

Čistá a chytrá mobilita v době rostoucího počtu automobilů

Mgr. Markéta Braun Kohlová, PhD.,
koordinátorka Plánu udržitelné mobility,
Odbor dopravy MHMP

19. 9. 2023

CHYTRÁ A ČISTÁ
MOBILITA



SMART AND CLEAN
MOBILITY

Kdy bude mobilita v Praze chytrá a čistá?

Klimatický závazek – cíl 2030

- Snížit emise o 45% do 2030 (oproti 2010) - celkem
- doprava = cca 40% emisí CO₂ města

Klimatický závazek – cíl 2030

- Snížit emise o 45% do 2030 (oproti 2010) - celkem
- doprava = cca 40% emisí CO₂ města

Vybrané cíle v dopravě:

- snížení spotřeby především fosilních paliv o 17%
- + 900 bezemisních a nízkoemisních autobusů
- + 150 mil. cestujících VHD, tj. +15% (1 005 mil. cestujících VHD v 2022)

Elektrifikace autobusů

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Celkový počet autobusů ve vozovém parku DPP	1 170	1 162	1 144	1 166	1 203	1 193
Celkový počet autobusů ostatních dopravců PID	934	1 022	1 350	1 516	1 889	1 956
Počet km najetých e-busy	60 755	45 940	116 660	168 930	55 377	410 907
Celkový počet vozokilometrů autobusů	72 450 000	75 632 100	75 577 309	70 349 690	70 266 509	73 717 987
Počet vozokilometrů autobusů DPP na území HMP	64 683 000	67 900 000	67 540 000	61 100 000	60 770 788	64 009 517
Vozokilometry autobusů městských linek mimo DPP na území HMP	7 767 000	7 732 100	8 037 309	9 249 690	9 495 721	9 708 470
Počet autobusů s elektrickým pohonem	2	2	2	5	23	36

Elektrifikace autobusů DPP

Podíl e-busů na celkovém výkonu busů DPP (61 milionů km):

2021	2022
55 377	410 907 km
0,1%	0,6%

ALE:

- již nyní $\frac{2}{3}$ dopravního výkonu VHD v elektrické trakci (metro, tramvaje, lanovka), tj. 75% přepravy cestujících

Elektrifikace autobusů DPP

Podíl e-busů na celkovém výkonu busů DPP (61 milionů km):

2021	2022
55 377	410 907 km
0,1%	0,6%

ALE:

- již nyní $\frac{2}{3}$ dopravního výkonu VHD v elektrické trakci (metro, tramvaje, lanovka), tj. 75% přepravy cestujících

Dosažitelné v DPP:

- snížení emisí CO₂ celkem o 11 – 14 %,
- se započtením dosavadní úspory 18 – 22 %

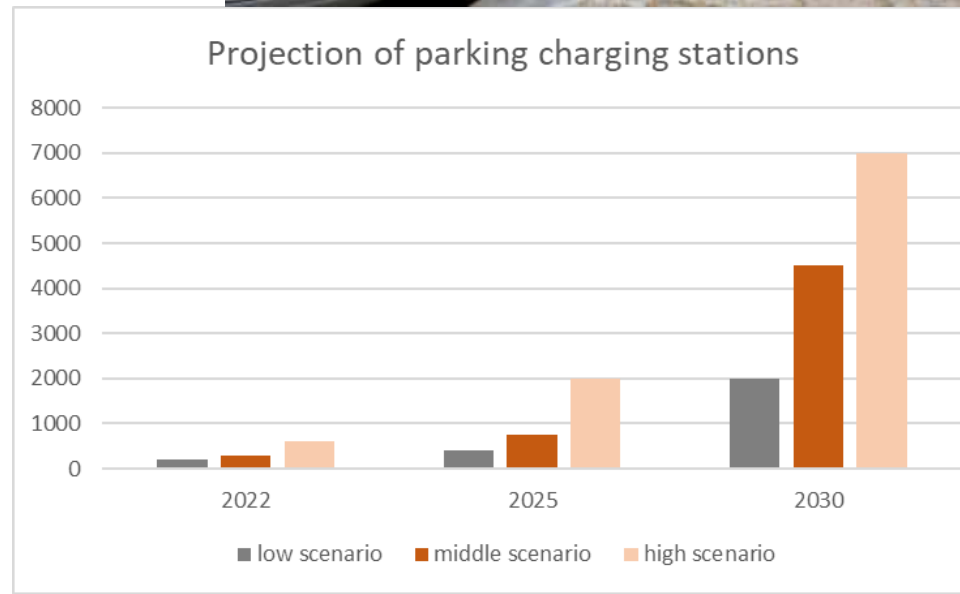
Veřejná dobíjecí infrastruktura

Cíl (2030):

