

Kelio žmonės

AB „PANEVĖŽIO KELIAI“ LEIDINYS

VIENUOLIKTIEJI LEIDIMO METAI | 2018 M. RUGSĖJIS NR. 34 | www.paneveziokeliai.lt

PROTINGOS MINTYS

„Kad žmogus jaustųsi gerai, jam reikia atsisakyti tik trijų dalykų: pusryčių, pietų ir vakarienės“.

Arvydas Zapalskis

KELIŲ VERSLAS SKANDINAVIŠKAI: MILIJONUI EURŲ APIMČIŲ – PENKI ŽMONĖS



Mechanizatorius Švedijoje geba dirbti ne tik su jam patikėta technika, bet ir moka skaityti brėžinius ir dirbti vadovaudamasis gauta informacija. Švedai nesupranta, kodėl prie mechanizatoriaus turi stovėti darbų vadovas ir jį kontroliuoti.

Trejų metų gyvavimo sukaktį paminėjusi AB „Panevėžio keliai“ dukterinė įmonė Švedijoje „PK Road“ tik veiklos kalendoriuje atrodo kukliai. Augantis ir stiprėjantis Švedijoje veiklą vykdančios bendrovės kolektyvas sėkmingai dalyvauja valstybiniuose konkursuose generalinio rangovo pozicijose, auga užsakovų pasitikėjimas rinkos naujoke. Apie tai, kaip Lietuvos specialistai adaptavosi svečioje šalyje, ko mes galime pasimokyti iš šalies, kurioje pragyvenimo lygis, gamybos technologijos, verslo kultūra gerokai aukštesni nei Lietuvos, – specialiame reportaže iš Švedijos Malmės regiono.

„PK Road“ pradžia Švedijoje

Pasakoja Algimantas Janušauskas, AB „Panevėžio keliai“ generalinio direktoriaus pavaduotojas rinkodarai

Neseniai sukako treji metai, kai mūsų įmonė pradėjo dirbti Švedijoje. Manau, tai nemažas pasiekimas, turint omenyje, kad tikrai ne visoms

užsienio bendrovėms pavyksta ten įsitvirtinti. Kodėl? Reikia mokėti dirbti ir turėti tam tikrų privalumų. Ne visi tai sugeba.

„PK Road“ pradžia Švedijoje – 2015 metai, kai švedai nutarė, kad reikia didinti konkurencingumą. Kitaip tariant, pinigų ir toli siekiančių valstybinių planų buvo, o vietos pajėgumų nepakako. Švedijos transporto direkcijos atstovai su pasiūlymais bendradarbiauti apsilankė ir Lietuvoje. Jiems reikėjo kokybiškai dirbančio ir efektyvaus partnerio. Taigi nutarėme atsiliepti į kvietimą, ir 2015-ųjų balandžio 28 dieną įregistravome savo įmonę Švedijoje.

Iš tiesų tada dar sunkiai įsivaizdavome, kaip viskas klostysis, kokie bus keliama reikalavimai. Juk tai visai kita šalis, kitoks gyvenimo būdas, kitas mentalitetas. Manėme, kad esame didelė, efektyvi įmonė savo krašte, tad sugebėsime tokie pat būti ir Skandinavijoje. Tačiau tik vėliau paaiškėjo, kad ten reikia

nukelta į **2 psl.**

KELYJE DAUGPILIS–ROKIŠKIS–PANEVĖŽYS REKONSTRUOTAS BEVEIK 8 KILOMETRŲ ILGIO RUOŽAS



Objekte – brigadininkas Dainius Deksnys.

AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialas rugpjūtį baigė didelės apimties darbus kelyje Nr. 122 Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys. Projekto vykdymo metu rekonstruotas 7,85 km ilgio valstybinės reikšmės kelio ruožas atkarpoje nuo 64,00 km iki 71,85 km.

Didelio eismo intensyvumo tarptautinės svarbos kelias, siekiant pagerinti eismo sąlygas, rekonstruotas iki 8 metrų išplatinant kelio dangą bei šalia kelio įrengiant 7 kilometrų ilgio pėsčiųjų ir dviračių taką. Kelyje įrengtos 2 keturšalės ir 3 trišalės sankryžos, pakeistos pralaidos, rekonstruotos ir įrengtos naujos nuvažos, autobusų stotelių aikštelės, pastatyti nauji kelio ženklai, įrengti įspėjamieji ir vedimo paviršiai žmonėms su negalia, rekonstruoti kelio zonoje esantys inžineriniai tinklai.

„Pagal pirminę sutartį su užsakovu, darbus šiame kelyje turėjome baigti birželio mėnesį, tačiau

dėl atsiradusių papildomų darbų objektą užbaigti buvo įmanoma tik rugpjūčio viduryje.

Tarp reikalingų atlikti darbų – papildomų žemės sankasos, šlaitų tvirtinimo geotinklu, betoninių latakų įrengimo bei papildomų apsauginių atitvarų įrengimo darbai. Visi šie darbai susiję su tomis aplinkybėmis, kad jų vykdymo metu tikslinant projektą keitėsi 7 kilometrų ilgio pėsčiųjų ir dviračių tako vieta“, – pasakojo AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo direktoriaus pavaduotojas statybai Šarūnas Pupelis.

Projekto vykdymo metu rekonstruotose penkiose sankryžose, pagal saugaus eismo reikalavimus, įrengtos iškilių saugumo salelės

nukelta į **12 psl.**

KELIŲ VERSLAS SKANDINAVIŠKAI: MILIJONUI EURŲ APIMČIŲ – PENKI ŽMONĖS

atkelta iš **1 psl.**

visai kitokių savybių ir kitokio mąstymo. Gerai, kad nuo pat pradžių į šią šalį nepuolėme su visais savo pajėgumais ir didelėmis investicijomis. Pasiteisino sprendimas darbus pradėti po truputį: startavome su mažiausiu reikalaujamu įstatiniu kapitalu, nusamdėme vadovą švedą, įmonės valdyme dalyvavo ir du lietuvių darbuotojai.

Savaime suprantama, pradžia nebuvo lengva – visai kita aplinka, kitoks mąstymas, kalbos barjeras. Patys laimėti konkursų negalėjome, todėl dirbome subrangovais. Darbus pradėjome su 15-ka darbuotojų iš Lietuvos. Užduotis stengėmės atlikti kiek įmanoma kokybiškiau, tačiau mūsų darbo efektyvumas buvo nepakankamas. Jau 2016 metais paaiškėjo, kad neuždirbome nė trečdaliao milijono eurų, o nuostolių turėjome nemažai. Vilčių nepateisino ir vietinis vadovas, turėjęs „praskinti kelius“ ir užtikrinti pasitikėjimą mūsų įmone.

Supratome, kad Švedijoje pasitikėjimas labai daug reikšia. Tuomet padarėme išvadas: nusprendėme įsitvirtinti stipriau, bandyti savarankiškai laimėti konkursus darbams, patiems valdyti projektus, o darbams atlikti – samdyti subrangovus Švedijoje.

Lietuvoje dažniausiai mes esame ir projektų valdytojai, ir „atlikėjai“. Kitaip tariant – universalai. Švedijoje kelių versle dirba labiau specializuotos įmonės. Būtent dėl to nusprendėme stiprinti savo valdymo gebėjimus – nusamdėme kitą, daug patirties kelių infrastruktūroje turintį įmonės vadovą švedą bei kitus švedų specialistus, turinčius dalyvavimo konkursuose bei projektų valdymo Švedijoje patirties. Reikėjo skubiai spręsti kalbos barjero klausimą. Nors vietiniai puikiai kalba angliškai, tačiau verslo susitikimuose įprasta bendrauti švedų kalba. Turėjome prisitaikyti. Tuomet daug padėjo ir dabar padeda mūsų darbuotoja, puikiai kalbanti švediškai. Būtent ji bendrauja su profsąjungomis, rūpinasi darbuotojų įdarbinimo, apgyvendinimo, leidimų klausimais ir pan. Vėliau pavyko nusamdyti dar porą Švedijoje gyvenančių lietuvių, jos versle taip pat labai naudingos. Tačiau, norint sėkmingai dalyvauti įmonės veikloje, mūsų valdymo darbuotojams teks mokytis švedų kalbos, ir kuo greičiau, tuo geriau.

Geresni rezultatai – tik per pokyčius

Naujai „sukomplektavę“ savo valdymo struktūrą, pradėjome dalyvauti konkursuose jau kaip gene-



Algimantas Janušauskas.

ralinis rangovas. Supratome visas rizikas, bet mums pavyko: pernai laimėjome 18 mln. eurų vertės darbų konkursus. Tai ne vienų metų, o tęstiniai projektai. Pernai įvykdėme darbų už 6,3 mln. eurų, juos atlikome per pusę metų. Esame užsibrėžę tikslą šiemet pasiekti 15 mln. eurų vertės darbų apimtį. Po valdymo pertvarkos pernai turėjome jau trisdešimtį darbuotojų komandą. Milijonui eurų apimčių – penkis žmones. Tuo tarpu Lietuvoje milijonui apimčių pasiekti dirba maždaug dvidešimt žmonių, t. y. keturis kartus daugiau. Ir ne dėl to, kad nemokame dirbti, nors efektyvumo mums dar reikėtų pasimokyti.

Tikroji priežastis – kitokia darbų struktūra. Kitaip tariant, Lietuvoje projektus ir valdome, ir atliekame patys, subrangovą samdydami tik itin specifiniams darbams, o Švedijoje daugiau užsiimame valdymu. Pačių darbų atliekame jau labai mažai, samdome subrangovus. Šiuo metu įmonėje iš viso dirba 40 žmonių. 22 iš jų dalyvauja valdyje, 18 darbininkų ir mechanizatorių atlieka nepagrindinius darbus. Lietuvių ir švedų pasiskirstymas įmonėje atrodo taip: valdyje dalyvauja 20 proc. lietuvių ir 80 proc. švedų. Darbininkai iš Lietuvos sudaro 80 proc., švedai 20 proc.

Kitoks mąstymas ir darbų organizavimas

Laikui bėgant mes, lietuviai, ten pamažu prisitaikome, bet pradžia nebuvo lengva. Švedai ir mes manėme, kad mūsų darbuotojai yra tokie pat kaip ir jie, vadovaujasi tais pačiais darbo principais. Tačiau jų valdymo ir darbų organizavimo specifikos teko mokytis, ir mes vis dar mokomės. O mechanizatoriai dirbti lyg ir mokėjo, tačiau universalumo ir savarankiškumo ir jiems trūksta. Tiesiog lietuviai buvo apmokyti dirbti kitaip. Pvz., mūsų ekskavatorininkas ir dirbs tik su ekskavatoriumi, jis nėra universalus.

Tai apibūdina visai kitokie žodžiai: „įtarumas“, „nepasitikėjimas“ ir „atsakomybės užkrovimas ant rangovo pečių“. Patys užsakovai vengia prisiminti atsakomybę ir nenori pripažinti net akivaizdžių klaidų. Nepasitikėjimas, perdėta kontrolė, tikrinimas. Švedijoje viskas vyksta kitaip. Užsakovas turi tik savo projektų vadovą, kuris retkarčiais įvertina atliktus darbus. Ten visko pagrindas yra savikontrolė. Rangovas pasirašė sutartį, pats save kontroliuoja ir už kokybiškus darbus nustatytu laiku garantuoja. Jeigu to nepadaro, sumoka baudas bei praranda pasitikėjimą. Na, o Lietuvoje pagrindinis vaidmuo tenka užsakovo techninei kontrolei, kuri atsakomybės už galutinį rezultatą neprisiima. Tačiau tikiu, kad ir mūsų šalyje bus prieita prie civilizuoto bendravimo. Juk kiek bedidintum kontrolę, vis tiek iki galo visko sukontroliuoti nepavyks. Per daug brangiai tokia kontrolė atsieina, tai papildomi kaštai valstybei. O rezultatas visai nelogiškas: kontroliuoja, bet už rezultatą neatsako.

