labiausiai mane sužavėjo laboratorija. Kai dirbau Rokiškyje, labai dažnai tekdavo pavauduoti laborantą. Matuodavome bitumo tirštumą, skaldele sijodavome, tad ir šis darbas man buvo labai artimas. Nebedirbu jau 23 metai, matau, kad skirtumas didžiulis. Džiaugiuosi, kad organizuojami tokie veteranų susitikimai, taip susipažįstame su visomis kelių naujovėmis. Kitais metais man sukaks 80, bet kol sveikata leidžia, tol ir dalyvausiu, ir važiuosiu, ir domėsiuos. Dabar kaip tik skaitau AB „Panevėžio keliai“ išleistą knygą „Kelio žmonės“. Sunki knyga, sveria net tris kilogramus, bet kiek aš čia atradau įdomaus! Šiuo metu nagrinėju skyrių apie technologiją „karštas ant karšto“ – labai įdomu! Su Panevėžio kelininkais mane sieja daug gražių prisiminimų. Šiltai bendravome su Jonu Gražiu, Algimantu Butkūnu, Vytautu Blažiu. Kai buvau profsąjungos pirmininkė, mane siųsdavo į ataskaitinį susirinkimą Panevėžyje. Dabar juokinga, bet porą kartų esu atvykusi smėlio barstytuvu, nes kito tokio transporto nebuvo!“

Pasakoja Vaclovas Narbutas, buvusios Šiaulių autokelių valdybos darbų vykdytojas, ilgametis Susisiekimo ministerijos darbuotojas: „Šiaulių autokelių valdyboje pirmuosius trejus metus dirbau darbų vykdytoju, o po to net 45 metus – Susisiekimo ministerijoje. Mane „kankino“ net trylika ministrų. Labiausiai atsidavęs savo darbui ir nuoširdžiausias iš jų buvo Jonas Biržiškis. Dar ir šiandien visi atsimename sovietines kelių tiesimo normas. Dabar viskas pasikeitė, pats mechanizmų valdymas grįstas naujais principais. Štai, pavyzdžiui, skaitmeninis kelio modelis. Ką mes apie jį žinojome anksčiau? O kur naujausios sistemos, įdiegtos kelio mašinose? Jei būčiau jaunesnis, kokius kursus man reikėtų baigti, kad šioje įmonėje tapčiau, pavyzdžiui, brigadininku? Manau, kad net ir jauni specialistai, baigę VGTU, tokių mechanizmų valdymo mokosi papildomai. Man 77-eri, matau, kokį lygį pasiekusios kelio technologijos, tolesnis progresas taip pat neišvengiamas. Šiandien vaikščiojame po laboratoriją. Tai ne laboratorija, tai atskiros

PANEVĖŽIO REGIONO OBJEKTUOSE SVEČIAI ĮVERTINO TECHNOLOGINĘ PAŽANGĄ

atkelta iš **15 psl.**

gamyklos! Gelžbetonio, asfaltbetonio. Laboratorijoje gaminamos rišamosios medžiagos – kur tai matyta?! Šiandienos pažintinėje ekskursijoje jaučiuosi panašiai kaip kurioje nors JAV statybinėje organizacijoje. Nemanau, kad ir Jungtinėse Valstijose būtų tai, ko nėra čia, šioje bazėje.“

Po ekskursijos laboratorijoje įmonės generalinis direktorius V. Puidokas veteranams papasakojo apie naujausius objektus. Vienas jų – pėsčiųjų viadukas per „Rail Baltica“ geležinkelį Šeštokuose. Sudėtingas inžinerinis statinys sujungs dvi šio Lazdijų rajono miestelio puses, turės du vertikaliuosius keltuvus. Kelininkai domėjosi viaduko konstrukcija, keltuvų veikimo ypatumais. Vis dėlto labiausiai kelio žmonės sudomino įmonės vadovo pristatyti skaitmeninio kelio modeliavimo pavyzdžiai. V. Puidokas užtikrino, kad įmonėje naudojamos naujausios informacinės technologijos – didžiulis privalumas tiek kokybės, tiek objektų statybos trukmės atžvilgiu.

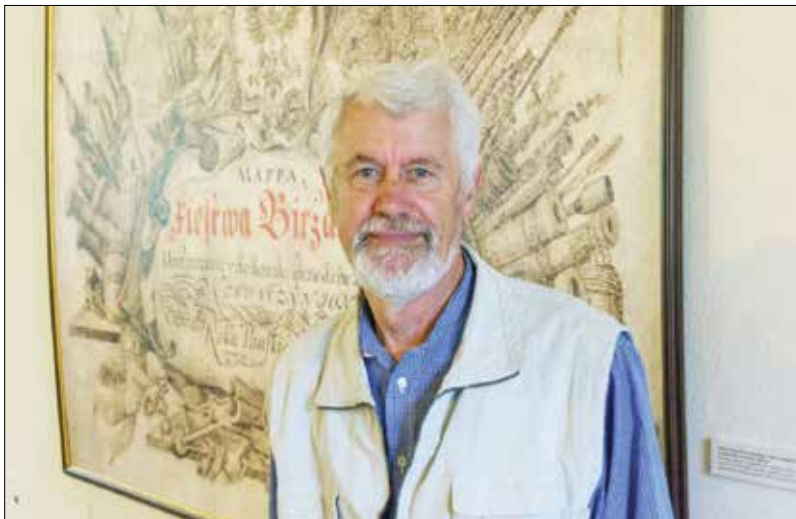
Išpūdžiais dalijosi dr. Vincentas Vytis Stragys, Lietuvos statybos inžinierių sąjungos prezidentas:

„Labiausiai mane žavi BIM technologijos. Nuostabu, kad visame pasaulyje apie tai kalbama, o konkrečius naujausią technologijų pavyzdžius matome ir štai čia, „Panevėžio kelių“ statybos bendrovėje. Viskas be galo įdomu, juk atstovauju Lietuvos statybos inžinierių sąjungai. Su šiuo miestu turiu ir kitų sąsajų. Džiugu prisiminti, kad prieš metus man teko dalyvauti tarptautinėje komisijoje, akredituojant Panevėžio kolegiją. Iškart buvo matyti, kad tai stipri mokslo įstaiga, taip pat pradedanti ruošti ir profesionalius kelininkus.“

Su susidomėjimu skaitmeninio kelio modelio demonstravimą stebėjęs vyras pasakoja, kad visa jo profesinė karjera susijusi su universitetais. Jam esą tekę dirbti buvusiam KPI, VISI, VGTU, dviejuose universitetuose Afrikoje, metus stažotis Norvegijoje: „Gyvenime teko daug ką patirti, galbūt viskas būtų susiklostę kitaip, jei po mokslų skirstymo metu būčiau nusiųstas į gamybą. Vis dėlto, kai įsitraukiau į mokslinį darbą ir jį pristačiau, nusprendžiau likti universitete. Gerai apmokamas darbas ir galimybė tapti docentu viliojo labiau negu gamyba. Mokslinis darbas man be galo įdomus. Jums keista, kaip kelių disciplinų žinovas atsidūrė Afrikoje? Buvo laikas, kai Sovietų Sąjunga rėmė besivystančias šalis. Pasirašius sutartį tarp Zambijos prezidento ir Leonido Brežnevo, dešimt dėstytojų ir dešimt gydytojų iškeliavo dirbti į Afriką. Į Zambijos



Vaclovas Narbutas.



Vincetas Vytis Stragys.

universitetą buvau priimtas vienas pirmųjų. Dėščiau kelių, gruntų mechanikos ir pamatų disciplinas. Darbas nebuvo sudėtingas, mat vietiniai studentai buvo išties darbštūs. Vėliau, jau nepriklausomybės laikais, buvo renkami savanoriai Jungtinių Tautų programai. Išlaikęs atitinkamus egzaminus atsidūriau Eritrėjoje, mažoje nuo Etiopijos atsiskyrusioje valstybėje. Reikėjo padėti atkurti universitetą, sukurti mokymo programas, dėstyti. Taip tapau pirmuoju Jungtinių Tautų savanoriu Baltijos šalyse. Dabar aktyviai dalyvaujame Europos statybos inžinierių sąjungoje, ten buvau išrinktas viceprezidentu. Džiugu, kad visų kelininkų veteranų akyse šiandien matyti ugnelės. Smagu, kad žmonės nenustoja domėtis savo sfera net ir išėję pelnyto poilsio.“

Pasakoja VGTU prof. dr. Bronius Sidauga: „1950 m. su pagyrimu baigiau Vytauto Didžiojo universitetą ir pradėjau dirbti KPI. Esu projektavęs Kruosto hidroelektrinės kelią ir tiesęs Sukončių hidroelektrinės kelią prie Tryškių. Trys mano kurso draugai statė Volgogrado, Narvos hidroelektrinę. Nesigailiu, kad pasirinkau būtent šią profesiją. Man jau 92 metai, o ši sritis vis dar domina. Dėščiau 43-ims kelininkų laidoms, taigi visi šie pakeleivių veidai man labai jau matyti. Buvau dekanu, prodekanu, esu vienas iš

VGTU įkūrėjų. Nors jau nuo 1993-ųjų nebedėstau, nuolat domiuosi, kas šioje srityje naujo, dalyvauju konferencijose, seminaruose. Gaila, bet turiu pastebėti, kad, kaip ir bet kurioje kitoje srityje, keliams „koją kiša“ politikavimas. Kodėl dauguma protingų žmonių į politiką neina? Todėl, kad ten vyksta negražūs dalykai. Mane liūdina, kad per vėlai savo amžiuje sulaukėme Nepriklausomybės. Buvo tiek daug suvaržymų, tiek minčių reikėdavo nutylėti, slėpti. Net ir tokį paprastą dalyką, kad namuose atšventei šv. Kalėdas ar šv. Velykas. Juk dirbau aukštojoje mokykloje, tai buvo neįsivaizduojama! Džiaugiuosi, kad šiandien gyvename visai kitokį gyvenimą.“

Kaip ir buvo planuota, kelininkai veteranai aplankė ir kai kuriuos Panevėžio regiono objektus. AB „Panevėžio keliai“ specialistai svečiams aprodė neseniai „Via Baltica“ magistralėje baigtą statyti Ūtos turbožiedinę sankryžą bei rekonstruojamus ruožus kelyje Biržai–Raubonys.