- 9 tisíc veřejných dobíjecích bodů

2022:

- 763 veřejných dobíjecích bodů (Smart Prague Index, 2022)



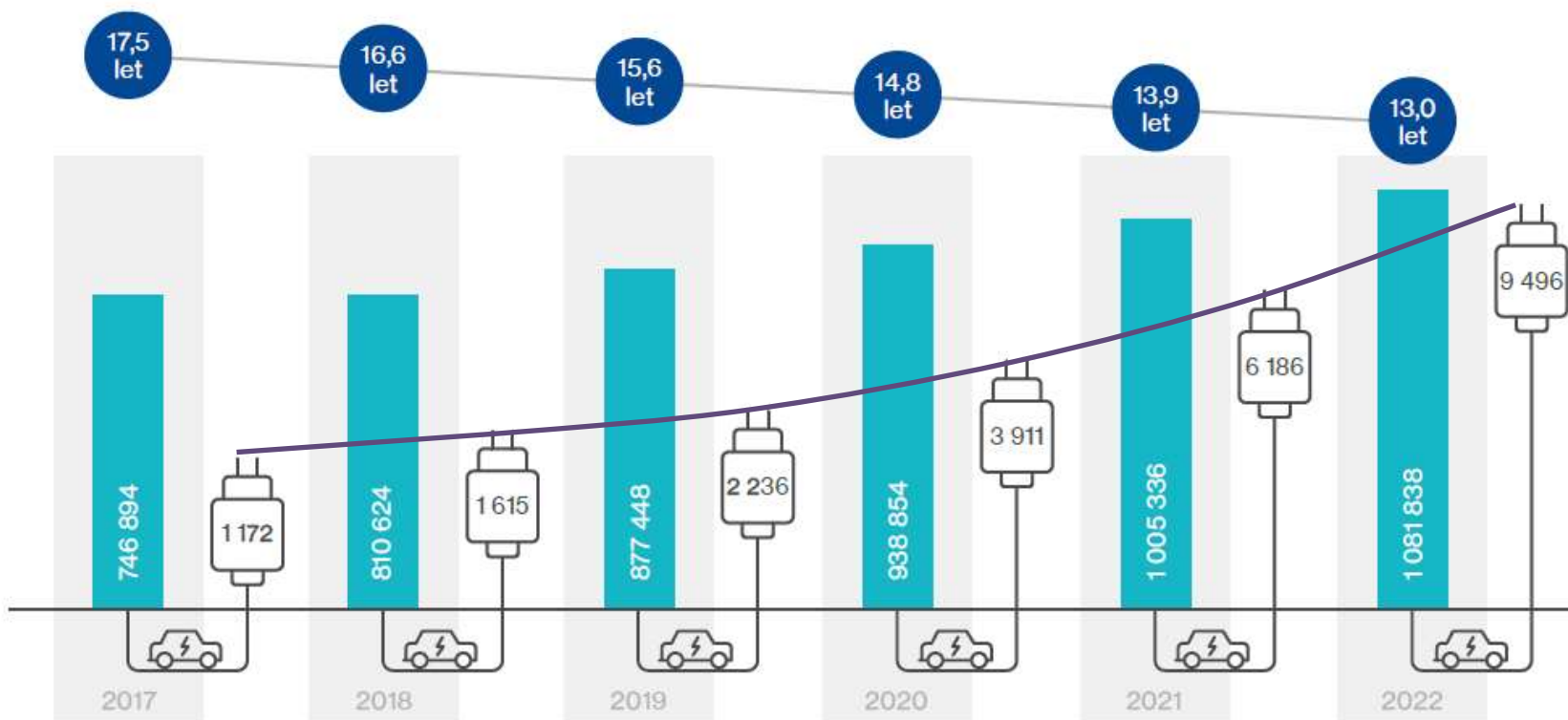
Elektromobilita (osobní)

Cíl (2030):

- pro 200 tis. e-mobilů

- Počet vozidel na území HMP
- Počet registrovaných vozidel s registrační značkou „EL“
- Průměrné stáří vozidel na území HMP

Pozn.: zdroj Registr vozidel -> Počítána vozidla kategorií M1 a N1 dle Registru vozidel prostřednictvím Datové kostky



Elektromobilita (osobní)

