

**Peer
Parliaments**

**Make
yourself
heard**



**EUROPEAN
CLIMATE
PACT**

**#MyWorldOurPlanet
#EUClimatePact**

Как се движим и обикаляме.

учебни материали за модул 1



Как се движим и обикаляме: кратки пътувания



Въпрос 1

Когато става дума за кратки пътувания – независимо дали за обиколка по магазините, за среща с приятели или за вземане на децата от училище – какво би ви насърчило да използвате по-малко бензиновия или дизеловия си автомобил? Как можете да бъдете убедени да използвате вместо него обществен транспорт или други възможности за придвижване, които са безопасни за околната среда, като ходене пеша, използване на велосипед или електромобил? **Разгледайте опциите** по-долу, **поговорете** за тях във вашата група и **ги класирайте**, като започнете от решенията, които според вас са най-добрите.

Точки	Опция
5 точки	В
4 точки	С
3 точки	А
2 точки	Е
1 точка	D

Примерен бюлетин за гласуване

- A** Трябва да имам възможност **да карам безопасно велосипед около дома ми**. Мрежата от велосипедни алеи трябва да е по-развита и по-безопасна.
- B** Трябва да мога да разчитам **на по-евтин и по-удобен обществен транспорт** с актуализация на разписанията в реално време.
- C** Трябва да бъда насърчен(а) **да оставя автомобила си у дома**. В градовете трябва да се предлагат по-малко места за паркиране и да се въведат по-строги ограничения на скоростта в застроените зони (30 км/ч).
- D** Трябва да има **повече зарядни станции**, където да мога да заредя електромобила си, а батериите му трябва да се усъвършенстват, за да осигуряват по-дълъг пробег.
- E** Какви **други решения** можете да измислите?

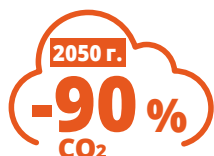


Контекст

Въпреки че кратките пътувания обикновено се предприемат в градовете, много хора, които живеят в селските райони, също извършват редовно такива пътувания. Мнозина не използват автомобил за придвижване из града, а вместо това предпочитат да вървят пеша, да карат велосипед или да използват градския транспорт, например автобус, метро или трамвай.

Почти една четвърт от емисиите на парникови газове в Европа се дължат на транспорта.

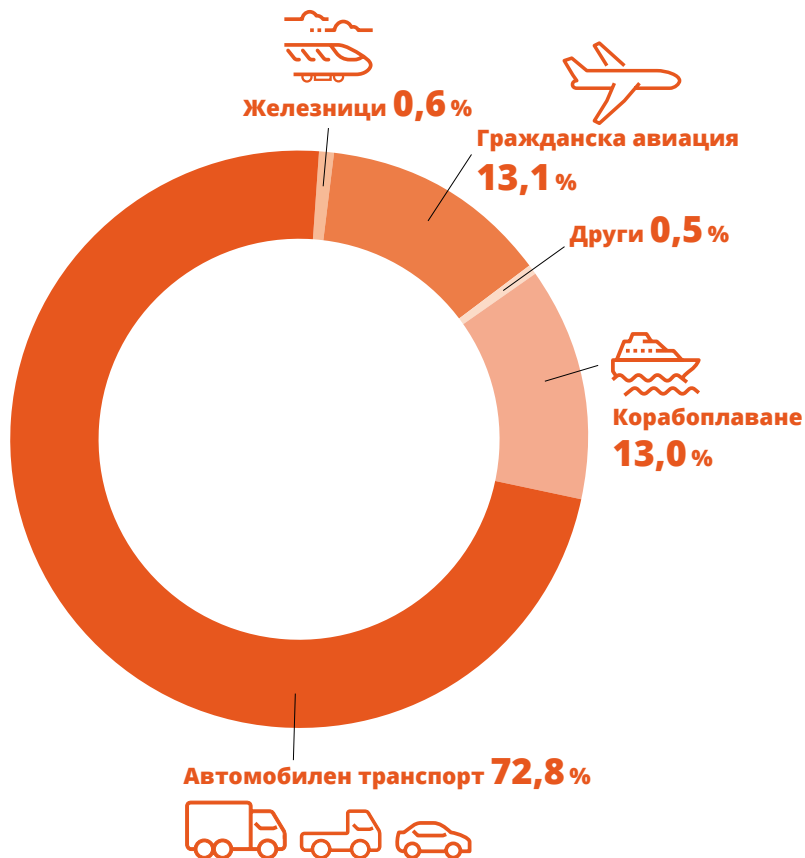
Автомобилният транспорт е причина за повече от 70 % от емисиите причинени от транспорта, като най-голям дял се пада на леките автомобили, малките лекотоварни автомобили и камионите. Около 12 % от общото количество на емисиите на CO₂ в ЕС се дължат на леките автомобили и това число расте. Транспортът е също така и основната причина за замърсяването на въздуха в градовете.



Европейският зелен пакт има за цел да направи Европа неутрална по отношение на климата до 2050 г. Това означава, че към средата на столетието не трябва да произвеждаме повече въглерод, отколкото нашите екосистеми – гори и океани – могат да премахнат от атмосферата по естествен начин. **За да се постигне тази цел, емисиите на CO₂ от транспорта трябва да бъдат намалени с 90 %.** Европейската комисия е поставила основите на начина, по който транспортната система в Европа може да стане по-интелигентна и по-щадяща по отношение на климата – например чрез удвояване на броя на високоскоростните влакове и разработване на допълнителна инфраструктура за каране на велосипеди през следващите 10 години.