Pasakoja Romualdas Janušas, buvęs UAB „Kelprojektas“ vadovas: „Šiuolaikinės kelių infrastruktūros naujovės nešokiruoją, greičiau – džiugina. Taip susiklostė, kad kažkada man vienam iš pirmųjų teko pradėti naudoti ir taikyti skaičiavimo techniką. To metus mokiausi Maskvoje. Pradėjus skaičiavimo techniką naudoti



Bronius Sidauga.



Romualdas Janušas.

kelių projektavime, vėliau naujovės persikėlė ir į kelių tiesimą. Kelių mechanizmų valdymas tobulėjo. Dabar tik belieka stebėtis, kaip per tokį trumpą laiką technologijos dar labiau pasistūmėjo į priekį. Manau, kad mes pavijome viską, kas šiuo metu pasaulyje yra geriausia, ir niekur šioje srityje neatsilikame. Būčiau jaunesnis, tikrai norėčiau dirbti su šiomis sistemomis.“

Laisvai samdomu pensininku juokais save vadinantis Romualdas šypsodamasis prisimena senesnius laikus. Ir anuomet inžinieriai pateikdavo novatoriškų, netikėtų sprendimų, bet naujovėms kelių prasiskinti nebuvo taip lengva: „Štai Sargėnuose prie Kauno šiandien turime puikią trijų lygių sankryžą. O ar žinote jos atsiradimo istoriją? Prieš kelis dešimtmečius ją sugalvojo vienas puikus inžinierius, kupiškėnas Albertas Jonas Mukyls, kurį aš vadindavau „supermenu“. Tiesa, kai pirmą kartą su šios sankryžos eskizu jis nuvyko pas ministrą, buvo išvytas. „Ką čia sugalvojai? Nuo kada Lietuvoje tokia sankryža?!“ – stebėjosi valdininkai. Tačiau inžinierius buvo užsispyręs. Pas ministrą jis nuvažiavo antrą kartą. Deja, istorija pasikartojo. Vis dėlto trečias kartas nemelavo. Statinio projektas buvo palaimintas, o sankryža išvydo dienos šviesą. Šiandien šios vietos mes jau nebeįsivaizduojame kitaip. Jei ne tokia sankry-

ža, būtų chaosas. Kaip nuostabu, kad puikus inžinierius tokius kelių infrastruktūros sprendimus numatė dar prieš kelis dešimtmečius. Prisiminkime magistralę Vilnius–Kaukas. Buvusioje Sovietų Sąjungoje buvo tik du gabalėliai magistralės: Maskva–Šeremetjevas 20 km, Kijevas–Borispolis 15 km. Lietuviai gi įrengė 100 km magistralę Vilnius–Kaukas be ypatingų pinigų, tik pasitelkdami visas diplomatijos priemones. Vėliau pradėta statyti magistralė Kaunas–Klaipėda. Tai unikalūs dalykas, turint omenyje, kad kelias įrengtas anuometinės varganos ekonomikos laikais. Magistralė pasižymi puikiais parametrais, plačia skiriamąja juosta, tinkamais nuolydžiais, aplenkiamos visos gyvenvietės. Užtikrinu, kad tas kelias tarnaus dar šimtą metų.“

Vis dėlto patyrusiam kelininkui kelia nerimą magistralė „Via Baltica“. Nors ji, anot Romualdo, taip pat neblogo, trečios juostos tiesimas Panevėžio aplinkkelyje, kuris yra tarptautinės magistralės dalis, – klaidingas sumanymas. R. Janušo nuomone, šis sprendimas gali išprovokuoti dar daugiau eismo nelaimių.

Buvęs UAB „Kelprojektas“ vadovas kritikos strėlių negaili ir politikams, kurie savo sprendimais esą daro žalą visam kelių ūkiui: „Kalbant apie kelių sistemą apskritai, baugoka, kad čia nebūtų įvelta per daug politikos. Netgi rusai suprato, kad kelius

PANEVĖŽIO REGIONO OBJEKTUOSE SVEČIAI ĮVERTINO TECHNOLOGINĘ PAŽANGĄ



Adomas Leliūga.



Antanas Žlibinas.



Regina Ivanovienė.

turi tiesti kelininkai, o ne politikai. Mes gi į valdančiųjų postus norime skirti vadybininkus, kurie apie kelius nieko nenusimano. Aš neturiu nieko prieš vadybininkus, bet jų reikia pradėti nuo technologijos. Iš technologo vadybininką gal ir padarysime, bet iš vadybininko technologą padaryti, manau, bus sudėtinga. Nėra viskas taip paprasta. Juk kelius tiesiame ne metams ir ne dvejiems, o šimtmečiams. Kad keliai ir tiltai tarnautų ilgus dešimtmečius, statiniai turi būti statomi pagal aukščiausio lygio technologijas. O technologijas gali įvaldyti tikrai žmonės, turintys tam tikro lygio išsilavinimą. Vadyba, be abejo, reikalinga, bet tai ne dominuojantis dalykas.“

Pasakoja Adomas Leliūga, buvęs Tiltų statybos valdybos viršininkas: „Gyvenime teko prisidėti prie daugelio sudėtingų objektų statybos. Tarp jų – visi pagrindiniai tiltai Kaune, kelias Vilnius–Kaunas, Kaunas–Klaipėda. Tais laikais tokių technologijų, kaip panevėziečiai šiandien, mes neturėjome. Dirbome, galima sakyti, rankomis. Pavyzdžiui, kokią techniką naudojome asfaltbetoniui kloti? Jokios automatikos. Turėjome panaudoti labai daug žmoniškų resursų. Šiuo metu situacija visai kitokia. Techniką turi valdyti automatika. Gaila, kad tos naujos pas mus įsitvirtino vėliau.“

Ilgametis tiltų statytojas apgai-

lestavo ir dėl dabartinės situacijos kelių ūkyje: „Pirmiausia varuotojai turėtų sukilti ir atsiimti į biudžetą įplaukiančius pinigus už akcizą, nes tos lėšos kelių tiesimo taip ir nepasiekia. Juk tie pinigai turėtų būti skirti kelių statybai, o ne išskirstyti kitoms valstybės reikmėms. Mano skaičiavimais, jei per dešimt metų šie pinigai, kaip ir priklauso, būtų skirti kelių tiesimui, dabar jau būtume turėję apie 100 km dviejų juostų magistralę. Liūdinai tai, kad pastaruoju metu niekas negina kelininkų teisių. Ministras neturi patarėjo kelininko. Spaudoje pasirodo straipsniai, žeminantys mūsų profesijos specialistus. Paleidžiamos tokios „antys“, jog eiliniam kelių vartotojui tikrai gali susidaryti įspūdis, kad kelininkai yra vagys. Valdžia darosi politizuota. Aš manau, kad turėtų būti įkurta kelininkų profsąjunga.“

Apžiūrėję kitus kelių tiesybos objektus, kelininkai mėgavosi kultūrine programa: aplankė Biržų pilį, karstinės smegduobės, vadinamos Karvės Ola, vietą, Sodeliškių dvaro sodybą, pakilo į Kirkilų apžvalgos bokštą. Šiltai besišnekučiuojantys ir bičiuliais seniai tapę kolegos dar ilgai nenorėjo išsiskirstyti.

