

Nacionālā bagātība – mežs



Meža autoceļš – vajadzība un iespēja

Ja grib nodarboties ar mežu apsaimniekošanu, ir vajadzīga infrastruktūra – tieši tik vienkārša ir VAS *Latvijas valsts meži* (LVM) darbība un ieguldījums ceļu tīkla būvniecībā un uzturēšanā. Par to runājām ar LVM Rietumvidzemes reģiona meža apsaimniekošanas plānošanas vadītāju **Vilmāru KATKOVSKI** un viņa kolēģi – Vidzemes reģiona meža infrastruktūras vadītāju **Jāni UPENU**. Viņi uzsver, ka no saimnieciskās darbības veicēja skatpunkta nav nekādas nozīmes, vai tev īpašumā ir vai nav mežs, ja netiec tam klāt. Šis princips attiecas gan uz valsts uzņēmumu, gan privātpersonām.

Kalpo gan uzņēmumam, gan sabiedrībai

LVM ceļu infrastruktūras attīstībā sāka ieguldīt līdz ar uzņēmuma izveidošanu pirms 25 gadiem. Pirmos desmit galvenokārt tika pārbūvēti padomju laika ceļi, pēc tam mērķtiecīgi tapa jauni, paralēli veicot uzturēšanu. Šobrīd LVM būvēto ceļu garums ir aptuveni 12 000 km, neskaitot dabiskās brauktuves. Salīdzinājumam kopējais Latvijas ceļu tīkls ir vairāk nekā 71 000 km. Meža ceļus būvē arī pašvaldības SIA *Rīgas meži*, privāto uzņēmumu – mazākā apmērā, jo īpašumam jābūt ļoti liels, lai investīcija atmaksātos. – *Mūsu pārvaldījumā ir 1,6 miljoni hektāru, puse no Latvijas mežu kopējās platības*, – atgādina sarunbiedri.

Viens no ceļu tīkla attīstīšanas mērķiem ir atbalstīt kokrūpniecību un nozari, kurai svarīga stabila un garantēta kokmateriālu piegāde neatkarīgi no laikapstākļiem. – *Jāatceras, ka koks ir prece, kas bojājas. Tas jānogādā rūpnīcā divu līdz trīs nedēļu laikā*, – uzsver V. Katkovskis. Tāpat piekļuve mežam nepieciešama, lai to stādītu, apkoptu un dzēstu ugunsgrēkus.

– *Arī sabiedrība labprāt izmanto mūsu ceļus*, – saka V. Katkovskis. Tie patīk sēņotājiem, ogotājiem un dabas baudītājiem, kā arī medniekiem. Nereti tos izmanto, lai iedzīvotāji piekļūtu saviem īpašumiem. J. Upens rēķina, ka LVM ceļi Limbažu novadā nodrošina pieeju 25 mājvietām un neskaitāmiem meža īpašumiem. Viņš piemēram rāda karti, kurā redzams meža masīvs Limbažu novada Pāles un Alojas pagastā, kur LVM teritorijas mijas ar privātajām. J. Upens pieļauj, ka ir pat vietas, kur īpašnieki pirms ceļa būves savus mežus reti apmeklē, nemaz nerunājot par kopšanu vai mežizstrādi. Pārdomāts ceļu tīkls ļauj samazināt attālumu, kurā kokmateriāli tiek vesti laukā no meža ar forvarderu līdz vietai, kur to var pārkraut balķvedējā. Forvarders ir lēns, tā izmantošana – dārga. – *Ir milzīga atšķirība izmaksās – ved kubikmetru ar forvarderu vai meža malā piebrauc kokvedējs un uzkrauj*, – stāsta V. Katkovskis. Ja privātpašnieks grib izmantot LVM ceļu mežizstrādei, samaksa netiek prasīta, bet jāslēdz līgums, lai garantētu, ka brauktuve pēc tam tiks sakārtota.

Tomēr LVM ceļus cilvēki mēdz kritizēt – par rupju šķembu segumu, dziļiem grāvjiem, arī to, ka tie pārāk taisni, jo nereti tiek būvēti pa stigām. Piedevām reizēm jāgaida, līdz tiks pabeigta balķu iekraušana un tālab būs aizšķērsota brauktuve. Sabiedrībai vajadzētu apzināties, ka LVM būvētie ir saimnieciskie ceļi, ko uzņēmums veido savām vajadzībām. Tiem jābūt ar labu kravnesību, lai varētu braukt transports, kura masa ir līdz pat 52 t (10 t uz asi), būtu nodrošināta ūdens notece utt. Tāpēc LVM ceļi ne vienmēr ir skaisti, bet allaž funkcionāli.