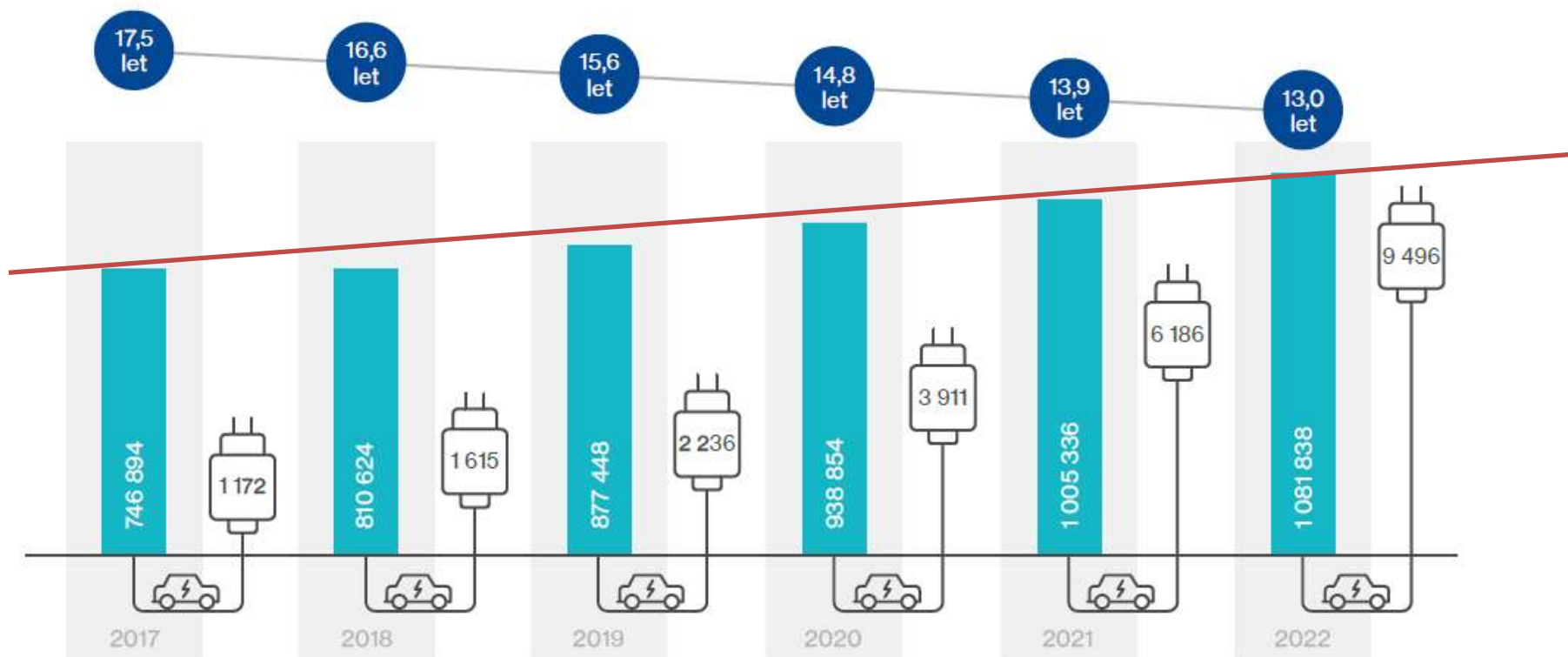
Cíl (2030):

- pro 200 tis. e-mobilů

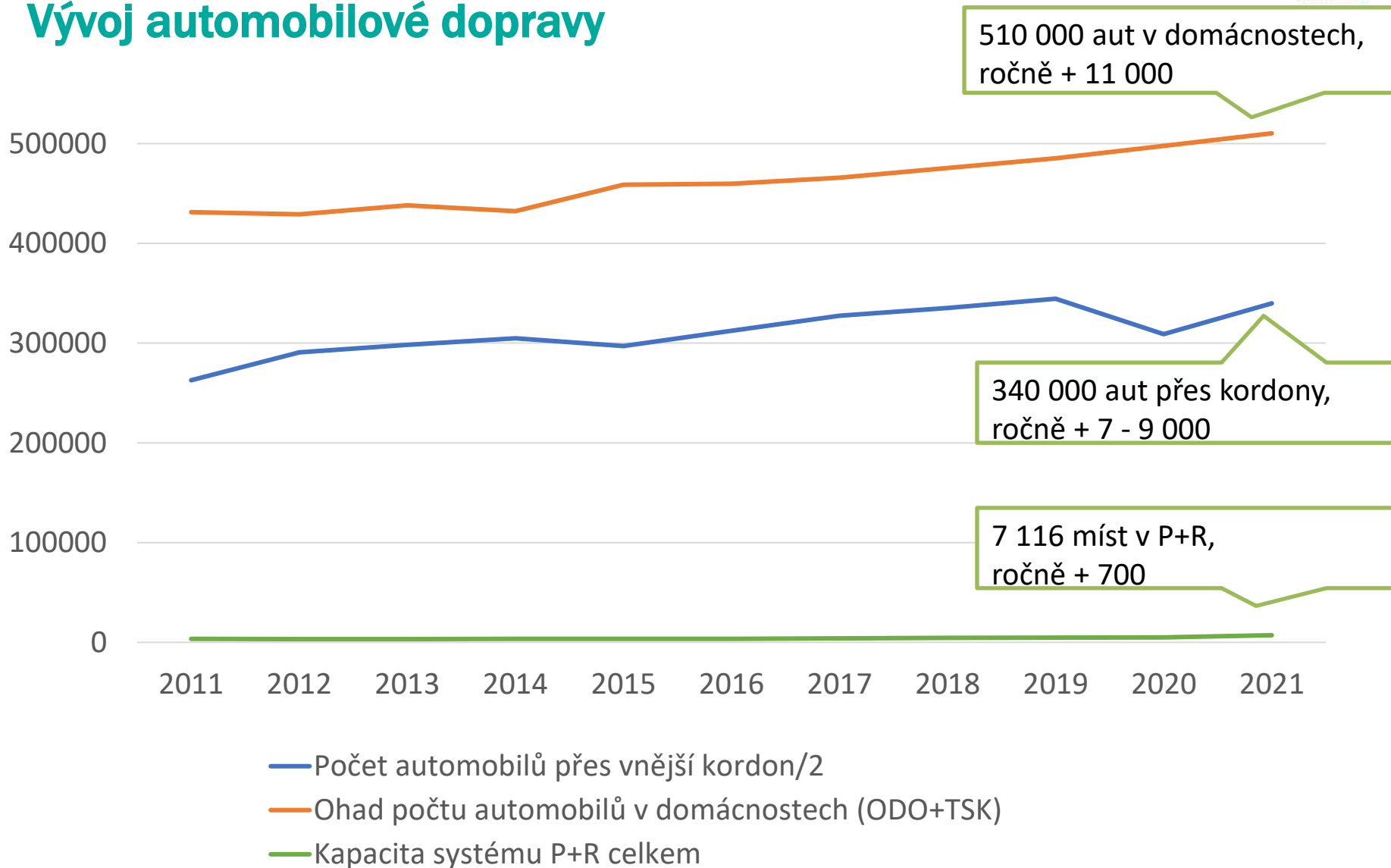
tj. 1/5 z nyní 1 mil. aut a 1,5 mil. 2030

- Počet vozidel na území HMP
- Počet registrovaných vozidel s registrační značkou „EL“
- Průměrné stáří vozidel na území HMP

Pozn.: zdroj Registr vozidel -> Počítána vozidla kategorií M1 a N1 dle Registru vozidel prostřednictvím Datové kostky



