NOVADI ZAĻO

Salabot un lietot, nevis izmest atkritumos

Iegādājoties lietas, ko var izmantot ilgstoši, arī atkritumu rodas mazāk, Aprites ekonomikas ieguvumus izceļ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Vides aizsardzības departamenta direktore RUDĪTE VESERE.

– Kāpēc kļūst tik aktuāli runāt par aprites ekonomiku?

– Simtiem gadu esam dzīvojuši, strādājuši un attīstījušies, izmantojot lineārās ekonomikas modeli. Tikmēr dažādu resursu ieguve un patēriņš pēdējos 50 gados ir trīskāršojies, un ne tikai šie skaitļi liek domāt par to, kas notiks tālāk, kas paliks nākamajām paaudzēm, cik pārdomāti mēs vispār lietojam resursus. Pirmkārt, tas, ko viens met ārā, ir izmantojams citiem mērķiem, varbūt pārstrādājams, iespējams, no tā ir iegūstama enerģija. Līdzās atkritumiem ir arī piesārņojuma jautājums. Tādēļ visā pasaulē tiek domāts, kā mainīt šo modeli un padarīt resursu izmantošanu daudz efektīvāku. Rezultātā ir radīts aprites ekonomikas modelis, kas paredz, ka jebkurš resurss saimnieciskajā apritē paliek maksimāli ilgi, izmetam kaut ko nedaudz, skatāmies, ko varam pārstrādāt, lietot ilgstoši.

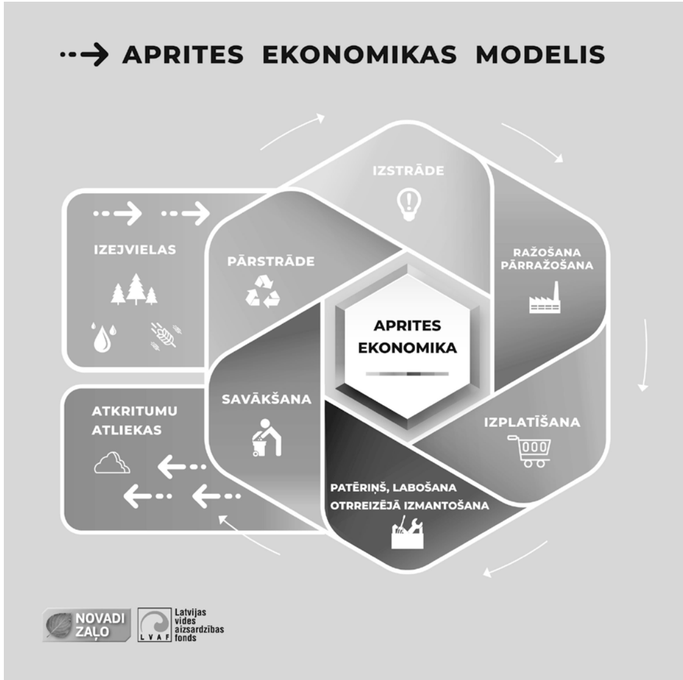
– Kādi pasākumi ir paredzēti, lai aprites modeli ieviestu Latvijā?

– Mūsu plāns ir līdz 2027. gadam panākt trīs rezultatīvos rādītājus. Pirmais būtu resursu produktivitātes pieaugums – Latvijā pašreiz tā ir viena no zemākajām visā Eiropas Savienībā. Otrs – krietni pieaugusi otrreizēja resursu un preču izmantošana. Trešais – pieaugusi sabiedrības izpratne par aprites ekonomiku un tās lomu tautsaimniecībā.

Plānā ir četri stūrakmeņi. Pirmais ir juridiskais rāmis jeb likumi un noteikumi, kas nosaka prasības, veicinošos instrumentus, lai iedzīvotājiem būtu interese. Otrais ir administratīvais darbs. Tie ir nosacījumi, ierobežojumi un dažādi atvieglojumi, kurus piemēro, lai iedzīvotāji iesākto mērķa sasniegšanā turpinātu pēc iespējas labāk. Trešais ir ekonomiskie instrumenti – cik kas maksā, arī piemērotie nodokļi un nodevas. Ceturtais stūrakmens ir sabiedrības informētība un zināšanas, jo ir jāsaprot, kāpēc to darīt. Šeit mēs bieži pieminam atkritumu dalīto vākšanu. Ja neizskaidro, kāpēc šķiroto atkritumu saturu izber kopīgajā nešķiroto atkritumu mašīnā, iedzīvotājiem paliek neizpratne. Jāskaidro, ka šķiroto atkritumu konteinerā ir iemests daudz kas lieks, tādēļ atkritumi jāšķiro vēlreiz. Piemēram, pie papīriem konteinerā ir samestas slapjas lietas. Pašvaldībām un atkritumu apsaimniekotājiem tas viss būtu sīki jāizskaidro iedzīvotājiem. Situācija pamazām uzlabojas, cilvēkus informē, līdz ar to aug arī motivācija.

