

Mažataršio judumo link: Lietuvos situacija

Gintarė Krušnienė



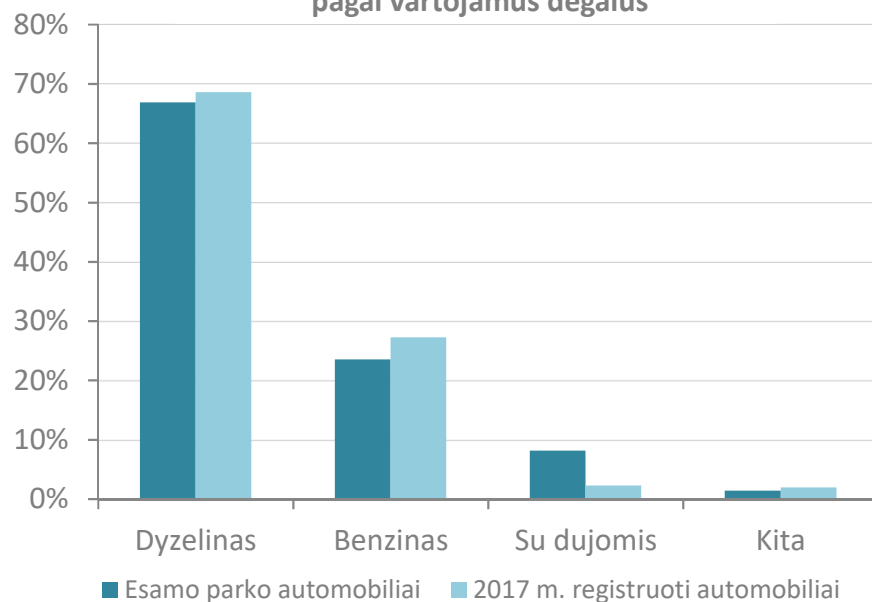


© 15.MIN

KUR ESAME?

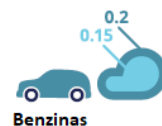
Už lietuvių ištikimybę dyzeliui – mokame savo sveikata

Lietuvos autoparkas ir įsigijami automobiliai
pagal vartojamus degalus

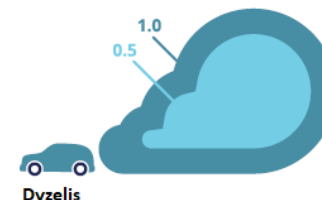


Realiomis sąlygomis išmatuotų išmetamų azoto oksidų (NOx) ir kietųjų dalelių (KD) kiekių palyginimas pagal kuro tipą atskleidžia kelis kartus didesnę dyzelio žalą visuomenės sveikatai ir aplinkai.

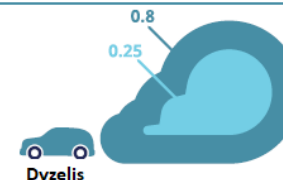
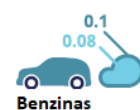
EURO 3
2000



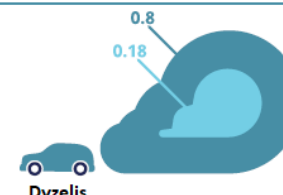
NOx



EURO 4
2005



EURO 5
2009



EURO 6
2014

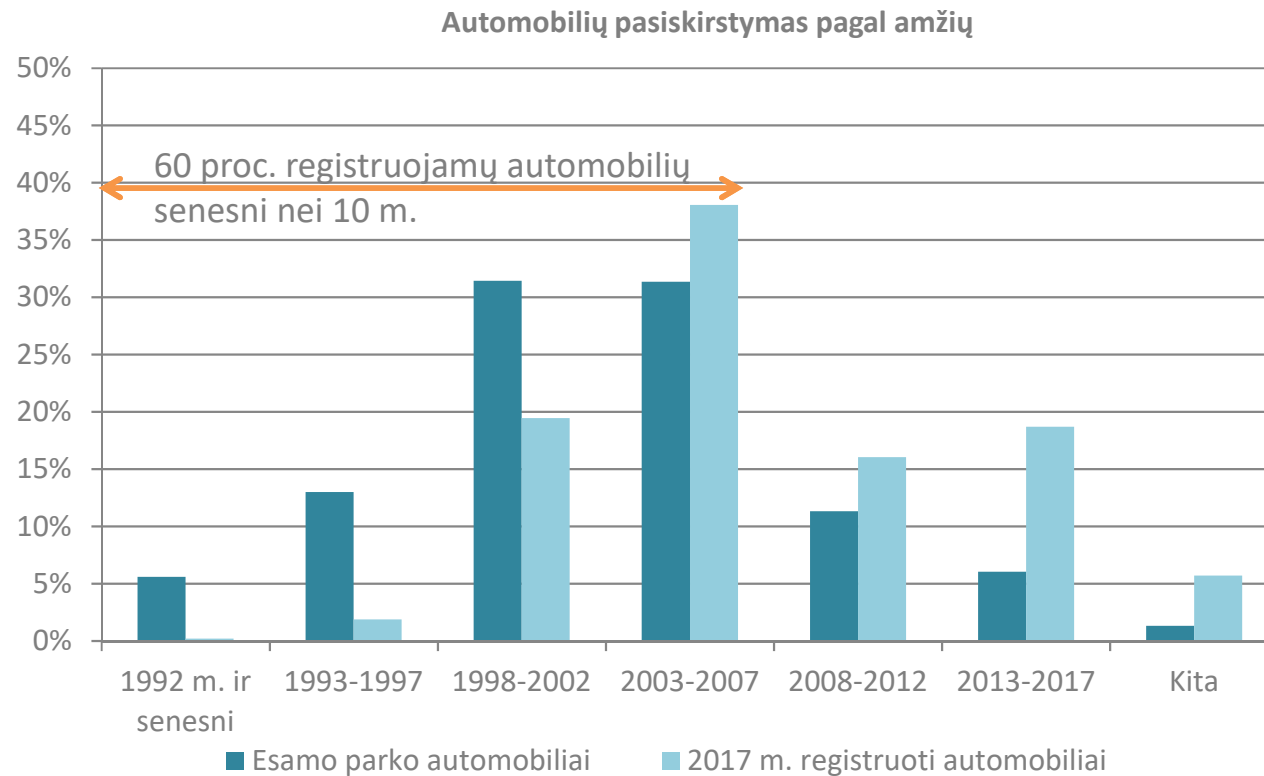


Azoto oksidai (NOx) išmetimai (g/km)

