# Cestovní kodex českých univerzit

# Návrh zásad pro pracovní a studijní cesty

# Určeno pro pracovní skupinu Udržitelná mobilita UNILEAD

# V1, podklad k diskusi

# Listopad 2022

**ÚVOD**

Cílem tohoto materiálu je vymezit soubor zásad pro pracovní cesty (dále v textu myšleno vč. studijních cest), které by měly být implementovány do provozu vysokých škol v ČR s cílem snížit uhlíkovou stopu (z) cestování.

Pracovní skupina pro Udržitelnou mobilitu sdružení Unilead vyzývá partnerské univerzity k přijetí společného přístupu k monitorování a snižování uhlíkové stopy emisí z dopravy vzniklé realizací pracovních a studijních cest.

Níže představený cestovní kodex a v něm doporučené postupy nabízí rámec, jehož prostřednictvím se mohou partnerské univerzity přihlásit k regulaci dopadu pracovních cest svých studentů/studentek a zaměstnanců/zaměstnankyň na životní prostředí. Součástí tohoto společného postoje by měl být důraz na hierarchii, jejímž středobodem bude minimalizace emisí (na základě jejich prevence a redukce) jako východisko pro následné přijetí dohodnutých standardů pro kompenzaci jakýchkoli zbytkových emisí.

Cestování akademických pracovníků a studentů významně přispívá k produkci emisí CO2 i klasických polutantů. Chtějí-li univerzity minimalizovat dopad, který mají na lokální společnost a globální klima, měly by neprodleně přijmout opatření, která s pomocí změny cestovních vzorců zaměstnanců a studentů sníží celkové emise skleníkových plynů.

Základem úsilí o snížení environmentálního dopadu univerzit z mobility jejich studentů a zaměstnanců by mělo být předcházení vzniku emisí skleníkových plynů, jejich snížení a teprve tam, kde to není možné, jejich kompenzace. Je třeba i po ukončení pandemie dále motivovat zaměstnance (a studenty) k práci online a využívat v maximální míře virtuální setkání, která zpravidla umožňují vysokou účast a realizaci mezinárodní spolupráce, která je pro rozvoj poznání a vzdělávání tak důležitá. Dopady mobility je třeba důsledně monitorovat formou výpočtu uhlíkové stopy a identifikovat oblasti s nejvyšším potenciálem pro změny chování studentů a zaměstnanců. Žádná z navrhovaných změn se však nepodaří bez intenzivní komunikace vedení univerzit se zástupci fakult a kateder o jejich smyslu ani bez zapojení zástupců jednotlivých pracovišť do hledání opatření, jak uhlíkovou stopu z mobility snížit. Nejen vedení univerzit (prostřednictvím nových pravidel pro tuzemské i zahraniční cesty), ale samotná pracoviště na jejich půdě dokáží proměnit klimatické závazky v dosažené cíle.

,

# ZÁSADY

Hlavním mottem kodexu je:

*„Cestujte pouze v nezbytných případech a s minimálním negativním dopadem na životní prostředí.“*

Tento cestovní kodex staví na modelu prevence, redukce a kompenzace. Všechny cesty by měly být nejdříve posouzeny z hlediska jejich nezbytnosti, resp. postradatelnosti. V případě, že bude cesta nezbytná, je třeba hledat takový způsob její realizace, při kterém vznikne minimum emisí CO2; nejčastěji volbou nízkoemisního dopravního prostředku. Při realizaci cesty by měly být veškeré emise CO2 účinně kompenzovány.

Ve všech případech je nutné, aby jednotlivé instituce aktivně sledovaly a regulovaly objem, způsob (dopravní mód) a uhlíkovou stopu pracovních cest, a měly tak dobrou představu o celkovém dopadu svých aktivit na životní prostředí.

Předpokladem snížení dopadu univerzity na životní prostředí je přijetí závazku na snížení celkové uhlíkové stopy z mobility univerzity o „x“ procent ročně a stanovení mechanismu, jak se na snížení budou podílet její jednotlivé instituce. Pro úspěšnou realizaci je nezbytné, aby se na přijetí závazku a na přijetí opatření již od začátku podíleli zástupci pracovišť, kterých se omezení dotknou.

1. **PREVENCE**

# Účast na schůzkách pracovních týmů a odborných setkáních

Doporučujeme ve všech případech schůzek mezinárodních pracovních a výzkumných týmů eliminovat fyzické setkání na jedno setkání ročně (s výjimkou naprosto jasně odůvodněných případů, jako např. oblast oborů uměleckých nebo performativních, resp. všech oborů, kde z podstaty věci je prezenční setkání nutností). Kdykoli to bude možné, pracovní týmy by měly svou agendu standardně řešit prostřednictvím online technologií. Obdobně je potřeba přistupovat k cestám za účelem konferencí a dalších odborných setkání. Osobní účast by měla být spíše výjimkou než pravidlem, a to pouze tehdy, pokud se zástupce univerzity účastní se zásadním odborným sdělením.

