



# NOVADI ZAĻO,

Eiropas Komisija šovasar pieņēmusi tiesību aktu paketi, kuras mērķis ir līdz 2030. gadam ievērojami samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. Tostarp noteikts, ka jau aptuveni pēc 13 gadiem jaunu vieglo automobiļu vidējās emisijas jāsamazina par 100%, kas nozīmē, ka no 2035. gada jauno auto tirgū parādīsies tikai automobiļi ar elektrisko vai citu jaunā tipa dzinēju, nomainot tagad tik ierastos ar dīzeļdegvielu vai benzīnu darbināmos auto.

## Pirkumu nenožēlo, bet gājis visādi

Arī Latvija neizbēgami ir iekšā vilcienā, kas uzņēmis jaļo kursu, tāpēc iespēju robežās arī pie mums tiek atbalstīta elektrotransporta attīstība.

Lai veicinātu elektroauto ienākšanu valstī, 2014. gadā bija iespējams pieteikties finansiālam atbalstam elektromobiļu iegādei un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai; projektu konkursu īstenoja ar Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta (KPFI) atbalstu no valsts budžeta. Šo iespēju izmantoja arī Madonas novada pašvaldības SIA "Madonas ūdens". Darba vajadzībām tika iegādāts piecvietīgs elektriskais furgons "Nissan eNV 200". Tā kā tobrīd tieši bijis nepieciešams jauns auto un ar KPFI 50% atbalstu cena tam sanākusi pavisam pievilcīga – 16 tūkstoši eiro (kopā ar elektrozulādes infrastruktūru) –, izvēlēts elektromobilis.

"Ar auto esam apmierināti, tas pilda savu funkciju, kā bijām rēķinājušies – ne pārāk lieliem gabaliem, pārsvarā uz vietas, un neliels ietaupījums ir. Ietaupām uz izmaksām par nobraukumu, eļļām, siksnām. Toties jāreķinās ar baterijas nolietošanos; mūsu auto diagnostikā gan uzrādīja 95% rādītāju, kas ir superīgi labs rezultāts priekš septiņus gadus veca auto. Mēs to ties neizmantojam ātro uzlādi, bet gan lēno," par elektroauto kalpošanu ikdienā pastāstīja "Madonas ūdens" skaitītāju daļas vadītājs Deniss Kovtuns.

Septiņu gadu laikā nobraukti 111 tūkstoši kilometru un auto sevi pierādījis kā labs "darba zirgs". Galvenais secinājums par nobraucamo attālumu ar vienu uzlādes reizi – ļoti jāpiedomā pie braukšanas stila. "Ja nav ļoti jāsteidzas, braucot ar 85 km/stundā, nobraucsi krietni tālāk, nekā braucot ar 90 km/stundā. Jo stiprāk, straujāk uzspiedīsi uz akseleratora, jo ātrāk enerģija tērēsies," niansi atklāja

uzņēmuma pārstāvis.

Šādi piedomājot, vasarā ar vienu uzlādi varot nobraukt ap 150 kilometriem, ziemā tie, maksimums, būšot 100 kilometri, reāli – ap 70. Vadoties pēc šā brīža cenām elektrībai, kas arī kāpušas, tie sanākot ap četriem eiro uz 100 kilometriem, ziemā – 6 eiro. Līdzīga tipa dīzeļdegvielas auto, pie pašreizējās dīzeļdegvielas cenas 1,40 eiro/litrā, izmaksas varētu būt divas reizes dārgākas.

KPFI projekta ietvaros iegādāta arī uzlādes stacija, kas izvietota uzņēmuma teritorijā. Citu uzlādes staciju Latvijā tobrīd praktiski nesot bijis. Lai tiktu uz transportlīdzekļa apkopi Rīgā, nācies elektromobili vest ar treileri. Savukārt, lai no tālākā uzņēmuma apkalpes zonas punkta varētu tikt arī atpakaļ, līdz vadāts uzlādes kabelis. Šobrīd uzlādes staciju tīkls Latvijā krietni paplašinājies un to var izmantot, veicot lielākus attālumus.