LVM Vidzemes reģiona meža infrastruktūras vadītājs Jānis Upens (no kreisās) un Rietumvidzemes reģiona meža apsaimniekošanas plānošanas vadītājs Vilmārs Katkovskis, izrādot būvobjektu. Top ceļš, kas no mežu masīva vedīs ārā taisni uz A1 šoseju

Kvalitāti nodrošina kontrole

Runājot par kvalitāti, LVM prasības ir augstas. Lai to nodrošinātu, izveidota īpaša struktūrvienība, kas nodarbojas ar meža ceļu būvi un uzturēšanu. – *Mūsu kompetence ir augusi*, – vērtē J. Upens, kurš LVM infrastruktūras veidošanā iesaistīts jau vairāk nekā 20 gadu. – *Piemēram, mani kolēģi ir aicināti piedalīties pašvaldību izpilddirektoru sanāksmēs, lai dalītos pieredzē, kāpēc mūsu ceļi izskatās labi un iztur lielāku slodzi nekā pašvaldību būvētie*, – viņš stāsta. Izrādās, tam pamatā ir būvniecības paņēmieni izvēle un kvalitātes kontrole. – *Mums štatā ir cilvēki, kuru pienākums ir palauties ne tikai uz valsts noteiktajiem standartiem būvniecības procesā*, – būvuzraudzību, būvnieku sertifikātiem un tamlīdzīgi. Paši mērām grants biežumu, ņemam iestrādātā materiāla paraugus. Gadus piecus mums ir sava laboratorija to testēšanai. Viņš joprojām atceras sarunu ar kādu būvnieku tālajā 2002. gadā, kad šī pieeja vēl tikai attīstījās. – *Kad ņēmām lāpstu un sākām rakt, lai pārbaudītu grants kārtas biežumu, viņš pārmeta: “Tu man pasūtīji ceļu, es uzbūvēju, ko piekasies!”*. Kad 2011. gadā sākās ceļa materiālu testēšana, pārskatos fiksēts, ka atbilstoši rādītāji bija 40% no aizvestajiem materiāla paraugiem. Šobrīd jau ir 85–90%, – precizē J. Upens. Savus secinājumus izdriest paši, bet LVM pārstāvji spriež, ka būvnieki ir sapratuši, ka lētāk ir tūlīt izpildīt darbu atbilstoši kvalitātes prasībām. Viņi gan sakot, ka tās ir ārkārtīgi augstas, bet uzbūvētais ceļš turot paredzēto slodzi.

LVM ir gandarīti, ja viņu pieredzi un standartu ceļu būvniecībā pārņem arī pašvaldības. LVM būvētie pārsvarā piekļaujas valsts vai pašvaldības ceļiem. Ja tā kvalitāte ir neapmierinoša, uzņēmums nevar pilnvērtīgi izmantot arī savējo.

Uzticams un izdevīgs sadarbības partneris

LVM kokvedēju maršruti tiek plānoti tā, lai nenoslogotu un mazāk bojātu valsts un pašvaldības ceļus ar zemāku kravnesību. Reizēm gadās, ka starp labu LVM un valsts ceļu ir slikts pašvaldības ceļš. Tad LVM vērsās pašvaldībā, slēdz līgumu par

tā izmantošanu, kurā apņemas ceļu uzturēt un atdot ne sliktākā kārtībā kāds tas bija. – *Parasti atdodam labāku*, – bilst V. Katkovskis. To LVM sāka praktizēt pirms gadiem 15. Tagad jau pašvaldības sapratušas, ka var uzticēties, – ceļi tiks greiderēti, laboti, mežizstrādes laikā domās, kā atstāt iespējami mazāku kaitējumu, lai pēc tam nebūtu daudz līdzekļu jāiegulda bojājumu novēršanā. Gadās arī vienoties par neliela posma pārņemšanu īpašumā. Pēc tam notiek pārbūve. Vienu tādu posmu – Blomes trasi Viļķenes pagastā – apskatījām dabā. Redzams, ka tur lielākā bedrē iebērtā šķembu krava, braukt var, vizuāli izskatās pieņemami, bet LVM prasībām īsti neatbilst. – *Šis ir pirms gadiem 50 būvēts ceļš, kas kopš tā laika ir tikai lāpīts*, – vērtē J. Upens. Noslēgusies pārņemšana, tagad top projekts, lai sāktu pārbūvi 300 m posmā līdz pagriezianam uz LVM ceļu. Process ir ilgs un sarežģīts, ierasti jāreķinās ar trīs gadiem.