С предложенията за Зеления пакт и други инициативи ЕС цели да насърчи хората да използват в по-малка степен бензинови или дизелови автомобили и да преминат към автомобили с нулеви или ниски емисии (например електромобили), или към устойчиви алтернативи, включително обществен транспорт (по-специално нисковъглероден транспорт, например релсов).



Направените наскоро предложения от Европейската комисия във връзка със Зеления пакт („Подготвени за цел 55“ („Fit for 55“)) включват по-строги стандарти за емисиите на CO₂ за нови автомобили. Те ще въведат също така **търговията с емисии за автомобилния транспорт от 2026 г.** с оглед премахване на традиционните двигатели с вътрешно горене при новите автомобили до 2035 г. Предлаганата търговия с емисии означава, че доставчиците на гориво трябва да купуват сертификати, които ще им позволяват да продават определено количество гориво и след това да продават някои от тях, ако преизпълнят поставените изисквания. Това би трябвало да намали емисиите, да повиши качеството на въздуха и на насърчи водачите да намалят разхода на гориво, за да спестят пари.



Използване на велосипед



Използването на велосипед е рентабилен, удобен, здравословен и безопасен за околната среда начин на придвижване, по-специално за кратки пътувания, каквито са по-голямата част от придвижванията в градска среда.



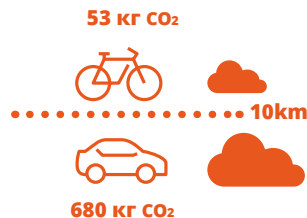
Велосипедите също така **оползотворяват пространството по много ефективен начин**: можете да поберете до 15 велосипеда в пространството, заемано само от един лек автомобил. Освен това, за велосипедните алеи е необходимо по-малко пространство, отколкото за пътищата или автомагистралите. А ако е необходимо по-малко пространство, ще се използва по-малко земя и ще бъде замърсено по-малко количество почва и вода.



Как се движим и обикаляме: кратки пътувания

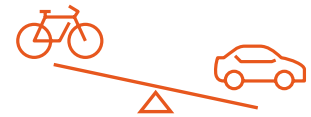
-84%
CO₂

Всяка година велосипедистите в ЕС предотвратяват образуването на повече от 16 милиона тона CO₂. Това е еквивалентно на общото количество емисии на CO₂ за цяла държава с големината на Хърватска. Използването на велосипед намалява също така замърсяването на въздуха и шума. Освен това **велосипедистите генерират 84 % по-малко емисии на CO₂ отколкото хората, които не използват велосипед**: човек, който решава да използва велосипеда вместо автомобила си, намалява емисиите средно с 3,2 кг CO₂ всеки ден по време на жизнения си път.



Изминаването с автомобил на 10 км до работното място всеки ден за една година причинява образуване на 680 кг CO₂. При ходене на работа с велосипед вместо с автомобил емисиите са с 627 кг по-малко. Това е приблизително същото като изпълнение на три полета в двете посоки за един пътник от Франкфурт до Барселона.

Успешното използване на велосипедните алеи се определя не само от проектирането и безопасността им, но и от други фактори, като удобствата по протежение на маршрутите, доброто свързване на маршрутите и колко реклама и насърчаване получават.



Необходими са далеч **по-малко ресурси за производството на един велосипед**, отколкото за един лек автомобил. Средното тегло на един автомобил в ЕС през 2017 г. е било почти 1 400 кг, докато един велосипед рядко тежи повече от 20 кг. Това е точно 1,5 % от теглото на един автомобил.



Придвижването с велосипед спомага за насърчаване на хората да използват и други форми на устойчив транспорт. Нидерландско проучване показва, че 44 % от хората в Нидерландия, които ходят на работа с влак, използват велосипед, за да стигнат от дома си до гарата. Хората, които използват за пътуване **комбинация от велосипед и влак**, са склонни да използват автомобила си по-малко.



© Европейски съюз

Обществен транспорт в градовете



Общественят транспорт за градски пътувания включва автомобилен транспорт, например автобусите, и релсов транспорт, например метрополитена, трамваите и градските/крайградските влакове. Общественят транспорт е добър начин за намаляване на задръстванията и вредните емисии в градските райони, особено когато използва по-чисто гориво.