Tomēr, tā kā šobrīd nav un drīzumā arī netiek plānots finansiāls valsts atbalsts elektroauto iegādei juridiskām personām, autoparka papildināšana ar vēl kādu elektroauto uzņēmumam nebūtu "paceļama". Varbūt situāciju mainīs jauni ražotāju piedāvājumi, kas solās ienākt autotirgū. "Tā zaļā doma ir, un izmaiņām ar kaut ko jāsakas, lai mēs kļūtu ekoloģiski atbildīgāki. Taču grūti būt zaļam, ja tā cena ir tik augsta," neslēpa pašvaldības uzņēmuma pārstāvis.

## Pa spēkam arvien lielāki attālumi

Informācijas tehnoloģiju uzņēmums "Capital" savu pirmo elektromobili, arī "Nissan eNV 200", iegādājās tajā pašā programmā pirms septiņiem gadiem. Ar laiku autoparks papildināts ar vēl vienu tādu pašu auto, tad nopirkts "Citroen e-Jumper L2", un šobrīd uzņēmuma rīcībā ir kopumā 4 elektromobiļi un viens autoiekrāvējs ar elektrodzinēju. Vēl viens elektromobilis esot jau pasūtīts.

"Diezgan pasen izlēmām, ka transportlīdzekļus, ko mums vajag mainīt, mainām uz elektroauto, ja tāds ir atrodams nepieciešamajā specifikācijā. Reķinājām, ka sākumā auto iegādes cena ir lielāka, bet visi pārējie labumi ilgtermiņā tomēr rada ieguvumu. Elektroauto no izmaksu viedokļa, nodokļi, stāvvietas Rīgā, kas ir aktuāli; citur reģionos tas tā varbūt nav. Arī iegūtais laiks, braucot Rīgā pa sabiedriskā transporta joslām. Rezultējot to visu, sapratām, ka ilgtermiņā elektriskais ir izdevīgāks, komplektā ar to, ka tas ir videi draudzīgāks," paskaidroja a/s "Ca-

# Izvēlēties elektroauto motivē ietaupījums



Elektroauto iegādei reģionos ir mazāk priekšrocības rīku, tomēr nenoliedzami ikdienas tēriņi par šādu auto ir zemāki. Uzņēmuma "Madonas ūdens" elektroauto veiksmīgi kalpo jau septīto gadu, uzlādi demonstrē Jānis Bergmanis.

pital" valdes loceklis un tirdzniecības direktors Aigars Bērziņš.

Atskatoties uz septiņu gadu pieredzi ar vairākiem elektroauto, "Capital" pārstāvis vērtēja, ka kopumā varot nosaukt tikai plusus. Kā vienīgais mīnuss – to reto reizi, kad nepieciešams nomainīt kādu autodetaļu, tā šķietot teju vai apzeltīta. Iespējams, tas tādēļ, ka citu, ko darīt un remontēt pie elektroauto, nav, tādēļ dīleris vēlas nopelnīt vismaz uz šīm dažām lietām, pajoko A. Bērziņš.

"Capital" elektriskie automobiļi ikdienā veic preču piegādi Rīgā, un tam pietiekot arī ar visvecākā elektroauto resursu, kas ir ap 100 kilometriem ar vienu uzlādi. Jaunākajiem modeļiem attālums sasniedz jau 200 un pat 300 kilometrus ar vienu uzlādi, kas dodot zināmu "psiholoģisko komfortu". Ja nepieciešams, elektromobilis tiek uzlādēts uzņēmuma teritorijā. Diezgan ātri secināts, ka jāiegulda pašiem savas ātrās uzlādes stacijas izveidē, kas izmaksu ziņā sasniedzot teju vai otra elektroauto iegādes cenu, tomēr, matemātiski parēķinot, – netiek zaudēts laiks dīkstāvē, un piegādes var veikt optimālāk. Kurjers ar elektroauto izbrauc vienu loku, atbrauc uzlādēties, tikmēr izplāno tālāko maršrutu, uzkrāj precīzi brauc atkal.

