

**Peer
Parliaments**

Make
yourself
heard



**EUROPEAN
CLIMATE
PACT**

#MyWorldOurPlanet
#EUClimatePact

Mobilita: Jak cestujeme.

Výukové materiály pro modul 1

Tento dokument nemůže být považován za oficiální stanovisko Evropské komise. Veźměte na vědomě, Źe informace obsaŹeně v tomto dokumentu mohou bět zastaralě, protoŹe byl pśvodně vytvořen v roce 2022.

Lucemburk: Űřad pro publikace Evropskě unie, 2024

© Evropskě unie, 2024



Politiku opakovaněho pouŹitě dokumentś Evropskě komise upravuje rozhodnutě Komise 2011/833/EU ze dne 12. prosince 2011 o opakovaněm pouŹitě dokumentś Komise (Űř. věst. L 330, 14.12.2011, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2011/833/oj>). Neně-li uvedeno jinak, je opakovaně pouŹitě tohoto dokumentu povoleno v rěmci licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). To znameně, Źe opakovaně pouŹitě se povoluje za pśedpokladu, Źe je řědně uveden zdroj a jakěkoli změny.

K veŹskerěmu pouŹitě nebo reprodukci prvkś, kterě nejsou ve vlastnictvě Evropskě unie, mśŹe bět nutně zěskat svoleně pśěmo od pśěsluŹnśch drŹitelś prěv.

Jak cestujeme: krátké vzdálenosti



Otázka 1

Co se týče krátkých vzdáleností, ať už míříte na nákup, setkání s kamarádem nebo vyzvednout děti ze školy, co by vás přimělo k tomu, abyste méně používali svůj benzínový nebo naftový automobil? Co by vás přesvědčilo, abyste místo svého automobilu využili veřejnou dopravu nebo jinou ekologickou možnost, např. chůzi, jízdu na kole nebo elektromobil? **Podívejte se na níže uvedené možnosti, pohovořte** si o nich se svou skupinou a **seřadte** je podle toho, která řešení považujete za nejlepší.

| Body | Možnost |
|--------|---------|
| 5 body | B |
| 4 body | C |
| 3 body | A |
| 2 body | E |
| 1 bod | D |

Vzorový hlasovací lístek

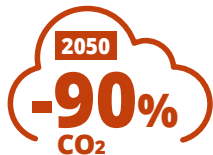
- A** Měl bych mít možnost **bezpečně jezdit na kole** ve svém okolí. Cyklostezky by měly být lépe připravené a bezpečnější.
- B** Měl bych mít možnost spolehnout se **na levnější a pohodlnější veřejnou dopravu** s aktuálními informacemi o dopravě v reálném čase.
- C** Měl bych být motivován k tomu, abych **nechal své auto doma**. Města by měla nabízet méně míst na parkování a zavést přísnější omezení rychlosti v zastavěných oblastech (30 km/h).
- D** Mělo by být **více nabíjecích stanic**, kde si mohu dobít svůj elektromobil, a mělo by se pracovat na vylepšení baterií do elektromobilů pro větší dojezd..
- E** Jaká **další řešení vás napadají?**



Kontext

I když krátké cesty jsou z větší části realizovány ve městech, mnoho lidí žijících ve venkovských oblastech se také pravidelně přesouvá na kratší vzdálenosti. Mnoho lidí na přesuny po městě nepoužívá automobil, ale místo toho volí chůzi, jízdu na kole nebo veřejnou dopravu, např. autobus, metro nebo tramvaj.

