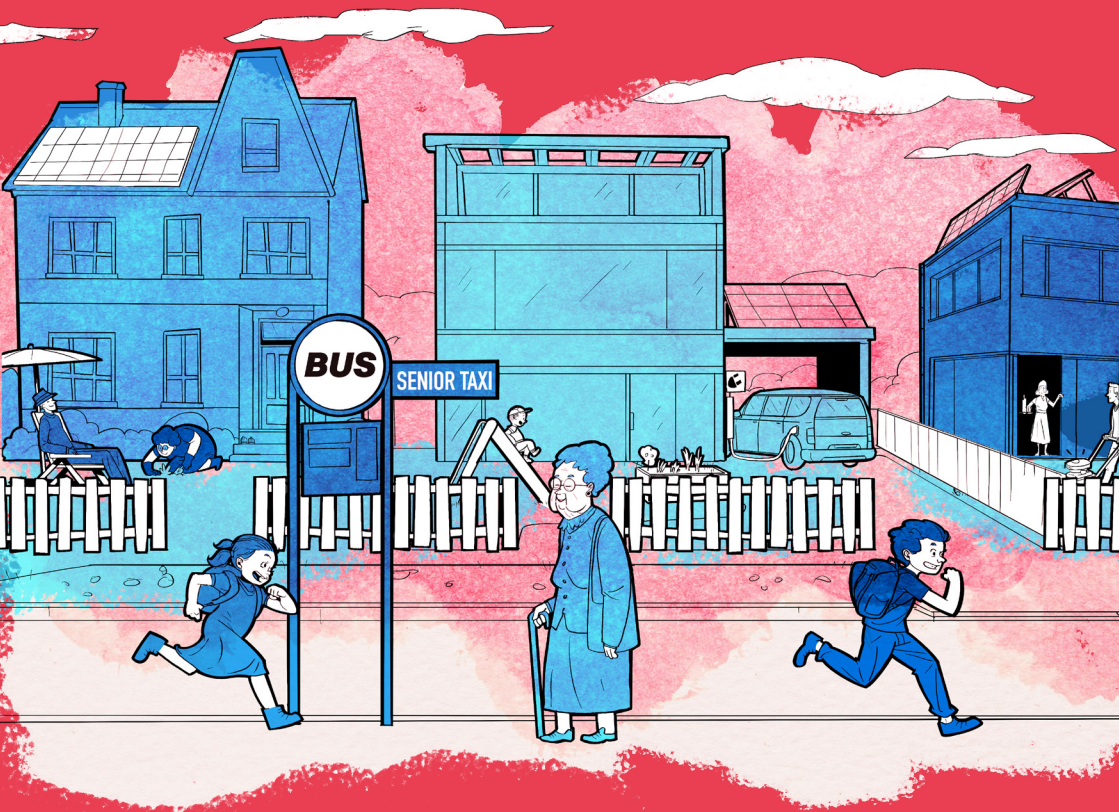


Dekarbonizace dopravy

Dekarbonizace dopravy patří mezi klíčové strategie v boji proti emisím skleníkových plynů a řešení klimatické krize. Podporuje udržitelnou mobilitu a nabízí rozhodovacím orgánům nástroje pro výběr účinných opatření ke snížení emisí. Ty přispívají ke zdravějšímu životnímu prostředí pro všechny.