## Risinājums pašu radītai problēmai

100% zaļa piegāde Rīgā un Pierīgā līdz 2025. gadam – šādu mērķi uzstādījis un aktīvi jau īsteno SIA "DPD Latvija". Šobrīd viņu rīcībā ir jau 17 "Volkswagen e-Crafter" elektromobiļi visā Latvijā, no ku-

riem 12 – Rīgā, 3 – Liepājā un pa vienam – Jēkabpilī un Rēzeknē. Plānots, ka 3. decembrī uzņēmumam tiks piegādāti vēl 10 pasūtītie elektrobusi, kas papildinās Rīgas piegāžu veikšanai paredzēto autoparku.

"Galvenā motivācija, kāpēc ķeramies klāt pie elektrifikācijas, ja tā var teikt, ir tāda, ka plānojam līdz 2025. gadam pakāpeniski samazināt CO2 radītās emisijas. Ilgtermiņā ejam uz to, ka nomainīsim pilnīgi visus transportlīdzekļus, kas ir Rīgas un Pierīgas piegādei, no dīzeļa uz elektrību," atklāja SIA "DPD Latvija" valdes priekšsēdētājs Jānis Grants.

Viens DPD elektrobuss dienā vidēji nobrauc ap 75 līdz 100 kilometriem, ziemā – ap 70 km. Uzņēmuma valdes priekšsēdētājs pieļāva, ka nākotnē tiks mēģināts šo attālumu palielināt, iespējams, maršrutu ielānojot caur kādu no uzņēmuma punktiem, kur pietāt un uzlādēties vēl kādiem 30–40 kilometriem. Līdzšinējā pieredze par elektropatēriņu transportlīdzekļa uzlādei rāda, ka ziemas mēnešos viens busiņš patērē vidēji 630 kilovatstundas, laikapstākļos, kad gaisa temperatūra ir vismaz +5, +10 grādi, – ap 340–360 kilovatstundām mēnesī. "Nav noslēpums, ka ziemā elektrotransporta jauda samazinās. Analogijā runājot, tas ir tāpat kā lietot telefonu ārā –30 grādos. Baterijas jauda diezgan ātri samazinās," salīdzināja J. Grants.

Jo lielāks elektroautomobiļu parks, jo vairāk palielinās arī patērētā elektroenerģija. Kamēr bijis jāuzlādē divpadsmit busiņu, pieticis ar uzņēmumā esošo elektrojaudu. Tā kā plānots iegādāties

vismaz 40 transportlīdzekļus (pieaugot maršrutu skaitam, pieaugs arī elektrobussu skaits, lai nodrošinātu 100% zaļas piegādes Rīgā un Pierīgā), gana lielas investīcijas prasījusi arī attiecīgas uzlādes infrastruktūras izveide, elektrības jaudas palielināšana. Ar to vienkārši jāreķinās.

Pat ja sākotnējās investīcijas elektromobiļu iegādē un uzlādes infrastruktūrā ir lielākas, ir citi ieguvumi un ietaupījums ilgtermiņā.

"Ne jau tāpēc uzņēmēji nevirzās uz elektroauto, ka viņiem nepatīktu, bet gan tāpēc, ka ir šī auto cenu atšķirība. Atbalsta mehānismu jau īsti nav. Un, cik dzirdēts no Autotirgotāju asociācijas, juridiskām personām to nebūs arī nākamajā gadā, runā tikai par atbalstu privātpersonām. Protams, žēl, jo, skaties uz igauņiem, lietuviešiem, – tur kaut kāda kustība šai ziņā notiek. Bet mums viss tiek uzlikts uz uzņēmēju pleciem, kas nav pārsteigums, bet gan ierasta prakse," secināja "DPD Latvija" pārstāvis, piekrišot jau iepriekš paustajiem viedokļiem, ka atbalsta mehānismi veicinātu straujāku elektromobiļu ienākšanu Latvijā – gan privātajā, gan publiskajā, gan komercsektorā.



Materiāli tapuši ar Latvijas vides aizsardzības fonda atbalstu. Par publikāciju saturu atbild SIA "Kurzemes Vārds" un reģionālās izdevniecības.