Atsiminimai

EISMO ORGANIZAVIMO VEIKLA AUTOINSPEKCIJOJE

Transporto ir pėsčiųjų eismo organizavimu Valstybinė automobilių inspekcija pradėjo užsiiminėti ne iš karto. Reikėjo bent minimaliai šias problemas suprantančių specialistų, šią veiklą reglamentuojančių dokumentų. Tad kalbėti apie VAI eismo organizatorius galima maždaug nuo šeštojo dešimtmečio vidurio, kai padaliniuose atsirado šviesoforais ir kelio ženklais užsiimantys pareigūnai Vilniuje, vėliau – Kaune ir kituose didesniuose miestuose. Pirmasis eismo organizavimo poskyris buvo įkurtas septintojo dešimtmečio pradžioje VRM VAI skyriuje. Taip tarnyboje atsirado pirmieji inžinieriai.

Svarbiausiu to periodo dokumentu, įgalinusiu VAI perimti eismo organizavimą miestų gatvėse ir užmiesčio keliuose savo kompetencijon, buvo 1968 metais priimtas LTSR Ministrų Tarybos nutarimas Nr.48, kuriame buvo išsamiai išdėstytos ministerijų ir žinybų teisės ir pareigos eismo saugumo užtikrinimo sferoje. Valstybinei autoinspekcijai buvo suteikti platūs įgaliojimai gatvių, kelių ir kelio statinių projektavimo, statybos ir eksploatavimo kontrolės klausimais. Projektai privalomai buvo derinami VAI, jos atstovai su sprendžiamojo balso teise buvo įtraukti į valstybines priėmimo komisijas, jie du kart metuose turėjo atlikti kelių ir gatvių apžiūras ir išaiškinti eismui pavojų keliančius trūkumus. O jų, kaip suprantate, visada būdavo…

Aštuntajame dešimtmetyje VAI dirbo jau keliolika eismo organizavimo inžinierių: R.Olekos vadovaujamas poskyris VRM VAI skyriuje, poskyriai Vilniuje, Kaune, grupės Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje. Jie aktyviai tvarkė eismo organizavimą, rengė pasiūlymus vietiniams valdžios organams, Ministrų Tarybos nutarimų projektus, įvairias taisykles, standartus, eismo organizavimo schemas didiesiems miestams, techninių reguliavimo priemonių įrengimo, informacinių ženklų ir rodyklių išdėstymo planus, ieškojo naujų eismo saugumą didinančių sprendimų, nujausdami greitą automobilizacijos lygio augimą, aktyviai ir tikrąja to žodžio prasme kovojo už parkavimo sąlygų gerinimą miestuose, už kiekvieną kvadratinė stovėjimo aikštelės metrą. Ypač didelę įtaką projektavimo ir statybos darbams darė VRM VAI eismo organizavimo poskyrio, vėliau išaugusio į VAI valdybos eismo organizavimo skyrių, darbuotojai. Jie ne tik kontroliavo visus svarbiausius respublikos kelius ir atmintinai žinojo vos ne kiekvieną sankryžą, kiekvieną geležinkelio pervažą, bet ir gerai sutardami su kelininkais, nuolatos tobulino šių kelių apstatymą kelio ženklais, rodyklėmis, kurias, beje, neretai patys ir projektavo, jų ženklinimą. Dar ir šiandien, važiuodami Lietuvos keliais, ne vienas iš tuo laiku dirbusių eismo organizavimo inžinierių gali su pasididžiavimu parodyti poilsio aikšteles, aptvėrimus, įrengtus jų atkaklumo dėka, pertvarkytas pagal jų pasiūlymus pavojingomis buvusias sankryžas.

Ypatingą dėmesį inžinieriai skyrė Lietuvos pasididžiavimui – automagistralėms. Jas visu ilgiu per statybos laikotarpį VAI inžinieriai perėjo pėsčiomis darbo ir valstybinių komisijų sudėtyje, ant visų jų brėžinių, šiandien gulinčių archyvuose, rasime eismo organizavimo specialistų R.Olekos, L.Suslavičiaus, A.Augaičio, J.Truskos, H.Stankevičiaus, J.Piskarsko, A.Makštelės, A.Grigo pastabas ir nurodymus.