Mýtus 01

Cílem je jen zbavit se aut

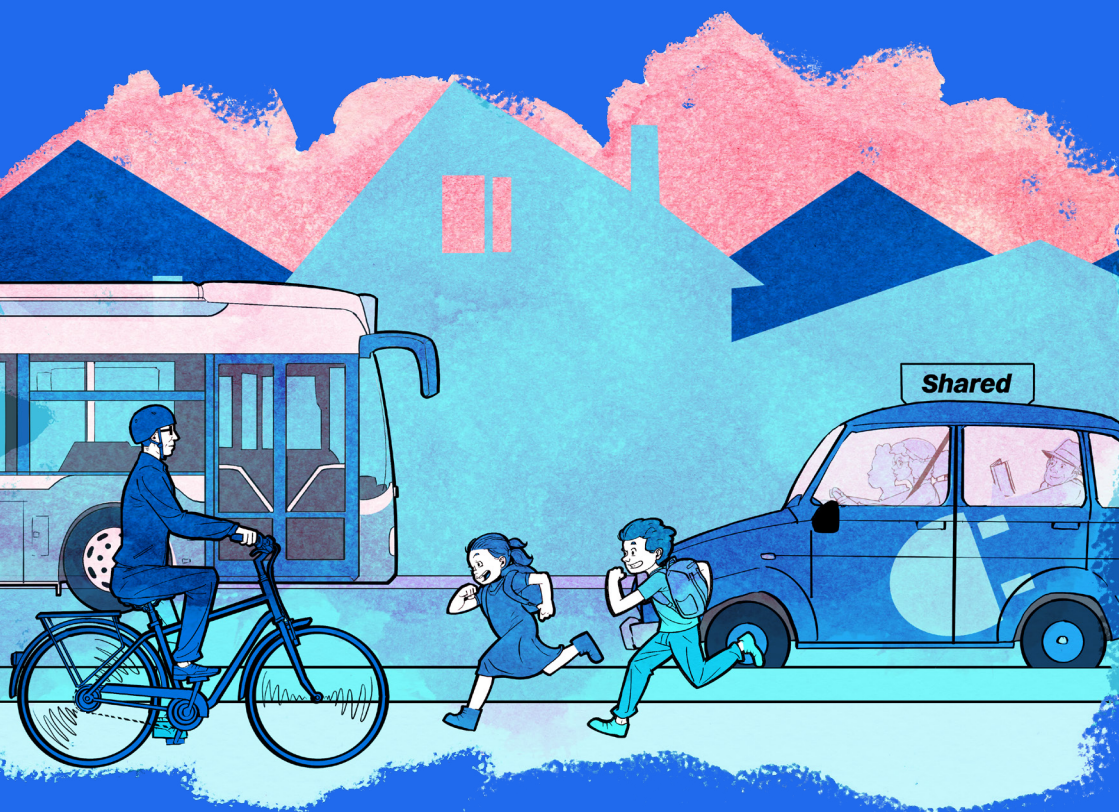
Dekarbonizace dopravy neznamená zákaz automobilů – jejím cílem je nabídnout lidem více možností, jak se dopravovat. Auta budou hrát důležitou roli i nadále, zejména pro osoby se zdravotním postižením, seniory nebo ty, kdo bydlí na odlehlých místech. Mnoho lidí by ovšem rádo chodilo pěšky, jezdilo na kole nebo využívalo veřejnou dopravu, pokud by to bylo pohodlné a dostupné. Cílem je vytvořit pestrou škálu udržitelných dopravních možností, které budou vyhovovat různým potřebám i životním situacím každého z nás.



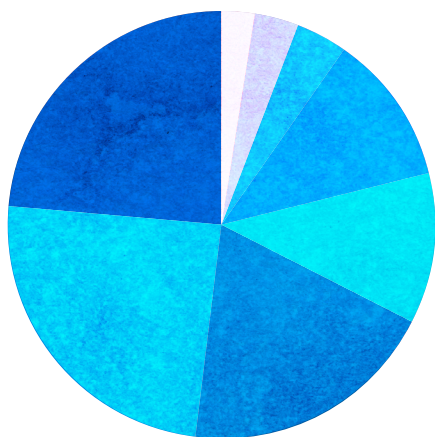
Příklad z Vídně:

Vídeň se už desítky let zaměřuje na to, aby byla chůze, jízda na kole i veřejná doprava pro místní co nejpřívětivější. Neustále se zde rozšiřuje síť MHD, veřejná prostranství se upravují ve prospěch chodců a investuje se do cykloinfrastruktury. Byly také zavedeny vyšší poplatky za dlouhodobé parkování na ulici. Dnes tvoří chůze, jízda na kole a veřejná doprava přibližně tři čtvrtiny všech každodenních cest obyvatel města.

Zdroj: Mobilitätsagentur Wien



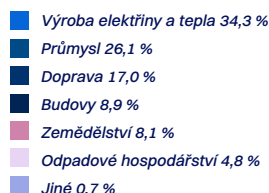
Emise skleníkových plynů v EU podle sektorů (2023)



