

# Mobilita za 50 let - kde jsme a kam pojedeme?

XIV. Seminář Telč 2019, 22. listopadu 2019

v rámci projektu Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace

## panelová diskuse:

Marcela Benediktová – POVED Plzeň

Marcel Horňák – PrF UK Bratislava

Martin Kendra – FPEDAS ŽU Žilina

Pavel Szobi – FSV UK Praha

Lukáš Tittl – IPR Praha

moderuje: Martin Kvizda – MUNI



# Cíl a zaměření diskuse

- identifikovat hlavní faktory, které ovlivní mobilní chování populace v příštích 50-ti letech;
- diskutovat socio-ekonomické efekty spojené se změnou mobilního chování;
- v tom kontextu diskutovat potenciální modifikaci sociálního a ekonomického vnímání prostoru a dopady na regionální ekonomiku;
- navrhnout změněnou roli objednatelů a poskytovatelů veřejných dopravních služeb v těchto nových podmínkách.



# Průběh diskuse

Představení témat diskuse + položení základních otázek:

1. **Vlastní automobil za zenitem**
2. **Auto bude jiné, ale individualita zůstane**
3. **Budeme starší, bohatší, městšší a ekologičtí**
4. **Informační zdroje pro predikci dopravy**
5. **Plánování nejen dopravní infrastruktury**

 reakce panelistů  otázky a komentáře z pléna  závěry.

# Vlastní automobil za zenitem

*„Mohli bychom předpokládat, že platba za přístup k cestovním / mobilním službám nahradí přímé vlastnictví vozidel.“*

Dennis Kingsley & John Urry, 2009

Jak se změní mobilita obyvatel, jestliže lidé nebudou vlastnit a řídit svoje auto? Přispěje to k řešení některých problémů s automobilovou dopravou (např. parkování)?

Je alternativa auta v podobě VHD / MHD / kola / pěší chůze / ... dostatečně atraktivní? Jak stimulovat potenciál těchto dopravních módů?

Jak a kdo nabídne a naplánuje možnosti dopravního spojení?

Na základě čeho? Jaké informace a jak bude poskytovatel přepravních služeb získávat?

Bude systém finančně udržitelný? Kdo jej bude dotovat?

# Auto bude jiné, ale individualita zůstane

*„V asi 95 % nehod je na vině řidič, protože lidé překračují rychlost, řídí pod vlivem alkoholu a posílají za volantem textové zprávy. Riskujeme v situacích, kdy bychom riskovat neměli. Autonomní automobily zásadně změní bezpečnost silničního provozu.“*

prof. Toby Walsh

Jak změní autonomní auta a *smart-car* technologie (pohon, software, organizace dopravního proudu, ...) vnímání environmentálních a dalších negativních dopadů automobilové dopravy?

Nepovede redukce kongescí, problémů s parkováním (důsledek sdílení automobilů) a environmentálních negativ naopak ke stimulaci automobilové dopravy?

Je možné změnit dlouhodobý zvyk obyvatel na individuální a flexibilní formu dopravy?

# Budeme starší, bohatší, městšší a ekologičtí

*„Očekává se, že v letech 2017 až 2080 bude podíl obyvatelstva v produktivním věku postupně klesat až do roku 2050, poté se do určité míry stabilizuje, avšak starší osoby budou pravděpodobně zaujímat zvyšující se podíl celkové populace: osoby ve věku 65 či více budou do roku 2080 čítat 29,1 % populace EU-28 – v roce 2017 to bylo 19,4 %.“*

Eurostat

Jaký dopad na mobilitu bude mít stárnutí obyvatel (změna věkové skladby populace)?

Jaký dopad na mobilitu bude mít růst environmentálního povědomí?

Jak se změní mobilita/poptávka po přepravě, když se bude zvětšovat podíl obyvatel měst?

Jak tato očekávání reflektuje dopravní politika, plán dopravní obsluhy, plán výstavby infrastruktury, plán finanční udržitelnosti dopravy?

# Informační zdroje pro predikci dopravy

*„Musíme se zcela vzdát modelu plánování dopravy ‚predict and provide‘ a posoudit místní plán z hlediska zdravotních a životních podmínek, životního stylu a environmentálních kritérií (včetně emisí uhlíku) - nejen na základě standardních demografických a dopravních informací.“*

Transport Planning Society and Royal Town Planning Institute

Mělo by se dopravní plánování řídit odhadem budoucí poptávky podle stávajících preferencí?

Je možné/potřebné cestující motivovat/vychovat ke změně mobilního chování?

Je akceptovatelné dokonce regulovat poptávku po dopravě (mobilitní limity, diferencované míry spotřeby limitu podle použité dopravy, ...)?

Jaké jsou cíle dopravní politiky dnes a jaké budou za 50 let?

# Plánování nejen dopravní infrastruktury

*„I když všeobecný kolaps dopravní infrastruktury bezprostředně nehrozí a stav některých prvků se stabilně, byť pomalu zlepšuje, zhoršující se stav dopravní infrastruktury podvazuje výkon systému - vede k dlouhým dobám cestování, snížené spolehlivosti, vyšším nákladům na uživatele a větším externalitám.“*

Mobility 2050 – A Vision for Transportation Infrastructure, Northwestern University

Je současná a v současnosti plánovaná dopravní infrastruktura schopná pojmout přepravní poptávku v roce 2050?

Jak se musí změnit infrastruktura, aby odpovídala potřebám roku 2050?

Existují dnes návrhy řešení, které výrazně změní budoucí nabídku dopravních služeb?

Jaké další formy a nástroje dopravního / urbanistického / metropolitního / strategického / ... plánování můžeme využít?



# Děkujeme za pozornost!

Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace

Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání, výzva č. 26: Dlouhodobá mezisektorová spolupráce  
CZ.02.1.01/0.0/0.0/16 026/0008430



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání