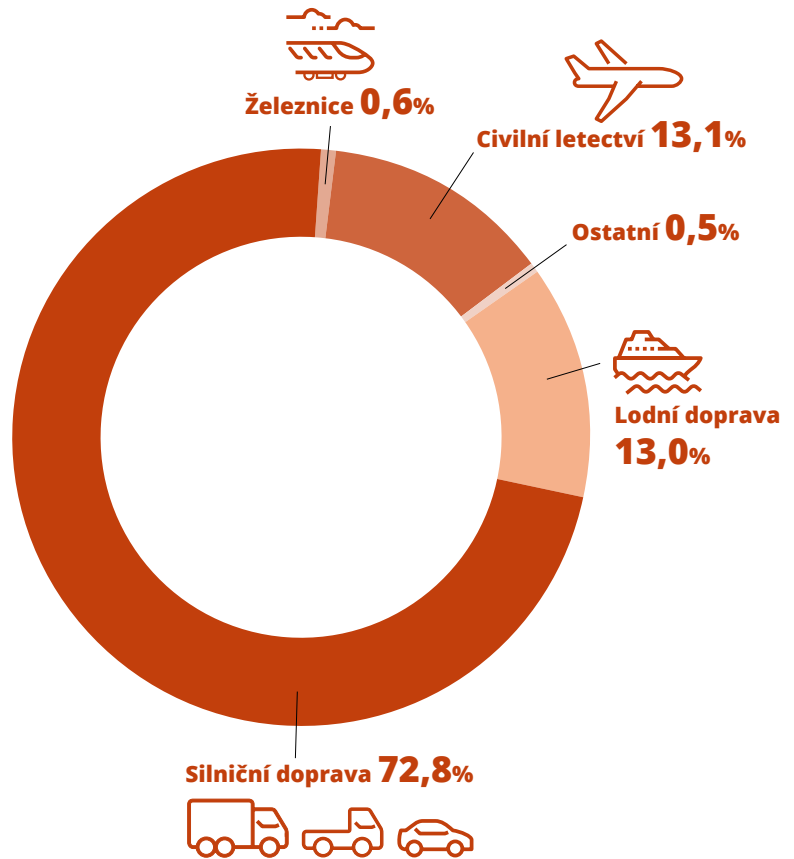
Doprava představuje téměř čtvrtinu emisí skleníkových plynů v Evropě. Více než 70% emisí z dopravy je způsobeno silniční dopravou, přičemž největší podíl mají automobily, malé dodávky a nákladní automobily. Automobily produkují přibližně 12% celkových emisí CO₂ v EU, a toto číslo stále roste. Emise z dopravy jsou rovněž hlavní příčinou znečištění ovzduší ve městech.



Cílem Zelené dohody pro Evropu je dosáhnout toho, aby se Evropa do roku 2050 stala klimaticky neutrální. To znamená, že do poloviny století nesmíme produkovat více uhlíku, než dokáží naše ekosystémy – lesy a oceány – přirozeně z atmosféry odstranit. **K dosažení tohoto cíle je nutné snížit emise CO₂ z dopravy o 90%.** Evropská komise položila základy toho, jak se dopravní systém Evropy může stát chytřejším a ekologičtějším – například zdvojnásobením počtu vysokorychlostních vlaků a rozvojem další infrastruktury pro cyklisty v průběhu příštích 10 let.



V rámci návrhů Zelené dohody a dalších iniciativ je cílem EU vést lidi k tomu, aby omezovali používání benzínových a dieselových automobilů a přešli na automobily s nulovými nebo nízkými emisemi (například elektromobily) nebo udržitelné alternativy, včetně veřejné dopravy (především nízkouhlíkové dopravy, jako je například železnice).



Nedávné aktualizace právních předpisů EU v oblasti klimatu a energetiky („Fit for 55“) zahrnují přísnější normy emisí CO₂ pro nové automobily. Zavedeno bude rovněž **obchodování s emisemi pro silniční dopravu od roku 2026** s výhledem na postupné vyřazování tradičních spalovacích motorů pro nové automobily do roku 2035. To znamená, že dodavatelé pohonných hmot si musí koupit certifikáty, které jim umožňují prodávat určité množství pohonných hmot, a v případě překročení požadavků některé z těchto certifikátů dále prodat. To by mělo snížit emise, zlepšit kvalitu ovzduší a vést řidiče k tomu, aby snížili spotřebu za účelem úspory peněz.



Jízda na kole



Jízdní kolo představuje nákladově efektivní, praktický, zdravý a ekologický způsob dopravy, zejména na krátké cesty, což platí pro většinu cestování po městě.

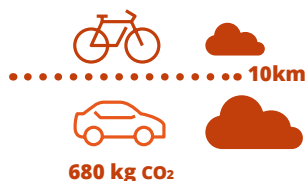


Jízdní kola jsou rovněž velmi **nenáročná na prostor**: do prostoru zabraného jediným automobilem se vejde až 15 jízdních kol. Cyklostezky vyžadují méně prostoru než silnice nebo dálnice. A když je zapotřebí méně místa, je k dispozici více prostoru a znečistí se méně půdy a vody.