Pasakoja Regina Ivanovienė, buvusi Telšių autokelių valdybos techninio skyriaus viršininkė: „Keliuose dirbau 17 metų. Vėliau

grįžusi į gimtąją Palangą tapau Statybos valdybos techninio skyriaus viršininke. Savo darbinę patirtį keliuose visuomet sieju su labai šiltais ir gerais atsiminimais. Kadangi turiu giminių Jungtinėse Valstijose, dažnai tekdavo ten lankytis. Man visuomet imponavo tenykščiai keliai, infrastruktūros sprendimai, sankryžos. Bet šiandien mes jau taip toli pažengę į priekį, kad pavydėti nebėra ko. Ypač šiandien, kai pamačiau, ką geba ir ką daro kelininkai, tikrai neleisiu sviesti akmenis į jų daržą. Visada juos užstoju. Kelininkams linkiu labai didelės sėkmės ir kad jų gretos tik didėtų. Ypač šios srities neturėtų bijoti dailiosios lyties atstovės. Kadaise visame kurse buvome tik trys merginos.“

Išvykai po Panevėžio regiono objektus kolegas subūręs kelininkų veteranų klubo „Kelininkas“ prezidentas Antanas Žlibinas dėkojo AB „Panevėžio keliai“ vadovui Virmantui Puidokui, VĮ „Panevėžio regiono keliai“ direktoriui Rolandui Žagarui ir pasidžiaugė, kad veiklos klubo nariams tikrai netrūksta. Ilgamečiai kelininkai susitinka ne

tik puodelio kavos ar pasveikina jubilatus. Kasmet į panašias ekskursijas vykstantys buvę kolegos aplanko naujausius objektus, aptaria kelių ūkio naujienas.

Pasakoja Antanas Žlibinas, kelininkų veteranų klubo „Kelininkas“ prezidentas: „Kai susitinka tos pačios profesijos specialistai, visuomet yra ką aptarti. Juk susipažinti su kelių naujovėmis labai

įdomu. Tik man, kaip ir visiems veteranams, neramu dėl pastaruoju metu atakuojamų mūsų profesijos žmonių. Dėl politikavimo, galbūt partijų kovos, kelininkai nepelnytai juodinami visuomenės akyse. Džiaugiamės, kad, būdami savo srities profesionalais, turime progą vertinti naujausius kelininkų atliktus darbus, planuojamus objektus, bendradarbiaujame su Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos. Kiekvienų metų pirmąjį ketvirtį direkcijos vadovas veteranų tarybai pristato metinius rezultatus, o taryba juos aptaria su kitais veteranų klubo nariais. Pavasariais esame kviečiami apžiūrėti kelių būklę. Smagu, kad galime būti patariamuoju balsu. Patyrusio kelininko akis neprašau – iškart pastebi trūkumus, jei tokių yra.“

Jau rugsėjo mėnesį veteranai su šeimomis tradiciškai vyks į grybavimo šventę Varėnos rajone. Spalio mėnesį ilgamečiai kolegos rinksis į ataskaitinį susirinkimą. Šiuo metu veteranų klubas „Kelininkas“ buuria 175 narius iš įvairiausių šalies kampelių.



Bendrovės kieme svečius pasitiko AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.



Veteranai apžiūrėjo turbo žiedinę sankryžą „Via Baltica“ kelyje, kelio Nr. 125 Biržai–Raubonys ruožų rekonstrukciją, įvertino kelyje Nr. 1305 Rinkuškių–Juostaviečių–Nemunėlio Radviliškis paklotas minkštąsias dangas, aplankė Biržų pilį.



ĮSPŪDINGAS PĖSČIŲJŲ VIADUKAS SUJUNGS DVI ŠEŠTOKŲ MIESTELIO PUSES

Kristina SAVICKAITĖ

„Tai čia dabar vienas miestelis ar du? Kaip jūs vieni pas kitus vaikštotė?“ – prieš pat renginio pradžią šeštokiečius kamantinėjo sunerimusi Kelio moteris Stefutė (aktorė Violeta Trečiokaitė-Mičiulienė).

Toks klausimas išties galėtų kilti bet kuriam miestelio istorijos nežinančiam svečiui. Juk europinės vėžės geležinkelis Šeštokus pusiau padalijo dar prieš porą metų. Jau netrukus bus iškilmingai paskelbta pėsčiųjų viaduko statybų pradžia, bet kol kas tam, kad pasiektų kitoje pusėje gyvenančius gimines ar draugus, vietiniai turi daryti net dviejų kilometrų lankstą iki artimiausios automobilių pervažos. Tik kiek jų eina iki pervažos, o kiek per bėgius bet kur laksto? Stefutė čia pat suorganizavo apklausą ir konstatavo, kad žmonės pėsčiųjų viadukas labai reikalingas. Juk kirsti bėgius bet kur, ką, pasirodo, dauguma ir daro, labai rizikinga!

Liana Audzevičienė, Lazdijų rajono savivaldybės administracijos Šeštokų seniūnijos seniūnė:

„Realybė tokia, kad žmonės geležinkelio bėgius kerta rizikingai, o kai važiuoja traukiniai, tai visai nėra saugu. Traukinių eismas intensyvės, numatoma, kad srautai tik didės. Anapus geležinkelio yra mokykla, seniūnija, kultūros namai, ambulatorija, bažnyčia. Visos pagrindinės įstaigos įsikūrusios anoje geležinkelio pusėje. Jauni žmonės geležinkelio bėgius perbėga, o pagyvenę? Tokios kelionės labai pavojingos. Gal gyventojų šioje, kaimiškoje, Šeštokų pusėje ir mažai, bet juk ir jiems į kitą pusę reikia patekti. Ar visi miestelio žmonės įvertins šį statinį ir juo naudosis? Protingi įvertins ir naudosis. Visada reikia orientuotis į protingąją Lietuvos visuomenės dalį. Aš tikiuosi, kad miestelėnai supras pėsčiųjų viaduko naudą. Juk ir patiems patogiau: kai bus didelis eismo srautas, negi lauksi, kol traukiniai pravažiuos, – geležinkelį kirsi saugiu viaduku. Miestelėnai jausis saugūs ir reikalingi, nesijausime apleista „periferija“, kur žmonės tarp traukinių laksto kaip papuola.“

Šeštokų seniūnė miestelio žmonių vardu nuoširdžiai dėkojo visiems, prisidėjusiems prie šeštokiečių gerovės.

„Šiandien esame istorinio fakto liudinininkai. Džiaugiuosi, kad pastatys šį viaduką žmonės galės saugiai judėti. Įspūdingo dizaino statinys tikrai papuoš Šeštokus. Tikiu, kad jis bus ne tik gražus, bet

ir patvarus. Visų šeštokiečių vardu noriu padėkoti mūsų merui, kurio dėka atliekami ir kiti geri darbai: sutvarkyti bendruomenių pastatai, mokykla, seniūnija, klebonija, remontuojami keliai. Viskas daroma žmonėms“, – kalbėjo Liana Audzevičienė.

Ona Žukauskienė, Šeštokų seniūnijos vyresnioji specialistė:

„Esu Šeštokų seniūnijos gyventoja, lankiau čionykštę mokyklą ir puikiai pažįstu visus šio miestelio gyventojus. Šeštokai ir patys žmonės laikui bėgant keičiasi. Naujas pėsčiųjų viadukas miesteliui bus tikrai į naudą, juk ir pati gyvenvietė kuriasi aplink geležinkelį. Nepatogumus čia patiria kiekvienas, kas tik neturi automobilio. Vagonų perkrovos metu bėgių išvis nepereisi, turi laukti arba sukti didelį lankstą. Gaila, kad geležinkeliu važiuojantys traukiniai mūsų miestelyje nesustoja. Bet mūsų žmonės aktyvūs. Renkame parašus, siekiame, kad traukinys čia stotų. Kita vertus, reikia, kad gerėtų ekonominė situacija, kad žmonės turėtų darbus, būtų už ką tais traukiniais važiuoti. Žmonių taip pat nedaugėja.“

Neringa Apolskienė, Šeštokų seniūnijos socialinė darbuotoja:

„Esame geležinkelio gyvenvietė. Kažkas keliai pažadintas gaidžių, o mes – traukinio. Aš pati kitą miestelio pusę pasiekiu automobiliu, man sunkumų dėl to nekylo. Bet seneliai, žmonės, kuriems reikia, pavyzdžiui, gydytojo pagalbos, taip lengvai ir saugiai jos nepasieks. Žmonės sensta, o ambulatorija yra kitoje miestelio pusėje. Turime rūpintis vieni kitais.“

Spausdamas ranką objekto rangovui AB „Panevėžio keliai“ vadovui Virmantui Puidokui, Lazdijų rajono savivaldybės meras akcentavo, kad būsimas statinys labai laukiamas ne tik šeštokiečių, bet ir visos Lazdijų krašto bendruomenės. Meras neįgė, kad, nors šis infrastruktūros sprendimas buvo būtinas, kelias iki darbų pradžios nebuvo lengvas.

Artūras Margelis, Lazdijų rajono savivaldybės meras:

„Kad viaduko statybos prasidėtų, dėjome pastangas maždaug trejus metus. Rašėme raštus, vykome pas AB „Lietuvos geležinkeliai“ tuometį generalinį direktorių, tarėmės, galop nutarėme teikti paraišką. Atlikome galimybių studiją, parengėme investicijų projektus, pateikėme projektinį pasiūlymą, paraišką, užsakėme techninį projektą, paskelbėme konkursą ir šiandien jau turime pasirašytas sutartis. Taigi šiuo metu esame „finišo tiesiojoje“ – darbai pradėdami. Bendra projekto ver-

tė su PVM – 1,12 mln. eurų, iš jų 85 proc. sudaro europinės lėšos, 15 proc. prisidėjo savivaldybė. Tikiuosi, kad konkurso laimėtojas – AB „Panevėžio keliai“ laiku atliks visus numatytus darbus ir kitąmet Šeštokų gyventojai tikrai nebebus atskirti vieni nuo kitų.“

Apie technines viaduko ypatybes miestelio gyventojams papasakojo AB „Panevėžio keliai“ vadovas V. Puidokas. Pasak jo, šeštokiečiai ypač turėtų įvertinti vertikalius keltuvus, kurie bus įrengti abiejose viaduko pusėse ir palengvins susisiekimą judėjimo negalią turintiems žmonėms. Keltuvai užkels pėsčiuosius ant 9,2 metro aukštyje virš geležinkelio įrengtos perdangos. Pasak V. Puidoko, įprastas pandusų sprendinys tankiai apstatytose Šeštokų geležinkelio stoties prieigose nebuvo įmanomas, todėl pasirinktas brangesnis, bet patogesnis sprendimas.