KD



Lietuvos autoparkas atsinaujina labai vangiai



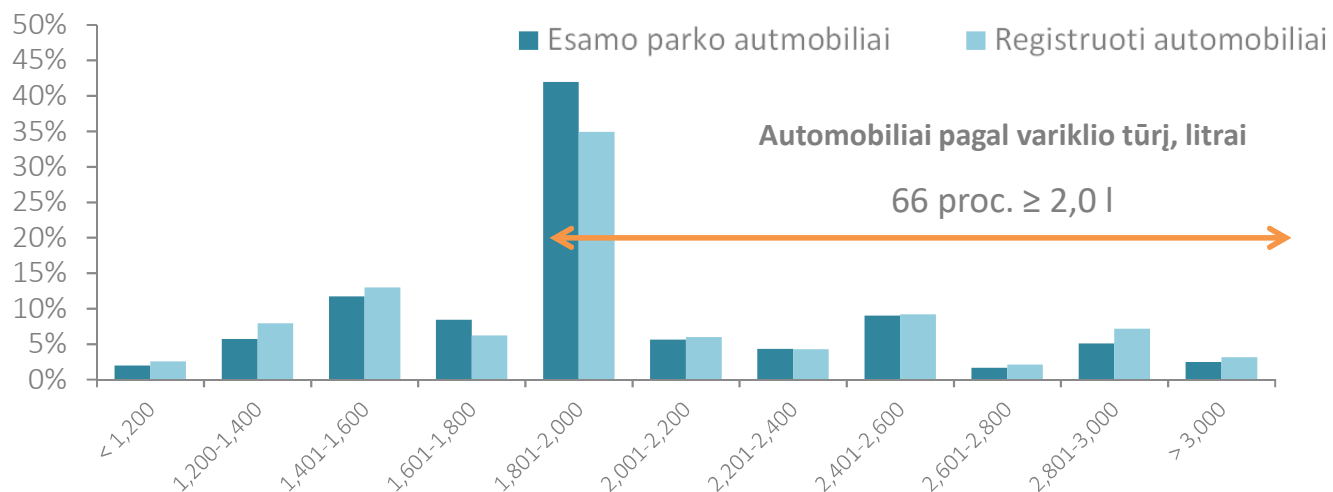
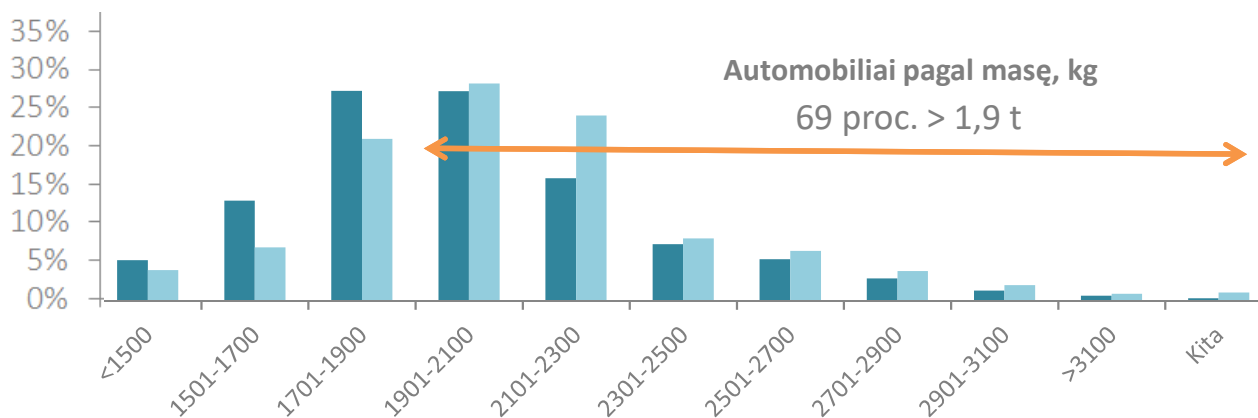
Lūkestis, kad automobilių parkas laikui bėgant savaime atsinaujins, nėra pagrįstas – didžioji dalis kasmet įregistruojamų automobilių yra **senesni nei 10 m.**