-84%
CO₂

Každý rok se díky cyklistům v EU zamezí produkci více než 16 milionů tun CO₂. To odpovídá celkovým ročním emisím CO₂ pro celou zemi velikosti Chorvatska. Jízda na kole rovněž snižuje znečištění ovzduší a hlukost. **Cyklisté navíc produkují o 84% nižší emise CO₂ než ti, kdo na kole nejezdí**: průměrná osoba, která se rozhodne jezdit na kole namísto autem, snižuje své emise o 3,2 kg CO₂ denně po celý svůj život.

53 kg CO₂



Pokud každý den dojíždíme 10 km do práce autem, za jeden rok vyprodukujeme 680 kg CO₂. Při dojíždění na kole jsou emise o 627 kg nižší. To je přibližně stejně jako tři zpáteční lety pro jednoho cestujícího z Frankfurtu do Barcelony.

Úspěch cyklostezek je dán nejen jejich konstrukcí a bezpečností, ale také dalšími faktory, jako jsou služby podél tras, kvalita propojení tras a také publicita a propagace, které se jim dostává.



Výroba jízdního kola vyžaduje mnohem **méně zdrojů** než výroba automobilu. Průměrná hmotnost vozidla v EU v roce 2017 byla téměř 1 400 kg, zatímco jízdní kolo zpravidla neváží více než 20 kg. To je jen 1,5% hmotnosti vozidla.



Cyklistika přispívá k tomu, aby lidé využívali i další formy udržitelné dopravy. Nizozemský výzkum ukázal, že 44% dojíždějících vlakem v Nizozemsku jezdí z domu na vlakové nádraží na kole. Lidé, kteří při cestování **kombinují jízdní kolo a vlak**, rovněž zpravidla méně používají svůj automobil.



© Evropská unie

Veřejná doprava ve městech



Veřejná doprava na krátké vzdálenosti zahrnuje silniční dopravu, například dálkové a městské autobusy, a železniční dopravu, která zahrnuje metro, tramvaje a městské/příměstské vlaky. Veřejná doprava představuje dobrý způsob, jak v městských oblastech omezit dopravní zácpu a škodlivé emise, zejména pokud využívá čistší typ paliva.

Pro autobusovou přepravu existují dvě možnosti s nulovými emisemi: autobusy s bateriemi (elektrická vozidla poháněná bateriemi neboli BEV) a autobusy s vodíkovými palivovými články (elektrická vozidla s palivovými články neboli FCEV).

Proces **ekologizace městské veřejné dopravy je teprve v začátcích.** Města, která jsou na špičce tohoto vývoje, již začala nahrazovat autobusy se spalovacími motory vozidly neprodukujícími emise.

To, zda se lidé rozhodnou používat veřejnou dopravu ve městech, nezávisí jen na ceně, praktičnosti, dostupnosti a bezpečnosti, ovlivňují to i další faktory, jako je velikost města a to, jak snadný je pěší pohyb po městě.



**Jak cestujeme:
krátké vzdálenosti**



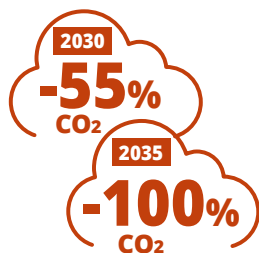
Automobilový provoz



Počet automobilů na silnicích můžeme snížit poskytnutím schůdných a atraktivních alternativ, od dobré veřejné dopravy po více cyklostezek a programy sdílení automobilů. Zavedení poplatků za přetížení dopravy ve městech má rovněž odradit od jízdy autem.

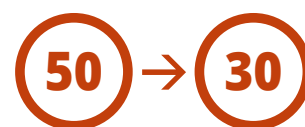


Stále běžnější možností se stává **sdílení automobilů** a při realizaci tohoto přístupu napomáhají programy, jako je sdílení automobilů na základě stanic, mezi lidmi a s volným pohybem. V roce 2018 se do programu sdílení automobilů zapojilo více než 6,5 milionů Evropanů.