Įdomu stebėti ir lietuvių bei švedų skirtumus įmonių lygmeniu. Štai Švedijoje įmonės daugiau specializuojasi valdyje arba atliekant specifinius darbus. O pačios įmonės viduje darbininkas-mechanizatorius turi mokėti atlikti daugiau negu vieną funkciją ir prisiimti atsakomybę. Tai yra taikomi didesni reikalavimai jo kvalifikacijai. Pas mus dažniausiai yra atvirkščiai. Įmonės lygmeniu esame universalai – atliekame visus darbus. Tuo tarpu įmonės viduje dirbantys darbininkai apsiriboja tik siauromis funkcijomis. Bet ir Lietuvoje jau pastebiu pokyčius. Tos lietuvių įmonės, kurios specializuojasi tam tikrose veiklose, pasiekia geresnių rezultatų, turi geresnes pelno maržas, jų efektyvumas visai kitoks. Juk daryti „viską“ su žmonėmis, kurie nemoka daryti „visko“, – visai ne toks rezultatas.

Kodėl darbuotojams verta vykti į Švediją

Tikiu, kad jaunimas labiau pramoks kalbų ir parodys daugiau noro įsiliesti į „PK Road“ gretas. Juolab kad pasiekti savo darbo vietą iš Vilniaus galima vos per tris valandas. Jaunam darbininkui-mechanizatoriui arba inžinieriui, siekiančiam tobulėti, tai – puiki galimybė išmokyti dirbti kitaip. Be to, darbuotojams sudarytos visos sąlygos dirbti ir AB

„Panevėžio keliai“, ir „PK Road“ AB. Beje, Švedijos profsąjungos darbuotojų darbo ir gyvenimo sąlygomis labai rūpinasi, tad mūsų keliai tikrai neturi pagrindo skųstis. Vis dėlto yra ir kita medalio pusė. Taip, šioje šalyje uždirbama kiek daugiau, bet užtat šalia nėra savos šeimos. Tačiau galimybė įsigyti naudingų patirčių, pajusti kitokią gyvenimo būdą turėtų su kaupu atpirti laikinus nepatogumus.

Ateities gairės: kas toliau?

Tik pradėjus dirbti Švedijoje, pirmieji projektai nebuvo sėkmingi, patyrėme nuostolių. Gerai, kad jie nebuvo didžiausi. Mes mokėmės, bandėme save. Kiti projektai sekasi gerai, sulaukiame labai gerų atsiliepimų iš vietinės transporto direkcijos, kitų užsakovų. Džiugu, kad giriami pritaipę mūsų darbuotojai. Mano manymu, įmonės Švedijoje valdymą turėtume galutinai perprasti ir įvaldyti. Procentiškai lietuvių ir švedų santykis valdyje turėtų būti kitoks: ne atitinkamai 20 ir 80 proc., kaip yra dabar, o atvirkščiai. Mums reikia išmokyti valdyti. Juk jei daugumą sudarys švedai ir bus tik vienas kitas lietuvis, mes, kaip įmonė, ten tapsime nebeįdomūs. Kokia švedams iš mūsų nauda? Juk jie tikėjosi papildomų resursų ir konkurencingumo padidėjimo. Mes patys tikimės plėtros ir didinti darbų apimtį. Kol kas numatyta pasiekti užsibrėžtus 15 mln. eurų vertės darbų, po to bandysime auginti savo pajėgumus.

Geroji darbo Švedijoje pusė – pastovumas. Kitaip nei Lietuvoje, valstybinis finansavimas yra numatytas gerokai į priekį. Manėčiau, jeigu patys nepadarysime esminių klaidų, viskas bus gerai. Jei išliks ten esantis kolektyvo branduolys ir laiku į valdymą integruosime lietuvius, viskas ir toliau turėtų klostytis gerai. Darbai Švedijoje – tikrai kitokia patirtis nei, pvz., dirbant Latvijoje, juk latvių mentalitetas mums pažįstamas. O Skandinavijoje viskas kitaip. Man asmeniškai tai labai įdomus laikotarpis. Švedų mąstymo būdas man tinka, nesunku su jais bendrauti ir įdomu dirbti. Iš pradžių mūsų įmonės tikslas Švedijoje buvo pelnas. Kaip jau įprasta sakyti, manėme, kad nauda bus abipusė. Tačiau jau dabar matome, kad mums nauda tikrai didesnė. Tikimės ne tik pelno, bet ir inovacijų, perprantame naujus valdymo ir darbų organizavimo būdus. Kas pirmas to išmoks, to ir pranašumas rinkoje bus nenuginčijamai didesnis, nes vienaip ar kitaip esame vieningos Europos Sąjungos dalis, o joje veikiantys verslo modeliai ir santykiai tarp rinkos dalyvių neišvengiamai ateis ir pas mus.

„Lietuvoje pagrindinis vaidmuo tenka užsakovo techninei kontrolei, kuri atsakomybės už galutinį rezultatą neprisiima“.

KELIŲ VERSLAS SKANDINAVIŠKAI: MILIJONUI EURŲ APIMČIŲ – PENKI ŽMONĖS



Virmantas Puidokas.

Pasakoja AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas:

– Mūsų komandos Švedijoje darbas iš tiesų daro gerą įspūdį. Bendrovė dirba rentabiliai, generalinio rangovo pozicijoje, auga užsakovų pasitikėjimas.

Kompetencija ir pasitikėjimas yra tos pamatinės vertybės, kuriomis grindžiami užsakovo ir rangovo santykiai Švedijoje. Tai priešingybė Lietuvoje vyraujančiai perdėtos kontrolės, supriešinimo ir vaginimo politikai. Užsakovo ir rangovo santykių principai yra esminis Lietuvos ir Švedijos kelių sektoriaus skirtumas.

Švedijoje darbų kokybės kontrolę vykdo pats rangovas, techninės priežiūros, kaip institucijos, dažnai apskritai nėra. Užsakovas vykdo rangovo savikontrolės stebėseną, o išorės ekspertus pasitelkia priimdamas galutinį produktą.

Kitas Švedijos rinkos ypatumas – veiklos organizavimo principai. Lietuvoje dideli projektai įgyvendinami koordinuojant vidaus ir išorės subrangovų darbą, o objektuose Švedijoje pusė ir daugiau darbų atliekami iš esmės savo jėgomis. Toks veiklos modelis rentabilus, tačiau jis reikalauja didesnės rangovo specialistų kompetencijos ir atsakomybės. Mechanizatorius Švedijoje ne tik geba dirbti su jam patikėta technika, bet ir moka skaityti brėžinius bei dirbti vadovaudamasis gauta informacija. Švedai nesupranta, kodėl prie mechanizatoriaus turi stovėti

darbų vadovas ir jį kontroliuoti. Šie ypatumai yra sveikintini, mums turėtų būti kaip siekiamybė.

Švedijoje nepastebėjau vadinamojo šoferizmo apraiškų, kas dažnai būdinga Lietuvos statybvietėms. Pas mus tokia praktika atėjo iš sovietmečio. Ji pasireiškia tuo, kad vairuotojas, mechanizatorius dirba tik su viena priemone, pats atsako už jos priežiūrą. Tai reiškia, kad transporto priemonė ar mechanizmas dirba tik vieną pamainą per parą.

Efektyvesnis veiklos organizavimo modelis, kai su viena priemone dirba ne vienas, o du mašinistai, o jos techninę priežiūrą vykdo specializuotas padalinys. Baigęs darbą mechanizatorius priemonę perduoda techninės priežiūros vykdytojams, šie patikrina jos būklę, ir tada tuo pačiu mechanizmu tęsia darbą jau kitas mechanizatorius. Šis, baigęs darbą, vėl perduoda priemonę techninio aptarnavimo specialistams. Taip mechanizmas dirba ne vieną pamainą, o bent dvi per parą. Lietuvoje tokiu principu darbas organizuotas geležinkelių sistemoje, aviacijoje, laivyboje. Juk keleivinių lėktuvų skrydžiui ruošia ne pilotas, o kiti specialistai.

Darbas svečioje šalyje verčia keisti požiūrį į daugelį dalykų, perkainoti kai kurias vertybes. Pavyzdžiui, nieko nestebina Švedijos objektuose dirbančios moterys. Net ir mechanizatoriaus pozicijoje. Technika nauja, šiuolaikiška, mechanizatorius pats neremontuoja tos mašinos, su kuria dirba, o skaityti brėžinius ir jais vadovaujantis atlikti

darbus lygiaverčiai gali tiek vyrai, tiek moterys, nes didelių fizinių jėgų tokiam darbui nereikia, daugiau dirba protas, o ne raumenys.

Sektinas švedišką pavyzdys būtų ir daugiafunkcinių mechanizmų bei priemonių naudojimas. Tarkim, ekskavatorius su priekaba. Ekskavatorius kasa gruntą, pila jį į priekabą, gabena į jam skirtą vietą ir pats išsikrauna. Vietoj trijų mechanizmų ir trijų žmonių dirba vienas. Sumažėja prastovų rizika dėl trijų specialistų darbo koordinavimo, ir mechanizmo pakanka tik vieno. Svarbiausia – sumažėjus sunkaus rankų darbo, procesus galima automatizuoti. Dideliuose objektuose toks daugiafunkcinis modelis gal ne visuomet pats geriausias, tačiau smulkesniuose jis labai efektyvus.

Aukšta specialistų kompetencija taip pat sudaro sąlygas efektyviai planuoti ir organizuoti darbus. Pas mus darbininkas atlieka smulkia užduotį, kurią jam nurodė vadovas, ir laukia kitos užduoties, nesiimdamas iniciatyvos racionaliai panaudoti laiką bei kitus resursus. Švedijoje darbininkas, mechanizatorius geba savarankiškai organizuoti darbus, todėl jo diena gerokai efektyvesnė.

Labai džiaugiuosi mūsų žmonėmis, kurie priėmė iššūkį ir pasiryžę pakeisti savo gyvenimą išvykdami dirbti į Švediją. Manau, kad jiems tikrai buvo nelengva apsiprasti svetimoje šalyje, kur kitas mentalitetas, kita kalba, kiti darbo principai. Kita vertus, nugalėti sunkumai pavertė juos visiškai kito lygio specialistais. O kur dar išmoktos anglų ir švedų kalbos. Gražu žiūrėti, kai jaunas žmogus, kuris Lietuvoje gal ir būtų likęs vidutinioku, šiandien atrodo pasitempęs, puikiai bendrauja bent jau anglų kalba ir geba organizuoti darbus daug sudėtingesnėje aplinkoje.

Džiaugiuosi švedų specialistais, kurie prisidėjo prie mūsų komandos. Jiems pasiryžimas dirbti lietuviško kapitalo įmonėje taip pat buvo nemenkas iššūkis. Sutelktas darbas jau davė rezultatų, atrandame savo vietą Švedijos rinkoje. Pradėję darbus kaip subrangovai, šiuo metu dalyvaujame valstybiniuose konkursuose generalinio rangovo pozicijoje.

Veikiami kitokios aplinkos, atitinkamai keičiasi ir mūsų žmonės. Norėčiau, kad tokių pionierių, kurie išvyktų dirbti bent tam tikram laikui, turėtume daugiau. Mūsų specialistai turi parvežti tą gerąją Švedijoje įgytą patirtį į Lietuvą ir ją pritaikyti. Turime siekti mokytis iš toliau pažengusių, jeigu norime likti konkurencingi Lietuvos ir užsienio rinkose.



Jan-Olov Olsson.

Kalbamės su Jan-Olov Olsson, AB „PK Road“ direktoriumi:

– *Kokiomis aplinkybėmis pradėjote darbą AB „PK Road“ įmonėje?*

– 2017 metų pradžioje su manimi susisiektė išorinė įdarbinimo agentūra su pasiūlymu prisijungti prie lietuviško kapitalo įmonės, padėti jai įsitvirtinti Švedijos rinkoje. Praeityje buvau padėjęs kitoms bendrovėms įgyvendinti tokią tikslą, turėjau reikalingos patirties, žinių ir ryšių, todėl priėmiau šį darbo pasiūlymą.