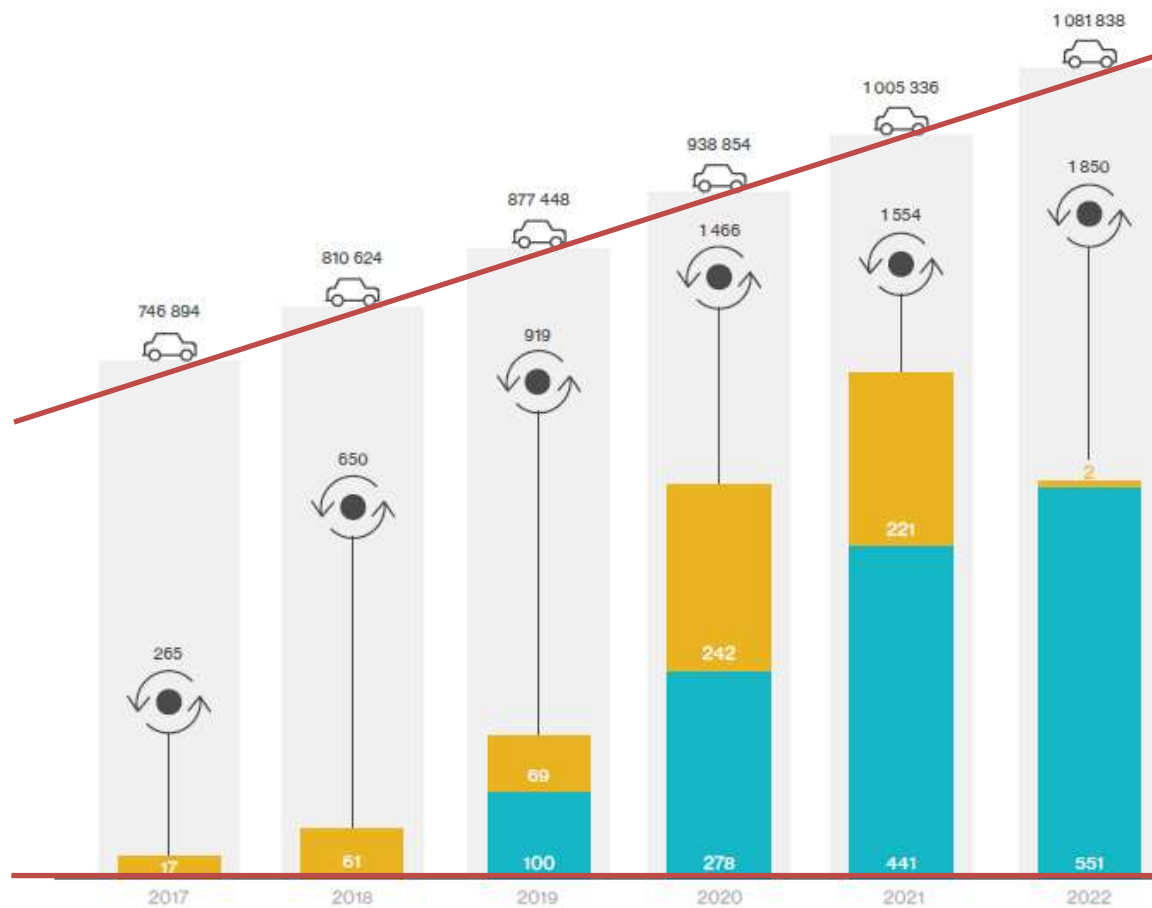
Vývoj automobilové dopravy



Zdroj: Šetření vybavenosti domácností ČSÚ- SILC, dopočet daty z šetření TSK /
Česko v pohybu; kordonové měření TSK

Sdílená auta

- Počet vozidel na území HMP
- Celkový počet sdílených automobilů
- Počet sdílených elektromobilů
- Počet sdílených hybridních automobilů