Virmantas Puidokas, AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius:

„Ne taip seniai dirbome prie „Rail Baltica“ projekto, kuris dalino miestus į dvi dalis. Džiugu, kad pradėdami darbą, kuris miestus ir miestelius sujungs. Noriu padėkoti tiems žmonėms, kurie šitą darbą sugalvojo pradėti. Patikėkite, tai trunka ilgą laiką, gal penkis kartus ilgiau, negu patį darbą nudirbti. Naujausią tokį didelį ir gražų viaduką mes pastatėme prie Ukmergės. Tikiu, kad tai geri sprendiniai ir jie tarnauja žmonėms. Tikiuosi, jūs visi šį statinį pamėgsite ir pamilsite. Savo aukščiu viadukas bažnyčios gal nepralenks ir įžymy-



Baigus statybos darbus, pėsčiųjų viadukas per „Rail Baltica“ geležinkelį leis gyventojams saugiai kirsti geležinkelio bėgius, kurie šioje atkarpoje išsiplečia net iki 8 linijų.



Liana Audzevičienė, Lazdijų rajono savivaldybės administracijos Šeštokų seniūnijos seniūnė: „Džiaugiuosi, kad pastatys šį viaduką žmonės galės saugiai judėti“.



Ona Žukauskienė, Šeštokų seniūnijos vyresnioji specialistė: „Gaila, kad geležinkeliu važiuojantys traukiniai mūsų miestelyje nesustoja. Bet mūsų žmonės aktyvūs. Renkame parašus, siekiame, kad traukinys čia stotų“.

ĮSPŪDINGAS PĖSČIŲJŲ VIADUKAS SUJUNGS DVI ŠEŠTOKŲ MIESTELIO PUSES



Šeštokų seniūnijos socialinė darbuotoja Neringa Apolskienė: „Esame geležinkelio gyvenvietė. Kažkas keliai pažadintas gaidžių, o mes – traukinio“.



Kelio moteris Stefutė ir Robertas Stadalius, AB „Lietuvos geležinkeliai“ Kauno geležinkelių infrastruktūros direktorius.



Remigijus Vrubliauskas, UAB „Saugvila“ statybos techninės priežiūros inžinierius: „Šitame objekte esu techninės priežiūros vadovas. Nors būsamas viadukas nėra paprastas, tačiau AB „Panevėžio keliai“ yra pastačiusi ir sudėtingesnių statinių nei šis“.



Palaiminti statybvieta, joje dirbančius žmones, pėsčiuosius, kurie naudosis viaduku, maloniai sutiko Šeštokų Švč. Mergelės Marijos, Nuolatinės Gelbėtojos, parapijos klebonas kunigas Eugenijus Naujalis.

be netaps, bet kad bus labai įspūdingas, net neabejoju. Dar kartą sveikinu visus gyventojus ir labai prašau tolerancijos, kol vyks statybos darbai.“

Pėsčiųjų viaduko statybų pradžios šventei diriguojanti Kelio moteris Stefutė miestelėnus supažindino ir su kita svarbia informacija. Ji papasakojo, kad pradėto statyti viaduko perdangos ilgis – 46,66 metro, plotis – 2,90 metro. Pėsčiųjų eismui skirtos juostos plotis sieks 2,50 metro, o viaduko konstrukcinė schema – vantinė. Tai reiškia, kad su plieninių vantų (lynų) pagalba perdangoje sukuriamos papildomos virtualiosios atramos, kurios sumažina perdangą veikiančias lenkimo jėgas.

Remigijus Vrubliauskas, UAB „Saugvila“ statybos techninės priežiūros inžinierius:

„Šitame objekte esu techninės priežiūros vadovas. Nors būsamas viadukas nėra paprastas, tačiau AB „Panevėžio keliai“ yra pastačiusi ir sudėtingesnių statinių nei šis. Tai tvirtai galiu pasakyti, nes pirmą kartą su panevėžiečiais europiniuose projektuose teko susidurti dar prieš keliolika metų. Sudėtingiausia šiame objekte yra tai, kad iš dalies tai yra vantinis viadukas, pakabinamas ant lynų. Greičiausiai geležinkelininkų teks prašyti trumpam uždaryti vieną kelią, nes reikės padaryti atramą ir, ištiesus vantus išilgai viaduko, juos pakabinti. Kitų techniškai sudėtingų klausimų, mano nuomone, čia iškilti neturėtų. Juk AB „Panevėžio keliai“ turi didelę patirtį ir tikrai nėra „pirmokai“.

Tarp šeštokiečių „nardanti“ Stefutė vos spėjo visus kalbinti ir su viaduko statybomis sveikinti. Ir ne be reikalo. Juk ir pati yra gimusi „penki metrai nuo geležinkelio“, visai prie pat Subačiaus geležinkelio stoties. Didžiuodamasi, kad gimė ten, kur važiuoja traukiniai, Stefutė pasisakyti miestelėnams prašė ir geležinkelių atstovo.

Robertas Stadalius, AB „Lietuvos geležinkeliai“ Kauno geležinkelių infrastruktūros direktorius:

„Šaunu, kad tokia idėja buvo įgyvendinta. Visi žinome, kad geležinkelis yra padidintos rizikos zona, o pėstiesiems vaikščioti tam neleistinose vietose yra labai pavojinga. Traukinys pakankamai sunkus. Jis negali sustoti taip greitai ir lengvai kaip lengvasis automobilis.



„Šiuo metu įrengti viaduko 1-iosios, 2-osios, 3-iosios, 4-osios ir nulinės atramų pamatai, įrengtas 4-osios atramos liemu, atlikti trečiojo iš trijų pilono liemens betonavimo darbai. Surišta armatūra atramų Nr. 1, Nr. 2 ir Nr. 3“, – informavo AB „Panevėžio keliai“ statinio statybos vadovas Žydrūnas Cmelevskis.

nukelta į **20 psl.**



ISPŪDINGAS PĖSČIŲJŲ VIADUKAS SUJUNGS DVI ŠEŠTOKŲ MIESTELIO PUSES

atkelta iš **19 psl.**

Tikiu, kad šis viadukas padės išsaugoti vietinių gyventojų gyvybes ir miestelėnai saugiai galės pasiekti kitą Šeštokų pusę. Tikiuosi, kad ir kitose stotyse iškils panašūs statiniai. Pėsčiųjų viaduką statys patyrę rangovai, jau prisidėję prie „Rail Baltica“ projektų, tad linkiu, kad šis statinys iškiltų pagal visus numatytus terminus ir be jokių trukdžių.“

Baigus statybos darbus, pėsčiųjų viadukas per „Rail Baltica“ geležinkelį leis gyventojams saugiai kirsti geležinkelio bėgius, kurie šioje atkarpoje išsiplėčia net iki 8 linijų. Tuo ypač džiaugėsi daugiau kaip du dešimtmečius miestelyje gyvenantis Senujų Šeštokų bendruomenės pirmininkas.

Rimas Jarmala, Senujų Šeštokų bendruomenės pirmininkas:

„Gyvenu ten, kur yra Senujų Šeštokų ištakos, kur kūrėsi ir formavosi pati gyvenvietė. Tik vėliau, sovietiniais laikais, gyvenvietė plėtėsi ir persikėlė į kitą geležinkelio pusę, kur dabar jau yra išvystytas tankesnis gatvių, įstaigų tinklas. O šioje pusėje buvo tik viena – pagrindinė gatvė. Šalia, kaip matote, dar yra ir senų medinių, jau istorija tapusių geležinkelininkų namų. Šioje gatvėje seniau virė visas gyvenimas. Toje pačioje pusėje gyvenu ir šandien. Čia gyventojų, aišku, mažiau negu ten, bet tikimės, kad pėsčiųjų viadukas išspręs mūsų susisieki-mo problemą. Kai nėra išvystytos infrastruktūros pėstiesiems, kai trūksta apšvietimo, o aplinkui zuja miškavežiai ir kitas sunkusis transportas, kelkraščiu eiti labai nesau-gu. Džiugu, kad geležinkelis apšviečia savo teritoriją, tad miestelis „šviečia“, o žmonėms nuo to tik maloniau ir saugiau. Didelės atskirties neįaučiame ir dabar, bet mums

visiems bus patogiau, kai bus pastatytas pėsčiųjų viadukas ir vieni pas kitus keliausime saugiai.“

Vis dėlto visai nenuostabu, kad Stefutė išgirdo ir keletą kritikuojančių balsų. O kaipgi kitaip. Juk bet kuris statinys sukelia daugybę kalbų! Štai kažkas burbtelėjo, kad viadukas turėjo būti statomas ne toje vietoje, o kai kurie žmonės, esą, kaip ėjo per bėgius neleistinose vietose, taip ir eis. Nebent jei baudą gautų, tada gal apsigalvotų.