Įsilieti į nežinomą rinką užsienio kompanijoms yra labai didelis iššūkis. Verslo pradžia, neskaičiuojant kitų išteklių, reikalingas pakankamo dydžio įstatinis kapitalas. Paprastai visas procesas užtrunka net iki 5 metų, kol sukuriamas stabilus atspirties taškas. Šis etapas iš užsienio kompanijos reikalauja daug ištvermės.

– *Kokie pirmieji įspūdžiai, pradėjus dirbti lietuviško kapitalo įmonėje ir bendraujant su lietuivais? Kokie yra mentaliteto skirtumai ir kokios įtakos tai turi darbui?*

– Nesvarbu, ar kalbėtume apie Lietuvos ar kitos šalies bendrovę, norinčias įsteigti padalinius Švedijoje, egzistuoja turbūt didesni kultūriniai skirtumai, nei daug kam atrodo. Man yra tekę padėti danų kompanijai įsikurti Švedijoje, ir nors mūsų šalis skiria tik vienas trumpas tiltas, kultūriniai skirtumai yra milžiniški. Žinojau, kas manęs laukia pradėjus dirbti su lietuvių įmone, todėl atitinkamai suplanavau darbą.

Mano nuomone, mūsų šalys bendradarbiauja geranoriškai. „PK Road“ valdyba su Algimantu Janušausku priešakyje sunkiai dirbo, norėdami užtikrinti, kad viskas vyktų sklandžiai. „Panevėžio keliai“ taip pat mumis pasitiki ir visada padeda. Per pirmuosius bendro darbo metus mums reikėjo vieniems kitus gerai

pažinti, suprasti, kaip mes mąstome, kokie mūsų lūkesčiai, kaip galime bendradarbiauti ir panašiai. Dėl kultūrinių skirtumų labai svarbu, kad abi šalys būtų pasiryžusios prisitaikyti.

Kelių nutiesti nesunku. Jei tai darai Lietuvoje, tą patį gali atlikti ir Švedijoje, tačiau mes vadovaujamės kiek kitomis taisyklėmis. Rangovas iš užsienio negali elgtis Švedijoje taip, kaip yra pratęs dirbti savo šalyje. Vienas didžiausių iššūkių užsienio kompanijoms, taip pat ir AB „PK Road“, yra išmokyti dirbti Švedijos įstatymų rėmuose. Tokie procesai užtrunka ir mes kasdien sunkiai dirbame, stengdamiesi efektyviau organizuoti savo veiklą.

Kadangi Švedijoje atlyginimai didesni nei Lietuvoje, mūsų darbo našumas ir resursų panaudojimas yra skirtingi. Pavyzdžiui, Lietuvoje sudarinėjant projekto samatą darbams atlikti numatyta 40 darbuotojų, o Švedijoje tikimasi, kad tą patį darbų kiekį atliks 10 darbuotojų. Statybų sektoriaus darbuotojas švedas dažniausiai dirba savarankiškai, o lietuviui reikia darbų vadovo, kuris nurodytų, ką ir kada reikia atlikti. Čia ir pasireiškia aiškus kultūrų skirtumas.

– *Į ką užsieniečiui reikėtų atkreipti dėmesį, siekiant prisitaikyti gyventi ir dirbti Švedijoje?*

– Jei atvyksti į Švediją iš kitos šalies ir sieki čia įsidarbinti, privalai prisitaikyti prie mūsų darbo principų. Bet kokiu atveju labai naudinga mokėti švedų kalbą. Klausykis patyrusių darbuotojų patarimų, bet nepamiršk parodyti iniciatyvos – tai visada priimama pozityviai. Nieko tokio, jei darbe klystama, tai tik padeda darbuotojui mokytis. Nesitikėk, kad šalia tavęs visą laiką stovės vadovas ir nurodys, ką ir kaip reikia atlikti. Darbuotojas privalo

KELIŲ VERSLAS SKANDINAVIŠKAI: MILIJONUI EURŲ APIMČIŲ – PENKI ŽMONĖS

atkelta iš **3 psl.**

judėti pirmyn savo pastangomis.

– *Kokia švedų nuomonė apie imigrantus? Gal konkrečiai kažkuo išsiskiria atvykėliai iš Lietuvos?*

– Mano nuomone, lietuviai yra darbštūs, ištikimi darbuotojai, taip pat labai punktualūs. Jie nori atlikti savo darbą be priekaištų ir deda daug pastangų, kad tai pasiektų. Šiuo metu Švedijoje yra įsikūrę daugybė užsienio kapitalo statybos kompanijų, todėl mūsų šalis noriai priima kvalifikuotus darbuotojus. Be imigrantų Švedijai būtų sunku įgyvendinti visus vykdomus projektus.

– *Kokius projektus šiuo metu vykdo AB „PK Road“? Kas yra pagrindiniai užsakovai?*

– AB „PK Road“ neseniai pabaigė du projektus, kurių užsakovas – Švedijos transporto direkcija (Trafikverket) – atlikus darbus įvertino aukščiausiais balais. Mums, kaip naujai bendrovei, itin svarbu dirbti gerai, nes taip formuojama mūsų reputacija kitiems projektams. Vis dėlto esame gana nedidelė bendrovė, vis dar augame ir mokomės.

Švedijos transporto direkcija ir Skonės regiono savivaldybė yra du mūsų stambiausi užsakovai. Skonės regiono savivaldybės užsakyimu šiuo metu dirbame su naujos traukinių techninės priežiūros bazės statybų projektu. Bazės darbinis plotas – 220 tūkst. kvadratinų metrų. Sutarties vertė siekia 12,5 mln. eurų.

– *Kokios bendrovės perspektyvos Švedijos rinkoje?*

– Prasidėjus 2018 metų vasaros sezonui, jau beveik pasiekėme 10 mln. eurų apyvartą, tai yra tiesiog fantastiškas pasiekimas mūsų jaunai kompanijai!

– *Dėkojame už pokalbį.*

Pasakoja Darius Zupka, „PK Road“ projektų vadovas

„Įvyko tai, ko niekada neplanavau“

Kai Lietuvoje buvo baigtas pro-



Darius Zupka.

jektas „Rail Baltica“, taip susiklostė, kad rimtų projektų nebeturėjau. Darbavasi AB „Panevėžio keliai“ Gamybiniame techniniame skyriuje ir padėjau kolegoms skaičiuoti sąmatas būsimiems konkursams. Kaip tik tuomet kūrėsi mūsų įmonė Švedijoje, o projektų direktorius Audrius Butkūnas pasiūlė man prisidėti prie naujos komandos. Iškart pagalvojau apie galimybę ten vykti kartu su visa šeima. Grįžęs namo naujieną pranešiau žmonai. Atvirai pasakius, buvau įsitikinęs, kad ji šiam sumanymui tikrai nepritarė. Juk žmona kaip tik buvo motinystės atostogose, turėjome mažą vaiką, o apie gyvenimą užsienyje niekada ir negalvojome. Tačiau klydau. Ji šią mintį „palaimino“. Mąstėme taip: jeigu kažkas nepasiseks, grįšim, o jei seksis, žiūrėk, ir liksim. Apsisprendėme ir 2016-ųjų gegužę išvykome. Štai dveji metai kaip esame čia.

Sunki pradžia

Tik atvykę pradėjome dirbti kaip subrangovai, patys projektų neadministravome. Pirmajame objekte su mano vadovaujama darbuotojų komanda diegėme apsaugos priemones prie geležinkelio, projektą baigėme 2017 metų pavasarį. Vėliau buvo nuspręsta konkursuose dalyvauti jau kaip generaliniam rangovui. Laimėjome projektą, jame dirbu ir iki šiol. Jis tikrai ne iš lengvųjų. Kodėl? Todėl, kad iš pat pradžių nebuvo pakankamai resursų, personalo, o visa dokumentacija juk švedų kalba. Negana to, visi susitikimai su užsakovu čia vyksta irgi tik švedų kalba. Situacija nelengva buvo ir todėl, kad patys santykiai su užsakovu buvo gana įtempti.

Gal dėl nepasitikėjimo mumis, kaip nauja įmone, sulaukėme per daug nepagrįstos kontrolės.

Vertinant pagal sutarties sumą, šis projektas nėra pats didžiausias, bet sudėtinga tai, kad pakankamai mažoje teritorijoje, dviejų kilometrų ruože, reikia atlikti labai daug specifinių darbų. Tai ne tik kelio darbai, bet ir vandentiekio, geriamojo vandens, nuotekų, apšvietimo tinklų sutvarkymas, triukšmo slopinimo sienelių įrengimas. Didžiausia problema buvo ta, kad visi esami inžineriniai tinklai nebuvo iškeliami, taigi visus darbus turėjome atlikti jiems funkcionuojant. Visa tai turėjo didelės įtakos darbų atlikimo spartai. Be to, buvo darbų, kurių mūsų komanda apskritai iki tol net nebuvo darysi, tai iš pradžių kėlė tam tikrą stresą. Tačiau įmonei pasamdžius darbų vadovą švedą, viskas pamažu stojo į savo vietas.

Turėti praktinių žinių iš Lietuvos neužtenka

Švedijoje užsakovas neatlieka techninės priežiūros funkcijų. Visas palikta rangovo atsakomybei. Rangovas pats atlieka savikontrolę. Ar tai yra gerai? Kaip pažiūrėsi. Kai atliekami darbai komandai nėra jokia naujiena, tada tas techninės priežiūros nebuvimas yra privalumas, nebūna jokių nereikalingų pauzių. Tačiau kita vertus, užsakovas net ir praėjus pusmečiui po darbų baigimo gali pareikšti pretenziją, jeigu jam kyla įtarimas dėl darbų kokybės. Jis bet kada gali atlikti patikrą. Tai ugdo supratimą, kad nieko negali daryti neapgalvojęs, nepatikrinęs ir neįsitikinęs. Viskas paliekama rangovo savikontrolei. Visos sistemos mes dar neperpratome ir daug darbų Švedijoje apskritai atlikome pirmą kartą savo praktikoje. Kartais mes galime padaryti klaidą vien iš nežinojimo ir nesupratimo. Aiškėja, kad Lietuvoje įgytų praktinių žinių turėti čia neužtenka.

„Mokykla“ lietuvių darbininkams

Mūsų darbuotojai čia išmoksta savarankiškumo. Nors pats daug praktikos čia dar neturiu, pastebiu skirtumus tarp lietuvių ir švedų darbininkų. Švedijoje kelio darbininkas geba skaityti brėžinius ir suformavus darbo užduotį, jei neišskyla nesklandumų, pats ją atlieka iki galo. Lietuvoje, kiek pamenu, visus darbus organizuoja, brėžinius skaito darbų vadovas. Iš kelio darbininko niekas daugiau ir nereikalauja.

Ar tai gerai, ar blogai? Nenorėčiau vertinti. Gal situacija pasikeitė. Švedijoje visoms naujovėms perprasti reikia laiko. Mūsų šioms neišvengiamai reikia prisitaikyti. Keletas darbuotojų, dirbančių objekte, nekalba angliškai. Tai problema, juk negali jų palikti dirbti savarankiškai su darbų vadovu arba mechanizatoriais, kalbančiais švediškai arba angliškai. Iškart reikia papildomų resursų, vertėjo, kuris padėtų komunikuoti. Tačiau situacija po truputį taisosi, lietuviai bent minimaliai ima bendrauti švediškai, tad ryšys gerėja. Norint iš tiesų efektyviai čia dirbti ir įsitvirtinti, švedų kalbą vis tiek reikės išmokti. Juk nori nenori reikia skaityti brėžinius, rašyti ataskaitas, pildyti darbų vykdymo žurnalą. Darbininkams teikiama bendra informacija, komunikavimas su komanda – viskas

suplanuota, ar kažkas nepavykdavo, tai priimdavau asmeniškai, nevindavausi. Pasirodo, jiems tai nesuprantama. Jei kažkas stringa, švedai niekada asmeniškai nekalbina ar tuo labiau nežemina žmogaus. „Tai tik darbas“, – tokį jų požiūrį reikėjo išmokti priimti, nes iš pradžių atrodė, kad daug kas jiems tiesiog nėra svarbu. Tai nereiškia, kad jiems nerūpi. Jie tiesiog mano, kad žmogus, apimtas streso, dirba neefektyviai, reikia imtis kažkokių priemonių, stengiantis tai likviduoti.