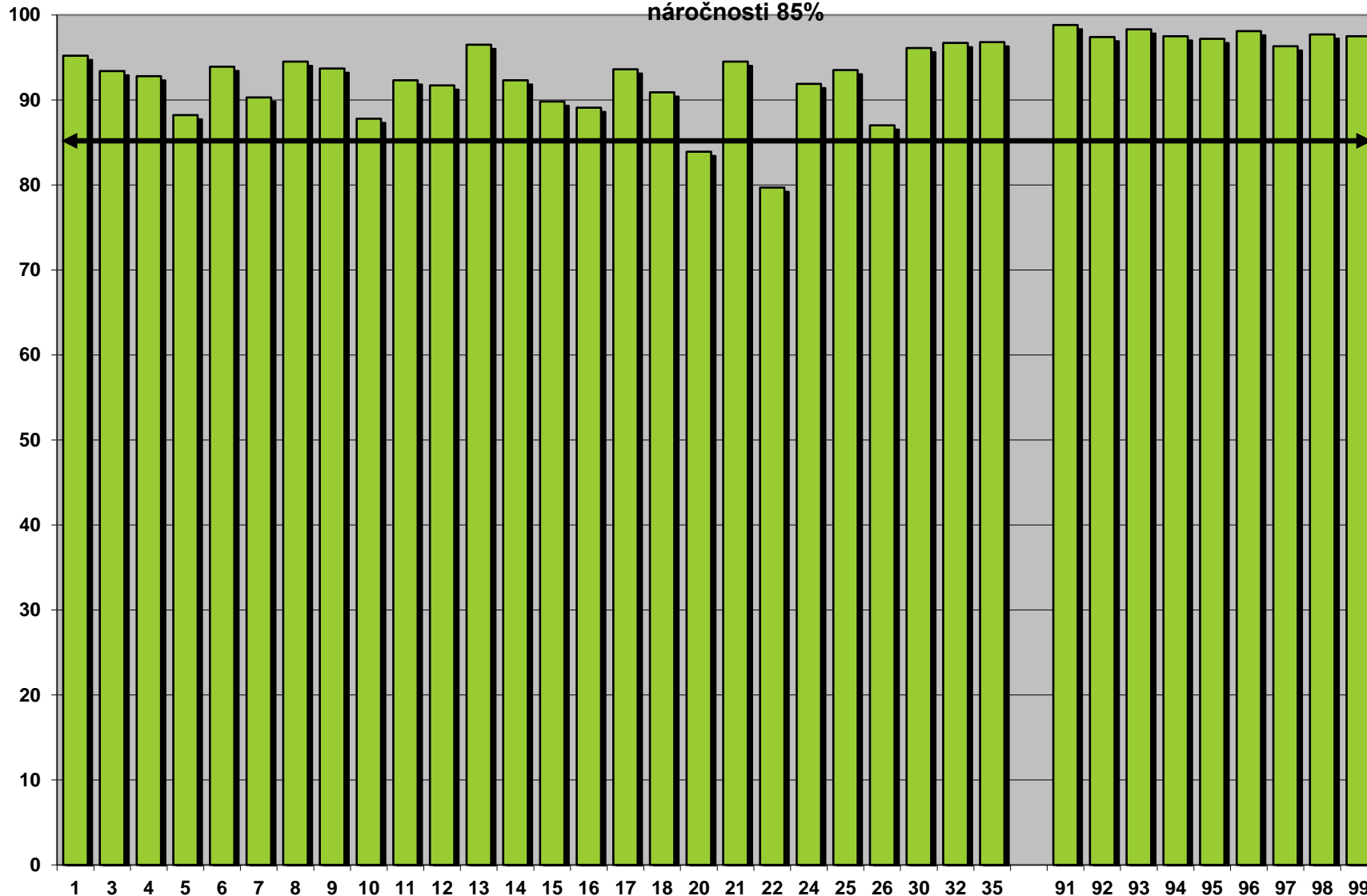


V měřítku celkového počtu registrovaných automobilů

2021



Standard kvality přesnost provozu TRAM linek v období 1. - 28.2. 2021 v procentech - úroveň náročnosti 85%