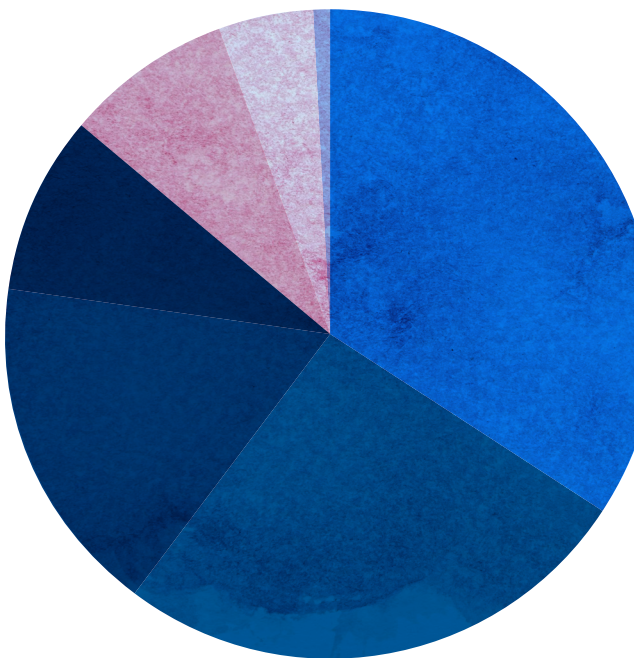
- Vnitrostátní doprava 25,2%
- Dodávky energie 23,91%
- Průmysl 19,93%
- Obytné a komerční budovy 11,74%
- Zemědělství 11,58%
- Mezinárodní letectví 3,89%
- Odpadové hospodářství 3,44%
- Jiné 2,72%

Zdroj: Statista

Emise skleníkových plynů v ČR podle sektorů (2022)



Zdroj: Fakta o klimatu



Mýtus 02

Doprava není pro snižování emisí důležitá

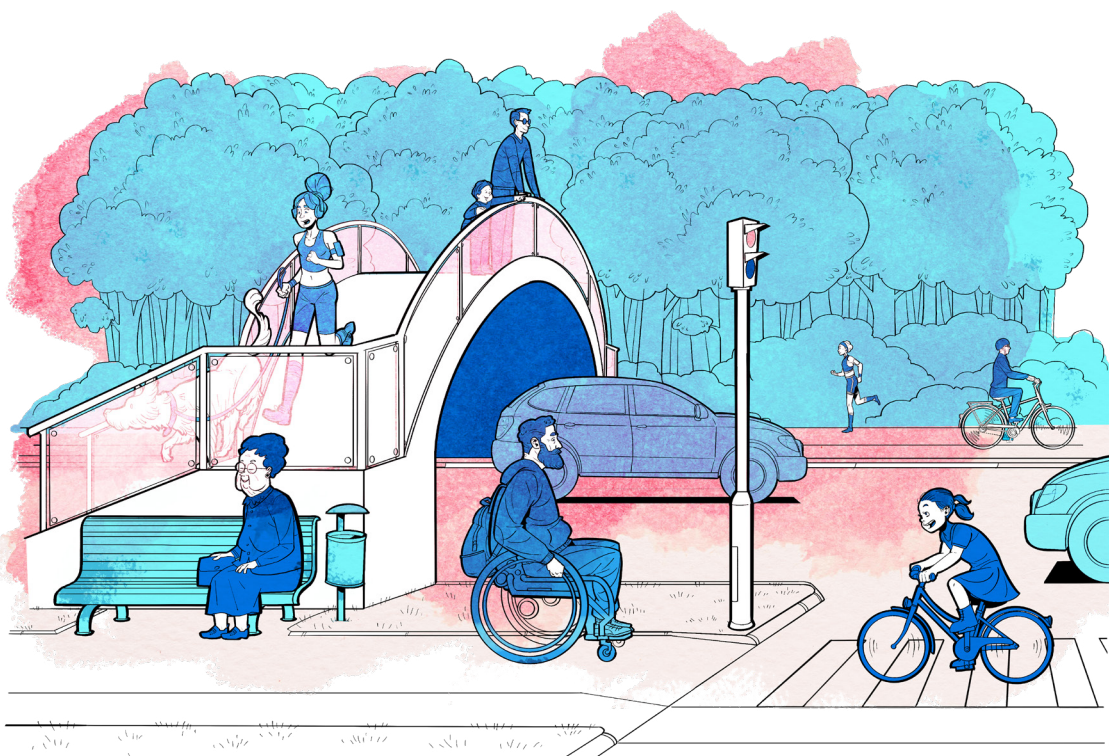
Opak je pravdou – doprava patří k největším zdrojům emisí v Evropě. Tvoří téměř čtvrtinu celkových emisí a je hlavní příčinou znečištění ovzduší ve městech. Silniční doprava představuje přibližně 70 % emisí z celého dopravního sektoru, i když emise z letecké a lodní dopravy dále narůstají. Omezení emisí z dopravy by nejen přispělo ke zpomalení klimatických změn, ale pomohlo by také vytvářet čistší, zdravější a příjemnější města, kde bude více prostoru pro lidi, společenský život i odpočinek.