Atvykėliai turi nusiteikti pokyčiams

Dauguma iš tų, kas čia atvyko dirbti 2016 metais, pasiliko. Atvykėliams pritapti nėra lengva. Kaip ir minėjau, norintiesiems čia įsitvirtinti visų pirma reikės išmokti kalbą. Be to, žmogus turi būti imlus, turi norėti dirbti ir suprasti, kad čia atvykus reikės įdėti daug darbo. Jokia paslaptis, Švedijoje iš tiesų galima uždirbti daugiau. Bet jei kas nors įsivaizduoja, kad čia atvažiavus dirbs lygiai tą patį, ką ir Lietuvoje, o uždirbs daugiau, nusivils. Kodėl? Reikės ne tik dirbti, bet ir perprasti kitokią darbo specifiką, darbo kultūrą. Santykiai tarp žmonių darbo aikštelėje Švedijoje yra visai kitokie. Nesistengiantys perprasti naujos darbo specifikos

Darius Zupka: „Jei darbų vadovas būtų pernelyg emocionalus su savo pavaldiniu, tas paprasčiausiai trenktų durimis ir išeitų.“

užsienio kalba.

Nesitvardantiems gali pasišūlyti atostogas

Pastebėjau, kad švedų mentalitetas visai kitoks. Jie nestresuoja. Jų filosofija paprasta: tai, ką darai objekte, – tik darbas, o ne gyvenimas. Jeigu tu nerviniesi ar kalbi pakeltu tonu, negali dirbti, nes nesusitvarkai su užduotimi arba tiesiog tų užduočių turi per daug. Per dvejus metus Švedijoje nei darbe, nei bet kur kitur nesu girdėjęs pakelto balso ar matęs nervinio vietinio gyventojų protrūkio. Jei pradėsi kumščiu daužyti į stalą ir pakeltu tonu kažko reikalauti, greičiausiai tau bus pasiūlyta išeiti atostogų, nes žmogus nebesusitvarko su savo nervais. Jei darbų vadovas pradėtų šaukti ant darbininko, tas paprasčiausiai trenktų durimis ir išeitų.

Iš švedų ir pats gaudavau pastabų. Jei darbai nevykdavo taip, kaip

čia tikrai ilgai neužsibū. Manau, kad mūsų įmonė turi visas galimybes čia įsitvirtinti. Ji šiuo metu nėra didelė. Mišri lietuvių ir švedų komanda vienu metu dirba su trim projektais. Tikslai ir norai tikrai yra dideli. Manysčiau, galime sėkmingai konkuruoti pietinėje šalies dalyje.

Ar reikės krautis lagaminus?

Aš pats asmeniškai didelio skirtumo tarp buvimo čia ir gimtinėje nepajutau. Kaip ir Lietuvoje, taip ir čia, mano darbo diena prasideda anksti, o baigiasi vakare. Socialinės atskirties abu su žmona nejaučiame, su aplinkiniais puikiai susikalbame anglų kalba. Be abejo, ilgesys Lietuvai ir ten likusiems artimiesiems aplanko. Ypač po sunkesnės darbo dienos retkarčiais pamąstai, ar tikrai gerai nusprendė. Tačiau tos emocijos nuslūgsta ir toliau judi į priekį.

Jan-Olov Olsson: „Jei atvyksti į Švediją iš kitos šalies ir sieki čia įsidarbinti, privalai prisitaikyti prie mūsų darbo principų“.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

*Tęsinys.
Pradžia – laikraštyje Nr. 32.*

Magistralės Kaunas–Klaipėda, Vilnius–Panevėžys, dobilo formos sankryža prie Šilagalio – tai objektai, kuriuos kelininkų bendruomenė mintyse 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 operuotis į Kauną, vyras vairuotojo paprašė sustoti ir leisti paskutinį kartą pereiti tuomet dar tik baigiamu statyti Šilagalio viaduką.

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



Antanas Algirdas Radimonas.

patirties. Tik šis objektas buvo kiek lengvesnis, arčiau valdybos, arčiau namų. Tai buvo ne tik Lietuvai ir Panevėžiui svarbi statyba. Ji lemtinga ir mūsų valdybai.

Šiame ruože dirbo daug valdybų – Ukmergės KSV-2, Rokiškio KSV-7, Vievio KSV-6. Visiems darbams vadovavo Kelių statybos trestas. Jis disponavo visomis sta-

buvo labai gera. Daug materialinių resursų buvo sutaupyta.

Baigiant tiesti pirmąjį magistralės etapą, trestas, atitinkamai atliktų darbų kiekiui, paskirstė valdyboms ir minėtas sutaupytas, papildomas lėšas. Tai būtų davę didžiulį pelną, bet sovietiniais laikais ekonomikos būta primityvios – ateinantiems metams ekonominius rodiklius tekdavo planuoti pridėdant 3–5 procentus prie praėjusių metų rezultato. Todėl nenaudinga buvo pelną ir kitus rodiklius smarkiai viršyti. Mums buvo pasakyta: turite galvas, sukietės kaip išmanote, bet kad viskas būtų gerai. Ir padarėme. Daugiausia atsakomybės bei rizikos teko Algirdui ir man, bet pelną sugebėjome nukelti į ateitį. Tai ypač teigiamai paveikė valdybos ekonominius rodiklius net po nepriklausomybės atkūrimo, prasidėjus kelių tiesimo finansavimo sąstingiai.

Algirdas Radimonas buvo pati-



Vilius Gražys.

nių, magistralės Vilnius–Panevėžys objektai buvo perduoti man. Baigus Taujėnų ruožą, po ligos į darbą grįžo A. Radimonas. Jis dirbo mano objektuose kaip koordinatorius. Tuo metu statėme Šilagalio dobilo for-

išsiaiškinom.

Iš Algio mokiausi visko: kaip statyti, kaip gauti medžiagų ir įrengimų, kaip priduoti objektą. A. Radimonas buvo pagrindinis mano mokytojas. Ir ne tik mano.



Vytautas Blažys.

„Laiką mums, kaip visiems statybininkams, ženklino vis nauji svarbūs objektai. Pradėjome tiesti automagistralę Ukmergė–Panevėžys. Jai vadovauti buvo paskirtas tas pats Algirdas Radimonas, jau turintis didelės automagistralių statybos

tybai skirtomis lėšomis. Taip pat ir skirtomis nenumatytiems darbams, laikiniams pastatams ir kt. Algirdas, turėdamas daug patirties, taupiai naudojo medžiagas, rasdavo vietinių, artimesnių grunto ir smėlio karjerų. Objekto ekonominė padėtis



Algis ir Vida Radimonai (nuotraukoje kairėje) – lapkričio mėnesį vykusiame tradiciniame sovietinės šventės minėjime.



1989 m. rugpjūčio 23 d. Baltijos kelias. Iškart už Šilagalio sankryžos Vilniaus link gyvojoje grandinėje stovėjo kelininkai. Į Baltijos kelio akciją Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 darbuotojai važiuavo net trim autobusais.

kinas žmogus. Visas problemas ir bėdas išsakydavo tiesiai, be apgaulinėjimų. Labai gaila, kad liga palaužė jo sveikatą ir gyvenimą.

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

Išugdė ne vieną kelininką vadovą

Kai Algio sveikata sušlubavo, jis Taujėnų ruožą paliko Rimui Makrickui, o šis vėliau perdavė Sauliui Beržiui. S. Beržiui išvykus likviduoti Černobylio avarijos padari-

mos sankryžą prie Panevėžio.

Prisimenu vieną rimtesnę atvejį, kai A. Radimonas palaikė mane darbe. Buvau jaunas darbų vykdymo padalinio vadovas, o senbuviai nelabai sutiko su griežtais reikalavimais. Bėgo pas A. Butkūną, valdybos viršininką, skūstis. A. Radimonas šiame susitikime taip pat dalyvavo. Po susirinkimo jis susistabdė mane, paaiškino, kad nelabai žinodamas esmę buvo įtrauktas į tą darbinį konfliktą ir kad ne taip reikia viską spręsti. Jau tada jis suprato komandinio darbo svarbą. Savo namuose organizavo vadinamąją „objekto cementovkę“, kur visi išsikalbėjom,

Jis išmokė ir suformavo kaip asmenybės ne vieną kelininką vadovą. Tarp jų – Vydmantas Gendvilas, Jonas Čerškus, Jonas Jakaitis, Saulius Beržis, Rimas Makrickas, Algis Šimoliūnas.

Kaip ypatingos tolerancijos pavyzdį Algį prisimena ir mechanizatoriai, nes jis mokėjo konstruktoriai spręsti kasdien iškilančias gamybinės problemas.

nukelta į **6 psl.**

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **5 psl.**

**Pasakoja Kelių statybos tresto vyriausiasis specialistas gamybi-
nių bazių vystymui ir mecha-
nizacijai Zigmantas Michnevičius**



Zigmantas Michnevičius.

Kodėl A. Radimonui niekada nieko netrūkdavo?

Siekiant pagerinti mechanizmų darbą, tais laikais Kelių statybos tresto iniciatyva buvo organizuojamos pavyzdinės statybinės technikos panaudojimo apžiūros. Viena iš tokių 1987 metų vasarą vyko ir A. Radimono darbų objekte, automagistralės Ukmergė–Panevėžys ruože. Tokioje apžiūroje buvo tikrinama, kaip prižiūrimi ir naudojami mechanizmai. Nenuostabu, kad ir taryk A. Radimono objekte vyravo tvarka ir draugiška atmosfera. Būtent ta pavyzdine tvarka Panevėžio KSV-5 vyriausiasis darbų vykdytojas ir garsėjo.

Kelių statybos trešte buvau atsa-

kingas už mechanizmų panaudojimą ir priežiūrą magistralių statybos objektuose. Atsarginių detalių tais laikais įsigyti nebuvo lengva. Jų parsivežti į Rusijos mašinų gamybos įmones su „dovanomis“ vykdavo ūkių „stūmikai“. Dalis mechanizmų buvo remontuojama Kauno autokelių įrengimų gamykloje Pe-

trašiūnuose. Bet ir ten remonto darbai buvo suplanuoti. Tikrai ne visi ūkiai galėdavo bet kada ja pasinaudoti. Daugelis ūkių būtent dėl to ir vėluodavo atlikti gamybinės užduoties. Be to, beveik nuolat trūkdavo degalų.

Panevėžio KSV-5 buvo viena iš valdybų, geriausiai prižiūrinčių ir panaudojančių mechanizmus. A. Radimono objektuose dėl degalų trūkumo mechanizmai niekada nestovėdavo. Gera tvarka ir disciplina, matyt, duodavo savo vaisių, todėl ir darbai vykdavo sklandžiai. Gal dėl to svarbūs darbai ir mechanizmai būdavo patikėti būtent A. Radimonui.

Pamenu, pradėjus kloti asfaltą



Automagistralės atkarpos atidarymo proga Vilniaus prieigose LTSR MT pirmininkas Juozas Maniušis atidengė atminimo akmenį. Jam iš kairės (šviesiu apsiaustu) – Automobilių transporto ir plentų ministerijos profsąjungos komiteto pirmininkas N. Šarkis.



1980 m. lapkričio 4 d. oficialiai atidaryta automagistralės atkarpa Vilnius–Ukmergė. Į ceremoniją atvyksta tuometės Vyriausybės atstovai.