Vidutinis lengvųjų automobilių amžius Lietuvoje – **15,5 m.**

Automobilio taršumą daugiausia lemia jo masė ir variklio tūris

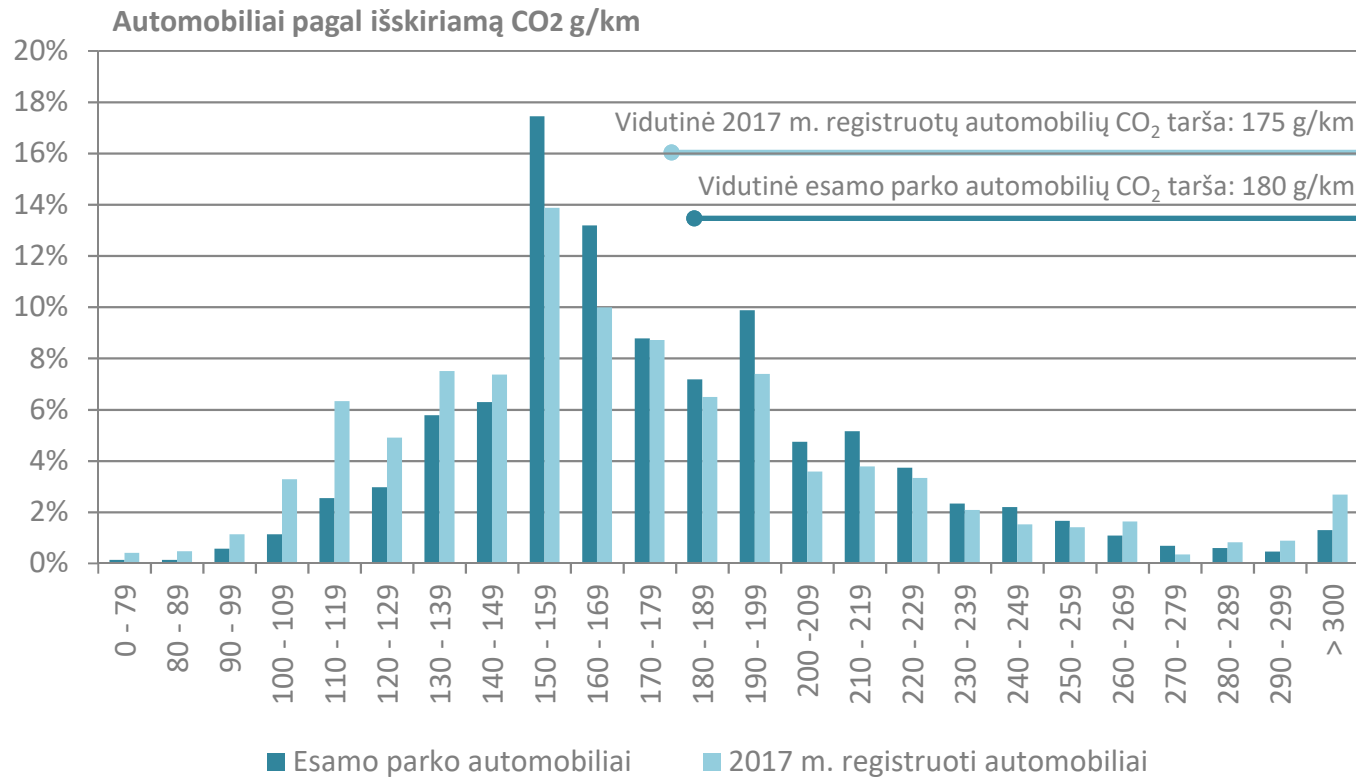
Renkamės didesnių gabaritų automobilius:
7 iš 10 registruotų automobilių maksimali leistina apkrovos masė didesnė nei 1,9 tonos.

Didelių automobilių galimybes vežti daug keleivių ar krovinių panaudojame tik retkarčiais, o kasdieną miesto eismo spūstyse matomos **pustuštės masyvos transporto priemonės**.



Esame pamėgę važinėti didesnio darbinio tūrio varikliais:
2017 m. **66 proc.** registruotų automobilių turėjo 2,0 litrų arba didesnio tūrio variklį.

Vidutinė CO₂ tarša atspindi Lietuvos automobilių parko efektyvumą

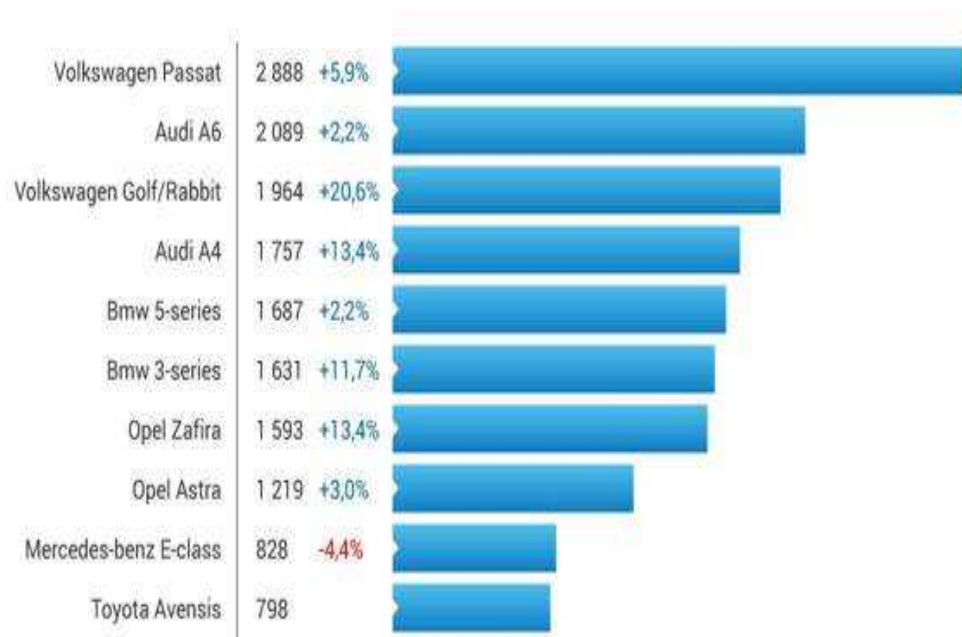


Dėl daugumos polinkio rinktis galingesnius, didesnių gabaritų automobilius, vidutinė automobilių parko **tarša mažėja lėtai**: vidutinis 2017 m. registruotas automobilis buvo beveik tiek pat taršus kaip vidutinis viso parko automobilis.

1 iš 5 registruojamų automobilių išmeta **200 ir daugiau** CO₂ g/km.

Vairuotojų „skonių“ skirtumai

LIETUVOJE PERKAMIAUSI 2018 M. II KETV.



Šaltinis:
Autoplus.lt ir „AutoTirimai“

ES PERKAMIAUSI 2017-2018 M.