Aldona ir Saulius, Šeštokų miestelio gyventojai:

„Kasdien geležinkelį kertame bent tris kartus. Dažniausiai žingsniuojame į parduotuvę. Ir šioje pusėje ji yra, bet ten pigiau! Mes turime kategorišką nuomonę: kaip kirtome bėgius toje pačioje vietoje, taip ir kirsime. Prižastis labai paprasta. Iki viaduko eiti mums reikėtų apie porą kilometrų. Suprantame, kad traukinių eismas yra pavojingas dalykas, bet mes visuomet apsižvalgome, žinome, kelintą valandą traukinys turi pravažiuoti, tad elgiamės labai apdairiai.“

Gintautas Salatka, Lazdijų rajono savivaldybės mero pavaduotojas:

„Aš manau, kad žmonės pripras ir įvertins naujovę. Šiandien tokį laktymą per bėgius daug kas toleruoja, nes paprasčiausiai nėra kitokio sprendimo. Kai viadukas bus pastatytas, manau, kad žmonės įvertins jo patogumą, ypač žinant tai, kad bus liftai ir silpniau judantiems žmonėms tai tikrai pravers. Nemanau, kad daug žmonių rizikuos savo gyvybe landžiodami tarp traukinių, kai bus pastatytas naujas modernus viadukas pėstiesiems. Šiuo metu eismas dar nėra labai intensyvus, bet perspektyva didelė. Kaip ir visoje Europoje, taip ir Lietuvoje, bėgiais bus gabenama gerokai daugiau krovinių, taip pat ir keleivių. Esant intensyviu eis-

mui, nelegaliai pereiti geležinkelį bus labai rizikinga.“

Mero pavaduotojas išreiškė viltį, kad Šeštokų miestelio gyvenimą pagyvens ir kiti sprendimai: „Tikimės, kad anksčiau ar vėliau traukiniai šioje vietoje stos, tad šeštokiečiai, palyginti su kitų miestelių gyventojais, turės privalumą – galės naudotis ir šia transporto priemone. Šiuo metu eismas nėra labai didelis, bet jei traukinių greitis pasieks 150 kilometrų per valandą, tai, pavyzdžiui, nuvažiuoti iki Marijampolės traukiniu bus daug greičiau negu automobiliu. Tikiu, kad ateityje miestelio gyventojai turės progą saugiai, greitai ir sąlyginai pigiai pasiekti kitus miestus.“

Stefutei vadovaujant, šalmais ir liemenėmis pasidabinę atsakingų įstaigų atstovai objekte įrėngė simbolinį reperį – aukščio žymėjimo priemonę. Taip simboliškai pradėta modernaus pėsčiųjų viaduko statyba. Klebonui palaiminus statybą ir pėsčiuosius, skambant AB „Panevėžio keliai“ himnui, Stefutė atsiduso lengviau: pagaliau abi miestelio pusės bus sujungtos. Jau kitų metų kovo mėnesį jaunieji savo nuotakas galės per šią tiltą nešti ir naują statinį atvykėliams rodyti. Juk niekur kitur tokio gražaus viaduko, ir dar su keltuvais, nėra!



Rimas Jarmala, Senujų Šeštokų bendruomenės pirmininkas: „Gyvenu ten, kur yra Senujų Šeštokų ištakos, kur kūrėsi ir formavosi pati gyvenvietė“.



Aldona ir Saulius, Šeštokų miestelio gyventojai: „Kasdien geležinkelį kertame bent tris kartus. Dažniausiai žingsniuojame į parduotuvę.“



Stefutei vadovaujant, šalmais ir liemenėmis pasidabinę atsakingų įstaigų atstovai objekte įrėngė simbolinį reperį – aukščio žymėjimo priemonę. Nuotraukoje iš kairės: AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas, AB „Lietuvos geležinkeliai“ Kauno geležinkelių infrastruktūros direktorius Robertas Stadalius, Lazdijų rajono savivaldybės administracijos Vietinio ūkio skyriaus vyresnysis specialistas Virginijus Blažauskas, Lazdijų rajono savivaldybės meras Artūras Margelis, Šeštokų seniūnijos seniūnė Liana Audzevičienė, tuometis Lazdijų rajono savivaldybės mero pavaduotojas, dabar – administracijos direktorius Gintautas Salatka, Senujų Šeštokų bendruomenės pirmininkas Rimas Jarmala.



Gintautas Salatka, Lazdijų rajono savivaldybės mero pavaduotojas: „Aš manau, kad žmonės pripras ir įvertins naujovę“.

KELIO ANYKŠČIAI–MOLĖTAI PAŠONĖJE – SENOVINĖS GYVENVIETĖS LIEKANOS

Kristina VAIČIŪNAITĖ

Bendrovės „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo rekonstruojamame valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 119 Molėtai–Anykščiai ruože visą mėnesį dirbo archeologų komanda. Vienas vaizdingiausių Lietuvos kelių, vietos gyventojų pramintas „Biržinka“, rekonstruojamoje atkarpoje ribojasi su dviem archeologiniais objektais.

Pirmasis objektas – Vaitutiškių kaimo kapinės, 20 metrų atkarpoje besiribojančios su kelio Nr. 119 Molėtai–Anykščiai ruožu nuo 38,99

iki 39,01 kilometro. Kapinės neveikiančios, taip pat nėra saugomos kaip kultūros paveldo objektas. Apie kapines nėra jokių istorinių duomenų, jų ribos konkrečiai nepibrėžtos ankstesnių tyrimų metu. Žvalgymai šį pavasarį atlikti kelio darbų zonoje, 3 metrų pločio juostoje nuo važiuojamosios dalies. Jokių įrodymų, kad kelio darbai gali suardyti archeologinį paveldą, nėra, radinių taip pat nepastebėta.

Antrasis objektas – kur kas spalvingesnis. Tai pirmąjį mūsų eros tūkstantmetį menantis Liudiškių piliakalnis su gyvenviete, kurio teritorija driekiasi kelio Molėtai–Anykščiai ruože nuo 39,82 iki

39,91 kilometro. Liudiškių piliakalnis ir gyvenvietė yra nacionalinio lygio objektas, įtrauktas į kultūros paveldo registrą. Objektas taip pat patenka į Anykščių regioninio parko teritoriją. Piliakalnio papėdės gyvenvietė – maždaug 1,5 ha ploto. Bendrame Lietuvos piliakalnių kontekste Liudiškių piliakalnis yra vidutinio dydžio. Dabartinių ir ankstesnių tyrimų metu aptikti archeologiniai radiniai rodo, kad piliakalnis buvo gyvenamas bent dviem etapais – I tūkstantmečio pirmoje pusėje–viduryje bei XII–XIII a.

Mėnesį trukusių detaliųjų tyrimų metu kelio darbų zonoje esančioje piliakalnio gyvenvietės teritorijoje

iki įžemio ištirtas 470 kvadratinį metrų plotas. Kultūrinio sluoksnio storis perkasoje svyravo nuo 30 iki 80 centimetrų. Radinių asortimentą sudarė įvairių laikotarpių keramikos šukės, keli geležiniai ir žalvarinių dirbiniai, moliniai verpstukai.

Vienoje iš perkasų archeologai atrado akmeninės krosnelės liekanas – tikėtina, kad ji buvo naudota geležiai lydėti, nes aplink krosnelę esančiame dirvožemyje rasta pelelių, šlako ir gargažių – metalo rūdos apdirbimo liekanų. Aplink krosnelę išsidėsčiusios stulpavietės rodo, kad krosnelė galėjo būti įrengta nedidelio, lengvo statinio viduje.

Dar ankstesnių tyrimų metu buvo aptikta įrodymų, kad piliakalnio apylinkėse glūdintys geležies rūdos klodai buvo eksploatuojami senovės gyventojų.

Dalis piliakalnio papėdės gyvenvietės sunaikinta dar sovietmečiu, kai buvo tiesiamas kelias Anykščiai–Molėtai. Tuomet kelio sankasa buvo suformuota neatlikus archeologinių tyrimų. Piliakalnio gyvenvietė šiaurės vakarų pusėje suardyta XX a. antroje pusėje iškasus karjerą.

Andriaus Repšio ir Birutės Lissauskaitės nuotr.



Akmeninės geležies lydymo krosnelės, stovėjusios nedidelio statinio viduje, liekanos.



Kasinėjimų vadovė – archeologė Birutė Lissauskaitė.



Beveik mėnesį trukusiuose kasinėjimuose praktiką atliko archeologijos studentai.



Perkasoje rasta įvairių laikotarpių keramikos šukių bei metalo rūdos apdirbimo liekanų.