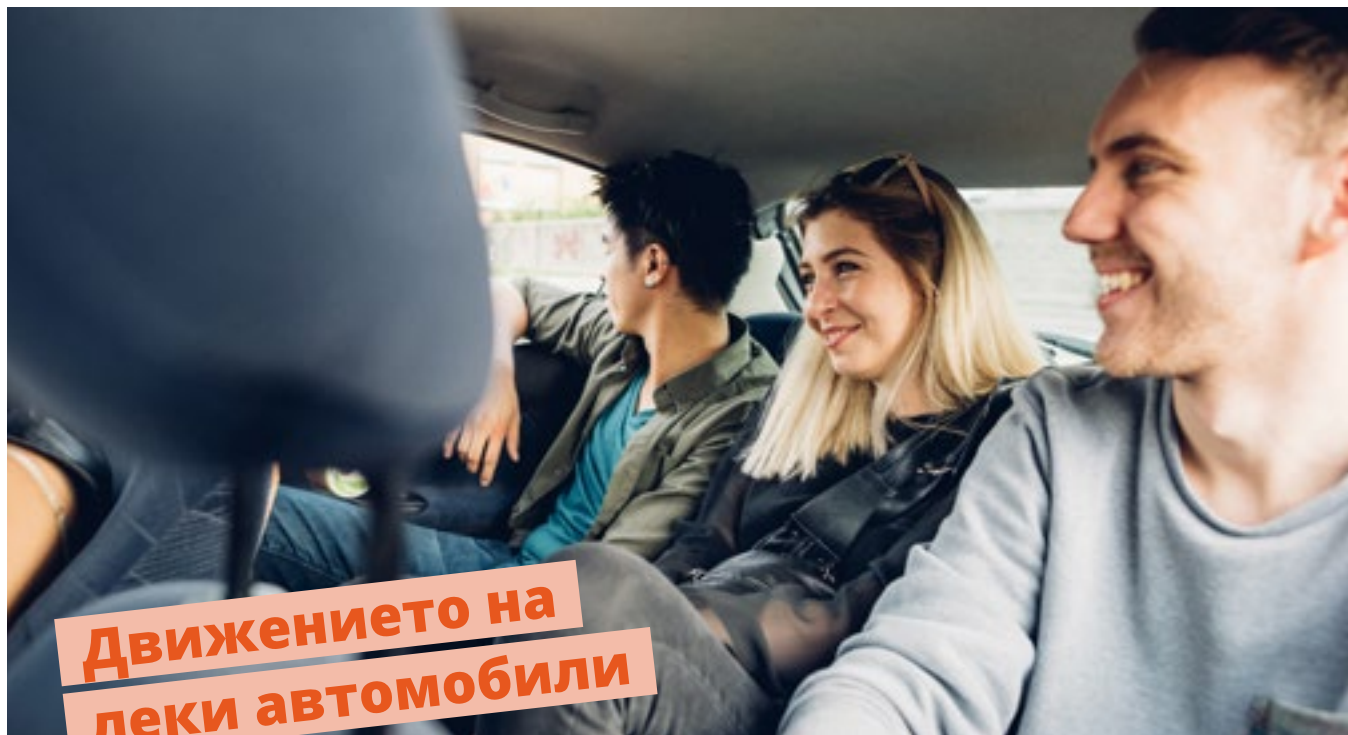
За автобусния транспорт има две опции за нулеви емисии: автобуси с батерии (електромобили с акумулаторна батерия или BEV) и автобуси с водородни горивни клетки (електромобили с горивни клетки или FCEV).

Екологизирането на градския обществен транспорт едва сега започва. Регионите и градовете, които са на водещи позиции, вече са започнали да заменят автобусите с двигатели с вътрешно горене с беземисионни превозни средства. Нидерландският оператор на обществен транспорт Transdev например очаква целият автобусен парк в провинция Норд-Холандия да стане беземисионен до 2022 г.

Дали хората ще използват обществен транспорт в градовете, или не, зависи не само от неговата цена, удобство, достъпност и безопасност, влияние върху решението оказват и фактори, като големината на града и доколко е лесно той да се обикаля пеша.



Как се движим
и обикаляме:
кратки пътувания



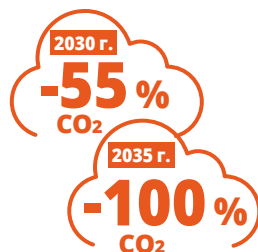
Движението на леки автомобили



Можем да намалим броя на леките автомобили по пътищата, като предоставим жизнеспособни и атрактивни алтернативи – от добър обществен транспорт до повече велосипедни алеи и схеми за споделено пътуване с лек автомобил. Въвеждането на такси във връзка със задръстванията в градовете също ще спомогне за възпирането на хората от шофиране.

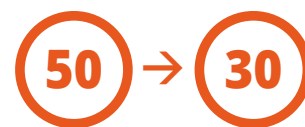


Споделеното пътуване с лек автомобил се среща все по-често и схеми, като вземане и връщане на автомобила на определени места, отдаване на автомобил под наем от собственика му за кратък период от време, вземане и връщане на автомобила от произволно място, спомагат това да се превърне в реалност. През 2018 г. повече от 6,5 милиона души в Европа участваха в схеми за споделено пътуване с автомобил.



Движението на леки автомобили е основен източник на емисиите на парникови газове в ЕС. За да се справи с този проблем, Европейската комисия предлага средното количество емисии на CO₂, генерирани от нови леки автомобили, да се намали с 55 % до 2030 г. и със 100 % до 2035 г. А от 2035 г. новите автомобили няма да генерират никакви вредни емисии, тъй като използването на двигатели с вътрешно горене ще бъде напълно прекратено.

В центровете на градовете може да се осигуряват **по-малко места за паркиране**, за да бъдат хората насърчавани да избират обществения транспорт. Това обаче би могло да насърчи хората да пътуват по-често с леките си автомобили до покрайнините на града.



Възможно е пътуването с лек автомобил в градовете да стане по-безопасно и по-екологично, без да се увеличава времетраенето му. Това може да се осъществи чрез **намалване на разрешената скорост** от 50 км/ч на 30 км/ч, допълнителната полза от което е намаляването на вероятността за летален изход при пътните произшествия. Някои държави, включително Белгия, Нидерландия и Испания, въведоха наскоро подобно законодателство. Там, където са въведени ограничения на скоростта по автомагистралите, се наблюдава положително въздействие върху намаляването на емисиите на CO₂.





Е-мобилност



Има няколко типа електромобили. При някои се използва батерия за подаване на захранване към двигателя (електромобили с акумулаторна батерия или BEV). Някои са хибридни автомобили, при които се комбинира електромотор с бензинов двигател (хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа или PHEV). Други използват водородни горивни клетки, за да произвеждат електричество, вместо просто да го черпят от батерия (електромобили с горивни клетки или FCEV).



В Европа интересът към електромобилите бързо расте. През 2020 г. продажбата на тези автомобили в световен мащаб се увеличи с 43 %, което се дължеше отчасти на спадането на цените на батериите.

Докато батерийният пакет на малък лек автомобил е струвал около 25 000 евро през 2010 г., днес същият пакет струва 3 500 евро – намаление на цената с 86 %.



Емисиите на CO₂ от електромобилите са около три пъти по-ниски от тези на еквивалентните бензинови и дизелови автомобили за периода на експлоатация на автомобила. Въпреки че за производството на батериите и за генериране на електричеството, което зарежда автомобила, все още се използват изкопаеми горива, тази енергия във все по-голяма степен идва от възобновяеми източници, като слънцето или вятъра. По приблизителна оценка след по-малко от две години шофиране някои модели електромобили ще спестят по-голямо количество въглерод, отколкото е било необходимо за производството им.

Нещо повече, електромобилите са много по-безшумни, тъй като при тях липсва традиционният двигател с вътрешно горене, така че те причиняват и по-малко шумово замърсяване. Електромобилите предлагат и явни ползи за качеството на локалния въздух, дължащи се основно на нулевите емисии на изгорели газове на нивото на улиците.





Е-мобилност



Зареждането също става по-бързо. В началото на 2021 г. беше произведена първата батерия, способна да предостави достатъчно енергия за изминаване на 320 км след зареждане в продължение на само пет минути. Това ви дава възможност да зареждате електромобила си за приблизително същото време, което е необходимо за напълването на резервоар с бензин или дизелово гориво. За да се гарантира, че водачите могат да зареждат автомобилите си с електричество или гориво в цяла Европа, ЕС предлага законодателство, което да изисква от държавите да монтират пунктове за зареждане с електричество и гориво на равни интервали по основните пътища: на всеки 60 км за зареждане с електричество и на всеки 150 км за зареждане с водород,



Електрическите велосипеди също имат положително въздействие върху околната среда в качеството си на алтернатива на леките автомобили. Те в общия случай са много ефективни, тъй като изразходват само около 10 % от енергията, необходима на малък електромобил.



Цените им също спадат като резултат от подкрепата от страна на държавата. Много европейски правителства използват в по-голяма степен схемите на субсидиране за електромобили като противодействие на последиците от пандемията.

Собствениците на електромобили се ползват и от други привилегии, например освобождаване от такса за регистрация в някои държави и безплатно паркиране в други.



Средният пробег на новите BEV се увеличава постоянно. През 2020 г. средният пробег на нов електромобил с акумулаторна батерия се увеличи до около 350 км, докато през 2015 г. беше 200 км,

Как се движим и обикаляме: пътувания на дълги разстояния



Въпрос 2

Когато става дума за пътувания на по-дълги разстояния, какво би ви насърчило вместо да летите със самолет, да вземете влака или автобуса? **Разгледайте опциите по-долу, поговорете за тях** във вашата група и **ги класирайте**, като започнете от решенията, които според вас са най-добрите.

Точки	Опция
5 точки	В
4 точки	С
3 точки	А
2 точки	Е
1 точка	Д

Примерен бюлетин за гласуване

- А** **Трябва да бъде насърчен(а) да се откажа от полетите със самолет.** Самолетните билети трябва да са по-скъпи, което не само ще спомогне за компенсирание на емисиите на CO₂, но и отразява разходите за предотвратяване на климатичните промени.
- В** Трябва да мога да купувам повече **жп билети на достъпна цена**, за да бъде пътуването с влак по-атрактивно.
- С** **Железопътните мрежи в Европа трябва да са по-добре свързани помежду си** и нощните влакове на дълги разстояния трябва да са леснодостъпни. Трябва да е лесно да си купя жп билети, където и да се намирам в Европа.
- Д** Работодателите и служителите трябва да бъдат възнаграждавани за **предлагането и избирането на устойчиви опции за транспорт.**
- Е** Какви **други решения** можете да измислите?