Automobilový provoz je hlavním zdrojem emisí skleníkových plynů v EU. Za účelem řešení tohoto problému navrhuje Evropská komise snížení průměrných emisí CO₂ produkovaných novými vozidly o 55% do roku 2030 a o 100% do roku 2035. Od roku 2035 navíc nebudou nové vozy produkovat žádné škodlivé emise, protože spalovací motory přestanou být zcela používány.

Města by mohla poskytovat **méně parkovacích míst** v centrech měst, aby lidi motivovala k využití veřejné dopravy. Mohlo by to však vést k tomu, že by lidé častěji jezdili autem do obchodů na okraji města.



Cestování automobilem ve městě může být bezpečnější a ekologičtější bez prodloužení doby jízdy. Toho lze dosáhnout **snížením maximální povolené rychlosti** z 50 km/h na 30 km/h, což navíc přináší výhodu výrazného snížení počtu smrtelných nehod. Některé země, včetně Belgie, Nizozemska a Španělska, nedávno tento druh legislativy zavedly. Tam, kde byla na dálnicích zavedena omezená rychlost, došlo k pozitivnímu snížení emisí CO₂.





E-mobilita



Existuje několik typů elektromobilů. Některé používají k pohonu motoru baterii (elektromobily s baterií neboli BEV). V některých případech jde o hybridní vozidla, která kombinují elektromotor s benzínovým motorem (ze sítě napájené hybridní elektromobily neboli PHEV). Jiné využívají vodíkové palivové články k výrobě elektřiny namísto pouhého odběru elektřiny z baterie (elektrická vozidla s palivovým článkem neboli FCEV).



Zájem o elektromobily v Evropě rychle roste. V roce 2020 vzrostl celosvětový prodej těchto vozidel o 43%, částečně v důsledku klesajících nákladů na baterie.

Zatímco **baterie** v malém vozidle by v roce 2010 stála 25 000 EUR, stejná baterie dnes stojí přibližně 3 500 EUR – pokles ceny o 86%.



Emise CO₂ z elektromobilů jsou zhruba třikrát nižší než emise z automobilů s benzínovými nebo dieslovými motory za celou dobu životnosti vozidla. Přestože se na výrobu baterií a elektřiny na nabíjení vozidla stále používají fosilní paliva, tato energie se stále více získává z obnovitelných zdrojů, jako je sluneční nebo větrná energie. Odhaduje se, že za méně než dva roky provozu některé modely elektromobilů ušetří více uhlíku, než kolik ho bylo potřeba k jejich výrobě.

Elektromobily jsou navíc mnohem tišší, protože nemají tradiční spalovací motor, takže produkují rovněž menší hlukové znečištění. Elektromobily přináší i jasné výhody pro kvalitu ovzduší, zejména díky nulovým emisím z výfukových plynů v ulicích.



Jak cestujeme:
krátké vzdálenosti



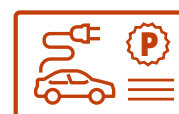
E-mobilita



Nabíjení se také zrychluje. Na začátku roku 2021 byla vyrobena první baterie schopná zajistit dostatek energie na jízdu 320 km po pouhém pětiminutovém nabíjení. Díky tomu je možné dobít elektromobil za přibližně stejnou dobu, jako trvá natankování nádrže benzínem nebo naftou. **Aby bylo zajištěno, že řidiči budou moci nabíjet nebo doplňovat palivo po celé Evropě, EU navrhuje předpisy, které požadují, aby země zřídily na velkých silnicích nabíjecí a palivové stanice v pravidelných intervalech: každých 60 km pro elektrické nabíjení a každých 150 km pro doplňování vodíku.**



Elektrokola mají také pozitivní vliv na životní prostředí jako alternativa k automobilům. Obvykle jsou velmi efektivní a spotřebovávají pouze 10% energie malého elektromobilu.



Ceny také klesají díky vládní podpoře. Mnoho evropských vlád zvýšilo své dotace na elektromobily.

Majitelé elektromobilů dostávají i další výhody, jako je výjimka z registrační daně v některých zemích a bezplatné parkování v jiných.



Průměrný dojezd nových BEV se neustále zvyšuje. V roce 2020 byl průměrný dojezd pro nový elektromobil poháněný baterií cca 350 km, zatímco v roce 2015 to bylo jen 200 km.