Aukštą Lietuvos TSR Valstybinės Automobilių Inspekcijos inžinierių lygį, jų sugebėjimus vertino net Maskvoje, Vyriausioje VAI valdyboje, kurios atstovai gerbė mūsų specialistų nuomonę ir daromus sprendimus, atvykdavo, kaip tada buvo sakoma, „pasisemti priešakinio patyrimo”. Jie noriai padėdavo gauti papildomos eismo valdymo technikos, kelio ženklų, dažų ir kitų „deficitų”, nes žinojo – Lietuvoje

visa tai bus panaudota efektyviausiai. Tik vienas faktas – VAI eismo organizavimo skyriaus inžinieriaus K.Bielinio sukurtos pirmos visoje TSRS kompiuterinės krypčių rodyklių projektavimo programos dėka LTSR sugebėjo užsakyti ir gauti šimtus šviesąatspindinčių krypčių rodyklių, tuo tarpu kai kaimyninės respublikos – tik dešimtis.

Aštuntojo dešimtmečio viduryje eismo organizatoriai gavo į savo rankas naują įrankį eismo tvarkai gerinti – pradžioje Kaune, po to Vilniuje, Šiauliuose, Panevėžyje buvo sukurti VAI pavaldūs specializuoti techninių eismo reguliavimo priemonių montavimo ir eksploatacijos barai (sutrumpintai SMEB), kuriems miestų komunalinės organizacijos perdavė eismo reguliavimo priemonių eksploataciją ir įrengimą. VAI inžinierius užgriuvo ūkiniai rūpesčiai. Reikėjo surasti barams patalpas, kažkur gauti įrengimus, specialius automobilius, parūpinti deficitinį metalą, dažus, kabelius, net elektros lemputes šviesoforams. Vis tik gerai parinktų SMEB viršininkų ir eismo organizavimo poskyrių miestuose vadovų – S.Glebaus, A.Navicko, K.Steponavičiaus, V.Morkūno – atkaklumo dėka SMEB'ų sistema ne tik ėmė gerai funkcionuoti miestuose, bet ilgainiui, steigiant keturių bazinių barų filialus kituose miestuose ir rajonuose, apėmė praktiškai visą Lietuvą. Buvo tvarkingai ženklinamos gatvės, visur statomi vienodi kokybiški šviesąatspindintys ir šviečiantys kelio ženklai, operatyviai įrengiami šviesoforai, Vilniuje ir Kaune statomos koordinuoto eismo valdymo sistemos. Beje, daugelis tuo metu pastatytų šviesoforinių objektų tebedirba iki šiandien. Baruose netrukus susiformavo savi eismo specialistų kadrai, sugebėję savarankiškai spręsti didžiumą eismo organizavimo klausimų, remontuoti deficitinę reguliavimo techniką ir ją tobulinti. SMEB atliekamų miestuose ir gyvenvietėse darbų apimtys kasmet augo.Tai gerokai palengvino eismo organizatorių darbą, pagreitino daugelio jiems iškylančių problemų sprendimą. Antra vertus, visi šie su SMEB veikla susiję ūkiniai rūpesčiai atimdavo nemažai autoinspekcijos pareigūnų darbo laiko ir nervų. Poskyriuose didėjo eismo organizavimo inžinierių skaičius, buvo priimti specialistai Alytuje ir Kapsuke. Visi inžinieriai mokėsi kvalifikacijos kėlimo kursuose Maskvoje, prestižiniame tuo metu institute MADI. Kaip vėliau, jau po 1991-jų metų, parodė pažintis su Vakarų Europos šalių patirtimi ir tenykštės kelių policijos darbo metodais, Lietuvos eismo organizavimo inžinierių kvalifikacija, darbo metodai ir priimami sprendimai niekuo iš esmės nesiskyrė nuo Vakarų kolegų. Mūsų bėda buvo ta, kad šių sprendimų įgyvendinimui pastoviai trūkdavo lėšų, medžiagų, technikos, negalėjome naudoti naujausių technologijų, kurios tuo metu buvo prieinamos kolegoms užsienyje.