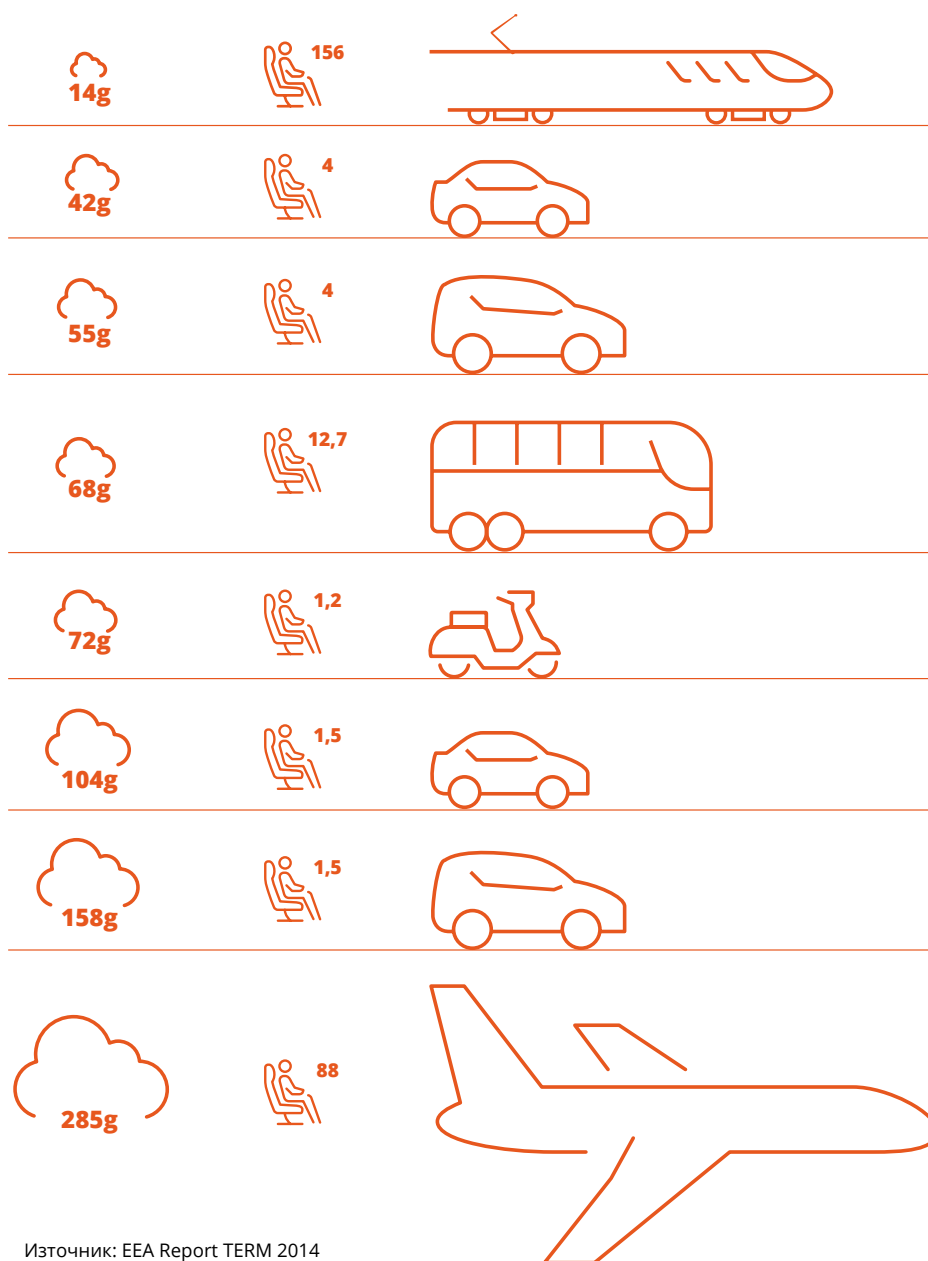


Контекст

Въпреки че някои пътувания на дълги разстояния са по работа, повечето са с цел почивка и отдих, а по-голямата част се извършват със самолет, лек автомобил, влак или автобус.

Самолетите са опцията, която е най-малко безопасна за околната среда, тъй като генерират почти 300 г емисии на CO₂ на пътник на километър. Емисиите на един автобус са само една четвърт от това количество. Железниците са най-екологичната опция. Един малък лек автомобил, натоварен с пътници, произвежда три пъти повече емисии отколкото един влак.

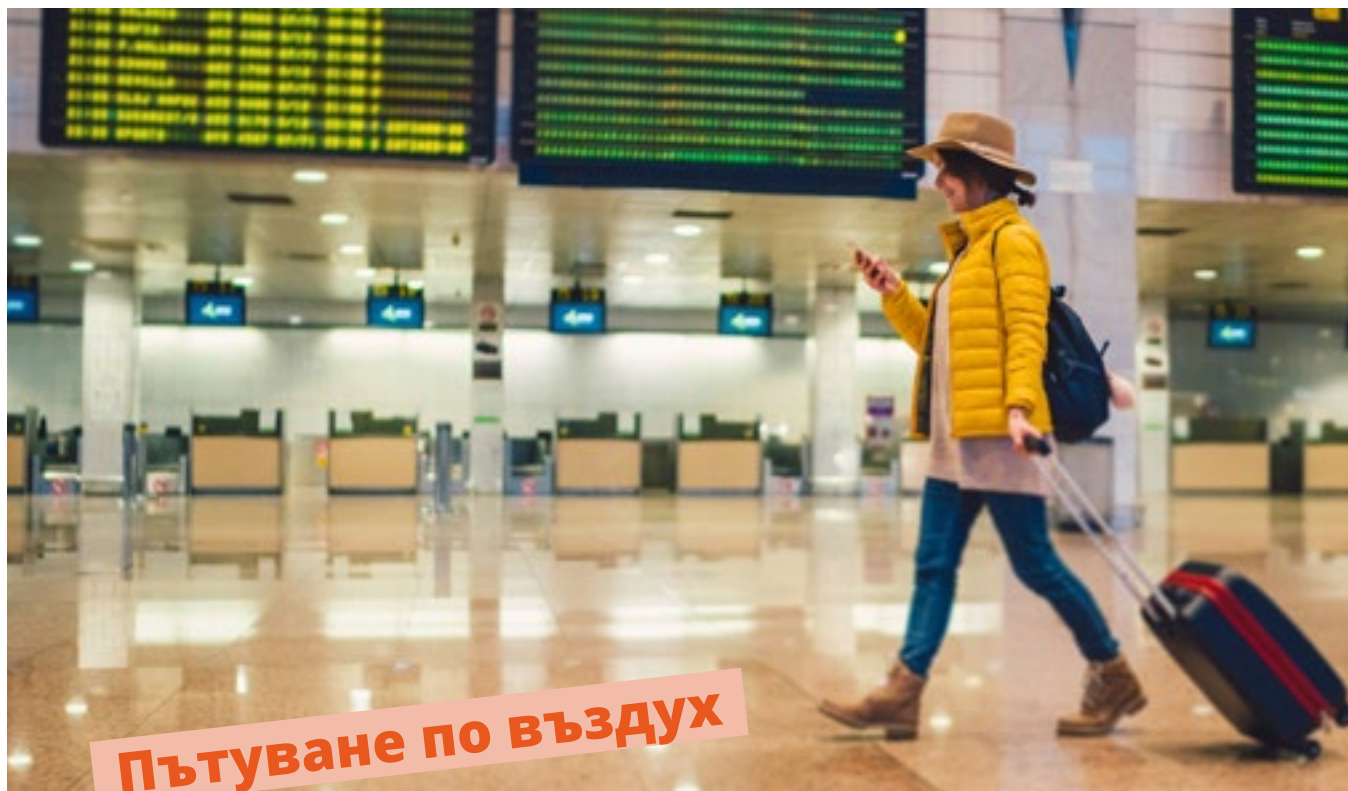
Емисии на CO₂ при превоз на пътници (CO₂ в грамове на един пътникокилометър)



