

PRA PRA PRA PRA	HA GUE GA G	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY KOMISE RHMP PRO ROZVOJ KONCEPTU SMART CITIES
<h1 style="margin: 0;">ZÁPIS</h1>		

Název jednání: 2. jednání Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities

Datum a čas: 31.10. 17:30 – 20:00, Místnost nové rady / online přes Webex

Přítomno 8 členů (4 fyzicky, 4 online), Komise BYLA usnášeníschopná.

1. Zahájení jednání (J. Beránek)

Jednání bylo zahájeno úvodním slovem předsedy Komise a krátkým představením hostů. Následovalo **hlasování o schválení programu (bod 1a), ověřovateli zápisu** (Roman Haken) a **přítomnosti hostů (bod 2)** (Michal Novák, Tomáš Halva, Jaroslav Mach), **oboje bylo jednohlasně přijato.**

2. Organizační záležitosti: Termíny dalších jednání KSC

P Sedláčková vznesla otázku, zda by nebylo lepší naplánovat setkání několik měsíců dopředu, aby měli členové dostatek prostoru pro vyhrazení volného času pro osobní účast.

J. Beránek okomentoval tento příspěvek tím, že zná a jsou pro něj přijatelné oba modely: jak ad-hoc zasedání na základě potřeby, tak setkání na základě dlouhodobého harmonogramu.

3. Představení aktivit Smart Prague

O. Šarovec uvedl, že vzhledem k tomu, že o činnosti Smart Prague bylo poměrně podrobně hovořeno na předešlé komisi, nebude obecné aktivity znovu připomínat a stručně představil předkládané materiály k projednání: jeden projektový záměr a dvě projektové ideje.

4a. Představení projektového záměru: Platforma pražských sdílených prvků (Viktor Beneš, host, projektový manažer Operator ICT)

V. Beneš představil tento projektový záměr zaměřený na sdílenou **mikromobilitu (koloběžky, sdílená kola)**. Záměrem projektu je navrhnout, vybudovat a provozovat digitální celoměstský nástroj který prostřednictvím svých funkcí pomůže snížení výskytu nevyhovujících situací (odkládání těchto prostředků na místech, která pro ně nejsou určena) a zvýšení bezpečnosti dopravy (prostřednictvím nástrojů zklidňování dopravy). Nástroj by umožnil jednak tvorbu těchto opatření (parkovací zóny, zóny se sníženou rychlostí pohybu apod.), a dále analyzovat dodržování definovaných opatření. Projekt reaguje na aktuální nevyhovující stav - absence systému celopražského charakteru a z toho plynoucích nevyhovujících situací. Poptávka na takovýto nástroj vznikla na ODO MHMP. Detailní popis projektu včetně technického řešení apod. je popsán v projektovém záměru.

J. Beránek poděkoval za představení projektového záměru a vznesl otázku ohledně nákupu softwaru, zda již existuje předvybraný systém řešení či zda zvažovali vývoj in-house.

V. Beneš uvedl, že vlastní vývoj software prověřovali jako jednu z možností, avšak z důvodu vyšších časových i finančních nároků nebyla tato varianta dále uvažována. Pro zkušební období použijí komerční software.

M. Lér potvrdil popis V. Beneše.

T. Halva popsal zkušenosti se sdílenou mobilitou na Praze 2 a vyjádřil jasnou podporu projektu, jelikož tato MČ je současným neregulovaným stavem mikromobility velmi negativně zasažena.

J. Beránek, který je současně členem Dopravní komise na Praze 3, podpořil názor pana Halvy.

T. Kulman vznesl dotaz, kdy byly zaslány podklady.

J. Beránek uvedl, že tajemník každého klubu má předávat informace tajemníkovi příslušné komise a zeptal se, zda byl tento krok učiněn.

D. Pevná uvedla, že všechny podklady byly rozeslány 23.10. spolu s odkazem na Webex, což potvrdila i p. Sedláčková.

T. Kulman dále vznesl dotaz na financování projektu a přínos pro všechny občany Prahy, vzhledem k ceně 7 mil. Kč, kterou považoval za vysokou.

J. Beránek dotaz okomentoval tak, že z projektu těží především Městské části, nikoliv poskytovatelé těchto prostředků.

T. Halva okomentoval dotaz tak, že přínos pro Pražany je v podstatě nevyčíslitelný, jelikož nástroj svým pozitivním dopadem ovlivní prostředí Prahy.

V. Beneš potvrdil, že benefit je především v nastavní jednotného systému pravidel a zároveň jejich kontroly.

J. Mach uvedl, že problematiku sdílených prvků řeší dlouhodobě a výhodou projektu, kromě již zmíněných aspektů, je též centrální sběr dat od jednotlivých poskytovatelů.

J. Kolář zmínil, že takovýto nástroj je potřeba, nicméně byl by potřeba na celostátní úrovni, nikoliv jen na úrovni města. Též vznes dotaz na financování, jelikož se jedná o komerční projekt. Negativní dopad prostředků sdílené mobility by měli řešit jejich poskytovatelé, na své náklady, nikoliv město, a tento nástroj proto majoritně zafinancovat.