Rank 2018	Rank 2017	MODEL	Sales YTD 2018	Sales July 2018
1	1	Volkswagen Golf	335.599	44.066
2	3	Volkswagen Polo	237.881	34.271
3	2	Renault Clio	236.369	29.076
4	5	Volkswagen Tiguan	188.158	28.361
5	7	Ford Fiesta	181.954	21.600
6	4	Nissan Qashqai	180.263	23.839
7	6	Skoda Octavia	168.284	20.665
8	9	Peugeot 208	152.509	16.798
9	8	Ford Focus	147.340	13.426
10	12	Citroen C3	140.050	16.606

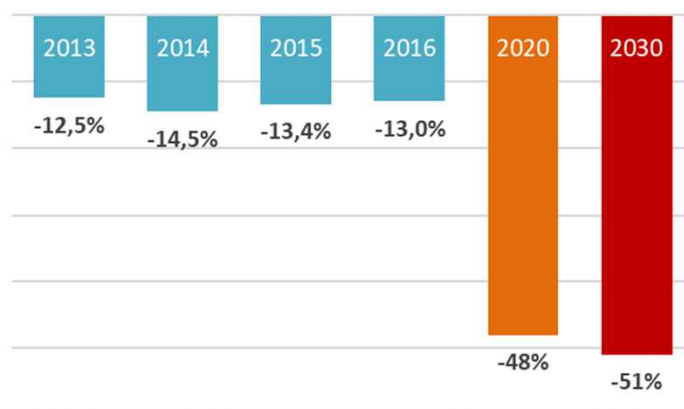
Showing 1 to 10 of 100 entries



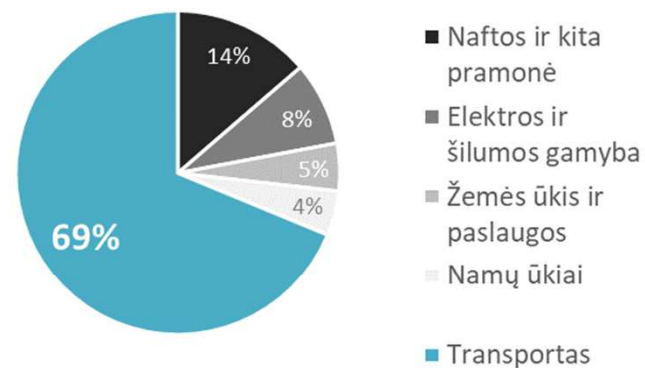
KUR NORIME BŪTI?

Transporto įtaka aplinkos oro taršai

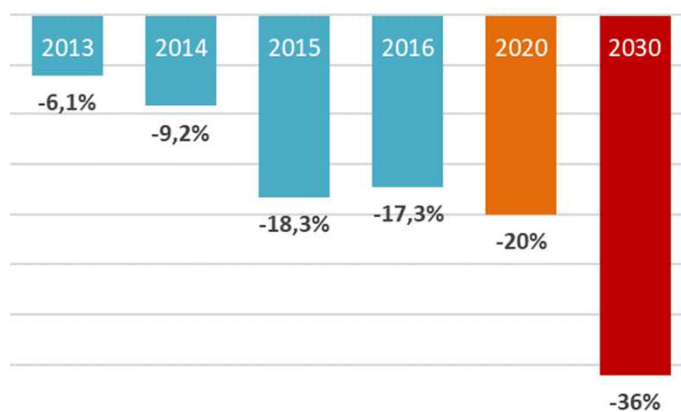
NOx teršalų mažėjimas vs. 2005 m.