Източник: EEA Report TERM 2014
eea.europa.eu/transport



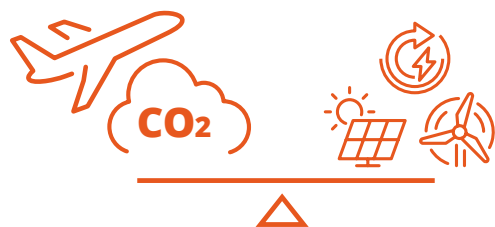
Как се движим
и обикаляме:
пътувания на дълги
разстояния



Пътуване по въздух

Дялът на емисиите от парникови газове, генерирани при пътуване по въздух, е относително малък, – 14 %, в сравнение с емисиите от автомобилния транспорт, които са 72 %. Полетите обаче са един от **най-бързо увеличаващите се източници на емисии**. ЕС е приел закони за намаляване на емисиите, генерирани от полетите, в рамките на Европа, и работи заедно с други държави за разработване на подобни мерки в целия свят.

Направените наскоро предложения от Европейската комисия във връзка със Зеления пакт включват и предложение за **актуализиране на освобождаването от данъци на керосина**, използван за зареждане на самолетите.



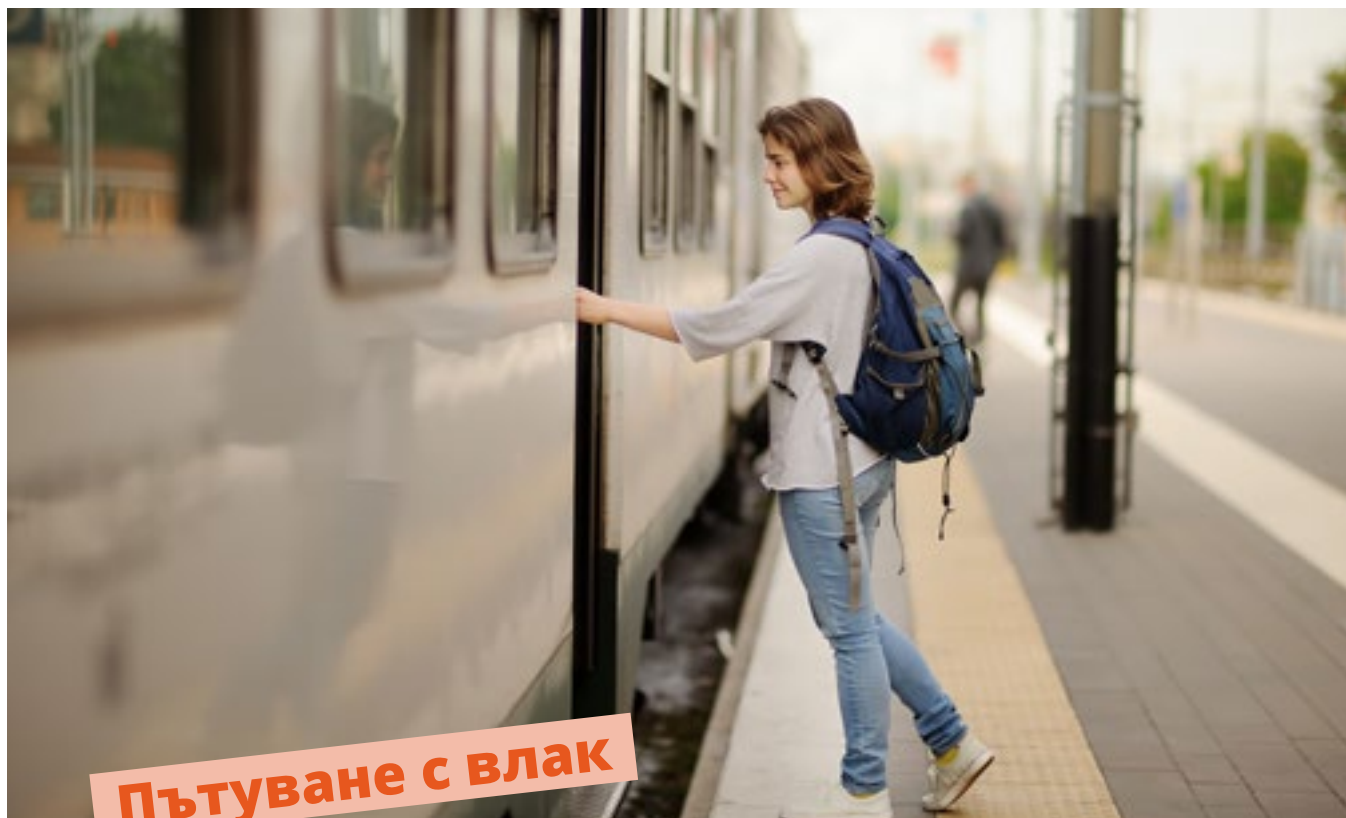
Тъй като при кратките полети се изразходва повече гориво на пътник и на километър в сравнение с полетите на дълги разстояния (поради високия разход на гориво по време на излитането и кацането), има публичен дебат дали трябва да бъдат забранени **кратките полети**. Френският парламент например наскоро одобри забрана на маршрутите на авиокомпаниите, покриващи разстояния, които могат да бъдат изминати с влак за по-малко от 2,5 часа. Може обаче да се спори дали тази забрана не е по-скоро символична отколкото ефективна, тъй като тя ще намали емисиите от самолетите с по-малко от 1 %.