J. Beránek uvedl, že část provozovatelů s městem aktivně komunikuje a problém řešit chtějí (Rekola, Nextbike), již v současné době je problematické chování sankcionováno (typicky parkování na nevyhovujících místech). Situace stále ale není legislativně ošetřena, nicméně v některých evropských městech již vidíme modely fungování.

J. Mach vyjádřil nutnost tohoto nástroje, především ze strany sběru dat.

V. Beneš okomentoval že cena vychází z běžných cen tržního prostředí na základě tržní analýzy dostupných možností, která je součástí projektového záměru.

P. Sedláčková vyjádřila prosbu, aby ostatní členové komise též věnovali čas prostudování materiálů. Dle paní Sedláčkové je cena projektu naopak velmi dobrá a toto řešení velmi vítá, též na Praze 3 vnímají nutnost regulace mikromobility. Otázala se na harmonogram projektu: dle návrhu by po testovacím období za užití komerčního softwaru měl následovat vývoj softwaru vlastního. Proč projekt nepočítá s dalším využíváním již vysoutěženého dodavatele? Dále vznesla dotaz na zisk dat od poskytovatelů

prostředků mikromobility, jelikož v současné době neposkytují data v jednotném formátu. Data by měli poskytovat prostřednictvím definovaného jednotného API rozhraní.

J. Beránek uvedl, že spolupráce zřejmě bude probíhat prostřednictvím udělováním koncesí. Úvah je samozřejmě několik. Dále uvedl, že nástroj, v jeho plné verzi, by mohly částečně financovat i městské části, které z něho budou primárně benefitovat. Vývoj vlastního software je plánován především kvůli vysoké ceně potřebných licenčních poplatků. Komunikační rozhraní by pro providery skutečně mělo být jednotné.

V. Beneš reagoval, že zkušební období je nastaveno tak, aby sloužilo k vyhodnocení a přenastavení požadavků. Vytváření vlastního software je nicméně pouze jednou z možností, využití komerčního softwaru je tedy také uvažováno, nicméně záleží na vyhodnocení na konci pilotu. Co se týče poskytovatelů a datových zdrojů, tak oni sami mají na vzniku takovéto aplikace zájem. Ohledně datových sad máme zkušenost, že je poskytovatelé dodávají v různých parametrech, proto by dávalo smysl, že by se data centralizovala a sjednocovala právě na straně OICT (praxe z jiných projektů – Intermodální plánovač trasy).

M. Šebek projekt zhodnotil velmi pozitivně a vznesl 2 otázky: Jak bude pracováno s průjezdy v pasážích – místech s horším signálem, a jak bude vymáháno dodržování pravidel (např. parkování na určené místo).

J. Beránek reagoval tím, že v zahraničí jsou modely vymáhání dodržování pravidel různé. Co se týče pasáží, systémy jsou vybaveny komunikací na úrovni 4G nebo 5G, je to tedy technicky řešitelný problém. Například v tunelu Blanka jsou s tímto již zkušenosti.

M. Lér podpořil vyjádření pana Beránka ve smyslu, že se jedná spíše o detail technického řešení. Nicméně pasáže jsou obecně problematická místa, záleží pak na tom, o kolik míst se bude jednat (zda řád jednotek nebo stovek).

T. Halva se vrátil k financování projektu. Měla by vzniknout smlouva mezi poskytovateli služeb a organizacemi MHMP, která by určovala pravidla těchto služeb. V rámci této smlouvy by mohly být nastaveny určité poplatky za parkoviště pro prvky mikromobility na konkrétních MČ.

T. Kulman dodal, že zvýšit angažovanost poskytovatelů služeb by mohlo vyřešit řadu těchto komplikací včetně faktu, že při špatném zaparkování kola či koloběžky není její uživatel nijak penalizován, nicméně při špatném zaparkování auta mu může být policií udělena pokuta.

J. Beránek dodal, že penalizovat řidiče těchto sdílených prostředků je z podstaty velmi těžké, v podstatě nemožné. Penalizován by tedy musel být majitel, resp. provozovatel těchto prostředků. Nicméně do určité míry už některé společnosti nějakou formu penalizace za některé nežádoucí chování aplikují.

V. Beneš doplnil, že mnoho těchto otázek závisí na celostátní legislativě, která u nás zatím neexistuje. V zahraničí nicméně existuje řada modelů (konzultováno například s Vídní). Konkrétní forma spolupráce, zda na základě koncese či jinou formou spolupráce, je nyní v projednávání na úrovni města.

R. Haken též vyjádřil podporu tomuto projektu, který reaguje na určité potřeby ve městě, navíc se jedná o pilotní projekt, na který budou navazovat další řešení. V této souvislosti zmínil projekt Cyril z Prahy 3.