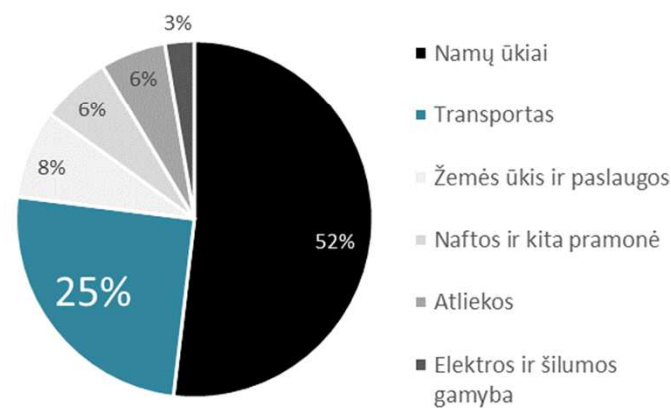
NOx šaltiniai pagal sektorius



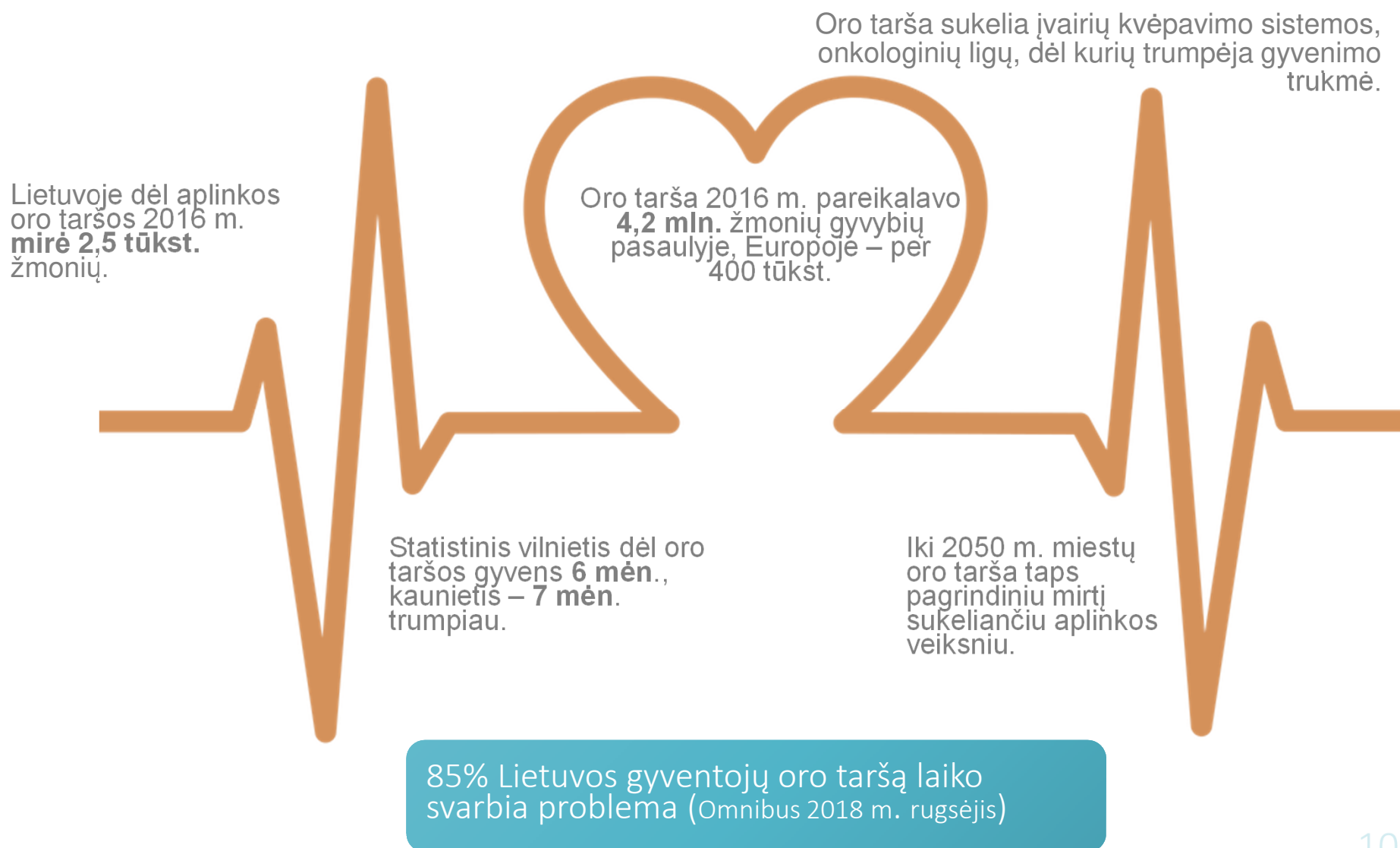
KD išmetimų mažėjimas vs. 2005 m.



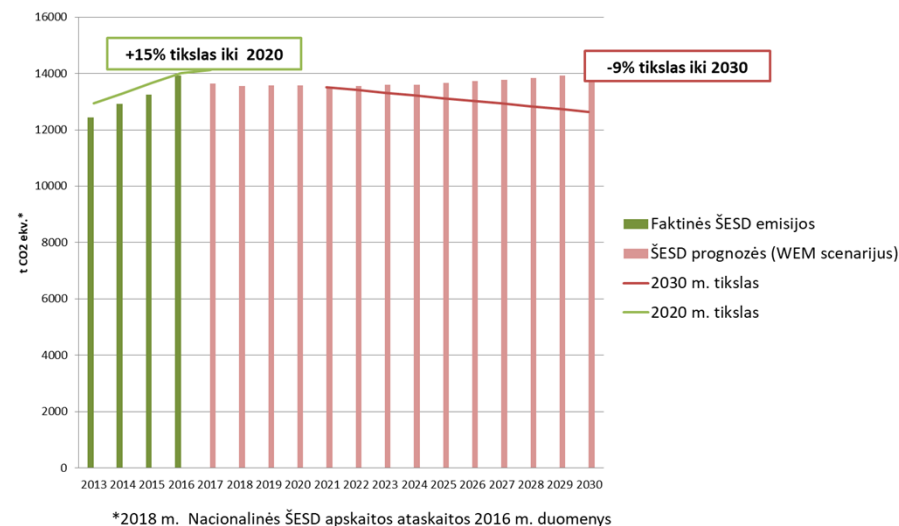
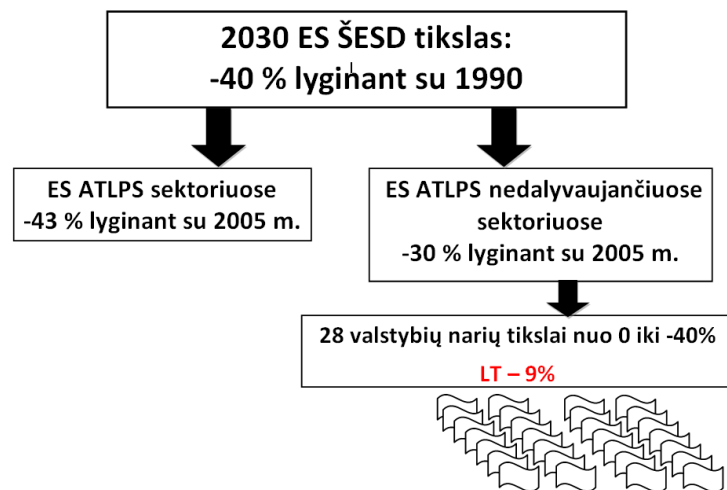
KD šaltiniai pagal sektorius



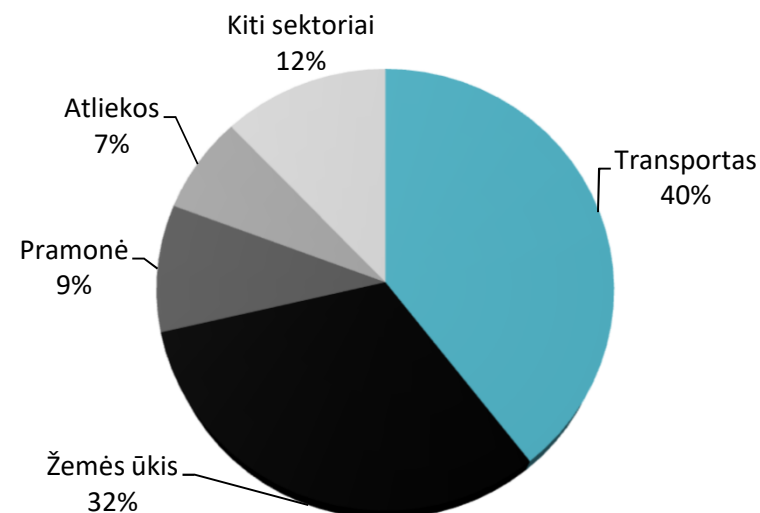
Oro taršos poveikis visuomenės sveikatai