MUZIKANTAS, TAPĘS PROJEKTUOTOJU

Artūras Ačylovas, AB „Panevėžio keliai“ inžinierius projektuotojas

Apie inžinieriaus specialybę niekada nesvajojau. Labai domėjausi muzika, todėl savo ateitį norėjau sieti būtent su muzikos technologijomis. Bet susiklostė taip, kad vis dėlto pasirinkau kitą variantą. Gal todėl, kad abu mano tėvai yra inžinieriai ir dirba su geležinkelių projektais, pats taip pat nuėjau jų pėdomis. Tiesa, Kauno technikos kolegijoje nusprendžiau studijuoti automobilių kelių inžineriją. Praktiką atlikau AB „Panevėžio keliai“. Kaip tik pataikiau į stambaus objekto statybą. Darbai sekėsi puikiai, bendravau su nemažai jaunų specialistų, ypač patiko dirbti su Evaldu Kadžiu. Per bakalauro darbo gynimą kolegijoje gavau pasiūlymą ateiti projektuoti į UAB „Kelprojektas“. Tačiau taip jau susiklostė, kad įdarbinimo procesas užtruko. Kaip tik tuo metu darbų sezonas prasidėjo ir AB „Panevėžio keliai“. Taigi ir vėl buvau pakviestas dirbti į tą patį objektą, kuriame darbavau si praktikos metu. Tai buvo puikus laikotarpis – labai patobulėjau profesinė prasme, įgijau naudingos patirties. Nusprendžiau įstoti ir į VGTU. Baigiau išlyginamąsias studijas, įgijau universitetinį išsila-



Studijų metais praktiką atlikęs „Panevėžio keliuose“, Artūras Ačylovas (nuotraukoje) tęsia darbą šioje įmonėje šalia kitų jaunų specialistų.

vinimą. Po vasaros darbų galėjau rinktis, kur dirbti, bet likau AB „Panevėžio keliai“. Vienas iš veiksmų, nulėmusių tokį pasirinkimą, buvo pokalbis su technikos direktoriumi Viliumi Gražiu. Tai įkvepiantis pavyzdys, didelę profesinę patirtį turintis žmogus, asmenybė, į kurią norėčiau lygiuotis.

Iš pradžių dirbau kelių projekta-

vime, vėliau teko padirbėti ir prie geležinkelių projektų, kur absoliučiai neturėjau jokios patirties. Galbūt vadovai pamanė, kad į šią sritį įsiliesiu lengvai – juk abu mano tėvai projektuoja geležinkelius. Tai buvo įdomus iššūkis, naujas dalykas. Kita vertus, labai trūko specialistų, tad man teko didžiulis krūvis

ir atsakomybė. Pamenu Šeštokų geležinkelio stoties terminalo projektavimo darbus. Tai buvo rekordiškai didelės apimties projektas, teko ir kelias naktis nepamiegoti, ir per atostogas padirbėti. Dabar jau daugiau kaip metai vėl dirbu prie automobilių kelių projektavimo. Ką projektuoti sudėtingiau?

Žiūrint kaip lyginsi. Štai geležinkeliuose biurokratijos yra gerokai daugiau, bet pats projektavimas paprastesnis, o keliuose – atvirkščiai. Džiaugiuosi, kad kelių projektavimu mūsų įmonėje užsiima gabūs ir talentingi jauni specialistai. Mano iniciatyva vykdome vidinius pasirušimus projektams, taip tobulėjame ir patys sau palengviname darbą – dabar turime aiškesnį matymą, kaip turi atrodyti pati projektavimo struktūra, darbų organizavimas.

Per septynerius metus projektavimo skyriuje buvo visko: ir nuopolių, ir pakilimų, ir vadovų kaitos. Manau, kad trūksta artimesnio bendravimo, susikalbėjimo. Tai tikrai prisidėtų prie darbų kokybės. Gal dėl to, kad pats esu už naujoves, inovacijas, norėčiau, kad mūsų skyrius labiau tobulėtų, progresuotų. Trūksta ir efektyvesnio bendradarbiavimo tarp projektuotojų ir gamybininkų. Mėgstu sakyti, kad projektavimas – smegenys, o gamyba – rankos. Taigi „rankos“ turėtų pasitikėti „smegenimis“ ir tiesiog bendradarbiauti, kokybiškai atlikti numatytus darbus. Man pačiam labai įdomi užsienio projektuotojų praktika – naujos technologijos, kitoks požiūris. Kartais pagalvoju, kad būtų smagu kažką įspūdingo suprojektuoti būtent užsienio rinkai.

STIPRUS KOLEKTYVAS PADEDA ĮVEIKTI IŠŠŪKIUS

Laurynas Vilėniškis, AB „Panevėžio keliai“ darbų vadovas

Kiek save pamenu, visada įsivaizdavau, kad mano veikla bus susijusi su statybomis. Bet susiklostė taip, kad VGTU įstojau į civilinės inžinerijos specialybę ir pasirinkau kelių ir geležinkelių inžinerijos kryptį. Po trečio kurso praktiką atlikau AB „Panevėžio keliai“. Ne vien dėl to, kad tai mano gimtojo miesto įmonė. Ši bendrovė buvo pelnusi gerą vardą, manau, daug kas norėjo dirbti būtent čia. Taigi vasarą dvi savaites praleidau su projektų valdymo grupe, kitas dvi – laboratorijoje, o likusias objekte – kelyje. Įgijau daug praktinės patirties ir jau žinojau, kad po ketvirtro kurso savo karjerą pradėsiu būtent nuo kelio darbininko pozicijos. 2011 metais baigiau bakalauro studijas ir iškart išsiunčiau CV į AB „Panevėžio keliai“. Taip susiklostė, kad papuoliau į tiltų statybos padalinį, kuriam vadovauja Alvydas Makavičius. Visai to nesigailiu, nes tiltų ir viadukų statybos procesas man labai įdomus. Iššūkių netrūksta, nes spaudžia laiko terminas, darbus koreguoja oro sąlygos.

Esu darbų vadovas, vadovauti tenka dešimčiai, penkiolikai žmo-

nių. Kaip jie žiūri į jauną vadovą? Manau, kad pozityviai. Kartu darbuojamės jau ilgą laiką, su šiais žmonėmis savo kelią pradėjau dar dirbdamas paprasčiausius kelio darbus, tik vėliau tapau brigadininku ir darbų vadovu. Kai visą tą kelią nueini su tais pačiais žmonėmis, bendravimas ir darbas kartu problemų nekelia. Būna, kad kartais tenka ir griežtesnį žodį pasakyti, pasitaiko nesutarimų. Bet tai juk natūralu, kiekvienas turi savo nuomonę, patirties bagažą, o kur dar stresinės situacijos. Mūsų kolektyvas šaunus, branduolys – vyresni žmonės. Dešimt darbuotojų dirba nuolat, keli ateina padirbėti sezoniskai. Pastebime, kad tie nauji žmonės kažkaip pritampa. Kadangi nemažai kolektyvo narių netrukus išeis pelnyto poilsio, norėčiau, kad juos pakeistų energingi ir gabūs specialistai. Svarbiausia, kad jie turėtų kantrybės. Juk išgyventi ilgą komandiruotės reikia didelės kantrybės. Gyvenimas „ant ratų“ arba toli nuo namų – neišvengiama mūsų darbo dalis. Įvairius statinius kartais tenka statyti ir prie Baltarusijos sienos. Būna tokių atokių vietų, kad apsigyvenimui sunku rasti viešbučius ar kaimo turizmo



Laurynas Vilėniškis (nuotraukoje) šiuo metu derina darbą ir magistro studijas.

sodybas. Toks gyvenimo būdas išvargina. Tie patys veidai darbe ir grįžus ilsėtis kartais nebedžiugina (šypsosi). Esu įpratęs prie namų, turėti savo privačią erdvę, kurioje galiu atsipalaiduoti, todėl ilgos komandiruotės nėra pati mėgstamiausia

šio darbo pusė. Kita vertus, savo profesija itin džiaugiuosi vasarą. Tuomet nėra monotoniškos – vadovauju darbams objektuose, dažniau būnu gamtoje, o ne kabinete. Šiuo metu stengiuosi suderinti darbą ir magistro studijas universitete. Tai

gana sudėtinga, nes kaip tik šiuo metu statome Grigiškių transporto mazgą. Terminai, kaip visada, trumpi, bet turime spėti. Svarbiausia, kad dirbti leistų oro sąlygos ir nebūtų projekto neatitikimų.

Į KELIŲ INŽINERIJĄ NUVEDĖ TĖVŲ PATARIMAS

Karolis Vasiliauskas, AB „Panevėžio keliai“ inžinieriaus padėjėjas, gamybinis-techninis skyrius

2014-aisiais VGTU baigiau kelių ir geležinkelių inžineriją. Tai bus tikrai įdomiau negu vadyba, pamenu, pagalvojau, kai rinkausi profesiją. Daugiausiai įtakos pasirinkimui turėjo abu tėvai – statybų inžinieriai, baigę tą patį universitetą prieš 23 metus. Jie renkantis studijų kryptį labai taikliai pasakė: „Kiekvienas inžinierius gali būti geru vadybininku, bet ne kiekvienas vadybininkas gali būti geru inžinieriumi!“ Tai galutinai padėjo apsispręsti pasukti inžinieriaus keliu. Neapsirikau. Mokslai patiko, bet su praktika, mano nuomone, šiek tiek prasilenkė. Universitete mus labiau mokė projektavimo darbų. Ir baigiamojo bakalauro darbo tikslas buvo suprojektuoti kelią. Realiam darbe daugiau skaičiavimo. Esu inžinieriaus padėjėjas, sudarinėju sąmatas, kartais tenka ruošti dokumentaciją konkursams. Iš tikrųjų man tai labiau patinka nei kelių projektavimas, nes visą pro-

cesą matau kur kas plačiau.

