

PRA PRA PRA PRA	HA GUE GA G	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY KOMISE RHMP PRO ICT
ZÁPIS z jednání Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities č. 08 ze dne 23. 6. 2020		

Účastníci:

Přítomni	Martin Boháč (předseda), Roman Haken, Cyril Klepek, Petr Konvalinka, Jakub Matěna, Šárka Tomanová, Miroslav Svítek, Zina Kaštovská (tajemnice)
Omluveni	Michal Biskup, Filip Neterda, Ondřej Prokop, Daniel Vlček
Neomluveni	
Hosté	Jaromír Beránek, Matej Šandor, Jan Černý, Iva Seigertschmidová, Jaromír Konečný, Filip Vančura

Program:

1. Prezentace a projednání výstupu „Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030“	J. Konečný
2. Prezentace a projednání „Akční plán Smart Prague do roku 2030 – 1. verze červen 2020“	M. Šandor

Projednáno:

Úvod

Jednání zahájil předseda komise M. Boháč hlasováním o programu jednání komise.

Hlasování: 7-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.

1) Prezentace a projednání výstupu „Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030“

J. Konečný za OICT představil Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030 (dále jen „Generel“). Dokument, který připravuje OICT na základě zadání RHMP, je souborný koncept rozvoje a podpory veřejného dobíjení elektromobilů v Praze. Součástí Generelu je několik variant, jak by HMP mohla podpořit rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury v horizontu do roku 2030.

Jednání se zúčastnili i zástupci pracovního týmu společnosti LEEF Technologies, kteří zpracovali technický návrh konceptu.

Na začátek byl zmíněn soubor strategických dokumentů HMP a ČR, které byly výchozím zdrojem pro přípravu Generelu. Konkrétně byly zmíněny: Národní akční plán čisté mobility ČR (NAP CM), pak na úrovni Prahy Strategický plán HMP, Klimatický závazek HMP z roku 2019, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a Strategie podpory alternativních pohonů v Praze do roku 2030 - Zásady zřizování dobíjecí infrastruktury.

Detailně materiál představil pan Filip Vančura ze společnosti LEEF Technologies. Pro HMP byly vytvořeny 3 projekční scénáře vývoje počtu elektromobilů – nízký a střední scénář vycházející

z Národního akčního plánu čisté mobility. Na základě předpokladu, že do roku 2030 očekáváme v Praze mezi 60 a 200 tis. BEV (BEV = Čistě bateriové elektromobily) a mezi 20 a 80 tis. PHEV (Plug in hybridní vozy, projekce pro počet vozidel v kategoriích M1 a N1) byl navržen také vysoký scénář s největší ambicí pro plnění Klimatického závazku Prahy.

Pro další část prezentace bude vycházeno pouze z varianty středního scénáře. Střední scénář říká, že do roku 2030 má být v Praze cca 120 000 BEV a 60 000 PHEV, které bude potřeba dobíjet. Různé druhy dobíjení, ve studii řešeno veřejné parkovací dobíjení a rychlodobíjení. Proběhla diskuze a sdílení dobré praxe s veřejným dobíjením a elektromobilitou z jiných evropských měst (např. Hamburg, Rotterdam, Vídeň). Zkušenost, že obecně se veřejné parkovací dobíjení podporuje a zavádí jako služba dostupná všem, je potřeba její rovnoměrně rozmístění ve městě, což komerční stanice nezajistí, a proto je potřeba, aby jejich rozvoj aktivně podporovalo město. Rychlodobíjení do budoucna budou představovat především rychlodobíjecí huby s nejvyšším dostupným výkonem. Huby jsou jakési „čerpací stanice“, kde půjde nabít až 10 vozů během 10 – 15 minut. Odhadem bude zapotřebí vybudovat 4 500 veřejných dobíjecích stanic pro parkovací dobíjení (tj. 9 000 parkovacích míst vybavených službou parkování s dobíjením) a zhruba 8 rychlodobíjecích hubů do roku 2030. Existují různé způsoby, jak dobíjecí stanice připojit na el. distribuční síť, například s instalací na veřejné osvětlení nebo jako samostatné klasické dobíječky připojené na samostatnou přípojku NN.