Notiek arī pretēji – LVM nevajadzīgi ceļi tiek atdoti pašvaldībām, kas tos izmanto savu funkciju veikšanai. Piemēram, ir gadījies, ka blakus ceļam cilvēki sabūvē mājas. Tad aktuāls kļūst jautājums, kurā brīdī rūpes jāuzņemas vietvarai, jo tā un iedzīvotāji izmanto biežāk nekā mežinieki. Tas, piemēram, ir būtiski, domājot par uzturēšanu bargās, sniegotās ziemās. – *Mūsu prioritāte pēc puteņa ir vispirms tīrīt tur, kur notiek koku izvešana uz ražošanu. Nākamais tīrām ceļus, pie kuriem dzīvo cilvēki, un tikai tad pārējos, caurbraucamos*, – skaidro J. Upens. Cilvēki ne vienmēr saprot, ka LVM ir savi pienākumi. Reizēm šīs situācijas tiek risinātas, slēdzot līgumus ar pašvaldībām, kas var ātrāk notīrīt iedzīvotājiem nepieciešamo ceļu.

Par ceļa izmantošanu vai zemes pirkšanu ar privātpersonām vienoties jau ir sarežģītāk nekā ar valsti vai pašvaldību. Ir jāiegulda daudz darba un ne vienmēr izdodas panākt vēlamo rezultātu. Katram īpašniekam ir savi uzskati. Piemēram, ja seši, kuru zeme jāšķērso LVM ceļam, tam piekrīt, bet septītais ne, jāmeklē citi varianti. Kādi ir biežākie noraidījuma iemesli? – *Viens ir tāds, ka cilvēki iedomājas prasīt vairāk naudas, nekā īpašums ir vērts. Citi negrib ceļu caur savu īpašumu vai principa pēc pasaka “nē”*, – atklāj V. Katkovskis. Uzņēmums gribētu, lai visi saprot un

novērtē to, ka piekļuve paaugstina privātā meža vērtību, bet tā ne vienmēr ir. Reizēm sadarbības partneriem grūti saprast, kādēļ LVM nav tik elastīgi kā citi privātie uzņēmumi. Iemesls ir vienkāršs. Tas ir valstij piederošs uzņēmums ar attiecīgi saistošajām likuma normām. Tādēļ LVM, piemēram, nevar kā atlīdzību par zemes izmantošanu pagalmā nogāzt malkas kravu, nocirst krūmus vai piedāvāt kādu citu pakalpojumu.

Uzņēmuma pārstāvji uzsver, ka sociālā atbildība ir ļoti būtiska LVM darbības komponente. Mērķis nav iegūt ātru peļņu, nerēķinoties ar sabiedrības interesēm, un rīkoties bez bažām par sekām.

Limbažu novadā situācija ir laba

Limbažu novadā LVM ir apmēram 460 km meža autoceļu, Vidzemē kopumā – gandrīz 2800 km, un šogad plānā ir uzbūvēt vēl 73 km, visā valstī – 274 km. Mūsu novada teritorijā šogad gan uzbūvēs vien nedaudz vairāk par 4 km. Mazāk nekā pērn. – *Šeit mūsu ceļu tīkls ir diezgan pilnīgs. Vairs nebūs daudz, ko papildināt. Teritorijā ir lieli meža masīvi, tādos ir vieglāk būvēt nekā saskaldītos*, – paskaidro J. Upens. Savukārt par trūkumu var uzskatīt ļoti mīto mežu augsni, kas apgrūrina mežizstrādi ārpus sausuma un sasaluma perioda.

Kopumā LVM ceļu būvniecības apjoms šobrīd nepieaug, jo daudz jau ir izdarīts, bet vismaz nākamās piecus gadus turpināsies šī brīža apjomā. J. Upens min vēl vienu aspektu, kam tiek pievērsta uzmanība, plānojot investīcijas: – *Nav īsti labi šūpot tirgu*. Tiklīdz kāds no lielajiem pasūtītājiem palielina pieprasījumu, ceļas cenas, pasliktinās kvalitāte un netiek ievēroti termiņi. To pirms dažiem gadiem piedzīvojām, kad ceļu jomā ieplūda prāvs Eiropas Savienības finansējums. Būvniecības jaudas strauji palielināt nav iespējams, tāpēc jādomā, kā izvairīties no nevajadzīgas konkurences. Vidzemes reģionā ar LVM ceļu būvniecības un uzturēšanas jomā sadarbojas aptuveni 13 būvuzņēmēju. Starp mūsu novada pārstāvjiem ir SIA *Limbažu ceļi*, *Limbažu būvnieks* un SIA *CB7* (pamatā uz uzturēšanas darbiem).

Sagatavoja **Linda TAURIŅA**

Par projekta «Nacionālā bagātība – mežs» saturu atbild projekta īstenotājs SIA «Izdevniecība Auseklis».
Projekta Nr. 24-00-SOMF06-000020