Jak cestujeme: dlouhé vzdálenosti



Otázka 2

Co se týče dlouhých vzdáleností, co by vás přimělo, abyste méně létali a místo toho jeli vlakem nebo autobusem? **Podívejte se na níže uvedené možnosti, pohovořte si o nich** se svou skupinou a **seřadte je** podle toho, která řešení považujete za nejlepší.

| Body | Možnost |
|--------|---------|
| 5 body | B |
| 4 body | C |
| 3 body | A |
| 2 body | E |
| 1 bod | D |

Vzorový hlasovací lístek

- A** **Létání by pro mě mělo být méně atraktivní.** Letenky by měly být dražší, což nejen pomůže kompenzovat emise CO₂, ale bude také odrážet dopady na klima.
- B** Měl bych mít možnost koupit si **cenově dostupnější jízdenky na vlak**, aby cestování vlakem bylo lákavější.
- C** **Evropa by měla být lépe propojena** sítí vlaků a měly by být snadno dostupné noční dálkové vlaky. Rezervace vlakových jízdenek by měla být snadná po celé Evropě.
- D** Zaměstnavatelé a zaměstnanci by měli být odměňováni za to, že **nabízí a vybírají udržitelné způsoby dopravy.**
- E** Jaká **další řešení** vás napadají?

