

Valsts un pašvaldību līmeņa mērķi klimata pārmaiņu mazināšanai

1. Palielināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru

Latvijā pieejamie atjaunojamie energoresursi ir ūdens, vēja un saules enerģija, kā arī dažāda veida biomasas – koksne, salmi, rapsis. Tiek izmantota arī biogāze no organisko vielu sadalīšanās procesiem atkritumu saimniecībā. 2003.gadā atjaunojamo energoresursu īpatsvars Latvijas primāro energoresursu bilanci bija 34,2%¹.

Līdz 2010.gadam Latvijai jānodrošina atjaunojamo energoresursu īpatsvars 49,3% apmērā no saražotās elektroenerģijas īpatsvara kopējā elektroenerģijas patēriņa bilanci.

Pieaugošais pieprasījums pēc enerģijas, ierobežotie fosilā kurināmā krājumi, kā arī vides piesārņojums un globālās klimata pārmaiņas pēdējos gados pasaulē radījis pastiprinātu interesi par atjaunojamiem resursiem. Atbalsts atjaunojamo resursu izmantošanai ir kļuvis par svarīgu Eiropas Savienības politikas sastāvdaļu.

Atjaunojamie energoresursi ir vējš, ūdens, saules starojums, biomasas, ģeotermālā enerģija jeb zemes siltums, viļņi, kā arī paisuma – bēguma procesi. Atjaunojamie energoresursi var tikt izmantoti tieši vai arī pastarpināti, piemēram, no biomasas iegūstot transporta degvielas un cita veida šķidro kurināmo.

Latvijas primāro energoresursu bilanci atjaunojamajiem energoresursiem ir nozīmīga vieta. Galvenie AER Latvijā ir biomasas (koksne) un hidroresursi, mazākā mērā tiek izmantota vēja enerģija, biogāze un salmi. Šo resursu potenciāls nav vēl pilnībā izmantots. Normatīvajos aktos jau ir nostiprināti mērķi šo resursu īpatsvara palielinājumam elektroenerģijas un transporta degvielas patēriņā, taču trūkst vienotas stratēģijas šo mērķu sasniegšanai. Tāpēc galvenais stratēģiskais mērķis attiecībā uz atjaunojamajiem energoresursiem ir optimāla Latvijas atjaunojamo energoresursu potenciāla izmantošana, ņemot vērā ekonomiskās, ģeogrāfiskās un tehniskās iespējas, kā arī vadoties no ekonomiskajiem, vides un enerģētikas attīstības aspektiem, vienlaikus ņemot vērā starptautiskos un Eiropas Savienības politikas mērķus un prasības attiecībā uz atjaunojamajiem energoresursiem.

Atjaunojamo energoresursu politikas ieviešanas rezultātā ir jāpanāk galvenā uzdevuma izpilde - atjaunojamo resursu izmantošanas paplašināšana Latvijā. Vienlaicīgi atjaunojamo energoresursu izmantošanas pamatnostādnes paredzēto rīcību ieviešana arī sekmēs ES tiesību aktos formulēto indikatīvo mērķu sasniegšanu attiecībā uz atjaunojamo resursu izmantošanas palielināšanu.

Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2007.–2016.gadam (apstiprinātas Ministru kabineta 2006.gada 27.jūnija sēdē (prot. Nr.34, 46.§) nosaka, ka atjaunojamo enerģijas resursu izmantošanas pieaugums ir jāsekmē gan elektroenerģijas, gan siltumenerģijas ražošanā, gan transportā

Vairāk par atjaunojamajiem energoresursiem Vides ministrijas mājas lapā

http://www.vidm.gov.lv/lat/informacija_presei/preses_relizes/?doc=3372

Labs piemērs: ar 1.oktobri Latvijā tirgotajam benzīnam un biodegvielai obligāti jāpiejauc 5% biodegvielas. Biopiejaukums ir obligāts saskaņā ar Eiropas

¹ Avots: Centrālā statistikas pārvalde

Savienības direktīvu, kuras mērķis ir samazināt fosilās degvielas patēriņu. 2020.gadā Latvija apņēmusies biopieļaukuma īpatsvaru palielināt līdz 10%. Pasauls Dabas fonda aprēķini liecina: degviela ar 5% biopieļaukumu samazina CO₂ izmešus atmosfērā par 3%.