За да се намали въздействието на пътуванията по въздух върху климата, е възможно да се „компенсират“ емисиите на парникови газове, причинени от пътуване със самолет. Това означава, че можете да изчислите количеството въглерод, генерирано от вашето пътуване, и да платите на някоя организация, за да намали емисиите някъде другаде или да засади повече дървета. Критиците на компенсирането на въглерода обаче казват, че ние при всички случаи трябва на първо място да генерираме по-малко въглерод.

Според проучване относно климата, проведено от Европейската инвестиционна банка, 62 % от европейците биха подкрепили забрана на кратките полети, а 72 % от анкетиранияте се обявяват в полза на въвеждане на въглероден данък върху полетите.



Как се движим
и обикаляме:
пътувания на дълги
разстояния



Пътуването с влак е **нискоемисионна опция** за изминаване на по-дълги разстояния, особено когато влаковете се задвижват от зелена електроенергия.

Пътуването с влак може да стане по-достъпно, ако правителствата **субсидират жп билетите**, като допринесат за посрещане на текущите разходи, за да спомогнат за намаляване на цената за пътниците. Германското правителство например наскоро намали ставката за ДДС на жп билетите от 19 % на 7 % като част от програмата си за опазване на климата. В резултат, цените на влаковите билети за пътувания на дълги разстояния спаднаха с 10 %.

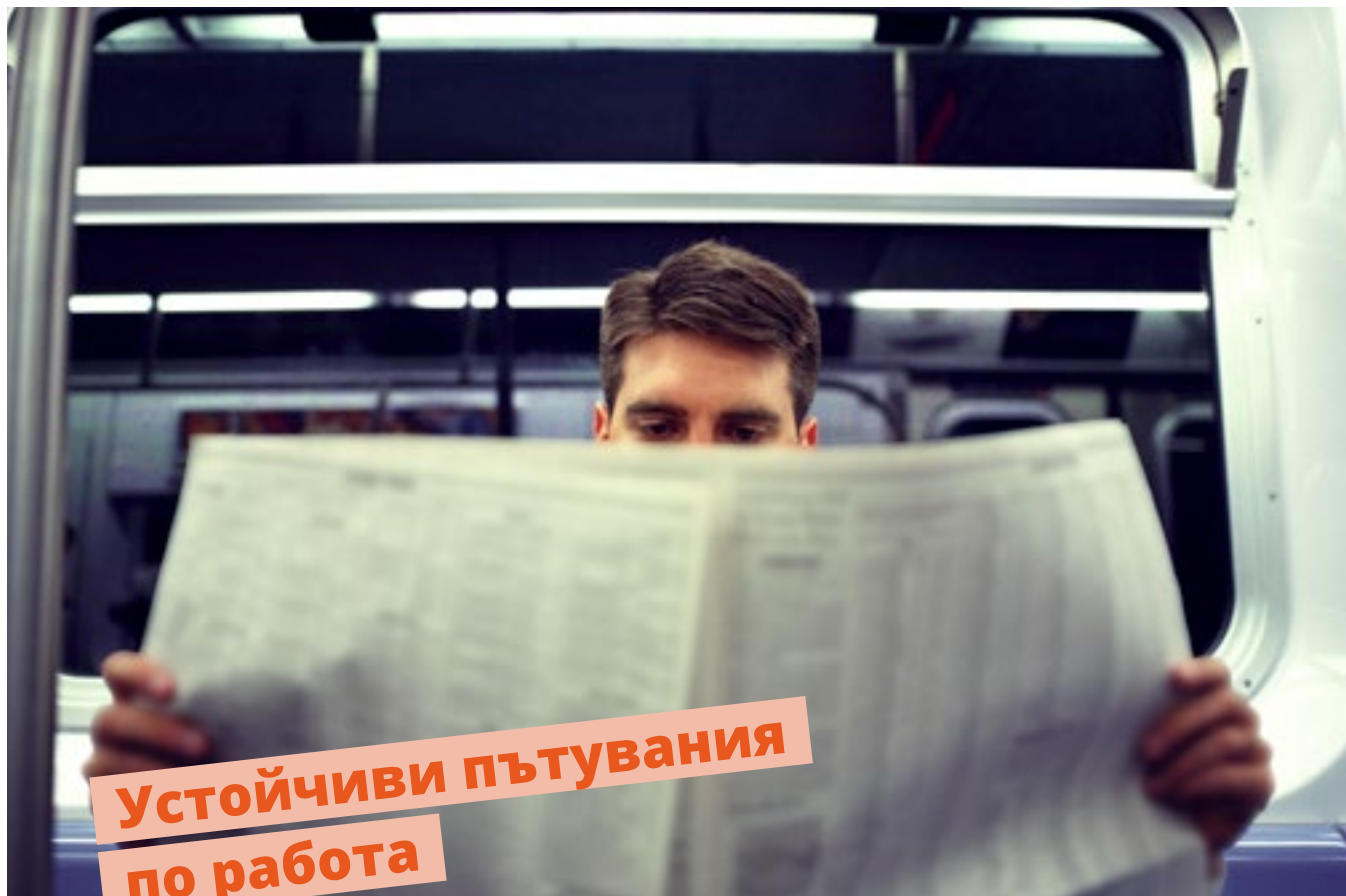
Една от пречките пред пътуванията с влак на дълги разстояния е разликата между железопътните мрежи в различните държави; например в електрифицирането и в ширината на коловозите (междурелсието). Въпреки това в Европа се движат няколко международни влака, включително InterCityExpress, който свързва Германия, Нидерландия, Белгия, Франция, Дания, Швейцария и Австрия.