# Krátká či zbytná setkání je třeba eliminovat

Vyzýváme jednotlivé instituce, aby vždy pečlivě zvážily, do jaké míry bude fyzická účast jejich zástupců při realizovaném setkání nutná. Pokud se bude jednat o účast na setkáních, jejichž délka nepřekročí dobu čtyř hodin nebo u nichž se účastník nebude pravděpodobně aktivně podílet na probíhajících diskusích, osobní účast spíše nedoporučujeme. Je však nutné brát v potaz vždy specifikum dané plánované cesty.

# Každý by se měl aktivně podílet na posuzování významu své osobní účasti

Každý zaměstnanec a student by si před rozhodnutím o své fyzické účasti na konferenci/setkání apod. měl odpovědět na následující otázky:

* + - Je nutné, abych se akce účastnil osobně?
    - Je má fyzická účast nezbytná k naplnění cíle setkání?
    - Je interakce s ostatními z profesního hlediska nutná?
    - Je má cesta opodstatněná z hlediska délky akce?
    - Je možné, aby se v účasti střídalo více zástupců z mé univerzity?
    - Je možné, aby se setkání zúčastnil někdo jiný z mé univerzity nebo mě někdo zastoupil?
    - Je možné se zúčastnit virtuálně? Mohu se nějak zasadit o virtuální účast na akci?

# Unilead jako aktivní propagátor videokonferencí a elektronických konferencí

Apelujeme na členské instituce konsorcia Unilead, aby aktivně zvažovaly schůdné alternativy k fyzickým setkáním, kdykoli to bude možné. Takové iniciativy se neobejdou bez důkladné obeznámenosti s využíváním příslušných technologií a mohou rovněž vyžadovat určité kroky ke zkvalitňování zařízení, která mají pracovníci nebo studenti k dispozici. Doporučujeme proto všem členským univerzitám, aby se ujistily, že nabízejí adekvátní podporu pro videokonference a elektronické konference, a podnikly případné kroky ke zprovoznění preferované společné platformy, případně platforem.

## REDUKCE

V případě, že je fyzická účast považována za nezbytnou, bude na každém členovi, aby se zamyslel, jak maximálně omezit emise generované jeho cestou.

Přestože letecká doprava představuje často nejlevnější a nejrychlejší variantu, není zpravidla nejšetrnějším způsobem cestování. Apelujeme na každou instituci, aby zvážila možnost zavedení svých vlastních vnitřních směrnic ve prospěch využívání železniční dopravy, případně v odůvodněných případech autobusové dopravy nebo služeb sdílené mobility. Taková pravidla by mj. pamatovala na podporu ze strany instituce v případě vyšších nákladů a delší doby strávené na cestě, použije-li si na delší vzdálenosti vlak (příp. autobus).

Pokud jsou pracovníci ochotni využívat cestovní alternativy produkující méně emisí, měly by univerzity tyto alternativy v maximální míře podporovat.

Navrhujeme, aby členské instituce konsorcia uvažovaly o přijetí následujících pravidel:

* Pokud lze cestu absolvovat vlakem za méně než **šest** hodin, létání by mělo být povoleno (resp. proplaceno) jen za výjimečných okolností (a s předchozím souhlasem).
* Pokud jsou jednotliví delegáti ochotni uskutečnit cestu vlakem nebo autobusem a taková cesta bude trvat více než 12 hodin, instituce by je v tom měly podpořit, včetně toho, že proplatí dodatečné ubytování nebo noční vlak. Tato delší doba cesty by měla být považována za součást pracovní cesty.

Studující a vyučující budou moci využít pobídky programu Erasmus+, který v novém programovém období 2021–2027 nabízí časovou a finanční bonifikaci účastníkům zahraničních mobilit, kteří využijí jinou než leteckou dopravu (Green Erasmus).

## KOMPENZACE

Pokud je cesta vyhodnocena jako nezbytná a emise již nelze více omezit, univerzita musí kompenzovat zůstatkové emise produkované aktivitami zaměstnanců a studentů.

# Monitoring

Za tímto účelem a také v zájmu zachování transparentnosti celého procesu je nezbytné monitorovat emise produkované jednotlivými univerzitami.

Ke každé fyzické cestě by odpovědný úsek univerzity měl vždy obdržet jednoduchý přehled, z něhož budou patrné zvolené způsoby dopravy, vzdálenosti, velikost delegací a odhadovaná míra emisí (pokud možno vypočtena na základě společně přijaté metodiky). Např.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Instituce** | **Počet delegátů** | **Jméno** | **Cesta (všechny způsoby dopravy)** | **Vzdálenost (km)** | **Faktory** | **Emise  (kg / tCO2e)** |
| Uni A | 1 | Dr. X | Přesuny autobusem (vše) | 40 | 0,02732 | 1,09 kg CO2e |
|  |  |  | Přesuny vlakem (vše) | 80 | 0,03694 | 2,96 kg CO2e |
|  |  |  | Hlavní cesta: letecky (ekon.) | 4 000 | 0,15298 | 611,92 kg CO2e |
|  |  |  | Cesty taxíkem (vše) | 20 | 0,14549 | 2,91 kg CO2e |
| Uni A | 2 | Prof. Y | Přesuny autobusem (vše) | 0 | - | - |
|  |  |  | Přesuny vlakem (vše) | 0 | - | - |
|  |  |  | Hlavní cesta: vlakem | 4 000 | 0,00497 | 19,88 kg CO2e |
|  |  |  | Cesty taxíkem (vše) | 20 | 0,14549 | 2,91 kg CO2e |
| **Celkem** | **2** |  |  | **8 160 km** |  | **641,67 kg CO2e**  **= 0,642 t CO2e** |