– Ar ko jārēķinās ražotājiem un patērētājiem?

– Rīcības plānā ir paredzētas dažādas darbības. Viena no tām ir prasība ražotājiem, piemēram, ekodizains. Savukārt gudra patērētāja izvēle būtu lieta, kas ir laba, ilgi izmantojama, labojama, kam ir aizstājamas detaļas, un būtu skaidrs, kur to likt, kad tā vairs nav vajadzīga. Ražotājam ir jāuzņemas atbildība, kādu preci tas ražo un piedāvā. Galvenā prasība, lai ražotā lieta būtu ilgi lietojama un saimnieciski visizdevīgākā, lai gan dārgāka. Izrēķinot izdevumus ilgtermiņā, tie parādītu, ka šāds pirkums patērētājam tomēr ir finansiāli izdevīgāks. Vēl viena lieta, par ko jārunā, ir atkritumu pārvēršana par resursiem. Ja pirms gadiem tikai runāja, ka atkritumiem ir potenciāls kļūt par resursu, tad tagad tā ir realitāte – no atkritumiem var ražot ko citu. Tas nozīmē, ka jābūt izstrādātām prasībām, norādot, vai no lietām, kad tās kļūst par atkritumiem, var radīt jaunas preces, vai tās var kļūt par izejmateriālu kam citam. Tādēļ svarīga ir šī dalītā atkritumu vākšana. Tāpat arvien vairāk jādomā par tādu jēdzienu kā industriālā simbioze. Piemēram, katram pazīstama situācija, ka, kārtojot skapi, atrodas kāds apģērbs, kurš uzvilkts dažas reizes, tas ir vēl pietiekami labas kvalitātes, bet nav vajadzīgs, tomēr miskastē izmest īsti negribas. Latvijā šajā jomā jau ir aizsākti pilotprojekti – tekstils kā atkritumi tiek vākts atsevišķi. Pēcāk vai nu apģērbs kļūst par second hand, vai nonāk, piemēram, autoservisos, kur tiek izmantots par slaukāmo materiālu. Ir arī trešais variants – no šāda apģērba tiek radītas citas tekstilpreces, un Latvijā jau ir uzņēmumi, kuri ieviesuši šo ekonomikas modeli praksē.



JĀBEIDZ ŅEMT, IZMANTOT UN IZMEST

EKSPERTS

Jānis Rozītis
Pasaules Dabas fonda direktors

Aplēses rāda, ka pasaules iedzīvotāju skaits līdz 2030. gadam sasniegs 8,5 miljardus, pakāpeniski pieaugs vidējās klases patērētāju īpatsvars. Šāds iedzīvotāju skaits ar nepieciešamo produktu un pakalpojumu pieprasījumu rada lielu spiedienu uz dabas resursiem, un turpmāk tas tikai pieaugs. Aprites ekonomikas modelis ir veids, kā mazināt resursu patēriņu. Nekas nedrīkstētu nonākt atkritumos, pretēji mūsu pašreizējās ieguves un patēriņa ekonomikas "ņemt-izmantot-izmest" pieejai. Un tomēr aprites ekonomika nav pašmērķis, tās būtība ir enerģijas, primāro resursu taupīšana un kaitējumu mazināšana attiecībā uz klimatu un dabu, apkārtējās vides piesārņojumu. Taču pastāv milzīgs risks, ka aprites ekonomikas patiesais mērķis lielai daļai komersantu un sabiedrības piemirsīsies, līdz ar to, ja mēs vēlamies ar šādu ekonomikas modeli uzlabot arī vides stāvokli, tad svarīgi ārēji uzraudzīt ekonomikas modeļa attīstību. Lai nesanāk tā, ka tikai klasiskie ekonomiskie rādītāji būs priekšzīmīgi, bet mēs turpat vien būsim sarunās par bēdīgo dabas stāvokli, piesārņojumu, enerģijas patēriņa virsotnēm un lobistu spiedienu uz dabas resursu intensīvāku izmantošanu. Ja ielūkojamies ES dalībvalstu virtuvēs, tad redzam, ka pastāv būtiskas atšķirības starp valstīm un to tiesību aktiem, dažādajiem valstu akcentiem, kā arī sabiedrības, uzņēmumu un valsts pārvaldes izpratni.

