**Zápis**

**z 2. jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro elektromobilitu**

**konaného dne 27. 5. 2024 ve 13,00 hod.**

**Přítomni:** členové a hosté dle přiložených prezenčních listů

**Zpracoval:** Ing. Michael Sršeň

Komise zahájila jednání ve 13:09, kdy předseda Komise přivítal všechny zúčastněné, konstatoval, že Komise je usnášeníschopná a účastníky jednání seznámil se změnami původního návrhu programu, které byly zapříčiněny časovými možnostmi některých členů. Hlasováním přítomných členů byl program schválen v následující podobě:

1. Parkování elektroaut v zahraničí (Jaromír Beránek, ZHMP)
2. Podpora veřejného dobíjení na území HMP – koncese (Tomáš Hájek, OICT)
3. Různé

Komise rovněž odsouhlasila termín příštího jednání, které se uskuteční 24. 6. 2024 ve 13:00. Předmětem tohoto jednání bude zejména diskuze se zástupci jednotlivých MČ na téma budování dobíjecí infrastruktury a zřizování parkovacích míst pro dobíjení na území jejich MČ (primárně v oblastech, kde jsou zřízeny ZPS) a parkování nízkoemisních vozidel v ZPS.

**Ad 1)**

V rámci tohoto bodu předseda Komise prezentoval přehled opatření (viz. příloha), kterými některé evropské metropole zvýhodňují provoz nízkoemisních vozidel a tím podporují rozvoj nízkoemisní dopravy nejen na svém území.

Z předloženého materiálu vyplývá, že drtivá většina uvedených měst zvýhodňuje parkování nízkoemisních vozidel na svém území, i když na rozdíl od Prahy prakticky vždy v nějak omezeném rozsahu (parkování pouze v určitých oblastech nebo pouze po omezenou dobu). Ve většině měst se rovněž klade značný důraz na to, aby nedocházelo ke zneužívání vyhrazených parkovacích stání u dobíjecích stanic (DS) pro parkování vozidel se spalovacími motory.

Uvedená města se rovněž v maximální míře snaží o to, aby zejména dopravní služby (zásobování, taxi, carsharing) byly v maximální míře, někde dokonce výlučně, realizovány právě prostřednictvím bezemisních vozidel, kdy z důvodu vysokého nájezdu provozovaných vozidel by měl přechod na bezemisní dopravu i u relativně ne příliš vysokého počtu vozidel významný pozitivní efekt.

V diskuzi zazněly poznatky z praxe v oblasti carsharingu, kdy pro většinu jeho provozovatelů je zařazení těchto vozidel do nabídky poměrně problematické, a to primárně z důvodu vyšších nákladů, které nejsou zákazníci ochotni akceptovat v podobě zvýšené ceny. Rovněž se v praxi ukazuje, že primárně v případě plovoucího carsharingu, který je v Praze zcela dominující, je problémem nabíjení těchto vozidel zákazníky.

Pokud se jedná o vozidla taxi, tato se na jedné straně jeví pro přechod k bezemisním vozidlům jako ideální (jízdy jsou realizovány převážně po městě a s ohledem na vysoký nájezd těchto vozidel se provoz na elektřinu jeví jako ekonomicky výhodný), na straně druhé ale s ohledem na specifika poskytované služby tento přechod vyžaduje vybudování dostatečně kapacitní sítě DS (ideálně sdružených do tzv. hubů) s maximálním příkonem. Bylo konstatováno, že vybudování právě takovýchto veřejně dostupných hubů je nezbytným předpokladem pro rozšíření elektromobility do uvedených segmentů.

V diskuzi rovněž zazněly některé náměty a poznatky související s přechodem k elektromobilitě v oblasti veřejné dopravy (autobusy) a dopravy lodní (přívozy a výletní lodě), stejně jako s tím, že případné budoucí zavedení nízkoemisních zón a citelné zatížení fosilních paliv emisními povolenkami zejména v případě komerčních subjektů povede k rychlejšímu přechodu na bezemisní typy dopravy. Pan Melzer rovněž požádal zástupce PRE o informování Komise o údajích souvisejícími s využíváním DS, které tato provozuje.

**Ad 2)**

Zástupce OICT pan Hájek představil účastníkům jednání materiál (vizte přílohu) který jim byl před jednáním zaslán a který zobrazuje postup přípravy koncese na provoz sítě DS a spolu se zástupcem THMP panem Fišerem stručně nastínil problematiku čerpání dotace z programu OPD3 a některá úskalí, na která bude nutno při čerpání této dotace brát zřetel (projekt musí být realizován do konce roku 2026 bez možnosti využití pravidla N+x). Bylo rovněž upřesněno, že tento projekt se týká výstavby tzv. pomalých DS, zatímco výstavba kapacitních DS bude řešena formou výzvy č. 14 MD ČR.

V rámci diskuze vyjádřil pan Vislous názor, že v projektu uvedený příkon 2x22 kW je z pohledureálného využití naddimenzovaný a rezervování potřebné kapacity bude mít za následek zbytečný nárůst nákladů na provoz sítě. Oproti tomu zazněla ze strany pana Hladíka informace, že u plánovaného příkonu DS 2x22 kW bude možno v případě potřebu provést konverzi na 4x11 kW, což zejména umožní využití většího počtu DS integrovaných do lamp veřejného osvětlení. Pan zastupitel a předseda Výboru pro energetiku Chabr zdůraznil význam výběru lokalit pro budování DS tak, aby tyto byly umisťovány primárně tam, kde budou v maximální míře využívány a rovněž navrhl, aby s ohledem na náročnost povolovacího procesu byly vytipovány záložní lokality, které v případě potřeby zajistí splnění podmínek poskytnutí dotace.

Pokud jde o budování vysokokapacitních dobíjecích hubů, jako optimální se z pohledu jejich umístění jeví lokality na okraji města, nicméně ve většině případů volné plochy, které by bylo možno pro tento účel využít nedisponují dostatečným příkonem. Uvedené se bohužel většinou týká i stávajících čerpacích stanic, které se jinak pro uvedený účel jeví jako mimořádně vhodné, a to i z toho důvodu, že pozemky jsou ve vlastnictví hlavního města.

Dále v diskuzi zazněl požadavek pana Fišera na verifikaci nákladů prezentovaného projektu ze strany OICT, kdy byly vysloveny obavy, že v projektu uvedená výše celkových nákladů (250 mil. Kč) bude nedostatečná, a že bez vyjasnění nových pravidel pro parkování v ZPS nelze efektivně zahájit inženýring.

Na závěr projednání tohoto bodu vyslovili účastníci jednání připravenost a ochotu Komise průběžně operativně reagovat na požadavky realizátorů projektu (OICT a THMP) a poskytnout jim maximální součinnost. V této souvislosti zazněl rovněž požadavek na pravidelný reporting o průběhu realizace.

Jednání Komise bylo ukončeno v 15:16.

Zapsal: Ing. Michael Sršeň

Předseda: Mgr. Ing. Jaromír Beránek

Přílohy:

Koncese veřejného dobíjení HMP v kontextu využití dotací OPD

Parkování elektroaut v zahraničí