***Výše uvedený příklad pracuje pouze pro ilustrativní účely s faktory britské* *vlády* *pro rok 2020 (DEFRA).*** [***https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2020***](https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2020)

Každá instituce by měla sledovat a archivovat řádně vyplněné výše uvedené tabulky za každého pracovníka. Výsledná data by měla být v agregované podobě v pravidelných intervalech společně vyhodnocována, přičemž odpovědný úsek univerzity bude zpracovávat výroční zprávy o uhlíkové stopě univerzity podle jednotlivých aktivit/položek.

Rádi bychom upozornili, že v tomto bodě jsme doposud nestanovili konkrétní metodiku („kalkulačku“) pro kvantifikaci emisí, ale učiníme tak, pokud bude Kodex přijat konsorciem. Ve Spojeném království vysokoškolská pracoviště oficiálně vykazují emise související s jejich pracovními cestami prostřednictvím standardizovaných státem definovaných emisních faktorů. Domníváme se však, že pro účely naší **praxe** bude zřejmě užitečnější nějaký snadno dostupný online nástroj, díky němuž nebude tato činnost nijak složitá, a zajistí se tím současně jednotný postup v rámci celého konsorcia.

# Rozdělení emisní zátěže

Stanovili jsme základní variantu rozdělení odpovědnosti za emise a jejich následné kompenzace.

Zřejmě nejjednoduššízpůsob operacionalizace předmětného závazku spočívá v tom, že každé jednotlivé instituci bude uloženo, aby sama sledovala, vyhodnocovala a kompenzovala své emise pomocí konverzních faktorů a kompenzačních („offsettingových“) režimů, které si k tomuto účelu zvolí. Následně jednotlivé univerzity v rámci konsorcia budou společně tato data sdílet, a tím vytvářet sociální tlak na snižování emisní zátěže v následujících obdobích.

Nepřejeme si však, aby se tato praxe stala příliš administrativně náročnou nebo vrhala nepříznivé světlo na princip, z něhož tato metodika vychází, a sice že všechny instituce musí přemýšlet o své vlastní uhlíkové stopě, musí být připraveny evidovat a monitorovat své emise a přijmout odpovídající opatření k jejich PREVENCI, REDUKCI A KOMPENZACI.

# Kompenzace v rámci jednotlivých univerzitních pracovišť

Rádi bychom vyzvali členy konsorcia k přijetí optimálního kvalitního kompenzačního systému (příp. systémů), jehož prostřednictvím by s příslušným pověřením kompenzovali své emise.

Pro účely kompenzací můžeme doporučit nějaký kvalitní standard (například <https://www.goldstandard.org/>), který bude zárukou minimalizace uhlíkové stopy.

Téma kompenzace a případné unifikace postupu doporučujeme řešit následně po úspěšném zavedení opatření, která se týkají prevence, redukce a monitoringu zbytné produkce CO2 v důsledku realizací pracovních a studijních cest. Jedná se o opatření, která je potřeba diskutovat v rámci konkrétních kontextů univerzit.

# POVINNOSTI

Následující tabulka vymezuje závazky na straně jednotlivců, institucí a konsorcia jako celku dle navrženého kodexu:

|  |  |
| --- | --- |
| **Posloupnost** | **Závazky** |
| Jednotlivci | * Osobní odpovědnost za rozhodnutí, zda je nutné osobně se zúčastnit zvažované akce; * zvažovat nízkoemisní způsoby dopravy při pracovních cestách; * s ohledem na celkové emise zohledňovat šetrné plánování dopravy/trasy – minimalizovat zbytečné zajíždění, objíždění, cesta by měla být přímá. |
| Instituce | * Vést podrobnou evidenci emisí produkovaných při pracovních a studijních cestách (za pomoci uvádění emisí v cestovních příkazech); * podporovat jednotlivce při volbě nízkoemisních forem cestování a vytvářet pro tyto formy cestování podmínky; * sdílet s dalšími partnery v konsorciu výsledky monitorování uhlíkové stopy z pracovních a studijních cest; * kompenzovat emise doporučeným způsobem *(bude upřesněno)*; * zajistit vhodné podmínky pro realizaci virtuálních setkání ve vysoké kvalitě jako prevenci fyzických cest (např. vybavení místností technikou a zajištění klidu na schůzky). |
| Konsorcium | * Shromažďovat a pravidelně zveřejňovat informace o uhlíkové stopě z pracovní a studijní mobility jednotlivých univerzit; * hodnotit účinnost opatření na snížení uhlíkové stopy z mobility; * podporovat členy konsorcia v zavádění opatření doporučených v tomto materiálu. |