1987 m. Kelių statybos technikos inžinieriai po mechanizmų parodomosios apžiūros Ukmergės–Panevėžio automagistralės Panevėžio KSV-5 objekte Taujėnų dvaro parke. Iš kairės: Vincas Sadauskas (Ukmergės KSV-2), Algis Radimonas (KSV-5), Valdas Baltuška (Kelių statybos trestas), Romas Urbas (KSV-5), Boris Cirkin (Kelių statybos trestas), Vilius Matiliūnas (KSV-5), Algis Černauskas (TSV-2), Zigmantas Michnevičius (Kelių statybos trestas). Ant A. Radimono krūtinės kabo didžiulis raktas nuo Taujėnų parko ledainės. Apžiūros aptarimas vyko Taujėnų dvaro parke draugiškai bendraujant buvusioje ledainėje. Ja šeimininkai leido pasinaudoti išskirtinai A. Radimonui ir jo svečiams (atrodo, ledainė tuomet buvo Taujėnų tarybinio ūkio žinioje).

automagistralėje nuo Ukmergės link Panevėžio, dangos klojimo darbams patikėta vadovauti A. Radimonui. Kaip geriausiems specialistams, jiems buvo duotas VFR (Vokietijos Federacinės Respublikos) firmos ABG asfaltbetonio klotuvas TITAN-420. Aparatą 1986 metais nupirko Autotransporto ir plentų ministerija. Lietuvoje tuomet tai buvo vienintelis tokio galingumo asfaltbetonio klotuvas. Mechanizmas galėjo kloti asfaltbetonio dangą visu automagistralės juostos pločiu (11,25 m), bet jo panaudojimas pareikalavo nemažai pastangų. Reikėjo ir tikrai gerų specialistų, pradedant mechanizatoriais ir baigiant pačiu objekto vadovu. Tačiau panevėžiečiai garsėjo savo gabumais ir darbštumu, todėl puikiai susitvarkė, o šis mechanizmas, atrodo, naudojamas ir iki šiol. Būtent tarp panevėžiečių išaugo daug gerų mechanizatorių.

Per savo karjerą teko nemažai bendrauti su Panevėžio KSV-5 vadovu Algimantu Butkūnu. Jis taip pat buvo labai iniciatyvus ir sumanus vadovas, gerbęs kitų specialistų nuomonę. Matyt, todėl ir tokį puikų kolektyvą aplink save buvo subūręs.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

Pasakoja Rimantas Makrickas, VI „Panevėžio regiono keliai“ kelio statinių projektų vadovas:

A. Radimono „vergovėje“

1982 metais baigęs mokslus nuvažiavau į tuometę Panevėžio kelių statybos valdybą KSV-5. Iškart pačiuoliau į darbų vadovo A. Radimono rankas. Taip ir prasidėjo mano vergovė (šypsosi). Teko dirbti svarbiame objekte, magistralėje Ukmergė–Panevėžys. Tie laikai sentimentų man nekelia. Juos pavadinčiau užsitęsios socialistinės vergovės periodu, kai svarbiau už darbą nieko negalėjo būti. Tačiau savo darbų vadovą galiu prisiminti ir apibūdinti tik šilčiausiais žodžiais. A. Radimonas niekada nėra supykęs ar pakėlęs balso. Jis nėra vaidijęs nei su darbininkais, nei su vairuotojais, nei su mechanizatoriais. Vienintelis dalykas, iš ko galėjai suprasti, kad A. Radimono kažkas netinka, – per ilgai užsitęsęs jo tylėjimas. Šis žmogus buvo absoliutus darboholikas. Rytas ar vakaras – nuolatinis lėkimas, darbai gena vienas kitą. Aš pats nemačiau, kaip mano vaikai užaugo, nematė ir A. Radimonas. Manysčiau, visos jo gyvenimas prabėgo objektuose. Be abejo, tie dideli darbai neuėjo veltui, šiandien turime gerus kelius, automagistrales.

Savo srities profesionalas ir „žmogiškas“ vadovas

Ikyriai A. Radimonas mums niekada nevadovaudavo. Tai buvo paprastas, geras, ramus žmogus. Kiti vadovai pavaldinius mėgdavo pavaikyti, tačiau bendraujant su A. Radimonu nejausdavome jokios įtampos. Manau, daug patirties jis



Rimantas Makrickas.

gavo iš savo uošvio, „smetoninio“ ilgamečio kelininko Kazimiero Kučio. Nors A. Radimonas buvo baigęs tik technikumą, techniškai jis buvo labai išprusęs. Aišku, anuomet ta projektinė dokumentacija buvo paprastesnė, bet ir tada reikėjo išmanyti standartus.

A. Radimonas buvo geros širdies žmogus. Kažkuriuo metu jis, galima sakyti, globojo visiškai nepažįstamą žmogų. Darbų vadovas įdarbino ir priglaudė Kazimierą – vienišą senyvą žmogų. Ligotas darbininkas taip ir keliaudavo kartu su juo iš objekto į objektą. Algirdas suorganizuodavo, kad šalia esančiame kaime jis turėtų pastogę, būtų pamaitintas. Žmogelis dirbdavo paprastus

darbus, pavyzdžiui, sėdėdavo ant smėlio krūvos ir tvarkydavo apskaitą: braukydavo kryžius, kiek mašinų atveždavo smėlio, grunto, kitų medžiagų. Pamenu ir linksmą epizodą. Kartą Kazimieras užsiprašė, kad vairuotojas vyno butelį iš kaimo parduotuvės jam atvežtų. Pastebėjęs mane, slapčiomis tą butelį į smėlį įkišo. Visa tai supratęs, aš suvadovavau vairuotojui, kad smėlį išpiltų būtent toje vietoje, kur buvo paslėptas butelis. Oi, buvo juoko... Bet, atrodo, Kazimieras tą vyną vis tiek išsikasė. Šiaip jau nuolatinis išgėrinėjimų objekte tais laikais nebūdavo. Na, kur ten miškuose, laukuose gersi? Va, gaudavo mechanizatoriai atlyginimą, dvi dienas pageria ir atima žmonos tuos pinigus. A. Radimono objekte niekuomet nesu matęs išgėrusio.

Griežtas režimas ir paprastas gyvenimas

Sunkus darbas be jokių komfortiškų sąlygų – toks būdavo mūsų, kelininkų, darbas. Vieną žiemą, pamenu, temperatūra krito net iki -30 laipsnių. Visą savaitę ekskavatorių tada neišjungėme nei dieną, nei naktį. Kitaip po nakties tokių mechanizmų paprasčiausiai neužvesi. Į objektą anksti ryte mus veždavo apsilaukę „lazarai“, o vėlai vakare purvinus parveždavo atgal. Kiekvieno

Rimantas Makrickas: „Sunkus darbas be jokių komfortiškų sąlygų – toks būdavo mūsų, kelininkų, darbas. Vieną žiemą, pamenu, temperatūra krito net iki -30 laipsnių. Visą savaitę ekskavatorių tada neišjungėme nei dieną, nei naktį“.



Saulius Beržis.

mėnesio gale reikėdavo atlikti didelį darbą: nurašyti medžiagas, degalus, surašyti paskyras, atlikti kitus skaičiavimus. Laisvą dieną tokiems reikalams skirti nebūdavo „mados“. Mėnesio gale po darbo vėlai vakare rinkdavomės pas A. Radimoną. Visai rašliai sutvarkyti reikėdavo laiko, trukdavome iki kokios 5-os valandos ryto. Štai toks griežtas buvo įvestas režimas.

Nors A. Radimonas daug dirbo,ėjo atsakingas pareigas, bet gyveno labai paprastai. Kiti jo lygio vadovai greitai statydavosi namus, tačiau jis to nedarė. Gavė butą, turėjo kolektyvinį sodą. Pamenu, skūsdavosi, kad ravint bulves tame sode jį nuolat „kapodavo“ uodai. Norėdamas nuo jų apsiginti, į bulves dažnai eidavo su brezentiniu lietpalčiu. Tokį pat, pamenu, ir man išrašė, kai tik pradėjau pas jį dirbti.

Apskritai A. Radimonas turėjo gerą vardą, jį labai gerbė ir KSV-5 vadovas A. Butkūnas. Šiam žmogui priekaištų neturėdavo net kruopštusis „smetoninis“ KSV-5 vyriausiasis inžinierius Jonas Gražys.

Pasakoja Saulius Beržis, VI „Kelių priežiūra“ Panevėžio kelių tarnybos vadovas

Darbų vadovo pamokos „žaliems“ meistrams

1981 metų rudenį gavau paskyrimą į Panevėžio KSV-5. Iš pradžių šiek tiek „pasitryniau“ kontoroje, vėliau mane paskyrė į objektą magistralėje Ukmergė–Panevėžys. Objektui vadovavo A. Radimonas, taip su juo ir susipažinome. Darbų vadovui pavaldūs buvo dar keli jauni meistrai. Pagal amžių A. Radimonas buvo mums tėvas, o mes jam – vaikai. Tai ir mokino jis mus kaip vaikus, jaunus specialistus. Labai įsiminė jo pamokymai apie tai, kaip dirbti, bendrauti su kitais žmonėmis. Pamenu, aiškino mums, kad turėtume būti lankstesni, ne tokie kategoriški.

Kur labiausiai reikėjo lankstumo? Tais laikais egzistavo nerašyta taisyklė: jei šiandien darbininkai gavo algas, tai rytoj garantuotai darbe bus neblaivūs. Jaunatviškai užsispyręs su tokiais dalykais nenorėjau taikstyti. Sakydavau, kad reikia kažkaip juos kontroliuoti, neleisti dirbti, gal algas mažinti. Deja, kaip vėliau paaiškėjo, nei algų mažinimas, nei didinimas šiai „tradicijai“ itakos neturėjo. A. Radimonas sakydavo: „Nevaikykit žmonių, nebus kam dirbti, o jei ateis nauji, tai tokie pat!“ Šiais laikais tokių dalykų nebėra. Gal iš pradžių tas praeities šleifas ir vilkosi, bet šiandien žmonės savo darbo vietas brangina. Specialistai, kaip ir anuomet, dirba puikūs, tik jų įpročiai pasikeitė.

„Bijojome ne A. Radimono, o A. Butkūno arba J. Gražio“

Viena iš sunkiausių užduočių, kurias tekdavo atlikti, – paskyrų skaičiavimas. Kiekvieno mėnesio pabaigoje rinkdavomės pas A. Radimoną. Kad suskaičiuotume atlyginimus darbuotojams, reikėjo įvertinti ir visus atliktus darbus, nurašyti medžiagas. Būdavo tikras galvos skausmas! Pradėdavome vakare, pabaigdavome kartais ir paryčiais. Laisvadienio po tokio naktinio darbo negaudavome, 6 valandą ryto keldavomės ir vėl važiuodavome į darbą.

A. Radimonas buvo atlaidus, geras ir nepiktas žmogus. Pastebėjau, kad pykčio jis nemokėdavo ilgai laikyti. Jei šiandien supyko, rytoj viską pamiršo. O kiek yra tokių, pykčio akmenį nešiojančių visą gyvenimą? Mes jį kaip tėvą gerbdavome, bet nebijodavome. Buvo kitų, kurių bijoti reikėjo, pvz., A. Butkūno arba J. Gražio.



1998 metais valstybinė komisija priėmė naudoti paskutinį automagistrales Vilnius–Ukmergė–Panevėžys kairės pusės ruožą, nuo 107,65 iki 115,1 kilometro. Objektą statė 2-asis darbų vykdymo padalinys, kuriam vadovavo Arvydas Zapalskis. Prie paminklinio akmens iš kairės: Algimantas Butkūnas, Saulius Beržis, Rimas Makrickas, Jonas Čerškus, Arvydas Zapalskis, Valdas Šimoliūnas, Petras Makrickas, Vilius Gražys, Vytautas Blažys.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

atkelta iš **7 psl.**

Prisimena Vida Ona Radimonienė, A. Radimono žmona:

Vyras vadovavo automagistralių Kaunas–Klaipėda ir Ukmergė–Panevėžys atskirų kelio ruožų statybai. Darbų apimtys buvo didelės. Vyrai dažnai tekdamo dirbti šeštadieniais, o kai kada ir sekmadieniais.