Sākot ar 1.oktobri 5% dīzeļdegvielas sastāvēs no biodīzeļa, ko ražo no rapša. Savukārt benzīnam piejauks bioetanolu, kas tiek gatavots no nepārtikas graudiem. Par 5% biodegvielas, kas atradīsies degvielā, netiks iekasēts akcīzes nodoklis, taču tikai tad, ja "maisījums" tapis Latvijā. Ja to ievēd — nodoklis jāmaksā tomēr būs.

Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācijas vadošais speciālists Normunds Žunna aicina autovadītājus nesatraukties par to, ka biodegviela var negatīvi ietekmēt mašīnas tehniskās īpašības. "Ražotāji apstiprina, ka mašīnas ir piemērotas jaunas degvielas izmantošanai un nekādām problēmām nevajag rasties. Taču šai degvielai ir jāatbilst visām kvalitātes prasībām," uzsver N.Žunna.

2. Palielināt energoresursu efektīvu un racionālu izmantošanu

Latvijā, tāpat kā citās Centrālās un Austrumeiropas valstīs, energoefektivitāte ir 2-5 reizes zemāka nekā ES-15 valstīs. Aptuveni 70% no kopējā saražotā siltumenerģijas daudzuma Latvijā tiek patērēti dzīvojamās un publiskās ēkās. Tāpēc viens no labākajiem veidiem, kā samazināt Latvijas SEG emisiju apjomu, ir uzlabot energoefektivitāti dzīvojamās un sabiedriskajās ēkās.

Atbalsts koģenerācijas staciju būvei un energoefektivitātes paaugstināšanas projektiem

Koģenerācijas stacijas ļauj vienlaicīgi ražot gan siltumenerģiju, gan elektroenerģiju, tādējādi daudz efektīvāk izmantot kurināmo (par 20-30% vairāk, nekā ražojot tikai siltumenerģiju vai elektroenerģiju), un atrisināt pilsētu ekoloģiskās problēmas, slēdzot mazās, neefektīvās un bez attīrīšanas iekārtām darbojošās katlu mājas.

Atbalsts ēku energoefektivitātes uzlabošanas projektiem

Valsts energoefektivitātes stratēģijā kā viena no prioritātēm noteikta ēku energoefektivitātes paaugstināšana.

Labs piemērs: Šī gada vasarā pašvaldības tika aicinātas iesniegt projekta iesniegumus Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta finansēto projektu atklātajā konkursā „Energoefektivitātes paaugstināšana pašvaldību ēkās”. Pirmā konkursa kārtā jau noslēgta, otrā tiks izsludināt oktobrī.

Konkursa mērķis ir oglekļa dioksīda emisiju samazināšana, samazinot siltumenerģijas patēriņu Latvijas Republikas pašvaldību sabiedriskajās ēkās un ēkās, kas nepieciešamas pašvaldību autonomo funkciju nodrošināšanai. Konkursa ietvaros pieejamais finansējums ir 17 570 000 latu. Vienam projektam pieejamais minimālais finansējums ir 50 000 latu, maksimālais finansējums – 2 000 000 latu. Vienam projektam pieejamais finansējums nepārsniedz 85 % no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām. Šī nauda iegūta no NDV pārdošanas.

Klimata pārmaiņu finanšu instruments (KPFI) ir Latvijas Republikas valsts budžeta programma. KPFI mērķis ir veicināt globālo klimata pārmaiņu novēršanu, pielāgošanos klimata pārmaiņu radītajām sekām un sekmēt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanu (piemēram, īstenojot pasākumus ēku energoefektivitātes

uzlabošanai gan sabiedriskajā, gan privātajā sektorā, tehnoloģiju, kurās izmanto atjaunojamus energoresursus attīstīšanu un ieviešanu, kā arī īstenojot integrētus risinājumus siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanai).

KPFI finansē no valstij piederošo noteiktā daudzuma vienību (NDV) pārdošanas, ko veic starptautiskās emisiju tirdzniecības ietvaros atbilstoši Kioto protokola nosacījumiem. NDV pārdošana ir iespējama, jo Kioto protokolā 2008. – 2012. gadam noteikto saistību izpildei (8 % samazinājums salīdzinot ar 1990.gada līmeni) Latvijai nebūs nepieciešamas visas tās rīcībā esošās NDV, un potenciālais pārpalikums būs vismaz 40 miljoni vienību. Pāri palikušo NDV izmantošana citiem mērķiem, piemēram, piešķiršana Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas uzņēmumiem, nav iespējama – NDV nav iespējams konvertēt par emisijas kvotām vai izmantot emisijas kvotu vietā. Taču NDV ir iespējams pārdot, iegūto finansējumu ieguldot Latvijas attīstībā. Lēmumu par NDV pārdošanu Ministru kabinets pieņēma 2006. gada 12. aprīlī – Ministru kabineta rīkojums Nr.249 „Par koncepciju par Latvijas dalību starptautiskajā emisiju tirdzniecībā”.

3. Attīstīt videi draudzīgu transporta sistēmu

Transporta nozares īpatsvars iekšzemes kopproduktā (turpmāk - IKP) kopš 2000.gada palielinās – 2003.gadā tas bija 11,5%. Pieprasījums pēc transporta pakalpojumiem šobrīd par 2/3 ir atkarīgs no iekšējā pieprasījuma, bet 1/3 saistīts ar ārējo pieprasījumu (galvenokārt – tranzītpakalpojumiem; 2003.gadā to īpatsvars kopējā transporta nozares izlaidē bija 22,5%).

Patlaban klimata pārmaiņas ir svarīgākā vides problēma, un tieši šajā jomā Komisija nesēn sagatavojusi nozīmīgākos ES pasākumus, par kuriem jāvienojas Padomei un Eiropas Parlamentam. Var minēt šādus priekšlikumus: ierobežot CO₂ emisijas no jauniem automobiļiem, ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS) iekļaut aviāciju, automobiļiem piemērot diferencētus ikgadējos nodokļus un reģistrācijas nodokļus atkarībā no to radītajām CO₂ emisijām, nodrošināt, ka tie transporta veidi, uz kuriem neattiecas ETS, sekmē valstij noteikto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanu.

Dalībvalstīm jāsasniedz mērķi attiecībā uz atjaunojamās enerģijas izmantošanas īpatsvara palielināšanu autotransportā, un Komisija nesēn ierosināja noteikt, ka šajā jomā izvirzītais 10 % mērķis ir saistošs. Komisija arī dzēn ir ierosinājusi, ka degvielas piegādātājiem līdz 2020. gadam būtu par 10 % jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas, ko rada degviela visā tās dzīves ciklā. ES noteikumos ir noteikts minimālais nodokļu līmenis dzinēja degvielām; tomēr šie noteikumi neattiecas uz vairumu aviācijā un jūrniecībā izmantojamo degvielu, lai gan dalībvalstīm ir tiesības šādus atbrīvojumus attiecināt tikai uz starptautisko transportu.

Satiksmes plūsmas optimizācija pilsētās

Latvijā strauji palielinās transportlīdzekļu skaits – pēdējos desmit gados reģistrēto transportlīdzekļu skaits vidēji pieaug par 4-6% gadā². Tā rezultātā pieaug autotransporta radītais piesārņojums.

ES īstēnotie pasākumi ir palīdzējuši finansēt infrastruktūras jaudas palielināšanu un papildu infrastruktūras jaudas veidošanu, un ES politikas mērķis ir aizvirzīt pārvadājumus no visnoslogotākajiem transporta veidiem, tajā pašā laikā izveidojot

² Avots: Centrālā satiksmes drošības direkcija; <http://www.csdd.lv>

kopēju maksas sistēmu. Jau pastāv pasākumi par infrastruktūras lietošanas maksu smagajiem kravas transportlīdzekļiem un īpašas prasības par dzelzceļa infrastruktūru.

Turklāt Komisija nesēn iesniedza priekšlikumu par lidostu lietošanas maksu. Dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi un jūras transports saņem visvairāk līdzekļu infrastruktūras nodrošināšanai saskaņā ar Eiropas komunikāciju tīklu un Marco Polo programmām, galvenokārt, lai stimulētu pāreju no autotransporta uz šiem transporta veidiem. Tāpat notiek pasākumi gaisa pārvadājumu un dzelzceļa nozarē, kuru mērķis ir uzlabot infrastruktūras izmantošanas efektivitāti, un noris darbs pie tehnoloģiskiem uzlabojumiem autoceļu nozarē. Visas nozares gūs labumu no iespējām, ko Galileo pavērs transportlīdzekļu parka pārvaldībai un transporta maršrutu optimizācijai, lai izvairītos no sastrēgumiem, un nelaiemes gadījumu novēršanai.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanas veicināšana Rīgā

Rīgas sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas projekts 2005.-2018.gadam paredz integrētas sabiedriskā transporta sistēmas izveidi, t.sk. elektrotransporta tīkla tālāku attīstību un zemās grīdas tramvaja ieviešanu, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrāciju kopējā pilsētas sabiedriskā transporta tīklā utt.

Attīstot Rīgas pilsētā elektriskā sabiedriskā transporta tīklu, samazinātos CO₂, slāpekļa oksīdu un gaistošo ogļūdeņraža emisiju daudzums pilsētas centrālajā daļā par 15-20%. Augstākas klases autobusu ieviešana samazina kaitīgo emisiju daudzumu atmosfērā.

Nodrošinot Rīgas satiksmes koncepcijas 1999.-2003.gadam izpildi, ir uzsākta ritošā sastāva atjaunošana, attīstīta infrastruktūra pieturvietu un pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai, tomēr vēl joprojām nav noteiktas speciālās sabiedriskā transporta braukšanas joslas uz ielām un tiltiem, jāturpina sabiedriskā transporta ritošā sastāva modernizācija un jauna ritošā sastāva iegāde.

Velotransporta infrastruktūras attīstība

Velotransporta kā transporta veida īpatsvars kopējā satiksmes apjomā šodien ir nenozīmīgs. Galvenokārt to izmanto atpūtai un sportam, jo pašreizējā satiksmes plūsmā no drošības viedokļa tas ir stipri apdraudēts. Velotransporta izmantošanas ne pārāk augsto popularitāti Latvijā un Rīgā nosaka nepastāvīgie klimatiskie apstākļi, salīdzinoši īsā velotransporta izmantošanas sezona (maijs-oktobris), atbilstošas infrastruktūras (veloceļu, velonovietņu utt.) trūkums, kā arī sabiedrības neviennozīmīgā attieksme.

Rūpnieciskie procesi

Saskaņā ar Klimata pārmaiņu starpvaldības komitejas kopējo atskaites formātu, rūpniecisko procesu nozarē tiek uzskaitītas ar kurināmā patēriņu nesaistītas emisijas, turpretī emisijas, kas rodas, izmantojot rūpniecības uzņēmumos energoresursus, tiek apskatīta enerģētikas nozarē (skat. Iepriekšējo nodaļu).

Tā kā CO₂ emisijas minerālo produktu un tērauda ražošanā rodas kā blakusprodukts un to apjoms saistīts ar izejvielu ķīmisko sastāvu, nav ekonomiski efektīvu veidu CO₂ emisijas apjoma samazināšanai uz saražotās produkcijas vienību. Tādējādi SEG emisiju samazināšanas politika rūpniecības nozarē vērsta uz vispārēju ražošanas prakses uzlabojumu veicināšanu.

SEG emisijas rūpniecības nozarē būtiski samazinājās pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu sākumā sakarā ar ražošanas sašaurināšanos un pārstrukturizēšanos brīvā tirgus konkurences apstākļiem.

Tā kā Latvijā rūpnieciskās emisijas ir nelielas, Latvijai ir iespēja pārdot NDV citām valstīm, kas ir pārtērējušas savu kvotu līmeni.

Pārdošanai pieejamais kopējais Latvijas NDV apjoms, t.sk. jau pārdotās NDV, ir aptuveni 40 miljoni. NDV pārdošana ir iespējama, jo Kioto protokolā 2008. – 2012. gadam noteikto saistību izpildei (8 % samazinājums salīdzinot ar 1990.gada līmeni) Latvijai nebūs nepieciešamas visas tās rīcībā esošās NDV, un potenciālais pārpalikums būs vismaz 40 miljoni vienību. Pāri palikušo NDV izmantošana citiem mērķiem, piemēram, piešķiršana Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas uzņēmumiem, nav iespējama – NDV nav iespējams konvertēt par emisijas kvotām vai izmantot emisijas kvotu vietā. Taču NDV ir iespējams pārdot, iegūto finansējumu ieguldot Latvijas attīstībā. Lēmumu par NDV pārdošanu Ministru kabinets pieņēma 2006. gada 12. aprīlī – Ministru kabineta rīkojums Nr.249 „Par koncepciju par Latvijas dalību starptautiskajā emisiju tirdzniecībā”.

Lauksaimniecība

2003.gadā lauksaimniecības nozare emitēja 15,4% no kopējā SEG emisiju daudzuma Latvijā (no tā 35,2% no mājlopu zarnu fermentācijas, 13,3% no kūtsmēsļu saimniecības un 51,5% no lauksaimniecībā izmantojamām augsnēm).

SEG emisiju samazināšanai no lauksaimniecības nav paredzēti īpaši pasākumi, tomēr vispārējās lauksaimniecības politikas realizācija, veicot vidi saudzējošus pasākumus, veicinās klimata pārmaiņu samazināšanas politikas īstenošanu.

Zemes izmantošana un mežsaimniecība

Latvija ir bagāta ar mežiem, tie aizņem 45% no valsts teritorijas. Nemeža zemju dabiskās aizaugšanas un mērķtiecīgas apmežošanas rezultātā Latvijas kopējais mežainums katru gadu palielinās. Tomēr Latvijā joprojām emitē vairāk antropogēno SEG emisiju kā piesaista.

Palielināt CO₂ piesaisti mežsaimniecībā

Tā kā ar mežaudžu krājas izmaiņām nesaistīto emisiju apjoms ir salīdzinoši neliels, klimata pārmaiņu samazināšanas kontekstā vislielākā nozīme ir CO₂ piesaisti veicinošiem pasākumiem: meža un meža zemju ilgtspējīgai apsaimniekošanai, mežaudžu produktivitātes paaugstināšanai un lauksaimniecībā neizmantoto zemju apmežošanai, kas sakrīt ar “Meža politikā” definētajiem mērķiem. Ir noteikti arī ierobežojumi meža zemju transformācijai. Eksperti uzskata, ka šo principu ievērošana ļautu palielināt meža zemju īpatsvaru līdz 48-52% no Latvijas teritorijas turpmāko 20-25 gadu laikā un atbilstoši palielināt CO₂ piesaisti.

Lauksaimniecībā neizmantotās zemes apmežošana

Sakarā ar 1990.gadā uzsākto zemes reformu pēdējos gados Latvijā ir samazinājušās apstrādātās lauksaimniecības zemes platības, un līdz 2020.gadam varētu būt ap 580 tūkst.ha nekoptu, dabiski aizaugošu zemju. 2002.gadā lauksaimnieciskā ražošanā netika izmantota zeme 503 tūkst.ha platībā, vēl 182 tūkst.ha bija ar nezālēm piesārņotās platības, 50 tūkst.ha ar krūmiem aizaugušās platības un 113 tūkst.ha pārmitrās platības, kas kopumā sastādīja 35,7% no visas

lauksaimniecībā neizmantotās zemes³. Mērķtiecīga šo zemju apmežošana nodrošinātu ar izejvielām kokapstrādes rūpniecību, celulozes ražošanu, enerģētiku, kā arī palielinātu CO₂ piesaisti.

Atkritumu apsaimniekošana

2003.gadā atkritumu apsaimniekošanas nozare radīja 8,9% no kopējām valsts SEG emisijām. Lielāko daļu emisiju (70,9%) emitēja sadzīves atkritumu poligoni, 26,0% emisijas radīja notekūdeņu attīrīšana, pārējo daļu - 3,1% - sastāda atkritumu sadedzināšana, kas Latvijā nav plaši izmantota sadzīves atkritumu apsaimniekošanas metode.

Atkritumu apsaimniekošanu Latvijā nosaka Atkritumu apsaimniekošanas likums, kā un no tā izrietošie Ministru kabineta noteikumi un ieteikumi. Atbilstoši Atkritumu apsaimniekošanas likumam atkritumu iedala:

1. bīstamie atkritumi – atkritumi, kuriem piemīt viena vai vairākas īpašības, kas padara tos bīstamus cilvēku dzīvībai un veselībai, videi, kā arī personu mantai, un kuri atbilst atkritumu klasifikatorā noteiktajām bīstamo atkritumu kategorijām;

2. sadzīves atkritumi – visi pārējie atkritumi, kuri netiek klasificēti kā bīstamie atkritumi.

Atkritumu apsaimniekošanas likuma 12. pantā ir noteikts, ka, atkritumu savākšana, šķirošana, uzkrāšana, uzglabāšana, pārkraušana, apglabāšana vai pārstrāde ir atļauta tikai tam paredzētajās vietās.

Latvijā par sadzīves atkritumu apsaimniekošanas organizēšanu savā administratīvajā teritorijā ir atbildīgas pašvaldības. Saskaņā ar Atkritumu apsaimniekošanas likumu pašvaldības:

1. organizē sadzīves atkritumu, to skaitā sadzīvē radušos bīstamo atkritumu, apsaimniekošanu atbilstoši atkritumu apsaimniekošanas valsts un reģionālajiem plāniem savā administratīvajā teritorijā;

2. izdod saistošus noteikumus, kas reglamentē sadzīves atkritumu apsaimniekošanu savā administratīvajā teritorijā, savas administratīvās teritorijas dalījumu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas zonās, prasības atkritumu savākšanai, pārvadāšanai, pārkraušanai un uzglabāšanai, kā arī kārtību, kādā veicami maksājumi par šo atkritumu apsaimniekošanu;

3. organizē atkritumu dalītu vākšanu savā administratīvajā teritorijā.

Atkritumu dalītā vākšana Latvijas likumdošanā tiek sekmēta ar dabas resursu nodokļa (turpmāk – DRN) atbrīvojumu piešķiršanu par videi kaitīgām precēm un iepakojumu. Sistēmas pozitīvās puses ir tās, ka atkritumu apsaimniekotājs saņemot minēto atbrīvojumu no DRN uzņemas pienākumu zināmu apjomu tirgū novietoto videi kaitīgo preču (turpmāk – VKP) pēc nolietošanas savākt atpakaļ un reģenerēt. Caur šīm sistēmām tiek popularizēta atkritumu šķirošana, ieviesti arvien vairāk dalīto atkritumu pieņemšanas punkti. Tā piemēram pamatojoties uz lielo VKP atkritumu apsaimniekotāju (AS „Latvijas Zaļais punkts”, SIA „Zaļā Josta”, SIA „Zaļais Centrs”, AS „Latvijas Zaļais elektrons”, SIA „Latvijas Elektrotehnikas Apsaimniekošana” u.c.) iesniegtajiem auditētajiem pārskatiem 2007.gadā tika atpakaļ savākts 1,6 kg

³ Avots: Valsts zemes dienests

elektrisko un elektronisko atkritumu uz vienu iedzīvotāju un 1,5 kg elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi uz vienu iedzīvotāju tiek pārstrādāti.

Bioloģiski noārdāmo atkritumu pārstrāde

Latvijā tiek veidots sadzīves atkritumu dalītas vākšanas staciju tīkls. Eiropas reģionālais un attīstības fonds (turpmāk – ERAF) paredz sniegt atbalstu atkritumu savākšanas un šķirošanas punktu izveidei pašvaldībās, balstoties uz attiecīgā reģiona atkritumu apsaimniekošanas plānu. Lai pārstrādātājus nodrošinātu ar pēc iespējas tīru izejvielu, atkritumu apsaimniekošanas organizācijas realizē dažādas sabiedrības informēšanas kampaņas atkritumu dalītas vākšanas popularizēšanai.