Příklad ze švédského Stockholmu:

V roce 2007 zavedl Stockholm trvalý poplatek za vjezd automobilů do centra. V prvním roce se provoz ve zpoplatněné oblasti snížil o 22 %. Další studie dále ukázala, že toto opatření přímo vedlo ke snížení emisí CO₂ z dopravy ve vnitřním městě o 10–14 %.

Zdroj: Centrum dopravních studií, Královský technologický institut KTH.



Mýtus 03

Nízkouhlíková doprava je příliš drahá a nepřináší žádné výhody

Dekarbonizace dopravy není jen strategií snižování emisí a zpomalení klimatické změny, ale přináší i velmi konkrétní přínosy pro naše zdraví. Pomáhá snižovat znečištění ovzduší, zejména výskyt škodlivin, jako jsou jemné prachové částice (PM_{2,5}) a oxid dusičitý (NO₂), které zejména ve městech přispívají k onemocnění dýchacích cest a předčasným úmrtím. Investice do čistší dopravy se navíc vyplatí. Znamenají nižší výdaje na zdravotní péči a lepší kvalitu života. Když lidé mohou bezpečně chodit pěšky nebo jezdit na kole, prospívá to jejich zdraví i životnímu prostředí. Z těchto změn nejvíce těží zranitelné skupiny, jako jsou děti, senioři či lidé se zdravotním postižením.



Příklad z Londýna, Velká Británie:

Zpráva o prvním roce (2021) fungování rozšířené londýnské zóny s velmi nízkými emisemi (ULEZ) ukázala, že v místech u silnic v této zóně došlo ke snížení škodlivých hodnot NO₂ o 44 % ve srovnání s hodnotami, které by byly naměřeny bez zavedení zóny ULEZ. Odhaduje se, že toto zlepšení kvality ovzduší přispěje k 5% snížení počtu nových případů astmatu u dětí v okrajových částech Londýna.

Zdroj: Starosta Londýna / Správa Velkého Londýna

Mýtus 04

Ekologická doprava funguje jen ve městech, ne na venkově

Udržitelná doprava může fungovat kdekoli – i mimo města. Je jen nutné přizpůsobit přístup konkrétním potřebám různých oblastí. Co funguje ve městě, nemusí fungovat na venkově a naopak. Úspěch spočívá v chytrých řešeních šitých na míru konkrétním místům, ať už jde o lepší autobusová spojení, podporu elektromobility nebo bezpečné cyklostezky. Moderní možnosti jako autobusy na vyžádání, sdílená doprava nebo integrované dopravní aplikace umožňují efektivní provoz i tam, kde by celodenní nasazení klasických autobusů nedávalo smysl. Vznikají také kombinovaná řešení: běžné autobusy v dopravní špičce doplněné menšími vozidly mimo ni, školní autobusy, které zároveň využívají i ti, kdo dojíždějí, nebo sítě sdílených kol či senior taxi. Výsledkem je dostupná doprava pro různé skupiny obyvatel i v řidčeji osídlených oblastech.



Příklad z Estonska:

Estonsko v roce 2018 zavedlo veřejnou dopravu na okresních autobusových linkách pro všechny obyvatele zdarma. Už během prvního roku počet cestujících na těchto převážně venkovských trasách výrazně vzrostl – v některých okresech dokonce o více než 50 %. Díky tomu se zlepšila dopravní dostupnost, zejména pro lidi bez auta: seniory, mladé a ty, kdo dojíždějí za prací, vzděláním nebo službami.