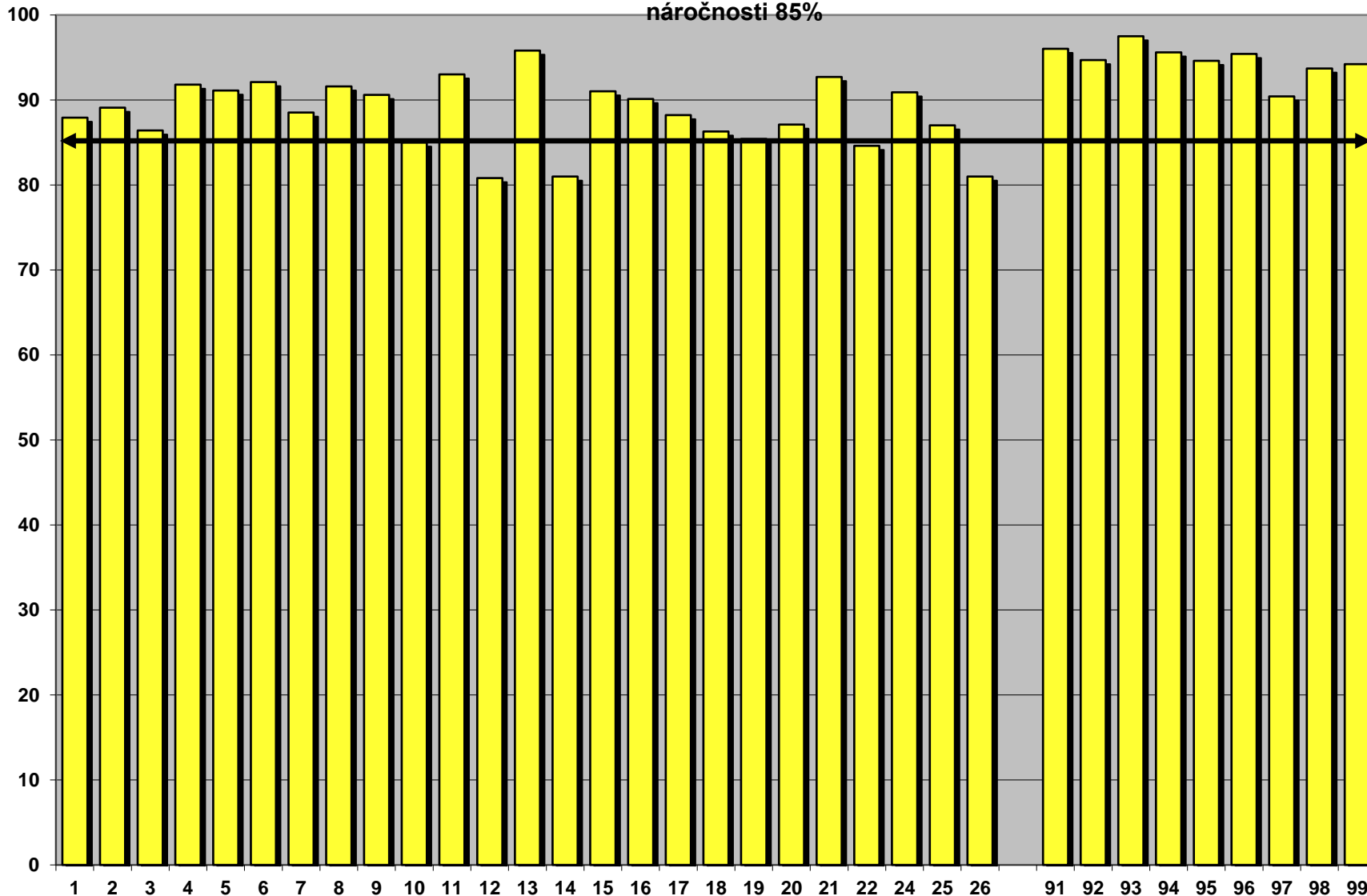


Zdroj: DPP, a.s.

2022



Standard kvality přesnost provozu TRAM linek v období 1. - 28.2. 2022 v procentech - úroveň náročnosti 85%



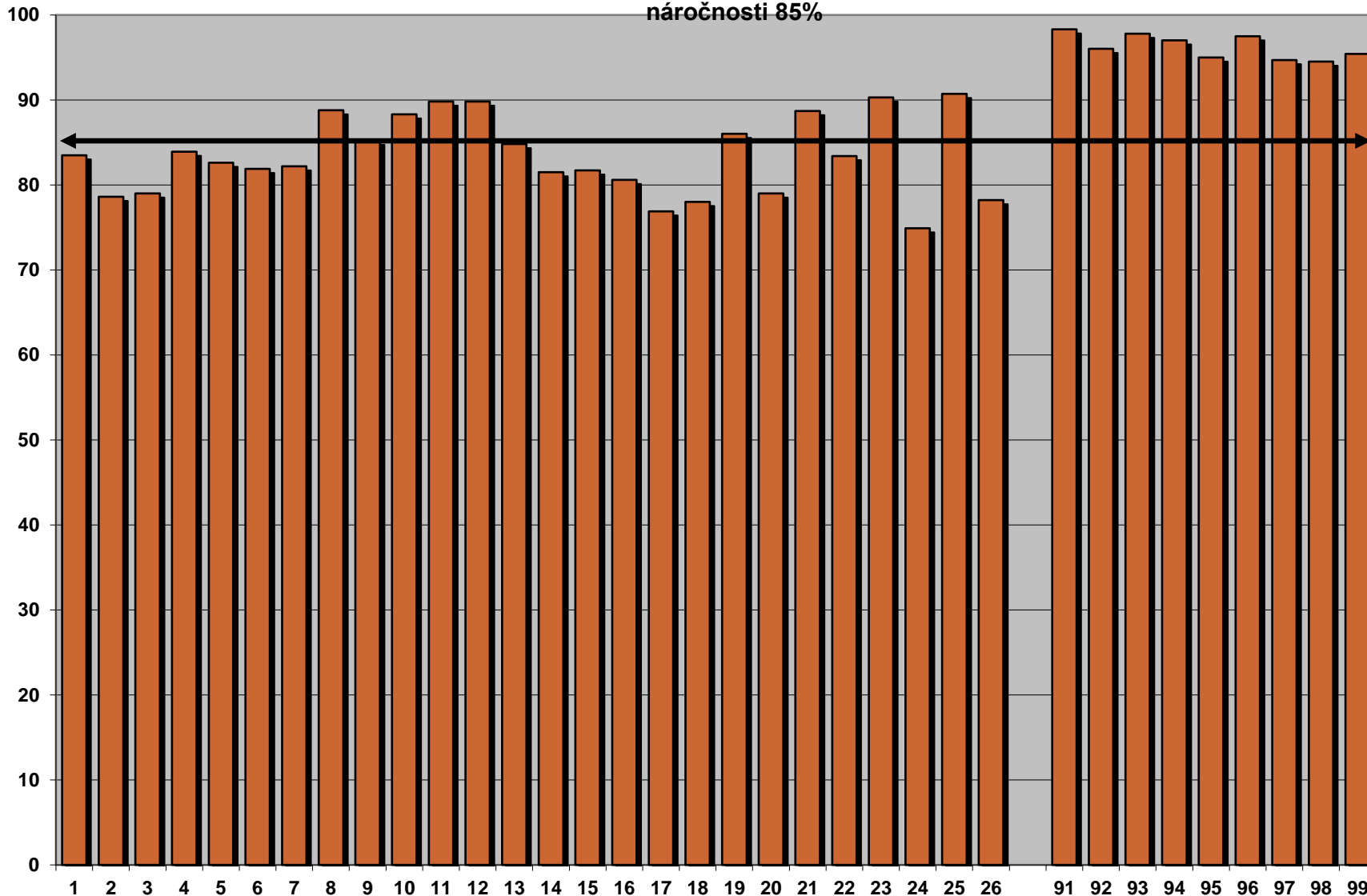
Zdroj: DPP, a.s.