Īpaša komponente atkritumu apsaimniekošanas sistēmā ir izlietotais iepakojums. Izlietotais iepakojums, kuru iespējams atkārtoti pārstrādāt, veido 20-30% no sadzīves atkritumu kopapjoma. Bioloģiski noārdāmā daļa, piemēram, papīrā ir ap 72% no kopējās masas. Jāatzīmē, ka izlietotā iepakojuma apsaimniekošana būtiski veicina sadzīves atkritumu šķirošanas sistēmas pilnveidošanos.

Biogāzes savākšana no sadzīves atkritumu poligoniem

Ņemot vērā, ka lielākā daļa bioloģiski noārdāmo atkritumu vēl arvien nešķīrotā veidā nonāk sadzīves atkritumu poligonos, kur anaerobā sadalīšanās procesā izdala CH₄, būtiska iespēja samazināt SEG emisijas no atkritumu apsaimniekošanas nozares ir biogāzes savākšana, papildus ieguvumu gūstot no tās izmantošanas siltumenerģijas un/vai elektroenerģijas ražošanā .

Labs piemērs: Ziemeļvidzemes reģionālajā atkritumu noglabāšanas poligonā „Daibe” Cēsu rajona Stalbes pagastā realizēts atjaunojamās enerģijas projekts, kas paredz poligona gāzes savākšanu no pirmās atkritumu noglabāšanas krātuves un tās tālāku izmantošanu elektroenerģijas ražošanai. To īsteno Ziemeļvidzemes reģiona pašvaldībām piederošās SIA „Ziemeļvidzemes atkritumu apsaimniekošanas organizācija” (ZAAO) 100% meitas uzņēmums SIA „ZAAO enerģija”.

Tā kā poligons „Daibe” kopš 2004.gada decembra nodrošina atkritumu noglabāšanu no Cēsu, Limbažu, Valkas un Valmieras rajoniem, atbilstoši nacionālajiem un Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem tur ir jānodrošina ne tikai apkārtējai videi droša atkritumu noglabāšana, bet arī gāzes savākšana, kas rodas poligonā noglabātajiem atkritumiem pūstot. Lai izpildītu noteiktās prasības, poligonā izbūvēta gāzes savākšanas sistēma, kas ietver caurules poligona gāzes savākšanai gandrīz 3 km garumā, sūkņu staciju un gāzes regulēšanas staciju. Poligons tika uzbūvēts 2004.gadā, sekmīgi realizējot projektu "Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā" ar Eiropas Savienības Kohēzijas fonda 70% līdzfinansējuma atbalstu; projekta administratīvo, finanšu un tehnisko vadību nodrošināja Vides ministrija.

Iedzīvotāju uzdevumi klimata pārmaiņu mazināšanai

1. Palielināt atjaunojamo energoresursu izmantošanu privātmājās vai privātajos biznesa projektos (piemēram, apsildīt māju ar zemes dzīļu siltumu).
2. Izmantot biodegvielu.
3. Izvēlēties automašīnas, kam ir mazāka jauda un kas mazāk emitē CO₂.
4. Apmežot lauksaimniecībā neizmantotās zemes, lai augošie meži patērētu vairāk CO₂.
5. Izmantot videi draudzīgas tehnoloģijas, piemēram, ergonomiskās spuldzes.
6. Pārstrādāt bioloģiski noārdāmos atkritumus, izveidojot koposta kaudzes.
7. Siltināt ēkas, kas ļaus samazināt ikmēneša izdevumus par siltumenerģiju.
8. Pārvietoties ar vilcienu vai tramvaju, kas ir videi draudzīgi, jo neizmet atmosfērā CO₂, braucot ar automašīnu, braukt nevis vienam, bet vairākiem cilvēkiem vienā auto. Ja iespējams, auto vietā izmantot velosipēdu vai pārvietoties kājām.

Ikviens cilvēks ietekmē klimatu pasaulē, to sauc par oglekļa pēdas nospiedumu un to var izmērīt Pasaules Dabas Fonda mājas lapā: <http://www.pdf.lv/klimats/>