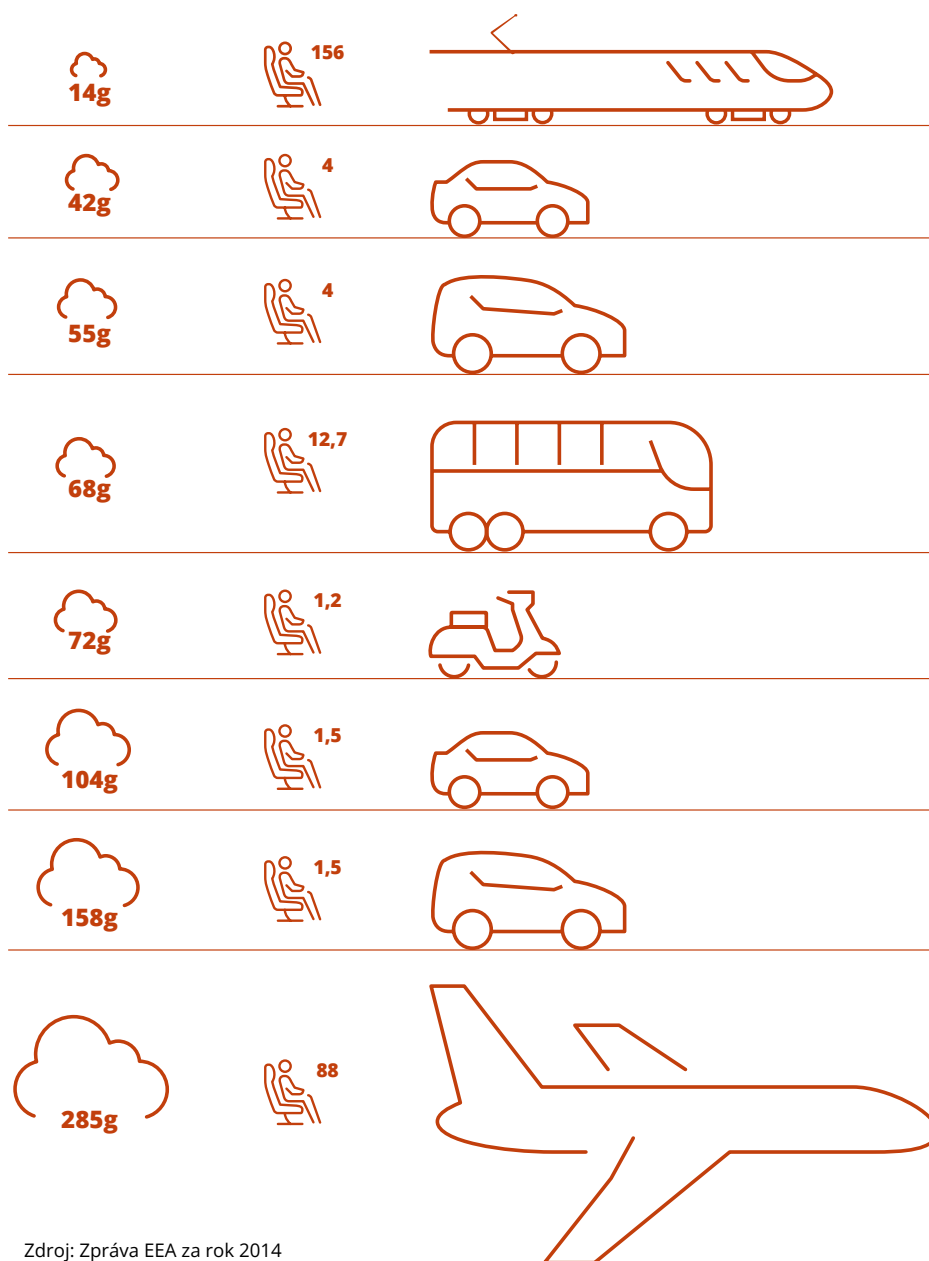


Kontext

I když některé cesty na dlouhé vzdálenosti jsou pracovní, většina z nich je realizována za účelem dovolené a rekreace a většina z nich se podniká letadlem, automobilem, vlakem nebo autobusem.

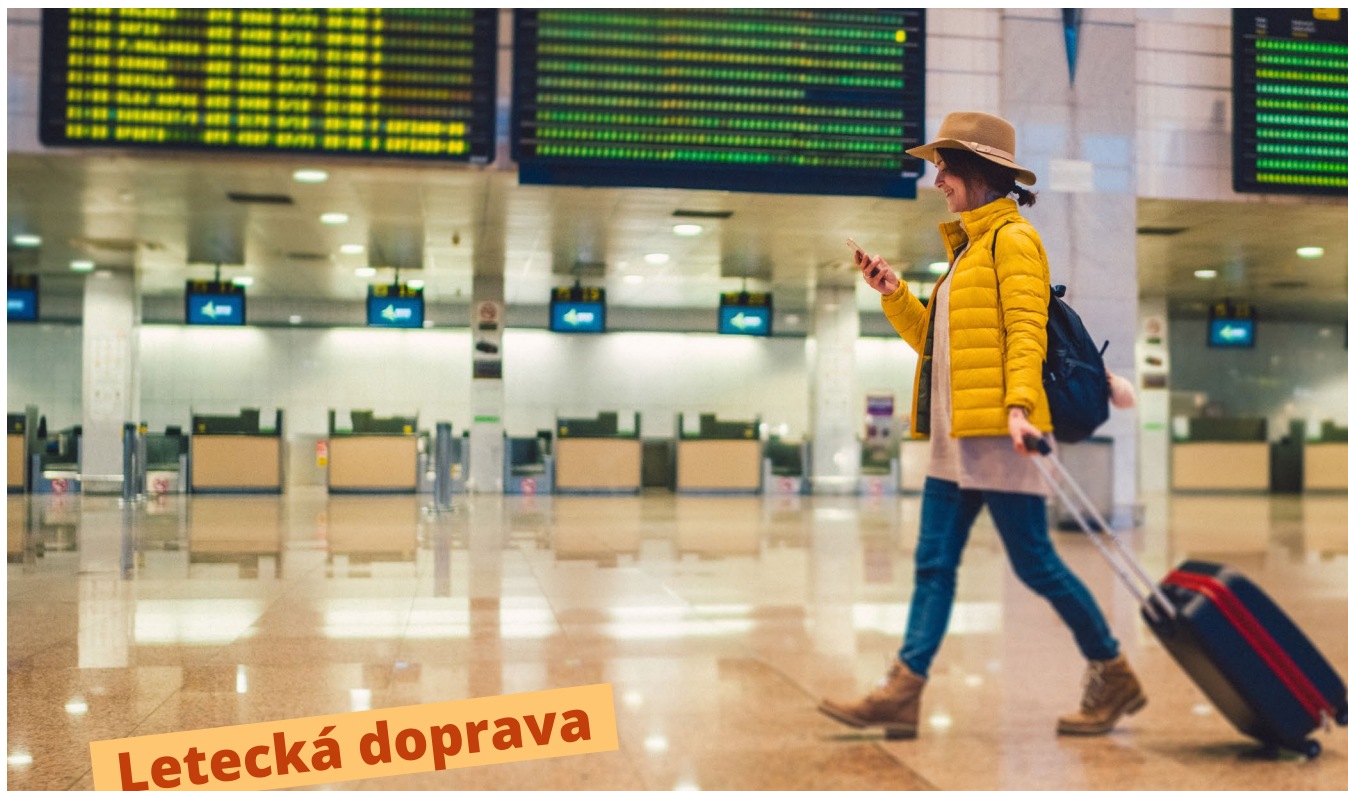
Letadla představují nejméně ekologickou možnost, protože produkují téměř 300 g emisí CO₂ na jeden kilometr. Autobus vyprodukuje pouhou čtvrtinu tohoto množství. Nejekologičtější možností je železnice. Malý automobil plný cestujících vyprodukuje třikrát více emisí než vlak.