Odhadované náklady ve středním scénáři v investicích cca 0,5 mld. Kč, provoz cca 1,5 mld. Kč při prodeji více než 300 GWh elektřiny. Finanční model byl počítán s návratností investic do 2030 při prodejní ceně cca 5,2 Kč/kWh za dobíjení, což zhruba odpovídá cenám ve srovnatelných evropských městech. Ke snížení prodejní ceny by musely být využity dotace. Praha může k podpoře elektromobility přistoupit více způsoby, možnými variantami jsou jak vlastní investice a provoz, tak např. koncesní model. V evropských městech vedou varianty investičního a koncesního modelu.

Z pohledu rizik, záleží na zvolené variantě modelu financování. Například pokud město celou síť zainvestuje, tak bude největší riziko finanční, kdy není možné předvídat, zda bude tržní vývoj probíhat dle předpokladů. Z organizačního hlediska je důležité, aby město v první řadě rozhodlo o tom, jakou z cest se vydá – zda investiční nebo neinvestiční model. Než se město vypořádá s přípravnými opatřeními, které budou trvat třeba 2 roky, tak je navržen tzv. fast track projekt v mezidobí přípravné fáze, aby se například do konce příštího roku podařilo zrealizovat alespoň prvních 100 dobíjecích stanic a Praha prověřila svoji akceschopnost.

Klíčovým přípravným opatřením je specifikace dobíjecích lokalit a rozhodnutí o přípojkách. Celý systém výstavby veřejné dobíjecí infrastruktury by měl být flexibilní, co se týká rychlosti přizpůsobení, tzv. on demand přístup, znamená to, že v první vlně se postaví základní počet dobíjecích stanic (např. 750 do pěti let) a poté v závislosti na poptávce a na výsledcích analýzy potřeby dobíjení se staví další.

Klíčovou úlohu rozvoje by měla mít městská společnost s jasným mandátem HMP a nastavenou součinností se všemi zainteresovanými městskými subjekty. Tento tzv. organizátor bude koordinovat aktivity dalších městských firem s potřebnou součinností. Od začátku bude mít pevně nastavený mandát. Přírozeným kandidátem na organizátora mělo být OICT. V řetězci systému dobíjení by mělo být několik rolí, např. pokud by se rozhodlo město stát vlastníkem dobíjecí infrastruktury, správu a servis dobíjecích bodů by mohla dělat např. Technologie HMP, poté poskytovatel e-mobility by mohl být např. OICT a na konci je zákazník (uživatel).

Diskuze:

M. Boháč – jakým způsobem se došlo k počtu dobíjecích stanic, které by v Praze do roku 2030 měly být k dispozici?

F. Vančura – návrh počtu veřejných dobíjecích stanic vycházel z analýzy chování uživatelů a jejich potřeby nabíjet. Na základě segmentace uživatelů jsme navrhli počet stanic tak, aby všechny vozy dle středního scénáře, které budou potřebovat v rezidentních lokalitách na stanicích nabíjet, si mohly

nabýt. Vycházeli jsme také z kapacity parkovacích stanic a jejich předpokládané míry využití. Předpoklad totiž je, že dobíjecí stanice budou využívány a budou dobíjet auta jen např. po 10 % času (10% utilizace). Čísla jsou nastavena poměrně konzervativně. Jedna proměnná je tedy počet elektromobilů a druhá je utilizace (využití) stanic. Během 10 let se předpokládá nárůst utilizace od 2 do 15 %, takže cca 3 hodiny denně bude stanice dobíjet auta. Proto je důraz na to, aby podpora rozvoje městem byla flexibilní a reagovala na skutečný stav vývoje elektromobility.

Návrh usnesení:

Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze projednala prezentaci výstupu Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030 Radě hl. m. Prahy a bere informace obsažené v prezentaci na vědomí.

Hlasování: 7-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.

2) Prezentace a projednání „Akční plán Smart Prague do roku 2030 – 1. verze červen 2020“

M. Šandor představil Akční plán Smart Prague 2030. Jedná se o dokument, který jsme začali vytvářet na podzim roku 2019, také na základě doporučení Komise. Navnímalí jsme společně potřebu, že v Praze chybí nástroj nebo dokument, který by shrnoval a na jednom místě koncentroval jednotlivé záměry a plány v oblasti rozvoje Smart City agendy v hlavním městě. Tudíž jsme se pokusili vytvořit dokument, který by to zachytil.