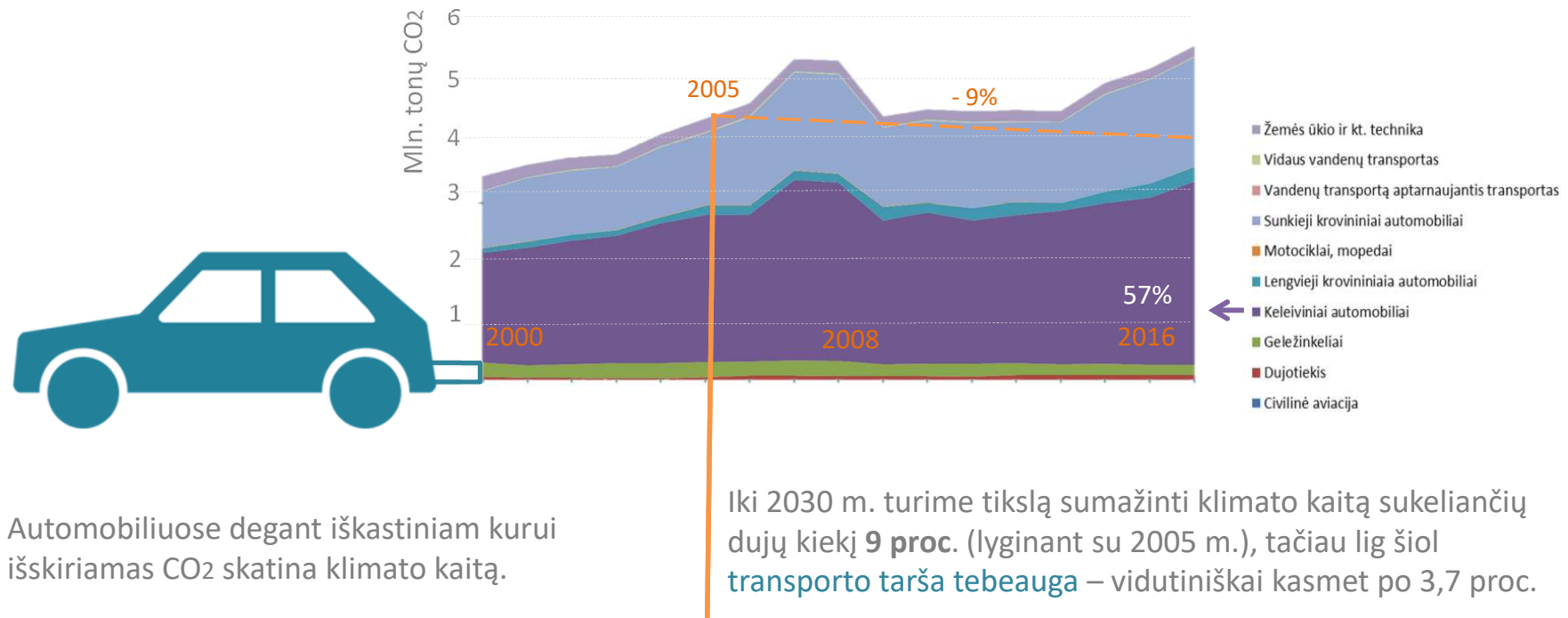
Naujas laikotarpis Lietuvos klimato kaitos politikoje



ES ATLPS nedalyvaujančių
sektorių ŠESD pasiskirstymas
2016 m.



Kol kas judame priešinga kryptimi: transporto priklausomybė nuo iškastinio kuro tebeauga



Transporto taršos pasėkmes galima įkainoti

Nepasiekus klimato kaitos švelninimo tikslų, Lietuvai iki 2030 m. gali tekti įsigyti taršos leidimų už ketvirtį milijardo (200-300 mln.) eurų.

Dėl oro taršos sukeltų mirčių Lietuva, Pasaulio Banko duomenimis, praranda daugiau kaip 5 mlrd. EUR kasmet

Vien trijuose didžiausiuose Lietuvos miestuose automobilių spūstyse galimai prarandama daugiau kaip 2 proc. šalies BVP.

Vilniečiai kasmet spūstyse praleidžia 24 mln. darbo valandų arba 2 700 metų.

Dėl klimato kaitos padarinių 2018 m.