Emise CO₂ z přepravy cestujících (g CO₂ na km)



Zdroj: Zpráva EEA za rok 2014
eea.europa.eu/transport

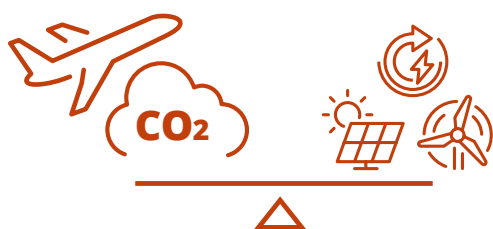




Letecká doprava

Podíl emisí skleníkových plynů produkovaných leteckou dopravou je poměrně nízký, 14% ve srovnání se 72% emisí ze silniční dopravy. Letecký provoz však představuje jeden z nejrychleji rostoucích zdrojů emisí. EU má zavedeny zákony na snižování emisí produkovaných letectvím v Evropě a spolupracuje s dalšími zeměmi na zavádění podobných opatření po celém světě.

Nedávné návrhy Evropské komise v rámci programu Zelené dohody zahrnují také návrh na **aktualizaci výjimek z daní na petrolej** používaný jako letecké palivo.



Vzhledem k tomu, že krátké lety spotřebovávají více paliva na cestujícího a na kilometr než dálkové lety (z důvodu vysoké spotřeby paliva při vzletu a přistávání), objevila se veřejná debata o tom, zda by **krátké lety** neměly být zakázány. Například francouzský parlament nedávno schválil zákaz letů na vzdálenosti, které lze uazit vlakem za méně než 2,5 hodiny. Je však možno podotknout, že tento zákaz je spíše symbolický, než účinný, protože emise z letecké dopravy snižuje o méně než 1%.

Pro snížení dopadu cestování letadlem na klima je možné „kompenzovat“ emise skleníkových plynů vyprodukovaných letem. To znamená, že můžete vypočítat množství uhlíku, které vaše cesta vyprodukuje, a zaplatit organizaci za snížení emisí v jiné oblasti nebo za vysazení více stromů. Kritici kompenzace uhlíku však tvrdí, že prvořadým úkolem stále zůstává snižování produkce uhlíku.

Podle průzkumu o klimatu provedeného Evropskou investiční bankou by 62% Evropanů podpořilo zákaz krátkých letů a 72% respondentů souhlasí se zavedením uhlíkové daně z letů.





Cestování vlakem představuje **nízkoemisní volbu** pro dlouhé cesty, zejména pokud jsou vlaky poháněny ekologicky vyráběnou elektřinou.

Cestování vlakem může být cenově dostupnější, pokud vlády budou **dotovat vlakové jízdenky**, což snižuje provozní náklady, a tudíž pomáhá snižovat cenu pro cestující. Německá vláda například nedávno v rámci programu ochrany klimatu snížila DPH z vlakových jízdenek z 19% na 7%. V důsledku toho se ceny jízdenek na dlouhé vzdálenosti snížily o 10%.

Jedna z překážek pro dlouhé cesty vlakem je rozdíl mezi železničními sítěmi v různých zemích, například v elektrifikaci a rozchodu kolejnic. V Evropě je nicméně provozováno několik mezinárodních vlaků, včetně InterCityExpress, které propojují Německo, Nizozemí, Belgie, Francii, Dánsko, Švýcarsko a Rakousko.

Byly rovněž obnoveny noční evropské vlakové spoje, aby byla uspokojena rostoucí potřeba udržitelného cestování. Partnerství mezi německými železnicemi Deutsche Bahn (DB), Rakouskými státními drahami (ÖBB), francouzskými železnicemi SNCF a Švýcarskými spolkovými drahami (SBB) zřídily nové noční linky spojující 13 největších evropských měst.