Latvijā aprites ekonomika ir sākuma stadijā. Mums ir aprites ekonomikas rīcības plāns. Taču ļoti fragmentētas zināšanas un prioritāšu trūkums šobrīd vēl ir lielā daļā uzņēmumu, kā arī valsts un pašvaldību sektoros un sabiedrībā kopumā. Bieži no politiķiem un pat no komersantiem, to profesionālajām asociācijām dzirdam, ka mūsu ekonomikā jau ir pietiekama aprite. Taču patēriņš, atkritumu pieauguma tendence, atkritumu šķirošanas un pārstrādes rādītāji, pārstrādāto materiālu pienesums izejvielu pieprasījumā, zaļais iepirkums u.c. radītāji iezīmē citu situāciju. Taču nenoliedzami komersantu vidū ir arī dzirdīgas ausis, un tāpēc arī pie mums parādās jaunas idejas, kā aprites ekonomiku iedzīvināt praksē.

Domājot par lielāku sabiedrības atbalstu aprites ekonomikas iedzīvināšanā, vienalga, vai tie būs atkritumu šķirošanas, depozīta jautājumi vai lietu labošanas, atjaunošanas servisi, koplietošanas pakalpojumi, izcili ekodizaina produkti, reciklētie produkti, jaunās dzīves sākumam jābūt ar aizvietojošu piedāvājumu šodienas ieradumiem. Jaunajam piedāvājumam jābūt vienkāršam un ērti īstenojamam, viegli pieejamam, ar saprotamu informāciju un sabiedrības iesaisti.

Nākotnē būs nepieciešams virzīties uz koplietošanas produktu un pakalpojumu attīstību, produktu un pakalpojumu patiesās vērtības noteikšanu, šodienas ieradumu un uzvedības modeļu maiņu, bet, lai to sasniegtu, milzīga nozīme ir turpmākajam skolu izglītības vektoram. Kopumā aprites ekonomika iezīmē būtisku pārmaiņu sākumu.

Daba pasaka priekšā

Ekodizains ir sistēmiska vides aspekta iekļaušana produkta radīšanā, paskaidro Liepājas Mūzikas, mākslas un dizaina vidusskolas (LMMDV) pasniedzējs Edijs Ābele. "Aprites ekonomikā ražotājs atbild par to, kā preci varēs utilizēt, vai tā ir videi draudzīga, kā tai var nomainīt atsevišķas daļas, nevis izmest visu laukā."

"Darba uzdevums 3. kursam bija – izšķiro gružkastī!" rezultātu rāda Sandra Zale-Zālīte. Auduma tapšanā izmantoti kokteiļa salmiņi, papīrs, avīzes, PET pudeles, kasešu lentes, diegu atgriezumi, plastmasas maisiņi un kas tik vēl ne, to var lietot lampas abažūram vai aizslietnim.
Egona Zīverta foto

E. Ābele par maģistra darba tēmu ekodizaina programmā Liepājas Universitātē izvēlējās mācību programmu jauniešiem, kuru pašlaik arī vada LMMDV. "Studējot man radās jautājums, kāpēc tik maz runājam par ekodizainu, jo visi dzīvojam vidē un bez tās nevaram pastāvēt," viņš stāsta. "Līdz 2030. gadam atkritumu kalnā drīkstēsim noglabāt par 50% mazāk nekā pašlaik. Problēma jārisina gan no augšas ar normatīviem aktiem, gan no apakšas."

Jauniešī mācību kursā apgūst aprites ekonomiku, tai skaitā ekodizainu, biomimikriju, kas viņiem ļoti interesē. Biomimikrija ir problēmu risināšana, atbildes meklējot dabā. "Velcro lipeklis, kuru visi lieto, ir radīts pēc šī principa. Džentlmenis staigāja ar suni, kuram lipa klāt dadži. Viņš atklāja, ka augam ir āķīši, bet vilna nosacīti ir cilpiņa. Nākamais solis bija radīt šo produktu no materiāliem, kurus var izmantot sadzīvē. Cits piemērs ir haizivs āda, kuras struktūra, reljefs liedz pie tās pieķerties baktērijām. To pētot, zinātnieki jau cenšas radīt materiālu slimnīcu durvju rokturiem," atklāj pasniedzējs. Biomimikrija ienāk arī arhitektūrā. Īstgeitas tirdzniecības un biroju centrs Hararē, Zimbabvē, būvēts, iedvesmojoties no termītu mājokļa, kurā ir ideāla ventilācija – dienā vēss, bet naktī ir pietiekami silts. Automašīnas "Mercedes" prototips veidots pēc koferzivs, kas ūdenī spēj ļoti strauji uzņemt paātrinājumu.