Cinkiškyje buvo įkurta Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 bazė, pastatytas bendrabutis, jame galėjo gyventi 50-70 žmonių. Be to, buvo geros mechaninės dirbtuvės, kad prireikus būtų galima remontą atlikti vietoje, kol atvyks pagalba iš Panevėžio. Telefonas buvo tik bazėje, tad susisiekti buvo sunku, nes visi daugiausia dirbdavo trasoje. Baigus automagistralės Kaunas–Klaipėda statybą darbai persikėlė į automagistralę Ukmergė–Panevėžys. Paskutinius automagistralės metrus po vyro mirties sujungė sūnus Arvydas.

Pasakoja AB „Panevėžio keliai“ projektų vadovas Arvydas Radimonas, A. Radimono sūnus:

Kai reikėjo rinktis profesiją, atsidūriau kryžkelėje. Daug metų lankiau dailės mokyklą. Ypač patiko medis, drožyba, bet nugalėjo šeima. Baigęs Panevėžio politechnikumą ir atlikęs karinę tarnybą apsisprendžiau: būsiu kelininkas. Įstojau į Vilniaus inžinerinį statybos institutą, automobilių kelių specialybę. Baigus šią mokymo įstaigą man buvo pasiūlyta dirbti Telšiuose. Taip



Vilius Gražys.

prasidėjo pirmieji kelininko žingsniai AB „Žemaitijos keliai“. Dirbdamas šioje įmonėje nemažai laiko tiesiau kelius Kaliningrado srityje.

Kad parvykau į gimtinę, į Panevėžį, daug prisidėjo ir Algimantas Butkūnas, tuo metu AB „Panevėžio keliai“ direktorius. Grįžau į tėvuko pradėtą, bet nepabaigtą objektą – magistralę Vilnius–Panevėžys.

Netrukus įmonės vadovai man, jau kaip padalinio vadovui, patikėjo tokius objektus kaip Kėdainių aplinkkelis, 14 kilometrų ruožą kelyje Panevėžys–Pasvalys, magistralėje „Via Baltica“. Drauge su kolegomis nutiesėme kelią Biržai–Kupiškis, Pasvalys–Vabalninkas ir t. t.

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

Ar tiesa, kad sūnus Arvydas visus tėvo trupinius surinkęs?

Arvydas lygiai toks pat kaip tėvas. Arvydą Radimoną pažįstu nuo vaikystės. Mes ir krepšinį kartu pažaisdavom, ir bendrų draugų turėdavom, ir pas panas kartu nueidavom. Paskui jis vedė ir išvažiavo į Telšius. Arvydą įsivaizdavau visai kitokį. Pamačiau po 6, gal 7 metų pertraukos, kai jis grįžo į Panevėžį,

ir nustebau. Ne Arvydas, kurį prisimenu, o tikras tėvas Algis Radimonas. Tad jeigu kas neįsivaizduoja, kaip atrodė Algis Radimonas, pakanka į jo sūnų Arvydą pasižiūrėti.

Tėvus visuomet prisimenam geruoju. Pavyzdžiui, vartydamas kitų žmonių prisiminimus, skaičiau, kad mano tėvas ir bardavosi, ir nusikeikdavo, bet aš iš tėvo rusiško žodžio nesu girdėjęs. Aš irgi baruosi, bet aš jau ir rusišką leksikoną pavartoju.

Taip ir apie Algį Radimoną. Jis irgi bardavosi, o Arvydas – kitaip. Mes visi kažkiek nutolom. Matau ir Arvydą kartais piktą, bet niekas nevadina jo rėksniu. Apie mane gali sakyti, kad aš rėksnys, apie Ričardą Legį gali sakyti, kad jis rėksnys,

bet nei apie Arvydą, nei apie Algį Radimonus niekada to nepasakysi. Dirbu daug, jau 35 metai. Padalinių vadovų, darbų vadovų „Panevėžio keliuose“ labai daug mačiau ir galiu skirstyti, kas rėksnys, kas piktas, kas melagis. Jau tuo klausimu suprantu. O Algis Radimonas mokėdavo išeiti iš susidariusios situacijos be skandalų. Be to, mes su Algiu kartu pradėjome dirbti tik po jo ligos, jis save kiek labiau prižiūrėdavo, ne visai gerai jautėsi. Širdies infarktas tais laikais nepraeidavo be pasekmių. Dabar tai operacijas daro, reabilitacija skiriama, o anksčiau šito nebūdavo. Susirgus kažkiek aptvarkydavo, ir viskas.



Klojamas paskutinis automagistralės Vilnius–Panevėžys metras, 1998 m.



Magistralės atidarymo šventė. Antra iš kairės – Irena Makrickienė, trečias – Rimas Makrickas. Antra iš dešinės – Vida Radimonienė. Paskutinėje eilėje – Valdas Šimoliūnas.



1998 spalio 5 d. iškilmingai paleistas eismas abejomis automagistralės Vilnius–Panevėžys juostomis. Šį objektą statė 2-asis darbų vykdymo padalinys, vadovaujamas Arvydo Zapalskio.



Vida Radimonienė su sūnumi Arvydu Radimonu ties Šilagalio viaduku. 2007 metai.

Vilius Gražys: „Apie mane gali sakyti, kad aš rėksnys, apie Ričardą Legį gali sakyti, kad jis rėksnys, bet nei apie Arvydą, nei apie Algį Radimonus niekada to nepasakysi“.

KELININKAS, KURIO SAUGUMIEČIAI IEŠKOJO SRAIGTASPARNIAIS

Vyresniojo darbų vykdytojo Antano Algirdo Radimono, gimusio 1934 m. spalio 10 d., Panevėžyje, prisiminimai apie Panevėžio KSV-5 atliktų darbų eigą automagistralėje Kaunas–Klaipėda (iš Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 istorijos, kurią 1989 m. parengė Lietuvos TSR paminklų apsaugos ir kraštotyros draugijos Panevėžio miesto KSV-5 pirminė organizacija):

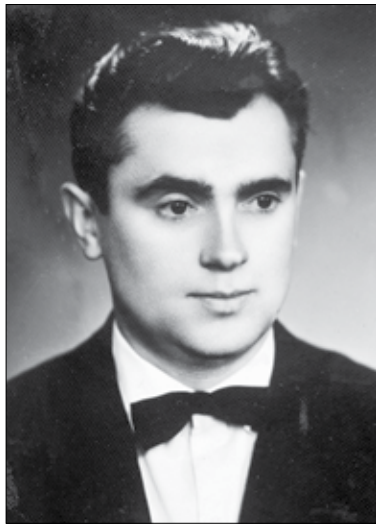
„Panevėžio kelių statybos valdyba Nr. 5 automagistralėje Kaunas–Klaipėda dirbo nuo 1970 iki 1980 metų. Buvo atlikta darbų už 6,8 mln. rublių. Visiškai įrengta 13,6 km magistralės, be asfaltbetonio dangos ir tiltų. Valstybinė komisija visus darbus įvertino tik labai gerai. Darbai buvo skirstomi į etapus: nuo 25,7 iki 31,5, nuo 31,5 iki 36,0, nuo 45,3 iki 46,6, nuo 67 iki 69 kilometrų. Darbus organizuoti buvo pavesta man, vyresniajam darbų vykdytojui Antanui Algirdui Radimoniui.

Pirmoji trasos apžiūra vyko 1969-ųjų spalio 29 dieną. Apžiūrą atlikome su KSV-5 viršininku Algimantu Butkūnu. Subūrus darbininkų iš Josvainių brigadą, kurią sudarė Jonas Baltrušis, Juozas Pranckevičius, Pranas Šaltis, Vytautas Jančiūra, buvo pradėti parengiamieji darbai.

Sankasos įrengimą apsunkino Nevėžio iškasa su Panevėžiuko sankryža ir Striūnos užtvanka. Nevėžio iškasoje reikėjo iškasti 312370 kubinių metrų grunto. Šie darbai daugiausia buvo atliekami autotransportu. Siekiant užtikrinti našų transporto darbą reikėjo įrengti laikiną gamybinę bazę. Bazė buvo pastatyta prie Cinkiškio sankryžos. Taip pat buvo pastatytas laikinas bendrabutis 25 žmonėms, dirbtuvės, remonto garažas. Tuo metu bazė visiškai patenkino objekto poreikius. Darbams vadovavo kelio meistrai Zenonas Meškauskas ir Vladas Sidikevičius. Objekto vadovu buvau paskirtas aš.

Žemės darbus teko atlikti Striūnos užtvankoje. Šachtinį tunelį statė Kauno MSV, o žemės darbus atliko Panevėžio kelių statybos valdyba Nr. 5. 200 metrų atkarpoje teko atvežti ir supilti 270 tūkstančių kubinių metrų grunto. Sudėtinga buvo darbų technologija. Sunkumų kėlė ta aplinkybė, kad visas gruntas buvo gabenamas senuoju keliu Kaunas–Klaipėda, kur vyko intensyvus eismas. Darbą teko organizuoti trim pamainomis. Per parą išveždavome daugiau nei 5 tūkstančius kubinių metrų III kategorijos grunto.

Sudėtingiausia buvo įrengiant dešiniąją pylimo, kurio aukštis siekė 9 metrus, pusę. Žaliojoje zonoje



Antanas Algirdas Radimonas.

teko įrengti pylimą su šlaitu 1:0,75. Pavasario polaidis grasino nuošliaužomis, galėjusiomis sustabdyti eismą kelyje Kaunas–Klaipėda. Siekiant išvengti blogiausio, iš anksto buvo įrengtas stebėjimo postas, iš jo darbuotojai apskritą parą stebėjo grunto sutankinimą ties pylimo briauna ir grunto vienalytiškumą.

Darbams trukdė ryšininkai. Jie pavėlavo iškelti kabelį, nutraukę apdorojant gruntą karjere. Jį nutraukė su grunto purintuvu dirbęs Bronius. Nutrūkus valstybinės reikšmės kabeliui, turėjome daug nemalonių, tačiau užduotį įvykdėme. Atlikus visus Striūnos pylimo statybos darbus susiformavo 45 hektarų ploto tvenkinys su gražia sala viduryje.

Darbų metu gerai pasirodė mechanizatoriai (skreperininkai) Algis Petraitis (brigadininkas), Danielius Jaškūnas, Česlovas Sereika, ekskavatorininkai Jonas Brazdžionis, Aleksas Kulikauskas, savaeigio volo mašinistas Adolfas Vėjelis, buldozerininkai Steponas Nefas, Petras Maikštėnas, autogreiderio mašinistas Pranas Kondzerskas, suvirintojas Povilas Kiznys, šaltkalvis Vincas Puidokas.

Kauno tiltų statybos valdyba Nr. 1 ir Panevėžio kelių statybos valdyba Nr. 5 suorganizavo įdomų renginį – respublikines skreperininkų varžybas. Dalyvavo 36 skreperinių mašinistai. Pirmąją komandinę vietą pelnė kauniečiai, o asmeninę įškaitoje pirmasis buvo mūsų skreperininkas Algis Petraitis.

Statant Cinkiškio sankryžą daugiausia dėmesio buvo skiriama vertikaliam planavimui, prireikė šiek tiek keisti projektą. Sudėtinga buvo nukreipti vandens vagą nuo viaduko. Teko 250 m atkarpoje kanalizuoti susirinkusį vandenį.