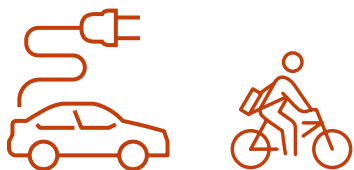
EU se snaží vytvořit celoevropskou síť železničních tratí, silnic, vnitrozemských vodních cest, námořních přepravních tras, přístavů, letišť a železničních terminálů, označovanou jako **Transevropská dopravní síť (TEN-T)**. Tyto snahy jsou založeny na programu, jehož cílem je vytvořit evropský systém řízení železniční dopravy, který má nahradit více než 20 národních železničních systémů a pomoci vytvořit jednotnou celoevropskou železniční síť.





Udržitelné služební cesty

Cestování zaměstnanců je obrovským zdrojem emisí uhlíku. Většina služebních cest se realizuje letecky a automobilem, což jsou dvě nejvíce znečišťující možnosti dopravy. **Uhlíková stopa CO₂ ze sedadel v obchodní a první třídě**, které společnosti často využívají, je navíc třikrát až čtyřikrát vyšší, než ze sedadel v ekonomické třídě. Počet letů realizovaných zaměstnanci je také mnohem vyšší ve srovnání s lety, které připadají na průměrného rekreaanta.



Dojíždění do zaměstnání je jedním z hlavních důvodů, proč lidé každý den cestují. V Německu představuje 27 % celkové vzdálenosti, kterou lidé cestují, dojíždění do práce. V Chorvatsku je to 47%. A co víc, v Německu 68% pracovní síly používá k dojíždění do zaměstnání své vozidlo. Srovnajte to například s Kodaní, jedním z měst s největší podporou cyklistů v Evropě, kde se zhruba 40% každodenních cest do práce realizuje na jízdním kole.

Opatření na snížení uhlíkových emisí ze služebních cest zahrnují **nahrazení osobních setkání virtuálními**. Některé podniky také zvažují **přechod na „zelenější“ způsoby** dopravy (např. z letadla na vlaky nebo z vlastních firemních vozidel na sdílená vozidla) a také **ekologičtější podnikový vozový park** (například nahrazení benzínových nebo dieselových vozidel elektromobily).



Další možností, jak snížit emise, je práce na dálku – od pandemie COVID-19 mnoho společností zvýšilo flexibilitu práce na dálku.



Jak cestujeme:
dlouhé vzdálenosti

Chcete se podělit o svůj názor na budoucí klimatickou politiku EU s lidmi z celé Evropy?

- Uspořádejte debatu Peer Parliament a podělte se o její výsledky spolu s **Evropským paktem o klimatu**. Kombinované výsledky z celé Evropy budou předány tvůrcům politik EU.
- Podělte se o výsledky debaty Peer Parliament na sociálních sítích s použitím hashtagů #EUClimatePact a #PeerParliaments.

**Jak byste chtěli přispět ke klimaticky neutrální Evropě?
Diskutujte a zapojte se!**

Jak můžete přispět ke klimaticky neutrální Evropě



Chodte více pěšky a jezděte na kole

Kdykoli je to možné, jeďte na kole nebo chodte pěšky.



Jeďte elektromobilem

Jako své další vozidlo si pořídte vozidlo s nulovými emisemi.



Létejte méně

Omezte využívání letecké dopravy a výrazně tak snížete svou uhlíkovou stopu.



Kompenzujte své uhlíkové emise,

pokud je let nevyhnutelný.



Používejte veřejnou dopravu

místo jízdy vlastním automobilem (pokud ho máte).

Chcete být informováni o výsledcích debat Peer Parliament?

Chcete sami uspořádat debatu Peer Parliament?

Navštivte [webové stránky Evropského paktu o klimatu](#) a přihlaste se k odběru našeho [newsletteru](#)!



Úřad pro publikace
Evropské unie



climate-pact.europa.eu



[EUClimateAction](#)



[EUClimateAction](#)



[ourplanet.eu](#)



[EU Environment and Climate](#)



[EUClimateAction](#)

#MyWorldOurPlanet
#EUClimatePact