"Vecmammas lupatdeķus auda no veciem apģērba gabaliem," atgādina LMMDV Tekstilizstrādājumu dizaina programmas vadītāja Sandra Zāle-Zālīte. Tekstilā var lietot jebkādu materiālu – jo interesantāka faktūra, jo mākslinieciskāk.

Ekodizains daudz izmantots kvalifikācijas darbos. Piemēram, šūpuļkrēsls no strēmelēs sagrieztiem veciem T krekliem vai dabīgās krāsvielās krāsots gultas klājuma komplekts. Ir projekts, kurā izmanto gatavu apģērbu, to izšujot, pārbatikojot, pārkrāsojot, pāršujot detaļas. Tekstila nodaļai piegādā darbam ļoti labas dzijas no Itālijas, kur tās skaitās ražošanas atkritumi.

Aprites ekonomika jāizprot ne tikai dizaineram, bet katram atbildīgam pilsonim, uzskata E. Ābele. Patlaban cilvēki fragmentēti skatās uz sevi pasaulē, redz tikai sociālo lomu, bet neredz sevi kā vides sastāvdaļu. "Svarīgi no globālām precēm pāriet uz lokālām, jo loģistika ir videi nedraudzīga," viņš norāda. Būtisks ir materiāls, jo pirmā pasaulē saražotā plastmasa joprojām nav sadalījusies. Te labs piemērs ir LMMDV absolvents Ivo Asns, kura diplomdarbs bija koka pulkstenis, un nu uzņēmums "Ovi Watch" ražo arī citas lietas no koka.

Ekodizaina principi ievēroti rotaļlietās, kuras izgatavo māksliniece Iveta Kuncīte. "Prasās, lai bērniem materiāli būtu dabiski, patīkami taustei. Ar plastmasu jau pilna pasaule. Ja vairs nespēlējas, tad no koka ražotu var iemest kamīnā, un miers. Arī izmaksas nevar būt dārgas. Pati esmu mamma trim bērniem un zinu, ka manta ir aktuāla uz vienu dienu," viņa stāsta.

Interneta veikalā "Eko telpa" nopērkamie rokdarbu komplekti un izšujamās lellītes ir sagataves. Jaunajām māmiņām esot svarīgs gan dabīgais rotaļlietu materiāls, gan viņas saprot, ka bērnam jāattīsta domāšana, jādarbojas ar rokām. "Stāvus bagāts ar to nekļūsi, tas ir mīlestības darbs. Ja esi izstrādājis saviem bērniem, tad vari pavairot arī citiem," saka māksliniece.

Prasme dalīties vēl jāizkopj

Aprites ekonomikai raksturīgais biznesa modelis ir dalīšanās. Viens no šādiem pakalpojumiem ir koplietošanas auto noma. Vai Latvijas iedzīvotāji ir gatavi atteikties no personīgā auto par labu koplietošanas transportlīdzeklim, un kādu labums šāds bizness sniedz? To skaidrojām, uzrunājot koplietošanas pakalpojumu sniedzējus.

2019. gada rudenī Latvijas tirgū ienāca viens no lielākajiem koplietošanas uzņēmumiem Austrumeiropā un Baltijā – "Citybee". Pērn šī kompānija uzsāka savu darbību arī Liepājā. "Citybee" pārstāve Latvijā Egija Gailuma vērtē, ka idejiski iedzīvotāji esot gatavi koplietošanai, cilvēki ātri adaptējoties jaunam piedāvājumiem, un esot redzams, ka iznomājamos auto lieto dažādu paaudžu cilvēki – gan vīrieši, gan sievietes. Tomēr problēma esot klientu attieksmē un kultūrā. "No padomju laikiem ir ievazājusies attieksme, ja tas nav tavs, tad vari tur atstāt cūku kūti. Tas ir tāpat kā izmest miskasti pa logu, mežā vai uz ielas, un tas pats notiek arī koplietošanas auto. Mums nav iespēju pārbaudīt 400 auto pēc katra brauciena, tas ir fiziski neiespējami, tādēļ koplietošanas klientiem jābūt saprotošiem un cieņpilniem pret citiem. Lielākā daļa klientu ir ļoti jauki un nekārtību, kas palikusi, savāc, bet diemžēl joprojām cīnāmies ar daudziem padomju laika attieksmes atlikumiem un bieži nākas piedzīvot, ka pēc īsa brauciena auto ir atstāts briesmīgā stāvoklī. Mūsu attīstību tas gan īsti nebremzē, tikai saprotam, ka jāiegulda vairāk un vairāk resursu sabiedrības izglītošanā un izpratnes radīšanā, ka arī tas, kas ir kopējs un nepieder tev, ir saudzējams," stāsta E. Gailuma.