Baltijos kelias

Sąjūdžiui organizuojant „Baltijos kelią" ir jį tiesiogiai pravedant, Valstybinei automobilių inspekcijai teko išskirtinis vaidmuo. Tik profesionalai galėjo saugiai nukreipti ir paskirstyti milžiniškus viena kryptimi judančius automobilių sriautus, organizuoti transporto parkavimą ir dar tuo pat metu praleisti akcijoje nedalyvaujantį transportą. Visas keturių aukštų VAI pastatas Giraitės gatvėje ištuštėjo, jame liko Vilniaus VAI budėtojai ir darbuotojos moterys, o ketvirtame aukšte, VAI valdyboje – pora rezervinių AKPTB ekipažų nenumatytiems atvejams ir L.Suslavičius, kurio užduotis buvo įvertinti iš keliuose dirbusių VAI postų, „Baltijos kelio" trąsoje buvusių VAI valdybos ir miestų bei rajonų VAI pareigūnų gaunamą informaciją apie važiavimo sąlygas ir tiesioginiame eteryje per Lietuvos Radiją informuoti vykstančius į „Baltijos Kelią" žmones apie padėtį keliuose, nukreipti juos į dar laisvus trasos ruožus. Akcija praėjo sklandžiai, ji turėjo didžiulį rezonansą Lietuvoje ir pasaulyje

KGB pastato užėmimas

Tomis neramiomis dienomis buvo įvesta tvarka, kad kas naktį į VRM budėtojų dalį buvo papildomai pasiunčiami darbui aukštesnio rango ministerijos valdybų ir skyrių pareigūnai. Tą naktį atėjo eilė budėti man. Visą dieną prie KGB pastato šurmuliavo jį apsupusi minia, o vakare ji jau išsiskirstė, tad budėtojų dalyje vyko normalus darbas. Po pusiaunakčio netikėtai buvau iškviestas ministro pavaduotojo Petro Liuberto. Nurodymas buvo trumpas:„Susiraskite „dažytą" automobilį ir vykite prie KGB rūmų. Reikia juos perimti iš tarybinių kariškių, juos pačius nulydėti į Šiaurės miestelį".

Paprašiau ministerijos budėtojo iškviesti poste dirbusį leitenantą Henriką Beresnevičių, ir jam po keliasdešimties minučių atvykus, nuvažiavome į P.Cvirkos gatvę. Prie KGB pastato buvo tylu, tik kitoje gatvės pusėje stovėjo keli Aukščiausios Tarybos apsaugos vyrukai. Situacijos jie nežinojo, nes prie pastato prieiti nesiryžo…Teko viską aiškintis patiems. Išvažiavimą iš KGB kiemo blokavo „nosį" į vartus įrėmęs „mazas", laimei, neužrakintas. Beliko išsiaiškinti, kas vyksta viduje. Paskambinęs prie durų, buvau nedelsiant įleistas vidun, kur vestibiulyje buvo keli ginkluoti kariškiai. Vyriausiajam iš sargybinių – stambiam viršilai - pasiūliau iškviesti vadą. Po kelių minučių pasirodė KGB majoras. Informavau jį, kad atvykau vadovybės nurodymu juos evakuoti. Majoras nudžiugo:„Esame pasirengę judėti kad ir tuojau pat, bet vartai užblokuoti" . Pasakęs, kad ruoštųsi, išėjau iš tvankaus prakaitu dvokiančio vestibiulio. H.Beresnevičiui tamsoje kažkaip pavyko sujungti nutrauktus laidus, ir „mazo" variklis atgijo. Kai vartai buvo atidaryti, pamatėme nedidelę sunkvežimių koloną, jos gale – šarvuotąjį transporterį su iškelta raudona vėliava. Perspėjau majorą, kad lydėsime juos trumpiausiu keliu, ir pajudėjome. Paskui VAI automobilį važiavo GAZ-66 su ant kabinos gulinčiu kulkosvaidininku, ir buvo labai nejauku, matant kaip sunkvežimiui šokinėjant ant gatvės nelygumų, kulkosvaidžio vamzdis tai pakyla aukštyn, tai vėl nukrypsta mums į nugaras…Tad vos privažiavę Šiaurės miestelio vartus, staigiai sukome dešinėn, kuo toliau nuo pavojingos kolonos.

Kai po keliolikos minučių grįžome prie KGB rūmų, juose jau tvarkėsi iki tol „narsiai" po medžiais stovėję AT apsaugos vyrukai. Nebuvome prileisti net iki durų, nors buvo smalsu pasidairyti po kapituliavusio priešininko tvirtovę – apsauginių akyse dabar vėl buvome įtartini, mat, milicininkai…