

Gatavi enerģētikas pārejai

**transformējoši Latgales
pašvaldību projekti, kam
nepieciešams atbalsts**



CEE

Bankwatch
Network



Zaļā brīvība

Eiropas Savienības mērķis ir līdz 2050. gadam sasniegt klimata neitralitāti, vienlaikus veicinot enerģētisko neatkarību un konkurētspēju. Enerģētikas pāreja, ieskaitot transporta sektoru, ir nozīmīgākais elements šī mērķa sasniegšanā. Emisiju samazināšana siltumapgādes un transporta jomā lielā mērā atkarīga arī no pašvaldību līmenī veiktajām investīcijām vai pieņemtajiem politiskajiem lēmumiem.



Reģionos sociālekonomisko izaicinājumu dēļ šī pāreja ir sarežģītāka, tādēļ augstāka līmeņa lēmumu pieņemējiem reģionu pašvaldības šajā ceļā ir sevišķi jāatbalsta, sniedzot tām nepieciešamo palīdzību: finansējumu pietiekamā apmērā un pielāgotu tehnisko palīdzību.



Šajā brošūrā sniegti divi piemēri no Latgales, ilustrējot situāciju transporta un siltumapgādes jomās ar konkrētiem projektiem, kur pašvaldībām ir ļoti nepieciešams finansiālais un arī tehniskais atbalsts, lai tās spētu sniegt savu ieguldījumu vispārējā tautsaimniecības dekarbonizācijā, kā arī lai to iedzīvotāji neiestrēgtu neefektīvā, fosilajos resursos balstītā infrastruktūrā, tādējādi pasliktinot reģiona konkurētspēju un sociālekonomiskos rādītājus.

Daugavpils valstspilsēta: pilsētas veloinfrastruktūras attīstībai nepieciešamais atbalsts

Transporta sektors rada trešo daļu Latvijas siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju. No tām 97% emisiju rada autoceļu transports, un visvairāk tieši pasažieru automašīnas¹. Atbildi transporta jomas dekarbonizācijā nevaram meklēt tikai tehnoloģijās. Izšķirīga nozīme būs tieši sistēmiskiem, organizatoriskiem risinājumiem, jeb mobilitātes jautājumu skatīšana holistiskāk, aptverot daudzus dažādus elementus. Sabiedriskajam transportam, protams, būs nozīmīga vieta šajā kopējā mobilitātes risinājumu mozaīkā, taču, kā rāda daudzu Eiropas pilsētu piemērs, arī mikromobilitāte, lielākoties tieši velobraukšana, ir kritiski svarīgs elements, lai mazinātu atkarību no privātā auto.



1. <https://www.kem.gov.lv/lv/nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>



Nometņu iela pie Apšu ielas, Daugavpils (foto – Inga Belousa).



Rīgas Tehniskās universitātes īstenotajā pētījumā par velosatiksmi Daugavpilī² tika secināts, ka kopumā velosatiksmes plūsma pilsētā ir neliela. Daugavpils valstspilsēta, salīdzinot ar citām Latvijas pašvaldībām, atpaliek pēc veloceliņu kopējā garuma uz 1000 iedzīvotājiem³. Pagaidām diemžēl pilsētā esošā velo infrastruktūra neaicina iedzīvotājus pāriet no privātā automobiļa lietošanas uz riteņbraukšanu vairāku faktoru dēļ: drošības trūkums, slikta savienojamība starp pilsētas apkaimēm un uzglabāšanas, velosipēdu novietņu trūkums publiskās vietās un daudzdzīvokļu pagalmos. Iedzīvotāji biežāk izmanto šo transportlīdzekļi atpūtai, nevis ikdienā. Daļēji tas ir saistāms ar pilsētas kompaktumu (viegli aizsniegt galamērķi ar kājām) un labi attīstīto sabiedrisko transportu, tomēr ir ievērojams daudzums iedzīvotāju, vairāk nekā viena trešdaļa, kas ikdienā izvēlas pārvietoties ar privāto auto. Iedzīvotāji norāda uz vēlmi vairāk pārvietoties ar velosipēdu pilsētas ietvaros, tomēr to nedara, jo pilsētas ielās nejūtas droši. Saskaņā ar 2023. gada pašvaldības ceļu satiksmes drošības novērtējuma indeksu, Daugavpils ieņem sesto vietu no septiņām Latvijas valstspilsētām, uzsverot nepieciešamību pēc būtiskiem uzlabojumiem⁴.



2. <https://www.zalabriviba.lv/wp-content/uploads/Daugavpils-veloinfrastruktura-zinojums.pdf>

3. <https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2022/06/Gala-nodevums-velo-aktualizacija.pdf>

4. <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/2023-gada-celu-satiksmei-drosakas-pasvaldibas-ventspils-un-valkas-novads>

Pilsētu vadībām ir jārisina daudzas problēmas, un veloinfrastruktūras attīstība nereti nav starp augstākajām prioritātēm. Pilsētas var veidot veloceļiņus arī pakāpeniski, pa nelieliem posmiem (vienlaikus ar ielu pārbūves darbiem), daudz var arī panākt ar izmaiņām satiksmes organizācijā un ielu apzīmējumiem. Tomēr pamatīgas pārmaiņas pilsētu infrastruktūrā, kas nozīmētu pāriet no auto-centriskā plānojuma uz tādu, kas primāri orientēts uz gājējiem, velosipēdistiem un sabiedrisko transportu, patiesi prasīs lielus ieguldījumus. Daugavpils pašvaldība izrāda vēlmi un plāno projektus, lai padarītu pilsētas vidi patīkamāku, drošāku gājējiem un velosipēdistiem, tomēr saskaras ar grūtībām iecerētos projektus finansēt.

Daugavpils pašvaldība kā nākamo prioritāri attīstāmo veloceļu ir identificējusi **Nometņu ielas pārbūvi posmā no Apšu ielas līdz Dunduru ielai**, kas kopumā veidotu 1,613 km jaunu kopīgu gājēju un velosipēdistu celiņu.

Šis projekts ir izvirzīts kā viena no prioritātēm, jo tas ir ceļš uz Ruģeļu ūdenskrātuvi, dzīvojamām mājām un vasarnīcām, un pilsēta 2028. gadā šajā apkaimē plāno būvēt jaunu daudzdzīvokļu dzīvojamo māju. Šo ēku būvēs, izmantojot valsts atbalsta programmu, kas veltīta pieejamu cenu īres dzīvokļu attīstībai. Pašlaik izvēlēta teritorija pie Nometņu ielas, jo Ruģeļu apkaime atrodas tuvu pilsētas centram un tur jau ir laba infrastruktūra – pieejams sabiedriskais transports un visi inženiertīkli – tomēr trūkst veloceļiņa, kas savienotu apkaimi ar pilsētas centru.

Pašvaldības aplēses liecina, ka būvdarbu provizoriskās izmaksas varētu būt ap 1,5 miljoniem EUR.

Vajadzību Daugavpilī, protams, vēl ir daudz. Apkaimēm (Stropu, Mežciema, Grīvas, Ruģeļu, Ķīmijas) nav labu savienojumu ar pilsētas centru, piemēram, Mežciems ir apkaime, kurā ar velosipēdu var ērti pārvietoties pa ielām, bet no šīs apkaimes nav iespējams droši ar velosipēdu atbraukt līdz Daugavpils centram. Iedzīvotāju aptaujā⁵ ir identificētas ielas, kurās velociņa izveide būtu visnepieciešamākā - 18. novembra iela, Rīgas, Vienības, Saules, Cietokšņa, Kandavas, Smilšu un citas ielas.