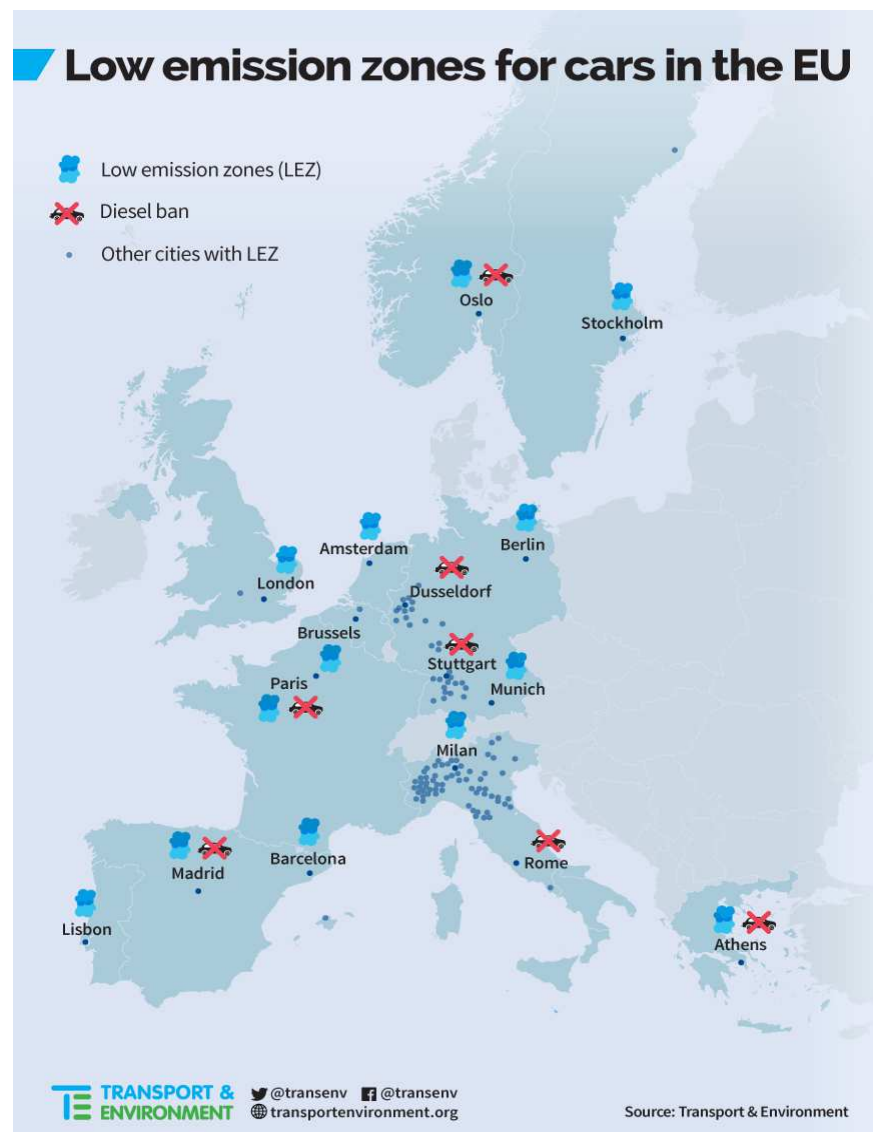
Lietuvos ūkininkams buvo išmokėta 9 mln. EUR, o 2006 m. – net 38 mln. EUR.



© Vilnius.lt

KAIP SPRĘSIMĖ TRANSPORTO TARŠOS PROBLEMAS?

Europos miestų taikomi ribojimai taršioms automobiliams



Spręsdami oro taršos problemas dešimtys ES miestų savivaldybių ėmėsi taršos valdymo priemonių:

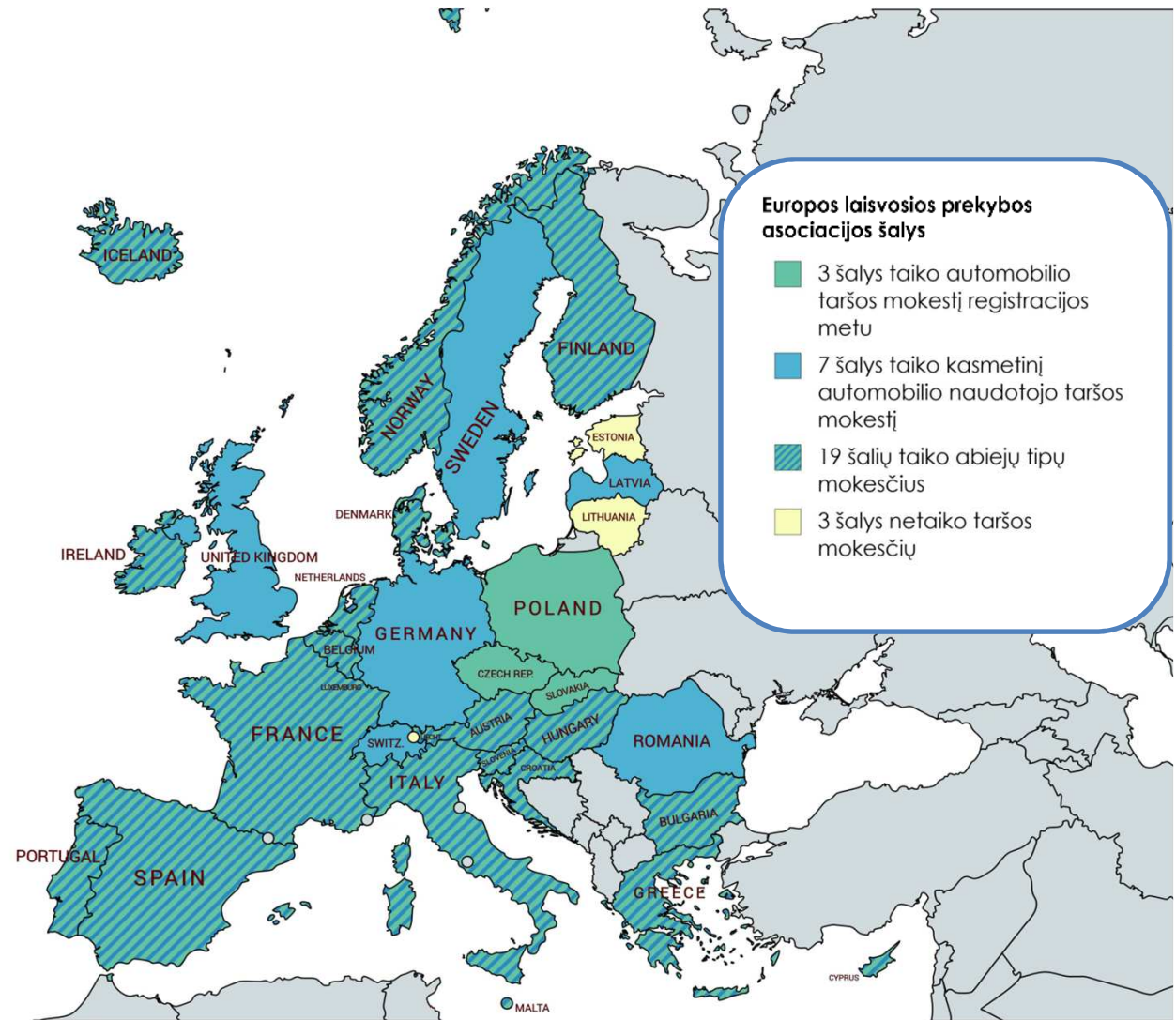
- Zonos be automobilių;
- Ribojimai dyzeliams ir/arba seno EURO standarto automobiliams;
- Griežtesni ribojimai, paskatos naudotis viešuoju transportu pablogėjus oro kokybei.