Kokie iššūkiai man asmeniškai labiausiai patinka? Turbūt įdomūs konkursai. Pavyzdžiui, pastaruoju metu esu įtrauktas į geležinkelių projektus. Tenka prisiliesti prie „Rail Baltica“ projekto darbų – sudėlioti sąmatą, sužiūrėti konkurso medžiagą, siuntinėti komercinius pasiūlymus. Geležinkelio konkursų koordinavimas man ypač mielas. Daug ką perprasti labai padėjo kolega Darijus Zupka. Beje, mums abiem teko krinti ir švedų kalbos mokslus. Darijus šiuo metu darbuojasi Švedijoje, o aš nuotoliniu būdu padedu skaičiuoti sąmatas. Švedų kalba – kietas riešutėlis. Juokaujame, kad jei ne AB „Panevėžio keliai“, kažin ar išvis gyvenime būtų tekę jos mokytis. Situacijų, kai tenka greitai spręsti iškilusias problemas ar ilgiau užsibūti darbe, pasitaiko ir inžinieriams. Štai kažkurį vėlų vakarą teko greitai perskaičiuoti sąmatą, namo grįžau tik vidurnaktį (juokiasi). Bet dėl to jokios nuoskaudos nejauciu, gal todėl, kad tiesiog patinka tai, ką darau.

Už ką esu vertinamas darbe? Gal už tai, kad greitai orientuojuosi ir esu imlus? Vienu metu per trumpą laiką



Karolio Vasiliausko (nuotraukoje) tėvai patarė: „Kiekvienas inžinierius gali būti geru vadybininku, bet ne kiekvienas vadybininkas gali būti geru inžinieriumi.“

yra tekę ruošti skaičiavimus trims konkursams. Darbo buvo sočiai, bet viską spėjome laiku. Ateityje norėčiau ne tik rengti dokumen-

taciją, bet ir, pavyzdžiui, laimėjus konkursą, dirbti projekto valdymo grupėje, turėti ten savo užduotis. Tai man būtų ypač įdomu, nes da-

lyvaučiau visame procese nuo pradžios iki pabaigos.

SUNKIAME KELYJE MAŽIAU KONKURENTŲ

Valdemaras Mušinskis, AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas

2010-aisiais VGTU įgijau statybos inžinerijos bakalauro laipsnį (kelių ir geležinkelių inžinerija), dar po dvejų metų baigiau ir magistro studijas. Nepasakyčiau, kad geležinkelių projektavimas buvo mano svajonė. Tiesa, vaikystėje su seneliais labai dažnai važinėdavome traukiniais. Tėvo namas taip pat buvo arti geležinkelio bėgių, žaisdamas vis sukinėdavau netoliese. Gal tikrai kažkur pasąmonėje užsifiksavo noras būti kuo arčiau tų bėgių? (šypsosi).

Prisimenant mokslus universitete, tikėjau kokybiškesnių studijų. Ypač trečiame kurse, kuomet teko rimčiau užsiimti praktiniais dalykais. Su bendrakursiais vis pajaukavome, kad gerokai daugiau išsamesnės informacijos galima gauti youtube svetainėje negu universitete. Vis dėlto kai ką naudingo ten tikrai gavau. Man labai įstrigo kažkurio dėstytojo žodžiai: „Tiek profesijoje, tiek apskritai gyvenime reikia rinktis patį sunkiausią kelią. Ar žinote, kodėl? Nes pasirinkus sunkų kelią jame nebus konkurentų!“ Mano gyvenime šie dėstytojo žodžiai iš tiesų labai pasiteisino. Geležinkelininkų visada trūksta, o jeigu trūksta, vadinasi, yra paklausa (šypsosi).

Dar tebestudijuodamas įsidar-



Valdemaras Mušinskis (nuotraukoje) geležinkelių srityje norėtų matyti daugiau specialistų ir didesnės apimties projektų.

binau UAB „Kelprojektas“. 2015 metais pradėjau dirbti AB „Panevėžio keliai“. Nors projektuojant geležinkelius kol kas didelės apimties darbų neturime, tačiau jie gana sudėtingi – turime rekonstruoti (iškelti) nemažai inžinerinių tinklų. Dažniausias mūsų užsakovas yra VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“. Šiuo metu mūsų, specialistų, labai nedaug – turime tik vieną projekto vadovą, vieną

inžinierių ir du technikus. Didžioji dalis projektavimo ir projekto valdymo darbų gula ant mano pečių. Tai nemažas iššūkis, juk atėjęs dirbti į šią įmonę ilgamečių geležinkelio specialistų čia neradau. Atsakomybė ne tik už savo, bet ir už subrangovų darbą, derybos dėl kainų, – tikrai yra dėl ko sukti galvą. Man labiausiai patinka pats kūrimo procesas. Užsakovas pateikia savo viziją, o mes pasiūlome galimus

variantus, įvertindami visą normatyvinę bazę. Dirbant tokį darbą itin svarbūs geri bendravimo, vadavimo įgūdžiai. Tai labai atsiliepia darbų kokybei.

Nors rimtų geležinkelių projektavimo specialistų, dirbančių su skaitmeninio modeliavimo sistema, Lietuvoje nėra daug, konkuruojančių įmonių šiandien yra nemažai. Gaila, bet į pirmaujančių geležinkelių projektavimo įmonių trejetuką mes dar

nepatenkame. Kol kas esame tik „augimo“ stadijos, tačiau tikiu, kad jau greitai pagaliau „užaugsim“. Kita vertus, užsakovai mūsų darbu visuomet lieka patenkinti. Mes niekuomet nekonfliktuojame, neužsispiriame, o deramės ir tariamės. Dažnai būna sudėtingų situacijų su kitais statybų dalyviais, pavyzdžiui, su ekspertais arba rangovais, tačiau ir čia stengiamės surasti višiams palankų sprendimą. Bet kokių atveju konfliktuoti neverta, nes su protingu galima susitarti, o kvailį apgauti...

Mūsų srities specialistų įmonėje labai nedaug. Kaip juokaujame, tai tik mažas geležinkelininkų darbščiųjų rankų būrelis. Norėtusi, kad jų būtų daugiau. Reikėtų, pavyzdžiui, kompetentingo ir patyrusio projekto dalies vadovo, dviejų savarankiškai projektuojančių inžinierių ir, be abejo, technikų. Vis pagalvoju, kaip būtų smagu suprojektuoti kurį nors „Rail Baltica“ ruožą ir dalyvauti jo statybų procese arba atlikti kokios nors rimtos (pvz., Radviliškio) geležinkelio stoties rekonstravimo projektą. Savo komandai linkiu noro tobulėti, inovatyvių sprendimų ir didesnės apimties projektų.



APIE AGRESYVIUS ŽVYRKELIŲ „DULKINTOJUS“ IR MAŽAS MOTERŲ GUDRYBES

Kai nurimo lietūs ir kažkas dan-guje jau apsitvarkė su savo pūslės problemomis, man iškilo kita proble-ma. Ir kaipgi moteriškė be proble-mų išbus? Daug tenka važiuoti į renginius nežvyruotais keliais, nes kažkodėl pačios gražiausios sody-bos prie ežerų yra sunkiai pasie-kiamos. O taip nesinori atvažiuoti murzinai, nes tada jaučiuosi pati kalta, kad nenusiprausiau.

Ir tokiam kely kaip tyčia pama-tai atlekiantį keturratį eržilą, kuris tyčia ar netyčia prarijo idiotą. Ir kai tu visiškai sulėtini savo važia-vimą, tuo parodydama, kad mums abiem būtų geriau ramiai prasi-lenkti, įvyksta netikėtas dalykas. Iš dulkių ir dūmų debesies pamatai išprotėjusias akis, kurios supranta, kad tu – moteris. Ir štai tada mašina net pašoka piestu. Važiavimas „ga-zas-dugnas“. Ir atrodo, kad šitas be-protis į šią žemę atėjo vien tam, kad apdulkintų kiekvieną sutiktą moterį arba bent jos automobilį. Pralekia

pro šalį, apiberdamas akmenim, dulkėm ar purvu, ir lieka tau širdy nuosėdos, o jos visada lieka po su-sitikimo su idiotu.

Bandžiau visaip: stabdyti ištiestu delnu, stoti pakeleį, maldai susiner-ti pirštus. Niekas nepadedą. Nuo to jiems tik linksmau. Ir štai visai netikėtai suradau išeitį. Pamačiu-si atlekiantį eilinį „dulkintoją“ ir žinodama, kas dabar bus, iš nevil-ties pradėjau mirksėti visom švie-som. Tipo, siųsti ženklą „SOS!“ Ir įvyksta stebuklas. JIS SULĖTINA SAVO LĖKIMĄ.