Sankryžos tipas – vadinamasis dobilo lapas. Rengiant kelio pagrindą inertinėms medžiagoms vežti prireikė daug transporto. Objektą nuo valdybos skyrė 80 kilometrų, todėl buvo sudėtinga organizuoti autotransporto darbą. Teko plėsti



Prie Givėnės užtvankos poilsiavietė (prie magistralės Kaunas–Klaipėda). A. A. Radimonas su darbininkais įrengė iš ąžuolo rastų (net kiekvienas laiptelis iš medžio išpjautas).

gamybinę bazę, organizuoti vandens šildymą ir vairuotojų maitinimą vietoje. Dirbo apie 60 automašinų iš Panevėžio ATĮ-1, ATĮ-2, Radviliškio ATĮ-1, Kauno ATĮ-4, Vilniaus ATĮ-1, Kėdainių ATĮ-1. Transporto darbams vadovavo meistras Leonas Meilius. Daugiausia dirbo Panevėžio ATĮ-2 vairuotojai Osvaldas Krasauskas, Vytautas Dambrauskas, Borisas Kuzninas, Jonas Laurinavičius, Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 vairuotojai Petras Petraitis, Vytautas Čirgelis. Statybos darbams, be manęs, vadovavo meistrai Vladas Sidikevičius, Leonas Meilus, Zenonas Meškauskas. Per ketverius metus atlikta darbų už 2,8 milijono rublių.

Kitas darbų etapas driekėsi nuo 31,5 iki 36 automagistralės kilometro. Dviejų kilometrų atkarpoje, nuo 34 iki 36 kilometro, miško ribose buvo platinama žalioji juosta.

Įdomesnis darbas laukė prie Gyvenės užtvankos. Norint užtvęnti Gyvenės upelį, reikėjo supilti 23,70 metro aukščio pylimą. 250 metrų atkarpoje teko atgabenus supilti 544039 kubinius metrus grunto. Vandens pralaidą statė Kauno



Magistralės Kaunas–Klaipėda atidarymo iškilmės.

MSV darbuotojai. Sunkumų sudarė pylimo paruošimas iki pralaidos dugno. Reikėjo supilti 7 metrų aukščio pylimą, jo pado plotis siekė 170 metrų. Darbus atlikome pavasarinio potvynio metu, kai pavojus, kad pylimas bus išplautas, didžiausias. Esant staigiam polydžiui savaitę teko budėti ištisomis paromis. Darbams vadovavo darbų vykdytojas S. Šnyras. Aš vadovauvo objektui.

Ariogalos cecho, priklausiusio Raseinių MSV. Automagistralėje Panevėžio kelių statybos valdybos Nr. 5 darbuotojai įrengė 46,4 kilometro bordiūrą. Tai sudaro 2598 kubinius metrus. Iš darbininkų daug jėgų šiam objektui atidavė Jonas Baltrušis, Juozas Pranckevičius, Vytautas Jančiūra, Jonas Černeckis, Pranas Šaltis, Edmundas Dzikas, Stasys Švabas, Ipolitas Ignatavičius, Antanas Stasiulionis.“



Šilalės sankryža. Magistralė Kaunas–Klaipėda. Renkamės į atidarymo iškilmės, 1987 metai.

KELIŲ VERSLAS SKANDINAVIŠKAI: MILIJONUI EURŲ APIMČIŲ – PENKI ŽMONĖS

atkelta iš **4 psl.**

Pasakoja Greta Eidukevičienė, „PK Road“ projektų koordinatė, inžinierė

Lemtingas darbo skelbimas

Įmonėje „PK Road“, o kartu ir Švedijoje, atsidūriau, galima sakyti, labai paprastai – tiesiog laiku pastebėjau darbo skelbimą. AB „Panevėžio keliai“ kaip tik ieškojo projektų inžinieriaus asistento, mokančio anglų arba švedų kalbą. VGTU buvau baigusi civilinę inžineriją, mokėjau abi kalbas, tad mano kandidatūra puikiai tiko. Be to, ir pati Švedija man nebuvo svetima. Šioje šalyje pirmą kartą apsilankiau dar būdama šešiolikos, mokiausi pagal mainų programą, gyvenau švedų šeimoje. Vėliau šioje šalyje studijavau teritorijų planavimą, su šeima ten dažnai ir atostogaudavome. Vis aplankydavo mintis, kad būtų gerai Švedijoje ir padirbėti, ir ilgiau pagyventi. Todėl labai apsidžiaugiau, kai su AB „Panevėžio keliai“ atstovais susitikome ir sutarėme dėl darbo sąlygų. Vykti ryžausi iškart su visa šeima. Tik štai dėl būsto paieškos teko gerokai paplušėti. Tam turėjome vos mėnesį. Jau buvome benuleidžiantys rankas, kai likus vos trims dienoms iki išvykimo nusišypsojo sėkmė. Taip su visa šeima į Švediją išvykome 2016 m. birželį ir įsikūrėme Eslevo savivaldybėje, užmiestyje.

Viena iš keturių moterų vyriškame kolektyve

Į Švedijos įmonę iš Lietuvos atvykau viena pirmųjų. Iš pradžių kolektyve buvome tik trise: įmonės vadovas, Darius Zupka ir aš. Vėliau atskrido ir daugiau lietuvių. Šiuo metu visame kolektyve esame tik keturios moterys. Nei didelių trūkumų, nei privalumų dėl to nematau, visi sutariame puikiai. Esu projektų koordinatė, tačiau iš tiesų įmonėje atlieku labai įvairius darbus. Gal todėl darbas man teikia labai daug džiaugsmo ir niekada nenusibosta. Tvarkau įmonės ūkinius reikalus, projekto vadovai dažnai prašo padėti ruošti dokumentaciją, gauti statybos leidimus. Viename iš projektų ir pati dirbu inžinierė. Taip pat rūpinuosi atvykstančių darbuotojų reikalais: padėdu susirasti būstą, įsikurti, pasirūpinu jų registracija Švedijoje, sveikatos draudimu. Iššūkių netrūksta, juk čia viskas kitaip nei Lietuvoje. Reikia nuolat domėtis vietiniais įstatymais, darbo saugos reikalavimais,



Greta Eidukevičienė.

kita mums būtina dokumentacija. Štai, pavyzdžiui, švedai į darbų saugą žiūri labai atsakingai. Kiekvieną projektą tikrina tiek darbo saugos, tiek mokesčių inspektoriai, tiek pats užsakovas.

Švedų ir lietuvių skirtumai

Iš pradžių tuos skirtumus tikrai pamatai, bet pračina kažkiek laiko – ir supranti, kad ir Lietuvoje, ir Švedijoje visokių žmonių yra. Patys švedai sako, kad jie yra labiau savarankiški negu lietuviai. Bet lietuviai, mano galva, yra atsakingesni. Jie kruopščiau ir atsakingiau dirba, darbo vietą labiau vertina negu švedai: stengiasi darbo dienų nepraleidinėti, mažiau sirgti ir pan. Mūsų šaliai čia labai vertinami už punktualumą ir sąžiningumą.

Kas gi čia laukia atvykstančių lietuvių?

Manau, kad atvykstantiesiems iš Lietuvos darbo ir gyvenimo sąlygos čia tikrai yra geros. Darbininkus dažniausiai apgyvendiname viešbutyje, kur jie gali naudotis atskira virtuvele. Be abejo, jie gali būstą susirasti ir savarankiškai. Geras darbo sąlygas garantuoja profsąjungos. Švedijoje registruotiems darbininkams, kaip ir bet kuriam švedui, priklauso nustatyto dydžio minimalus darbo užmokestis, tam tikras darbo ir poilsio valandų režimas, galioja griežta tvarka dėl viršvalandžių, atleidimo iš darbo ir kt. Be abejo, visiems atvažiavusiems pirmiausia nelengva dėl kalbos barjero. Vis dėlto, jei kalbi angliškai, čia tikrai neprapulsi. Be to, yra galimybė registruotis į nemokamus švedų kalbos kursus. Ypač kalbos mo-

vietiniais patiekalais. Man tai ypač aktualu, nes įmonėje dažnai tenka organizuoti prieškalėdinius ar kitoms progoms skirtus pietus. Vis dar tenka klausinėti, kokius tradicinius patiekalus būtina įtraukti į meniu. Štai ir Joninių proga turėjau užduotį įmonėje suorganizuoti šventinius pietus. Labai nustebau, kai paaiškėjo, jog ant stalo būtinai turi puikuotis silkė ir šviežios bulvės. Nėgana to, su silkė švedai skanauja ir kažką panašaus į rūgpienį. Tai tarsi tarpinis produktas tarp grietinės ir kefyro. Į šį mišinį būtinai įpjaustoma svogūnų laiškų. Tai buvo išties labai neįprasti šventiniai Joninių pietūs.

Lietuva ar Švedija?

Kaip ir visi emigrantai, savo Tė-

labiau tolerantiškesni, nes pastaisiais metais atvykstančių iš kitų šalių tikrai nemažai. Pastebiu, kad švedų įstaigose, įmonėse, net vaikų darželiuose nėra hierarchijos. Į bet kurį asmenį kreipiamasi „tu“. Niekas nenustebs, jei darbininkas pasikalbėti užeis tiesiai pas vadovą, o ne, pavyzdžiui, pas jo pavaduotoją.

Manau, kad mūsų šeima Švedijoje jau prisitaikė. Psichologiškai sunkesnis buvo tik pirmasis pusmetis. Pradžia išties nelengva buvo trims mažamečiams vaikams. Kalbos barjeras jiems trukdė lengvai integruotis į darželius ir mokyklas. Bet vaikai greitai išmoko švedų kalbą, ugdymo įstaigose jie pratami prie vietinių švenčių, tradicijų, knygų. Vis dėlto namuose jie skaito tik lietuviškas knygas. Aš ir pati domiuosi ne tik vietinėmis ži-



Sektinas švediškas pavyzdys būtų ir daugiavfunkcinių mechanizmų bei priemonių naudojimas. Tarkim, ekskavatorius su priekaba.

Joninių stalui – silkė su rūgpieniu

Bėgant laikui, vis labiau susipažįstu su švedų kultūra, tradicijomis,

vynės ilgiuosi. Kartais trūksta socialinio gyvenimo, ten likusių artimųjų, giminių. Tačiau man smagu gyventi ir Švedijoje. Tai jauki, saugi ir švari šalis. Žmonės tikrai šilti, emigrantų atžvilgiu jie darosi vis

niomis, internetu kasdien seku naujienas iš Lietuvos. Ryšio su gimtine nutraukti tikrai nesinori. Į Lietuvą grįžtame du, tris kartus per metus, tačiau kol kas savo ateitį matau čia, Švedijoje.



Nuotraukos centre – „PK Road“ projektų koordinatė Greta Eidukevičienė. Antrajame plane iš kairės: „PK Road“ finansų konsultantas Rasmus Hallin, „PK Road“ direktorius Jan-Olov Olsson, „Panevėžio kelių“ generalinio direktoriaus pavaduotojas rinkodarai Algimantas Janušauskas, „PK Road“ darbų vykdytojas Švedijoje Bo-Göran Larsson, „Panevėžio kelių“ valdybos narys Remigijus Juodviršis ir „Panevėžio kelių“ valdybos pirmininkas Ksaveras Balčėtis Traukinių techninės priežiūros bazės statybos objekto prieigose.

KELIŲ VERSLAS SKANDINAVIŠKAI: MILIJONUI EURŲ APIMČIŲ – PENKI ŽMONĖS

Pasakoja Živilė Poderienė, „PK Road“ projektų inžinierė

Su „PK Road“ suvedė studijos Švedijoje

Mano ir „PK Road“ keliai susikirto Švedijoje. Kaip ten atsidūriau? Lietuvoje dirbau su projektais, viena įmonė pasiūlė darbą su sąlyga, kad įgyčiau tarptautinį išsilavinimą ir magistro laipsnį, kurio reikėjo norint dalyvauti tarptautiniuose konkursuose. Apsisprendžiau studijuoti užsienyje. Taip susiklostė, kad studijas pradėjau būtent Švedijos tarptautiniame aplinkosaugos ir ekonomikos institute, kuris priklauso Lundo universitetui (*angl. – IIIIEE*).

Pirmaisiais metais mokslai vyko nuotoliniu būdu. Krūvis buvo milžiniškas: šeima, vaikai, intensyvios studijos ir kone kas antrą savaitgalį egzaminai. Po metų mokslus jau reikėjo tęsti lankant universitetą Lunde. Iš pradžių ketinau studijas atidėti, kankino abejonės, ar verta ten vykti, ar pavyks viską sudėrinti. Bet pasitarę su vyru vis dėlto apsisprendėme važiuoti. Juk tiek stengiausi ir dirbau per tuos metus! Taigi 2011-aisiais su visa šeima atvykome į Švediją.