Proces vytváření dokumentu Akčního plánu započal v září roku 2019 a koncem listopadu 2019 pořádal OICT workshop pro pana primátor a jednotlivé radní a zástupce vedení městských společností, kterých se problematika Smart City nejvíce dotýká. Bylo zde řečeno, co by dokument měl obsahovat a jakým směrem by se měl ubírat. K jednotlivým (celkem 6) oblastem Smart Prague byly vytvořeny pracovní skupiny, které se detailněji věnovali jednotlivým projektům a námětům.

Dokument byl vytvořen za účelem zpřehlednění projektů a také sledování naplňování cílů. Zpracovali jsme také SWOT analýzu, kde lze vidět silné/slabé stránky rozvoje Smart City a naplňování koncepce Smart Prague.

V rámci dokumentu zachycujeme také to, jak dochází ke schvalování a řízení Smart City projektů a systém pracovních skupin a Rady Smart Prague. Pravidelně se scházíme, část členů Komise je také součástí těchto skupin a proces zná.

Většinu schůzek jsme stihli ještě před zásahem COVID-19, poté se přešlo k on-line verzím schůzek.

V návaznosti na to se povedlo projekty a ideje dopracovat do většího detailu. Nejvíce projektů je z oblasti Mobility budoucnosti.

Předpokládáme schválení dokumentu na RHMP, což neznamena automatické schválení jednotlivých projektů, zároveň by dokument byl průběžně aktualizován. Obsahuje také návrh měřitelných cílů (KPI), kam by se Praha měla v oblasti Smart City posunout do roku 2030, tyto návrhy vychází z Koncepce Smart Prague do roku 2030.

Diskuze:

M. Boháč – dotaz, zda a jakým způsobem se toto dá prezentovat veřejnosti? Jedná se o mnoho informací, které by určitě Pražané chtěli vědět, představoval by si například mapu. Dokument hodnotí jako přínosný a zajímá ho, co s tím dál?

M. Šandor – předpokládáme, že po schválení dokumentu na RHMP, bude veřejný na stránkách www.smartprague.eu, ale v návaznosti na to bychom chtěli realizovat interaktivní webovou stránku, kde bude možné sledovat plnění, neplnění opatření. Nyní vznikl materiál, který je podkladem a je potřeba schválení RHMP, abychom mohli dále pokračovat v realizaci dalších návazných aktivit (př. web). Zároveň budou vznikat aktualizované verze dokumentu, kde se budeme věnovat tomu, jak se pokročilo. Potřebu interaktivního nástroje vnímáme a budeme s ní dále pracovat.

M. Boháč – interaktivní nástroj je potřeba, občané vnímají Smart City v Praze pouze jako např. chytré lavičky, což není příliš „prezentovatelné“. Koncepce Smart Prague do roku 2030 je vnímána jako zastaralá a je nutné to změnit, toto by určitě pomohlo, velice podporuje.

C. Klepek – vnímá jako výrazné zlepšení, KPI jsou výrazný posun, aktualizaci by doporučil každý rok, ne jednou za dva roky. Participativní strategie – aby se k tomu mohli lidé více vyjadřovat, data jsou základ, proof concepts, myslí si, že lidé jsou stěžejní.

M. Šandor – souhlasí, vnímá stejně, chce do toho občany více zapojovat.

P. Konvalinka – výborná prezentace, líbí se mu, jen je akční plán pouze více obecný, ale chápe. Zdůrazňuje potřebu vypíchnout jednoznačné a konkrétní priority vždy pro nastávající období.

M. Šandor – rozumí podnětu, obává se, že je to příliš fragmentované, OICT nemůže společnosti donutit, co mají dělat, stejně tak ani MHMP je nemůže donutit. My to vnímáme jako „morální bič“ na společnosti. Snažili jsme se, ale neuměli jsme je stejně přinutit k časovému harmonogramu.

M. Boháč – toto navazuje na to, kam se míří s CTO, aby bylo možné trochu tlačit na firmy, v Praze je takto nadesignováno z historických důvodů, snad se brzy podaří tyto věci posunout.