Uz jautājumu, vai auto koplietošanas pakalpojums varētu pamudināt cilvēkus atteikties no personīgā transportlīdzekļa, uzņēmuma pārstāve atbild apstiprinoši. Šāda tendence jau esot novērota. "Tāpat pētījumi Rietumeiropā parāda, ka viens koplietošanas auto aizstāj 7–15 privātos auto," viņa norāda.

Savukārt uzņēmums "Fiqsy" pērn paplašinājis pakalpojumu klāstu, papildus koplietošanas elektroskrejriteņiem un kravas busiem, piedāvājot 100 jaunus koplietošanas elektroauto. "Līdz šim galvenais faktors, kas kavējis Latvijas iedzīvotājiem plašāk izmantot elektroauto un koplietošanas servisu, ir iespēja šos pakalpojumus izmēģināt. Rīgā koplietošanas auto jau ir ikdiena lielai daļai cilvēku, un redzam, ka arī elektroauto izmantošana kļūst arvien populārāka, jo ikdienā var izmēģināt, kā tas ir – pārvietoties ar šādu transportlīdzekli. Tagad to cilvēku skaits, kuriem ir iespēja ikdienā izmēģināt un braukt ar elektroauto, pieaudzis no dažiem līdz vairāk nekā 10 000," skaidro "Fiqsy" vadītājs Māris Avotiņš.

Viņš atzīmē, ka šobrīd elektroauto galvenā priekšrocība, ar to pārvietojoties pilsētā, ir bezmaksas novietošana pilsētas autostāvvietās, kā arī iespēja brīvi pārvietoties pa sabiedriskā transporta joslām. Arī uzlādes staciju Latvijā esot pietiekami daudz, lai bez bažām varētu veikt garākas distances.

Jau pirms gandrīz desmit gadiem dažādu valstu eksperti norādīja, ka automobiļu koplietošana ir izaugsmes bizness, kas sniedz ieguvumu arī videi.

E. Gailuma: "Privātais auto tiek izmantots vidēji 5% no laika, bet koplietošanas auto – 30–50%. Attiecīgi ar mazāku resursa patēriņu (mazāk auto) mēs pārvadājam vairāk cilvēku. Koplietošanas auto arī samazina ogļskābās gāzes jeb CO_2 izmešu daudzumu pilsētā, piemēram, 2020. gadā, pēc mūsu aprēķina, esam ietaupījuši 575 tonnas CO_2 izmešu Baltijas valstu galvaspilsētās. Koplietošanas pakalpojumam tiek izmantoti jaunākie auto modeļi, kas nodrošina zaļākas tehnoloģijas, līdz ar to izdala mazāk CO_2. Zinām, ka Latvijā ir viens no vecākajiem auto parkiem Eiropā. Latvijas auto parka vidējais vecums ir aptuveni 13 gadi. Ir maz ticams, ka cilvēki, kuri brauc ar savu privāto auto, iekāps sabiedriskajā transportā, taču viņi labprāt izmantos koplietošanas auto. Savukārt no koplietošanas auto iekāpt sabiedriskajā transportā jau ir vienkāršāk. Tā ir sabiedrības psiholoģija."

"Sešu mēnešu laikā kopš elektroauto koplietošanas pakalpojuma ieviešanas Latvijā 100 mūsu mašīnas izmantotas 61 000 reižu. Kopumā veikti 930 000 kilometru. Šādi ietaupītas 147 tonnas CO^2 izmešu. Cilvēku paradumi nemainās ātri, taču tie noteikti mainās ātrāk, nekā mēs domājam. Šobrīd kopumā gan pasaules, gan Eiropas Savienības līmenī notiek darbs pie dažādu regulu un kvotu ieviešanas, lai veicinātu zaļo ekonomiku. Tāpat cilvēki kopumā ir atvērti dažādām zaļās un aprites ekonomikas tendencēm. Galvenais ieguvums visiem pilsētās dzīvojošajiem, protams, ir iespēja dzīvot tīrākā, zaļākā pilsētā. Ir dažādi pētījumi, kas prognozē, ka ilgtermiņā viens koplietošanas auto aizstāt 4-8 mašīnas," norāda M. Avotiņš.

Latvijas vides aizsardzības fonds
LVAF
Materiāls tapis ar Latvijas Vides aizsardzības fonda finansiālu atbalstu