Zdroj: Univerzita v Tartu, Centrum aplikovaných sociálních věd



Mýtus 05

Přechod na čistou dopravu znamená konec pracovních míst v automobilovém průmyslu

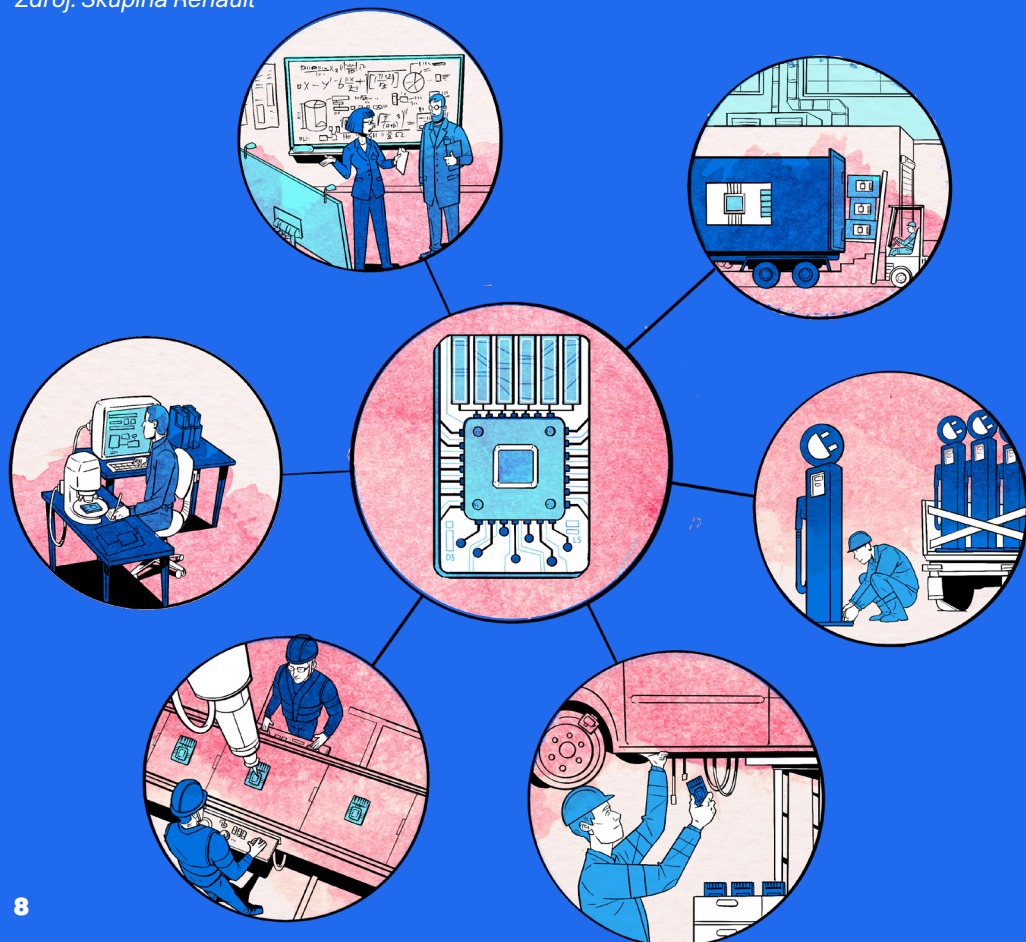
Výrobci automobilů se už teď úspěšně přizpůsobují výrobě elektromobilů a dokazují, že je možné dosáhnout ambiciózních cílů bez ztráty pracovních míst. Klíčové je zajistit, aby automobilové regiony a jejich zaměstnanci měli z přechodu na ekologičtější dopravu reálný užitek. Tato transformace totiž nabízí příležitost vytvořit kvalitní a perspektivní pracovní pozice. Úkolem rozhodovacích orgánů je zajistit prostřednictvím cílené podpory, vzdělávacích programů a strategické modernizace průmyslu, aby z těchto změn těžili ti, kterých se dotýkají nejvíce.



Příklad z Flins ve Francii:

Automobilka Renault ve Flins přeměňuje svou tradiční továrnu na „re-továrnu“ zaměřenou na oběhové hospodářství. Místo uzavření závodu a ukončení výroby benzinových aut se zaměstnanci přeskolují na nové role v oblasti modernizaci vozidel, opravy baterií elektromobilů a recyklace materiálů. Cílem je do roku 2030 zachovat a vytvořit přes 3000 pracovních míst tím, že se dovednosti přesunou z výroby klasických aut do odvětví čisté dopravy.