R. Haken – děkuje za prezentaci, vyhovuje mu 6 oblastí, ale pro něj smart neznámá pouze technologická řešení. Pro něj je to také metoda řízení. Chybí mu rozvinutá participace, jak dělat věci smart. Zamyslet se nad tím, jak tam doplnit větší participaci. Např. IPR má nyní koncepci participace MČ. Participaci vnímá jako zpětnou vazbu, ne marketing. Doporučuje dodání horizontální vrstvy participace do Akčního plánu. Chtěl by si vyslechnout IPR na jedné z příštích komisí.

M. Šandor – reaguje, že s veřejností pracujeme skrze Mám nápad, kde sbíráme a pracujeme s náměty veřejnosti. Zároveň pokud bychom z toho chtěli udělat samostatnou sedmou oblast koncepce, nejspíš by to do budoucna šlo. Spíše jsme to vnímali tak, že participace je nade všemi, všechny oblasti prolíná. Nešlo by tak o další samostatnou oblast, ale o část každé ze stávajících oblastí. V oblasti participace máme velká očekávání od Smart Prague Centra (dále jen „SPACE“). Připravujeme tisk na smlouvu, který by měl jít během léta do Rady, pak by od ledna mohlo fungovat 8 inovačních manažerů, kteří by měli s veřejností a spol. pracovat.

J. Beránek – SPACE je klíčová instituce, měl diskuzi ohledně minimalistické varianty s panem primátorem, uděláme vše pro to, aby to v nějaké podobě mohlo začít fungovat. Projektoví manažeři v OICT jsou klíčoví, mají nafouknutou agendu, potřebujeme inovátory atd. Souhlasí s tím, aby se aktualizoval Akční plán jednou za rok. Komunikace vůči veřejnosti – připravují Pragozor ve spolupráci s týmem Golemio OICT, cílem je komunikovat populárně naučnou formou o datech a technologiích, cílem je tato témata popularizovat a ukazovat lidem, že se posouvají dopředu. Akční plán je jakýsi výsek, primárně pokrývá technologická řešení, typicky v HW podobě, měli by do toho zasahovat nově i další věci. V RHMP byla schválena nová organizační struktura MHMP, v této nové struktuře budu začleněn mini tým CTO zodpovědný za realizaci chytrých projektů na úřednické bázi. Platí, že jsou nuceni hledat úspory v návaznosti na nucený výpadek příjmů.

R. Haken – připomínka k řídicí struktuře, podle jeho názoru by bylo vhodné, abychom se dozvěděli více o výstupech dalších orgánů.

M. Šandor – můžeme zápisy z pracovních skupin Smart Prague nebo Rady Smart Prague členům Komise posílat a poté by bylo možné zodpovědět dotazy k zápisům.

Návrh usnesení:

Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze doporučuje Akční plán Smart Prague do roku 2030 – 1. verze červen 2020 Radě hl. m. Prahy projednat a schválit. Komise doporučuje OICT provádět aktualizaci Akčního plánu každý rok. Komise dále podporuje přehlednou veřejnou prezentaci Akčního plánu na webu, kde by tento dokument mohl být prezentován veřejnosti.

J. Beránek – již existuje portál Praha pracuje a nemusí vznikat samostatný portál.

M. Šandor – předpokládáme, že na to bude odkaz z webu smartprague.eu, základ bude možné vyexportovat kamkoli.

Hlasování: 7-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.

Různé

R. Haken – rozvoj elektromobility, chápe také elektrokola jako zajímavý segment osobní dopravy. Je v rámci koncepce SP něco jako návrh řešení, jak při zvyšování tohoto druhu dopravy (i dražších kol) zajistit, aby se lidé nemuseli bát, že jim kola u nabíjení budou ukradena?

M. Šandor – zatím to tam jako návrh nemáme. Pro podporu rozvoje cykloturistiky máme službu sčítačů a sledování pohybu cyklistů. Zatím jako projekt nemáme evidováno, děkujeme za podnět, prozkoumáme možnosti a podmínky realizace. Může být menší dílčí projekt.

Zasedání se uskutečnilo od 13:00 do 14:15 h.

Termín příštího řádného jednání byl stanoven na září, pokud to situace (COVID-19) umožní, tak osobně.

Ověření zápisu:

	Jméno	Datum	Podpis
Zapsala	Zina Kaštovská		
Schválil	Martin Boháč		