Iš pradžių pagalvojau, kad jis die-vai žino, iš kur išmoko Morzės abė-cėlę. Net nesusimąsčiusi apie tai, kad aš jos nemoku. Paskui matau, kad mandagus traktorininkas va-žiuoja namo pietaut, nors darbyme-ty mandagių traktorininkų tikrai ne-būna. Ir dar, lėtai pravažiuodamas jis išsišiepęs man pakelia ranką, lyg aš būčiau jo žmonos pusseserė.

Ir tada ateina nušvitimas. Žmo-



gus pamanė, kad aš jį perspėjau, jog netoli stovi policijos ekipažas! Pradedu kvatotis ir ploti per maši-nos vairą iš laimės. Tam gaidžiukui „nedažuto“, kad tokiam užkampy policijos nebuvo dar nuo milicijos laikų. Ir dar nebus iki kito vardo

pasikeitimo. Taigi, ereliukai-gaide-liukai, ten, kur žvyru aš važiuoju, visur farai patruliuoja.

Bet kaip džiaugiuosi! Lyg mažas vaikas.

Aktorė Violeta Trečiokaitė-Mičiulienė

DŽIAUGIASI NAUJAIS STATINIAIS IR DARBU GAMTOJE

atkelta iš **23 psl.**

Mindaugas Benaitis, AB „Panevėžio keliai“ darbų vadovas

Apie statybininko profesiją pradė-jau galvoti dar mokykloje. Traukė ir veiksmas statybų aikštelėje, ir kal-bos, kad statybininkai daug uždirba (juokiasi). Taigi ilgai nedvejojęs pa-sirinkau statybos inžinerijos studijas VGTU. Po mokslų pradėjau žval-gytis darbo. Nemažai draugų tuo-met kaip tik dirbo AB „Panevėžio keliai“. Darbovietę jie gyrė, todėl ir pats nusprendžiau pabandyti. Įsida-rbinti pavyko. Labai apsidžiaugiau, kad patekau į specializuotą tiltų statybos padalinį. Pirmasis objektas buvo Vilniuje. Atėjau turėdamas tik teorinių žinių, kolektyve buvau vie-nas iš jauniausių.

Kuo daugiau dirbau, tuo daugiau patirties įgijau. Vilniuje išdirbau trejus metus. Teko dalyvauti ir esta-kados per veikiančią geležinkelį Vil-nius–Kaunas statyboje. 2015 metų pradžioje darbdaviai pranešė, kad esu kviečiamas užimti darbų vadovo pareigas. Be abejo, turėjau dar pereiti ir vidinę atestaciją. Po jos pirmas objektas buvo netoli Salako mieste-



Mindaugas Benaitis (nuotraukoje) karjerą pradėjo tiltų statybos padalinyje, viename stambiausių to meto objektų – Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio ruože statomoje estakadoje per veikiančią geležinkelį.

lio, Zarasų rajone. Rekonstravome tiltą per Šventosios upę ties Antaliep-tės mariomis. Darbai sekėsi gerai, viską atlikome laiku ir pagal grafiką. Džiaugiuosi, kad turėjau progos dirbti su kolega vyriausioju darbų vado-vu. Jo patarimai, patirtis mane labai skatino, tobulėjau kaip specialistas. Dirbdami šiame objekte gyvenome labai gražioje vietoje, mėgavomės mus supančiais miškais ir ežerais.

Darbų vadovo darbas įdomus, bet

įtemptas. Juk viskas turi būti atlikta kokybiškai ir pagal iš anksto supla-nuotą kalendorinį darbų grafiką. Šios pareigos įpareigoja mane būti atsakingą ir už kiekvieno darbuoto-jo saugumą.

Akį labiausiai džiugina išau-gę statiniai. Čia, žiūrėk, stovi apgriu-vęs tiltas arba jo išvis nėra, o čia jau išdygsta naujas, dailus, saugus, ir dar aplinkui žolytė apsėta... Dėl tokių rezultatų verta stengtis.

SVEIKINAME!

60-MEČIO PROGA

Zinių Simelį, darbuotojų saugos ir sveikatos tarnybos inžinierių (1957 06 09);
Kęstutį Burdžių, pakrovėjo mašinistą (1957 08 04);
Stasį Galiauską, vairuotoją-keleiviką (1957 08 04);
Antaną Vilčinską, brigadininką (1957 08 22);
Juožą Jurgelionį, suvirintoją (1957 08 24);
Aleksandrą Markevičių, brigadininką (1957 08 24);
Rimvydą Gabrį, traktorininką (1957 08 30);
Joną Gudėną, betonuotoją (1957 09 03);
Algimantą Čypą, vairuotoją (1957 10 06);
Algirdą Kondratą, suvirintoją (1957 10 11).

55-MEČIO PROGA

Virginijų Bagdonavičių, akmenskaldės operatorių (1962 06 01);
Vytautą Kudaką, keleiviką (1962 06 03);
Virgilijų Vaičiūtį, sargą prižiūrėtoją (1962 06 15);
Laimą Ramanauskienę, ekonomistę (1962 07 18);
Rimą Sangavičių, suvirintoją dujomis ir elektra (1962 07 31);
Kęstutį Kaminską, darbų vykdymo padalinio vadovą (1962 08 09);
Janį Streiką, vairuotoją (1962 08 14);
Vytautą Šimėną, ekskavatoriaus mašinistą (1962 08 20);
Loretą Deksnytę, apskaitininkę (1962 08 29);
Arvidą Daugudį, šaltkalvį (1962 08 31);
Alfonso Krasauską, ekskavatoriaus mašinistą (1962 09 03);
Algį Vaicekauską, vairuotoją-brigadininką (1962 09 09);
Virginijų Mikalkėną, vairuotoją (1962 09 17);
Algį Uldukį, sandėlio vedėją (1962 10 06);
Virginijų Kumštį, vairuotoją (1962 10 14);

SVEIKINAME!

Zitą Mockienę, sveikatos priežiūros specialistę (1962 10 19);
Ričardą Čiokštiną, betonuotoją (1962 10 24).

50-MEČIO PROGA

Virginijų Baranauską, keleiviką (1967 06 03);
Irmantą Rinkevičių, keleiviką (1967 06 05);
Kęstutį Styrą, darbų vadovą (1967 07 03);
Rolandą Zabilevičių, komercijos direktorių (1967 07 29);
Aleksandrą Košeckiną, klotuvo mašinistą (1967 09 18);
Sigitą Janonį, vairuotoją-keleiviką (1967 09 28);
Arseną Kizogianą, vyresnįjį darbų vadovą (1967 10 15).

45-MEČIO PROGA

Vytautą Samulionį, betonuotoją (1972 06 02);
Egidijų Čepulį, bitumo ruošėją (1972 06 05);
Virginijų Pipinį, keleiviką (1972 06 09);
Arūną Iržikevičių, sargą prižiūrėtoją (1972 07 10);
Gintautą Ulių, keleiviką (1972 07 26);
Vytautą Karalį, suvirintoją (1972 10 09).

40-MEČIO PROGA

Darių Pečeliūną, keleiviką (1977 08 23);
Deimantą Valiūšį, vairuotoją-keleiviką (1977 10 22);
Rytį Misevičių, keleiviką (1977 10 23).

35-MEČIO PROGA

Mantą Mikštą, keleiviką (1982 06 11);
Vilmą Leonavičienę, inžinierę sąmatininkę (1982 06 12);
Jevgenij Svilo, projektų vadovą (1982 07 10);
Kristijoną Steponavičių, projektų inžinierių (1982 07 16);
Marių Gliaudelį, keleiviką (1982 07 23);
Lina Čekanauską, vairuotoją (1982 08 12);
Arvydą Milaknį, automatinų sistemų mechaniką (1982 10 02);
Justą Jasiūną, ekspertą konsultantą (1982 10 10);
Nijolę Redkio, inžinierę (1982 10 30).

30-MEČIO PROGA

Marių Baranauską, keleiviką (1987 06 08);
Lina Vasį, betonuotoją (1987 06 16);
Tomą Krištapaitienę, vyresniąją inžinierę projektuotoją (1987 08 29);
Mindaugą Benaitį, darbų vadovą (1987 09 16);
Mantą Kuoją, inžinierių (1987 09 23);
Povilą Ivanovą, Rokiškio gamybinės bazės vadovą (1987 10 30).

25-MEČIO PROGA

Mindaugą Čypą, keleiviką (1992 06 01);
Karolį Kondratą, keleiviką (1992 06 04);
Paulių Valotką, keleiviką (1992 06 22);
Darių Grybą, inžinierių projektuotoją (1992 06 24);
Žilviną Krištapaitį, brigadininką (1992 07 14);
Evaldą Jakubonį, keleiviką (1992 07 19);
Aivarą Sitnickį, vairuotoją-keleiviką (1992 07 27);
Tomą Tovtį, keleiviką (1992 08 12);
Česlovą Statulevičių, keleiviką (1992 08 21);
Dalių Burkevičių, keleiviką (1992 09 15);
Andrių Tupalskį, brigadininką (1992 10 01).

20-MEČIO PROGA

Tautvydą Šimėną, keleiviką (1997 08 06);
Tomą Šimėną, keleiviką (1997 08 06);
Ernestą Vaškevičių, keleiviką (1997 09 24).



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