2023



Standard kvality přesnost provozu TRAM linek v období 1. - 31.3. 2023 v procentech - úroveň náročnosti 85%



Zdroj: DPP, a.s.



Shrnutí

- Technicky **nelze dosáhnout klimatických cílů** (do 2030)

Shrnutí

- Technicky **nelze dosáhnout klimatických cílů** (do 2030)
- **Ani snížit** emise skleníkových plynů z dopravy (vs. 40% snížení)

Shrnutí

- Technicky **nelze dosáhnout klimatických cílů** (do 2030)
- **Ani snížit** emise skleníkových plynů z dopravy (vs. 40% snížení)
- Nová silniční infrastruktura **zvýší celkovou uhlíkovou stopu** (vzrost počet vozokm)*

* Tennoy, A., Tonnesen, A., Gundersen, F. (2019). *Effects of urban road capacity expansion – experiences from two Norwegian cases*. Transport. Res. Transport Environ., 69, [10.1016/j.trd.2019.01.024](https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.01.024), <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136192091830628X>

Shrnutí

- Technicky **nelze dosáhnout klimatických cílů** (do 2030)
- **Ani snížit** emise skleníkových plynů z dopravy (vs. 40% snížení)
- Nová silniční infrastruktura **zvýší celkovou uhlíkovou stopu** (vzrost počet vozokm)*
- **Nemusí se snížit lokální emise z dopravy**

* Tennoy, A., Tonnesen, A., Gundersen, F. (2019). *Effects of urban road capacity expansion – experiences from two Norwegian cases*. Transport. Res. Transport Environ., 69, [10.1016/j.trd.2019.01.024](https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.01.024), <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136192091830628X>

Možná řešení

1) Zaměřit na snižování **vlastnictví a používání automobilů**

- O 10 - 20%; kvůli záboru veřejného prostoru, zpevněných povrchům
- využít **ZPS** ke snížení **intenzity automobilové dopravy** (v centru města)

2) Ovlivňovat **poptávku** po druzích dopravy

- Nastavením **cen** za využití infrastruktury (mýto)*
- Infrastrukturou pro mikro-mobilitu a chůzi

*Kuss, P., Nicholas, K. A. , (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: lessons learned from a meta-analysis and transition management, *Case Studies on Transport Policy*, 10 (3), 1494-1513, [10.1016/j.cstp.2022.02.001](https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001)

Možná řešení

1) Zaměřit na snižování **vlastnictví a používání automobilů**

- O 10 - 20%; kvůli záboru veřejného prostoru, zpevněných povrchům
- využít **ZPS** ke snížení **intenzity automobilové dopravy** (v centru města)

2) Ovlivňovat **poptávku** po druzích dopravy

- Nastavením **cen** za využití infrastruktury (mýto)*
- Infrastrukturou pro mikro-mobilitu a chůzi

3) **Rozvíjet veřejnou dopravu**

- Primárně ze zázemí města a v tangenciálních spojení

*Kuss, P., Nicholas, K. A. , (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: lessons learned from a meta-analysis and transition management, *Case Studies on Transport Policy*, 10 (3), 1494-1513, [10.1016/j.cstp.2022.02.001](https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001)

Řešení

1) Zaměřit na snižování **vlastnictví a používání automobilů**

- O 10 - 20%; kvůli záboru veřejného prostoru, zpevněných povrchům
- využít **ZPS** ke snížení **intenzity automobilové dopravy** (v centru města)

2) Ovlivňovat **poptávku** po druzích dopravy

- Nastavením **cen** za využití infrastruktury (mýto)*
- Infrastrukturou pro mikro-mobilitu a chůzi

3) **Rozvíjet veřejnou dopravu**

- Primárně ze zázemí města a v tangenciálních spojení

4) Územní rozvoj pro **krátké cestovní vzdálenosti**

- vč. snížení **parkovacích minim**

*Kuss, P., Nicholas, K. A. , (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: lessons learned from a meta-analysis and transition management, *Case Studies on Transport Policy*, 10 (3), 1494-1513, [10.1016/j.cstp.2022.02.001](https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001)

Závěr



Závěr



Závěr





Děkuji za pozornost.

marketa.braun.kohlova@praha.eu