Предлагането на услуги за пътуване с нощен влак в Европа също се съживява, за да задоволи растящата потребност от устойчиво пътуване. Партньорството между Дойче бан (DB), Австрийските федерални железници (ÖBB), SNCF във Франция и Швейцарските федерални железници (SBB) ще създаде четири нови нощни линии, свързващи 13 от най-големите градове в Европа.

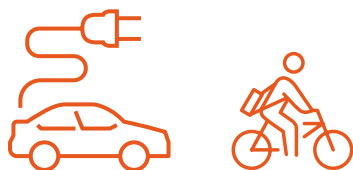
ЕС се стреми да създаде в рамките на Европа мрежа от жп линии, пътища, вътрешни водни пътища, морски пътища, пристанища, летища и железопътни терминали, известна като **Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)**. Тя е подкрепена от програма, която цели да създаде Европейска система за управление на железопътното движение, която да замени повече от 20 различни национални влакови системи и която ще спомогне за създаване на безпроблемна общоевропейска железопътна мрежа.



**Как се движим
и обикаляме:
пътувания на дълги
разстояния**



Пътуванията по работа са огромен източник на въглеродни емисии. При повечето пътувания по работа се пътува по въздух или с лек автомобил – двете най-замърсяващи опции за транспорт. В допълнение, **въглеродният отпечатък (CO₂) на местата в бизнес и първа класа**, които компаниите често резервират, е три до четири пъти по-голям от колкото на тези в икономична класа. Броят пътувания със самолет на служителите е също много по-висок в сравнение с този на средния турист.



Придвижването с транспорт до работата е една от основните причини, поради които хората пътуват всеки ден. В Германия 27 % от цялото общо разстояние, пропътувано от хората, е по работа. В Хърватска тази цифра е 47 %. Нещо повече, в Германия 68 % от работещите използват автомобила си, за да ходят на работа. Сравнете това с град като Копенхаген – един от най-удобните за придвижване с велосипед градове в Европа – където около 40 % от ежедневните пътувания до работа се извършват с велосипед.

Мерките за намаляване на въглеродните емисии от пътуванията по работа включват **замяна на личните срещи с виртуални**. Някои фирми обмислят също така **преминаване към по-зелени начини** на пътуване (например от самолет към влак или от леки автомобили на отделната компания към споделени автомобили), както и **екологизиране на автопарка на фирмата** (например замяна на леките автомобили с бензинови или дизелови двигатели с електромобили).



Във Франция беше приет закон, съгласно който компаниите с повече от 50 служители се изисква да разрешат дистанционната работа, да осигурят достъп до велосипеди или до общо ползване на автомобили и да покриват някои от разходите на служителите си за пътуване до работа.



**Как се движим
и обикаляме:
пътувания на дълги
разстояния**

Искате ли да споделите мнението си за бъдещите политики на ЕС в областта на климата с хора от цяла Европа?

Посетете многоезичната дигитална платформа за Конференция за бъдещето на Европа, за да обмените идеи!

Как бихте желали да допринесете за неутралността на Европа по отношение на климата?
Обсъдете и се включете!



Посетете уеб сайта на Count Us In и поемете ангажимент още днес!

Как можете да допринесете за неутралността на Европа по отношение на климата



Движете се повече пеша и с велосипед

Пътувайте с велосипед или вървете пеша, винаги когато можете.



Използвайте електромобил

Нека вашият следващ автомобил бъде с нулеви емисии.



Пътувайте по-малко със самолет

Намалете пътуванията по въздух, за да намалите значително въглеродния си отпечатък.



Компенсирате причинените от вас въглеродни емисии

ако пътуването със самолет е неизбежно.



Използвайте обществен транспорт

вместо собствения си автомобил (ако имате такъв).

Искате да сте в течение на резултатите от работата на Peer Parliament?

Проявявате интерес да поемете самите вие домакинството на Peer Parliament?

Посетете страницата на Peer Parliament на уеб сайта на пакта за климата и се регистрирайте!