Daugavpils pašvaldībai šim un citiem nākamajiem projektiem ir nepieciešams finansiāls atbalsts, ko varētu nodrošināt vai nu ar investīciju programmām mikromobilitātes infrastruktūrai Sociālā klimata plāna ietvaros, vai ar citu nākotnes programmu starpniecību. Daugavpils pašvaldībai ir pietiekamas administratīvās un tehniskās spējas, lai sagatavotu projektus un pieteiktos tiem, tomēr izaicinājums turpmāko projektu īstenošanai ir finansējuma trūkums.

Ludzas novads: investīciju vajadzības siltumapgādes sistēmas modernizēšanai

Latvijā 2023. gadā centralizētajā siltumapgādē fosilais kurināmais vēl veidoja 35% no visiem energoresursiem⁶, kā arī daudzviet izmantotās biomasas apkures iekārtas ir novecojušas un ar zemu efektivitāti, norādot uz ievērojamu potenciālu šī sektora emisiju samazināšanā.

Ludzas novadā ir vairākas neliela izmēra apkures iekārtas, kas nodrošina siltumapgādi sabiedriskajām ēkām un kuras jānomaina pret efektīvākām, kā arī vietas, kur joprojām tiek izmantots fosilais kurināmais - dīzeļdegviela. Vairākās vietās nepieciešams paplašināt centralizēto siltumapgādi, jo sistēmai nevar pievienot jaunus klientus jaudu trūkuma dēļ, kaut arī centralizētā siltumapgāde ir visefektīvākais siltumapgādes veids, tādējādi veicinot resursu efektīvāciju un izmaksu samazinājumu.



5. <https://www.zalabriviba.lv/wp-content/uploads/Daugavpils-veloinfrastruktura-zinojums.pdf>

6. https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_NOZ_EN_ENB/ENB200



Mērdzenes skolas katlumāja, kurā kā kurināmais tiek izmantota dīzeļdegviela (foto – Lūdzas novada pašvaldība).

Latvijas reģionos, mazāk apdzīvotās vietās siltumenerģijas katlu jaudas likumsakarīgi ir nelielas. Tas, savukārt, nozīmē, ka, 2027. gadā Eiropas Savienības līmenī uzsākot Emisiju tirdzniecības sistēmas paplašināšanu (ETS2)⁷, tieši mazajām katlu mājām, kas nesasniedz 20 MW jaudu, taču vēl izmanto fosilos energoresursus, paredzams izmaksu kāpums, kas neizbēgami radīs arī siltumenerģijas tarifa kāpumu gala patērētājiem. Līdz šim katli ar jaudu līdz 20 MW nebija ietverti emisiju tirdzniecības sistēmā (ETS1), tātad, tām nebija pienākums iegādāties emisiju kvotas. Ludzas novada gadījumā tas nozīmēs izmaksu pieaugumu pašvaldībai siltumenerģijas nodrošināšanai sabiedriskajās ēkās. Esošajā situācijā, kad reģionu pašvaldībām, jo sevišķi Latgales reģionā, jau pastāv lieli sociālekonomiski izaicinājumi, nepieciešamība pēc investīcijām siltumapgādes sistēmas sakārtošanai ir sevišķi akūta.



7. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en



Ludzas novadā darbojas vēl **četri ar dīzeļdegvielu darbināmi katli**. Visos šajos objektos ir jāveic katla nomaiņa un apkures sistēmas sakārtošana:

- Manēža "Vārpa", Sporta ielā 21, Ludzā
- Sporta komplekss, Sporta ielā 1, Felicianovā
- Ēka, kurā atrodas pamatskola un bērnudārzs, Skolas ielā 1, Mērdzenē
- Bērnudārzs, Latgales ielā 156, Ludzā

Pašvaldība identificējusi arī **trīs malkas katlus**, kur nepieciešama katla nomaiņa, izvēloties efektīvāku atjaunīgo energoresursu, kā arī sakārtojot apkures sistēmu:

- Katlumāja, kurai pieslēgta skolas ēka un ēka, kurā atrodas pagasta pārvaldes māja, kultūras nams un bibliotēka, Liepu ielā 3, Pildā
- Apkures katls ēkai, kurā atrodas bērnudārzs un pagasta pārvalde, Skolas ielā 4, Briģos
- Apkures katls ēkai, kurā atrodas kultūras nams, pagasta pārvalde, bibliotēka, Liepu ielā 1, Salnavā

Visu iepriekš minēto katlu jauda ir no 0,1 līdz 0,6 MWh. Katram objektam nepieciešamo investīciju apmērs aptuveni 50 – 160 tūkstoši EUR.

Ludzas novadā ir nepieciešams arī paaugstināt sabiedrisko ēku energoefektivitāti:

- Novadā ir 90 sabiedriskās ēkas, ar atšķirīgu platību, funkciju un stāvokli. Lielākajai daļai no tām nepieciešams veikt energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus un renovāciju.





Salīdzinot Latvijas pašvaldības pēc radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju apjoma⁸, Ludzas novads un citas izmēra un sociālekonomisko rādītāju ziņā līdzīgas pašvaldības nav starp lielākajiem piesārņotājiem, taču tieši iedzīvotāju skaita ziņā nelielākām pašvaldībām trūkst administratīvā un finanšu kapacitāte, lai projektus izstrādātu un tos finansētu. Tas, savukārt, šīm pašvaldībām un tās iedzīvotājiem rada pieaugošus izdevumus par siltumapgādi, jo sistēmas ir mazefektīvas un daļēji atkarīgas no fosilajiem energoresursiem.

Taisnīgas pārkārtošanās principa ievērošanā ir būtiski, ka tiek sniegta mērķēta palīdzība tieši tām vietvarām un iedzīvotāju grupām, kuras pāreja uz klimatneitrālu ekonomiku skar visvairāk, taču kurām dažādu apstākļu dēļ šo pāreju īstenot ir vissarežģītāk.

Ludzas piemērs rāda, ka daļai Latvijas pašvaldību papildus projektu finansēšanas atbalstam ir nepieciešama arī tehniskā palīdzība - tieši pašvaldībām un pašvaldību komunālo pakalpojumu uzņēmumiem, lai, pirmkārt, veiktu esošās situācijas tehnisko inventarizāciju un noteiktu piemērotākos tehnoloģiskos risinājumus, un, otrkārt, sagatavotu projekta pieteikumu, lai varētu veiksmīgi izmantot pieejamās Latvijas un Eiropas līmeņa finansējuma programmas.



8. [https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2023-12/Regionalie klimata parmainu raditaji.pdf](https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2023-12/Regionalie_klimata_parmainu_raditaji.pdf)



Līdzfinansē
Eiropas Savienība

Līdzfinansē Eiropas Savienība. Sniegtā informācija un viedokļi atspoguļo tikai autora(-u) redzējumu, un tie ne vienmēr atbilst Eiropas Savienības vai Eiropas klimata, infrastruktūras un vides aģentūras (CINEA) viedoklim. Ne Eiropas Savienība, ne finansējošā iestāde nav atbildīga par tiem.

Supported by:



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



European
Climate Initiative
EUKI

on the basis of a decision
by the German Bundestag

Šis projekts ir daļa no Vācijas Federālās ekonomikas un klimata politikas ministrijas (BMWK) Eiropas klimata iniciatīvas (EUKI).

Par šajā publikācijā sniegtajiem viedokļiem atbild vienīgi autors(-i), un tie ne vienmēr atspoguļo Federālās ekonomikas un klimata politikas ministrijas (BMWK) uzskatus.

Titullapas foto: Inga Belousa un Ludzas novada pašvaldība

Foto: Canva

Dizains: Gosia Zubowicz-Thull

zalabriviba.lv
bankwatch.org



Zaļā brīvība

CEE

Bankwatch
Network