Zdroj: Skupina Renault





Mýtus 06

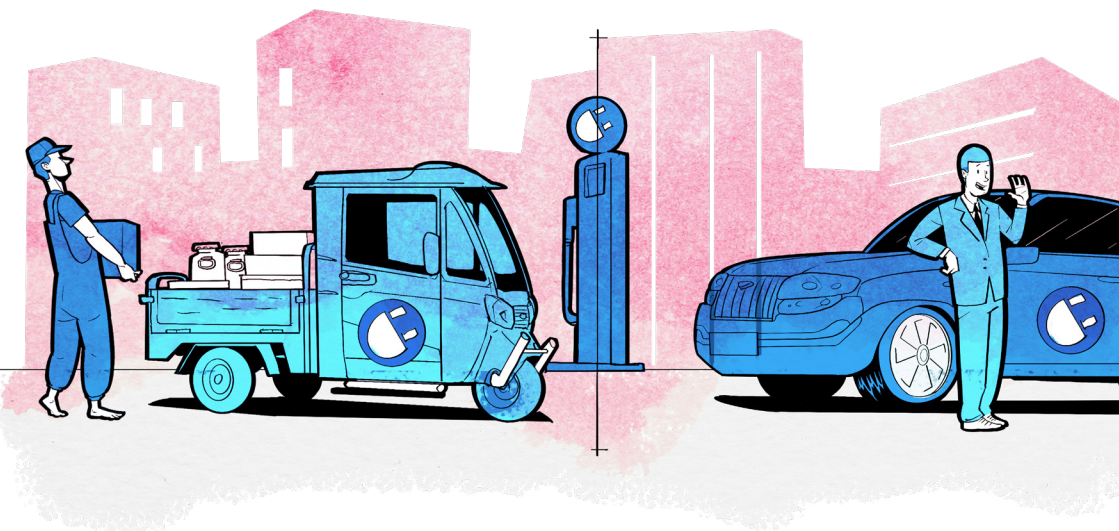
Udržitelná doprava zatěžuje obecní rozpočet

Chytré investice do udržitelné dopravy městům přinášejí dlouhodobé úspory. Díky lepší kvalitě ovzduší klesají náklady na zdravotní péči, snižují se výdaje na údržbu silnic a zároveň se zlepšují podmínky pro místní podnikatele. I když jsou počáteční investice vyšší, města mohou čerpat z evropských fondů, například ze strukturálních fondů či Fondu soudržnosti, které podporují projekty udržitelné mobility.



Příklad z polské Gdyně:

Během deseti let získala Gdyně přes 80 milionů eur z fondů EU na modernizaci a rozšíření svého systému elektrických trolejbusů. Investice nejenže snížila znečištění ovzduší a hluk, ale zároveň město ušetřilo na provozních nákladech, protože elektrina je levnější a cenově stabilnější než nafta. Díky tomu se každoročně zabránilo vypuštění přibližně 3000 tun CO_2 a více než 20 tun NO_x .



Mýtus 07

Elektrifikace vozidel přináší výhody pouze bohatým

Elektromobily jsou dnes sice dražší než klasická auta, ceny však rychle klesají díky poklesu nákladů na baterie a větší výrobě. Jak se budou ceny dále snižovat a výroba se rozšíří, budou časem ekologičtější vozidla dostupná všem, nejen bohatým. Elektřina obecně vyjde levněji než tradiční paliva a díky menšímu počtu pohyblivých součástek vyžadují elektromobily méně údržby, což snižuje celkové náklady na jejich provoz. Elektromobilita je tak postupně dostupnější i pro rodiny se středními a nižšími příjmy. Navíc se s rostoucím počtem nových elektromobilů rozšiřuje i trh s ojetými vozy, což dále snižuje náklady a způsobuje, že si elektromobily může dovolit čím dál více lidí.



Příklad celkových nákladů:

Podle Ayvens Car Cost Index jsou celkové náklady na vlastnictví středně velkého elektromobilu ve většině evropských zemí už dnes nižší než u srovnatelného benzinového auta. Například v Portugalsku dosahovaly měsíční náklady na provoz kompaktního elektromobilu 897 eur, zatímco u benzinového vozu to bylo 1119 eur. Úspory plynou z výrazně nižších nákladů na elektřinu, méně nákladné údržby (žádné výměny oleje, méně servisních dílů) a nižších daní z vozidla.

Factsheet

Dekarbonizace dopravy

Autorky — Klára Školníková, Katjuša Šavc

Editorky — Zuzana Gruberová, Alžběta Jurčová

Překlad — Petra Badalec

Grafický design — Lucie Římáková

Ilustrace — David Izaj



Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Tento projekt je součástí Evropské klimatické iniciativy (EUKI) německého Spolkového ministerstva hospodářství a ochrany klimatu (BMWK). Názory vyjádřené v tomto informačním přehledu jsou výhradní odpovědností autorek a nemusí nutně odrážet názory Spolkového ministerstva hospodářství a ochrany klimatu (BMWK).