

Laikai, kai su bet koku automobiliu, turinčiu veikiantį variklį ir keturis prisuktus ratus, būdavo galima važiuoti, kur tik akys veda, pamažu baigiasi. Europos didmiesčiams griežtai kontroliuojant vietinę taršą, populiarios tampa mažos CO₂ emisijos zonos, į kurias be papildomų mokesčių arba baudų įleidžiami tik ekologiški keturračiai. Užtvarai kol kas dar nestatomi, tačiau pasivažinėjimas senamiestyje senu dyzeliniu universalu gali labai brangiai atsieiti.

Įvažiavai senu dyzeliu - mokėk

Apie tai jau išpėja ir tarp vairuotojų itin populiari „Google Maps“ programėlė. Saugant miestų centrus, į mažos CO₂ emisijos zoną įvažiuojantiems taršių automobilių vairuotojams gali būti taikomi papildomi mokesčiai ir netgi skiriamos baudos.

Problema, su kuria vis dažniau susiduria ne tik turistai, bet ir vietiniai vairuotojai, – ne visuomet aiškiai pažymėtos tokių žaliųjų erdvių ribos. Būtent tuomet gelbėja navigacijos programėlės pranešimai: kol kas jie veikia Amsterdame, Barselonoje, Berlyne, Londone ir Paryžiuje.

Vairuotojui tai itin patogiu naudojantis su „Android Auto“ arba „Apple CarPlay“ programomis suderinamais įrenginiais. Tokia funkcija siūloma, pavyzdžiui, visuose naujuose „Peugeot“ modeliuose, o įkraunamuosiuose hibriduose ir elektromobiliuose tai – standartinės komplektacijos įranga. „Google Maps“ programos vaizdas ir pranešimai tuomet pateikiami pagrindiniame automobilio multimedijos ekrane, todėl vairuotojui nereikia nuleisti akių nuo kelio.

Gauti šią informaciją – itin naudinga, nes, įvažiavus į vieną iš žaliųjų Londono zonų taršos normų neatitinkančiu automobiliu, tektų mokėti 12,5 svaro (14,6 euro) mokestį. Paryžiuje tokiose erdvėse būtinas ant priekinio stiklo klijuojamas transporto priemonės emisijos lipdukas. Jo neturintiems lengvųjų automobilių vairuotojams skiriama 68, o sunkvežimių – 135 eurų bauda.

Veja automobilius iš senamiesčių

Žurnalo „Auto Bild Lietuva“ redaktorius, žinomas keliautojas Vitoldas Milius pastebi, kad dabar Vokietijoje ant visų CO₂ emisijos normas atitinkančių naujų automobilių priekinių stiklų klijuojami tai žymintys žali lipdukai. Labiau aplinką teršiančioms transporto priemonėms jie – kitokios spalvos, tačiau tokių gatvėse V. Miliui regėti neteko.

„Nauju automobiliu tu vis tiek įvažiuosi visur, kur reikia. Aišku, klausimas, kaip tai pavyktų su kokia seniena. Tai turbūt aktualiau ne keliaujant, o kasdien naudojantis automobiliu viename ar kitame mieste. Tuomet tikrai galima susidurti su eismo ribojimais ir, jei tai trukdo, – tenka rinktis ekologiškesnę transporto priemonę“, – kalba pašnekovas.

V.Milius pripažįsta, kad miestuose iš tiesų yra problemiškų vietų, kuriose dėl reljefo ir užstatymo tarša sunkiau išsisklaido. Dažniausiai tai siauros senamiesčių gatvės, todėl pastarosiose vis daugiau Europos didmiesčių riboja taršaus transporto, o atskirais atvejais – ir visų automobilių, turinčių vidaus degimo variklius, eismą.

Anot žurnalisto, šiais laikais vairuotojus apskritai stengiamasi atgrasyti nuo važiavimo į miesto centrą. Didinamos rinkliavos už stovėjimą, siauriamos gatvės ir įvedami papildomi mokesčiai galiausiai priverčia rimtai pagalvoti, ar verta traukti į miestą automobiliu.

„Visi tie ribojimai – neišvengiami. Kiek teko dalyvauti konferencijose, kuriose aptariamos ekologijos temos, skirtingų didžiųjų Europos miestų savivaldybių vadovai, pristatydami savo programas, kalba maždaug tą patį. Dauguma jų numato naujus draudimus ir apribojimus. Skirtumai tik tokie, kad vieni labiau taikomi sunkiajam, o kiti – ir asmeniniam transportui“, – komentuoja specialistas.

Apvažiuoti nebūtina

Pagal „Google Maps“ žemėlapių informaciją vairuotojai dabar gali koreguoti pradinį maršrutą arba pasirinkti alternatyvų susisiekimo būdą, pavyzdžiui, viešąjį transportą. Tuo pat metu daugumoje miestų papildomų mokesčių ir eismo apribojimų galima išvengti vairuojant elektros pavarą turintį modelį.

Vilniaus centre jau prieš kurį laiką įvestas judėjimas kilpomis, tačiau savivaldybės atstovai neslepia, kad ateityje ribojimai tik griežtės. Apie ketinimus apmokestinti įvažiavimą į senamiestį jau prabilo ir Kauno savivaldybė.

Dažniausiai kalbama apie ekologiškas zonas, į kurias bus galima įvažiuoti tik su netaršiais automobiliais. Kol kas tai tik planai, tačiau jie turėtų būti įgyvendinti per artimiausius dvejus metus.

Vairuotojams, kurių vis dar netenkina elektromobilių nuvažiuojamas atstumas, kol kas patraukliausia alternatyva – įkraunamieji hibridai. Tarkime, „Peugeot 3008 Hybrid4“ turi keturių varančiųjų ratų sistemą ir elektros režimu gali įveikti beveik 60 km atstumą. To visiškai užtenka tam, kad, planuojant pažintinį maršrutą, būtų galima užsukti į bet kurio

Europos didmiesčio senamiestį.

Kelionių planavimą palengvina ir „Peugeot“ įkraunamuosiuose hibriduose diegiama „eSave“ funkcija, leidžianti rezervuoti aukštos įtampos baterijoje sukauptą energiją ir vėliau panaudoti ją įveikiant mažos emisijos zoną.

Svarbu ir tai, kad įkraunamųjų hibridų pasiūla pastaraisiais metais gerokai išaugo. Pavyzdžiui, minėtas kompaktinis SUV „Peugeot 3008 Hybrid“ gali atlikti visas šeimos automobilio funkcijas, o kitoje gamos spektro pusėje – tokie aštrios emocijas suteikiantys modeliai kaip 360 AG galios hibridinę jėgainę turinti sportiškiausia 508 sedano ar universalų versija „Peugeot Sport Engineered“.