Auganti tendencija riboti dyzelinių automobilių naudojimą, skatina tokių automobilių eksportą.

Beveik visoje ES veikia paskatos rinktis mažiau taršų automobilį

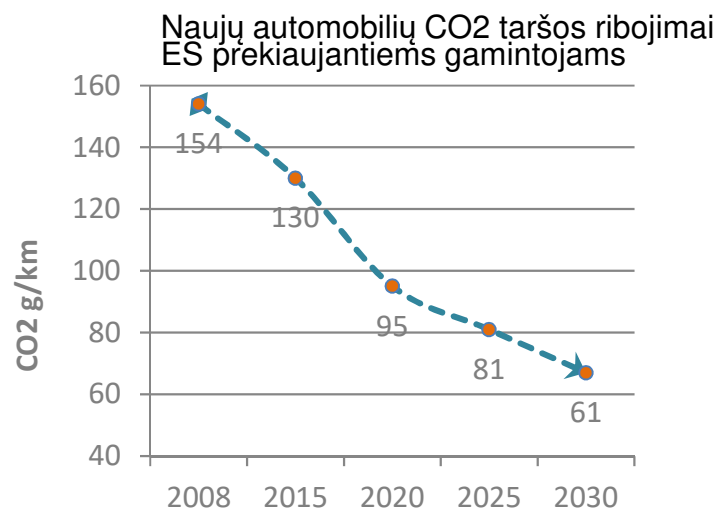
Būdamą vieną iš nedaugelio ES šalių, kuriose nėra automobilio mokesčių, Lietuva rizikuoja tapti senų ir taršių automobilių kapinynu.

Tokios tendencijos jau stebimos: Lietuvoje 2017 m. registracijai buvo įvežta 146,3 tūkst. naudotų automobilių, iš kurių net **62 proc.** buvo senesni nei 10 metų.



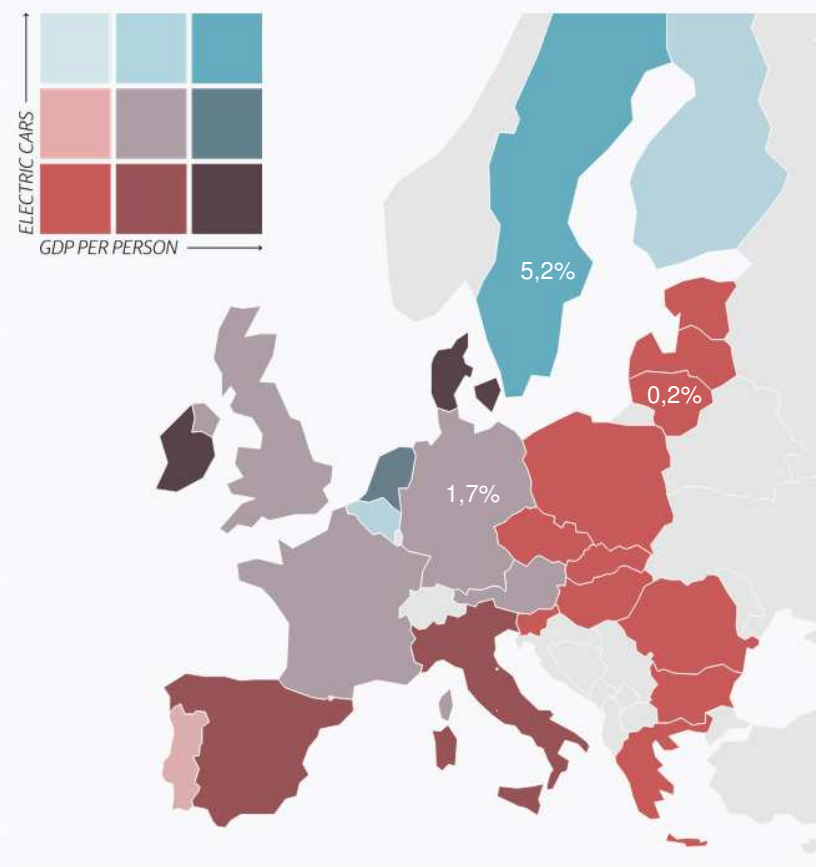
Vien elektrifikacija kliautis nereikėtų

- Elektromobilių skverbtis labai priklauso nuo šalies vidutinio pragyvenimo lygio.
- Skverbčiai didinti valstybės paramos intensyvumas būtų neadekvatus pasiektam taršos mažinimo efektui.
- Elektromobiliai pigūs dėl ES taikomų reikalavimų automobilių gamintojams.
- Elektromobiliai ateityje reikšmingai prisidės prie transporto taršos mažinimo, tačiau taršos problemas spręsti turime jau šiandien.



THE RICH GO ELECTRIC

This map charts the market share of electric vehicles against GDP per capita across the European Union. **Bright blue** countries have a high percentage of electric cars and citizens make more money on average. **Red** countries are poorer and have fewer electric vehicles.



Šiandienos prioritetai

- Spręsti dyzelinių automobilių antplūdžio problemą.
- Užtikrinti techniškai tvarkingą Lietuvoje eksploatuojamų dyzelinių automobilių būklę.
- Didinti automobilių parko efektyvumą.
- Ekonominiai signalai – rinktis efektyvesnius ir mažesnę poveikį oro taršai turinčius automobilius.

Ateities iššūkiai

- Darnaus judumo įpročių skatinimas
- Viešojo transporto tobulinimas ir plėtra
- Miestai – dviračiams ir pėstiesiems
- Palankios sąlygos transporto elektrifikacijai

Děkui už děmesj!