Mokslams pasibaigus, ten ir likome. Dirbau Lundo universitete, „Ikea Industry“, buvau atsakinga už energijos taupymo, atliekų tvarkymo ir kitus projektus, organizavau įvairius mokymus, kol vieną dieną gavau elektroninį laišką iš „PK Road“. Susiskambinome, susitikome. Tik pradėjus bendrauti supratau, kad tai ta pati man žinoma AB „Panevėžio keliai“ iš Lietuvos. Greitai radome bendrą kalbą, nes mane visada traukė statybos projektai. Buvau pasiilgusi tokios veiklos, tad sutarėme dirbti kartu. Pačioje įmonės gyvavimo pradžioje dažniausiai tekdavo kibti į projektų dokumentacijos ruošimą.

Kodėl vadovei moteriai Švedijoje lengviau negu Lietuvoje

Kaip ir Lietuvoje, taip Švedijoje, rengiant projektus ir juos įgyvendinant ne viskas vyksta lyg sviestu patepta. Visada atsiranda problemų, kurias reikia spręsti, o man tai labai patinka (šypsosi). Tiek tarp švedų, tiek tarp lietuvių yra visokių žmonių. Kartais užsakovai mielai eina į kompromisus, su jais malonu dirbti, bet pasitaiko ir labai „nelengvų“ žmonių.

Statybų sektoriuje apskritai dirba daugiau vyrų nei moterų, bet Švedijoje, kitaip negu Lietuvoje, šioje srityje dirbančių moterų daugiau. Man labai patinka čia vyraujantis glaudus bendradarbiavimas ir profesionalu-



Živilė Poderienė.

mas. Nėra jokio skirtumo, kas yra projekto vadovas ar kitas aukštesnės pareigos einantis asmuo – vyras ar moteris. Nežinau, kaip yra dabar, tačiau dirbdama Lietuvoje jaučiau kitokį požiūrį, bent jau tokia buvo mano patirtis.

Moteris statybų sektoriuje turi dirbti kelis kartus daugiau tam, kad įrodytų esanti verta savo pareigų. Iš savo praktikos Lietuvoje atsimenu: pirmuosius tris mėnesius projekto pradžioje vis jausdavau tam tikrą nusistatymą ar net priešišumą savo atžvilgiu, būtent dėl to, kad esu moteris. Viskas pasikeisdavo tik projektui įsivažiavus. Džiugu, kad Švedijoje moterys yra lygiavertės savo kolegoms vyrams. Neretai pasitaiko atvejų, kai, pvz., darbų atlikimo saugos patikrinimo grupėje ar gamybiniuose susirinkimuose esu vienintelė moteris, bet dėl to tikrai jokios diskriminacijos ar priešiškumo nejaučiu.

Niekada nesakyk „niekada“

Į Švediją atvykome atlikę „namų darbus“. Žinojome, kurią mokyklą lankys vaikai, kur įsidarbins vyras. Manau, prie naujos aplinkos visi prisitaikėme gana greitai. Vaikai greit išmoko anglų ir švedų kalbas, aš pati kalbu švediškai. Be abejo, vis dar pasitaiko, kad nežinau tam tikrų techninių terminų. Bet nebijau klausti, išmokti kažko naujo, galų gale juk susikalbėti galima anglų kalba. Vis dėlto laikaisi nuomonės, kad jei gyveni kitoje šalyje, jos kalbą turi būtinai mokėti. Net jei vietiniai puikiai kalba angliškai. Didelio ilgesio Lietuvai nejaučiu. Taip, ten liko draugai ir giminaičiai. Bet galima bendrauti internetu arba nuvykti aplankyti. Mūsų šeimai ir anksčiau yra tekę gyventi užsienyje, gal dėl to greitai adaptuojamės ir didelių sentimentų nejaučiame. Tuo labiau kad Švedija daug kuo primena Lietuvą. Klimatas – toks pat, maistas labai

panašus į lietuvišką. Žmonės mandagūs, nekonfliktiški, šilti, bet, kaip ir Lietuvoje, – išlaikantys atstumą. Didelio skirtumo nepajutau. Na, nebent vairavimo kultūra čia nepalyginamai geresnė. Grįžti į Lietuvą



„PK Road“ sėkmingai įgyvendino projektą „Pėsčiųjų, dviračių ir jojimo tako bei viaduko per geležinkelį statyba Malmės savivaldybėje“, kurio metu paklota kanopinams gyvūnams patogi danga, susidedanti iš 0-8 mm frakcijos smulkinto akmens, švediškai vadinamo „akmens miltais“.



Niekio nestebina Švedijos objektuose dirbančios moterys, net ir mechanizatoriaus pozicijoje. Nuotraukoje – „PK Road“ darbuotoja Nadja Theodorsson.

KELYJE DAUGPILIS–ROKIŠKIS–PANEVĖŽYS REKONSTRUOTAS BEVEIK 8 KILOMETRŲ ILGIO RUOŽAS

atkelta iš **1 psl.**

pėstiesiems, įrengtas sankryžų apšvietimas, horizontalusis ženklimas lanksčiais plastikiniais stulpeliais ir kelio ženklais.

Perėjos apšviestos LED apšvietimo lempomis, naudojančiomis vėjo ir saulės energiją, pastatyti išpėjamieji ženklai su deimantiniu aukšto intensyvumo atspindžiu. Apšvietimo įrenginiai apsaugoti nuo vandalų specialiais metaliniais lankais su spinduline tvarka išdėliotais n-smailintais strypais.

Trišalėje sankryžoje su rajoniniu keliu Nr. 2415 Noriūnai–Palėvenė pastatytas kelio ženklas, nurodantis, kaip nuvykti į Palėvenės dominikonų vienuolyno ansamblį, įtrauktą į turistinius maršrutus. Turistinio sezono metu, iš Panevėžio pusės atlikus kairįjį posūkį, keliu Noriūnai–Palėvenė galima tiesiogiai pasiekti vienuolyną, nevažiuojant per Noriūnus. Pagrindiniame kelyje Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys tuo



Asfaltbetonio klotuvo operatorius Žybertas Deksnys.

tikslu įrengtas kairysis posūkis su horizontaliuoju ženklinimu, lanksčiais plastikiniais stulpeliais, kelio ženklais ir pėsčiųjų perėja su saugumo salele kelyje.

AB „Panevėžio keliai“ darbus kelyje Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys atliko vadovaudamasi 2017 m. rugsėjo 6 d. sutartimi su Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR susisiekimo ministerijos. Projektas –

„Valstybinės reikšmės krašto ir rajoninių kelių rekonstrukcija. III etapas. Sutartis Nr. 1“.

Rangos darbai vykdyti pagal užsakovo pateiktą AB „Kelprojektas“ techninį darbo projektą.

Sutarties kaina – 5,68 mln. eurų su PVM. Projektas finansuojamas ES ir Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis.



Priekyje – asfaltbetonio klotuvo operatorius Vilmantas Skardys, toliau – kelininkas Rolandas Skuturna.



Didelio eismo intensyvumo tarptautinės svarbos kelias rekonstruotas iki 8 metrų išplatinant kelio dangą bei šalia kelio įrengiant 7 kilometrų ilgio pėsčiųjų ir dviračių taką.

KELIO MOTERIS STEFUTĖ APIE „REMIX“, BABĄ STASĘ IR FŪRISTĄ RIMĄ

Baba Stasė nusprendė atšvęsti savo jubiliejų. Ne kasdien gi „nugriūna“ septyniasdešimt. Pasamdė kaimyną su armonika, nupirko iš pussės pusę paršo ir prikvietė giminių net iš Latvijos. O gal paskutinį kartą? Nes kiek galima su savais tik per laidotuves pašnibždom dejuoti, kad vis nėra laiko susitikti. Tačiau svarbiausias dalykas, dėl ko labiausiai skaudėjo galvą besiruošiant, – vienintelio sūnaus dalyvavimas šitoje šventėje. Seniai tapusi našle, viena užaugino Rimutį – savo akių šviesą ir širdies džiaugsmą.

Rimutis – fūristas. Kada pašaukia šeimnininkas, tada ir išplaukia vaikelis į pasaulį. Gal pusę metų derino jo darbus su šventės data ir tik po to buvo pakviesti latviai ir armonikierius.

Atėjo šventės diena. Beveik prabangioj kavinėj Panevėžio centre

baba Stasė su blizgančia suknia priiminėja svečius. Armonika plyšauja, raudona rožė duria Stasei į kaklą, o svečiai tik braukia prakaitą, įteikdami jubiliatei vokelius. O Rimučio – kaip nėra, taip nėra. Stasei lūpa virpa ir džiaugsmas pamažu apleidžia akis ir sielą. Galų gale sulaukia sūnaus paklydėlio skambučio. Pirmi jo žodžiai kažkodėl rusiški ir visi negražūs. Išsigandusi mama šaukia į ragelį, kad nieko nesupranta, ir kartu visiems moja, kad neštų validolį. O Rimutis vos neverkdamas:

– MAAAMAAAA... Aš pusę dienos važiuavau per Panevėžio aplinkkelį, o dabar išsimušiau link miesto. O prie miesto parašyta, kad aš su savo sunkiasvore fūra negaliu įvažiuoti į savo miestą! Aš?! Rimas! Užaugęs Rožyne! Kaip koks žulikas emigrantas, deportuotas iš savo namų?! Mama, daryk ką nors!

Stasė kaukdama, palikusi svečius, kurie ne šiaip vidury savaitės atvyko į balių, šauna link savivaldybės. Pasigauna valdžios vyrą vidury gatvės ir, taškydama ašaras ant valdininko švarko, pasakoja savo bėdą. Tas lėtai nusibraukia moters padarytus šlapius pėdsakus nuo atvartų ir, žiūrėdamas į baigiančią nuo karščio nulinkti Stasės rožę ties kaklu, lėtai pradeda:

– Gerbiamoji (Stasė jaučia, kad jis jos tikrai negerbia), mes visai neseniai darėm miesto gatvių remontą. Nauju, įdomiu metodu: atitirpini, nukrapštai ir vėl tą patį pakloji. Yra toks nelietuviškas žodis „Remix“. Gražiai atrodo, tik jo rezultatas sunkiai pakelia svorį. Todėl, saugodami mūsų visų gatves, mes uždraudėm sunkioms mašinoms įvažiuoti į miestą. Tuoj ir lengvoms uždrausim. Nes kai tik įvažiavo pirmosios mašinos, iškart atsirado

provėžos. Mes negalim leisti mūsų pinigams nueiti šuniui ant uodegos.

– Bet mano gimtadienis tai nuėjo šuniui ant uodegos?

– Brangioji (ir vėl jis sumelavo), reikia šventės daryti toliau nuo miesto, jei norim gražiai atrodyti prieš kitus megapolius.

– Man nusišvilpt ant jūsų šitų polių, – Stasė jau ne juokais įsiuto. – Jūs pasakykit, kada aš pamatysiu savo vaiką? Kada jis galės įvažiuoti į miestą?

– Na, gal po pirmų šalnų? Arba greičiau po antrų. Arba po rinkimų. Taip bus užtikrinčiau. Tegu Rimukas palieka savo fūrą pakely ir ateina pėstute į šventę. Kiek čia tėra? Kokie šeši kilometrai? Bet klausykit?! Jūs su aukštakulniais stovit ant kų tik iškloto asfalto!!! Ar nežinot, kad nei dviračiais, nei aukštakulniais negalima jokių būdu marširuoti Panevėžio gatvėse?! Jūs

ardote ką tik išasfaltuotas gatves!

Stasė nusispjovė ant kų tik suremontuotos gatvės, pasiuntė valdininką į visas keturias puses ir, maigydama kulniukais plastelininį kelią, patraukė link aplinkkelio pas sūnų. Jeigu Mahometas neina pas kalną, tai... savivaldybė sugalvos kokį mikšą.



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