J. Kolář okomentoval projekt v pozitivním znění, nicméně vznesl dotaz na „motivování poskytovatelů, zapojit se do projektu dobrovolně“. Pro takovýto celopražský projekt (navazující část, nikoliv pilot) je zásadní, aby spolupracovali všichni poskytovatelé.

J. Mach dodal, že je nutné mít dostupná data sjednocená na jednom místě, proto je vhodné je centralizovat v OICT.

J. Mach se odpojil.

J. Beránek dodal, že pokud je uzavřeno pouze memorandum s poskytovatelem, není možné jakkoliv vymáhat finanční participaci. Pro tento účel je potřeba spolupráce na základě koncese či obdobné formy. Podílet na nákladech této aplikace by se samozřejmě měli.

K. Kubešová se též vyjádřila k projektu pozitivně a vnesla dotaz, s kolika poskytovateli se počítá pro pilotní fázi projektu.

V. Beneš reagoval, že cíl je zapojit všechny poskytovatele, tedy 4, nicméně pro pilot (6 měsíců) je absolutní minimum jeden poskytovatel. Pokud by byl nástroj vyhodnocen jako přínosný, cílem by bylo zapojit všechny. V projektovém záměru jsou dále uvedeny nutné parametry pro realizaci pilotu, kde je právě minimální stav definován.

O. Šárovec doplnil, že do projektu IPT (Intermodální plánovač trasy) jsou zapojeny 2 poskyvatelé, poskytují informace o prvcích, které lze zapůjčit, což poukazuje na vůli poskytovatelů spolupracovat.

R. Faltýn vnesl dotaz, zda je možné po pilotu změnit dodavatele softwaru, případně zda by bylo možné převzít zdrojový kód Operátorem ICT. Dále, OICT je uveden jako prostředník datových sad, což by ideálně nemělo být. Poskytovatelům by měl nabídnut unifikovaný protokol, který budou využívat, tento model generuje další náklady. V neposlední řadě okomentoval financování projektu, které by dle p. Faltýna nemělo nijak finančně zatížit městských částí.

M. Lér odpověděl na zapojení OICT jako prostředníka, vendor lock je samozřejmě velké téma i pro OICT. Přínosem zapojení OICT je, že Praha i MČ dojdou k jednotnému řešení, které bude celopražský aplikovatelné. V případě, že OICT bude mít data, na konkrétním řešení je pak v podstatě nezávislý. Dále je pak možné uložená data analyzovat nebo použít v jiných nástrojích. Napojení přes OICT je tedy z tohoto pohledu výhodou, nikoli krokem navíc.

R. Faltýn upřesnil, že jednotný komunikační protokol, sběr dat a analýza OICT (Golemio) je zcela v pořádku a žádoucí.

J. Beránek uvedl, že náklad je na straně OICT poměrně malý.

O. Šárovec dále upřesnil, že samozřejmě bude kladen důraz na standardizaci protokolu.

Usnesení: Po zohlednění připomínek Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities z dnešního jednání, Komise jako celek doporučuje Radě HMP projednat a schválit tento projektový záměr číslo 48

Hlasování:

Pro: 6 hlasů, Proti: 0 hlasů, Zdrželi se: 2 hlasy.

Usnesení NEBYLO přijato

J. Kolář dodal, že se všichni shodli na potřebnosti aplikace, nicméně je potřeba zapracovat připomínky, především větší rozpracování nákladů, zodpovědět otázky zapojení městských částí apod.

4b. Projektová idea: Benefitní program 2.0 (O. Šárovec, host, OICT)

O. Šárovec představil tento ideanote, který by pak bylo možné rozpracovat do projektového záměru. Projekt navazuje na Benefitní program 1.0, který podporuje sdílenou cyklo dopravu. Z hlediska počtu uživatelů (přes milion osob má roční kupon, 90 mil vyhledaných spojení ročně), je Lítačka naprosto unikátní, proto vznikla potřeba rozšířit benefitní program i o delší benefity, které by byly navázané na dlouhodobé kupony. Mohlo by se jednat o nový „prodejní kanál“ městských služeb, ať už o často diskutovaný vstup do ZOO nebo muzeí apod. Existuje synergie s existujícím projektem Prague Visitor Pass.

Jako první krok by byl realizován průzkum veřejnosti, zda by měla o takovýto produkt zájem a pokud ano, jak by tento produkt chtěla využívat.

J. Beránek doplnil procesní informaci, že projektové idey slouží jako potvrzení pro další diskuzi a rozvoj projektu. Zde zadání přišlo od radního D. Mazura a radního Z. Hříba. J. Beránek tento projekt obecně velmi vítá, v mnoha zahraničních městech existují obdobné benefitní programy podporující ekologické způsoby MHD a využívání služeb města (vstup do muzeí, galerií apod.) Vítá zapojení průzkumu veřejnosti do tvorby projektu. Historicky se diskutovala možnost volného vstupu na veřejné toalety, což se bohužel ukázalo technicky jako velmi komplikovaně proveditelné.

D. Mazur okomentoval svoji pozitivní zkušenost se sdílenými koly. Vzněl otázku, zda je z finančního hlediska prostor pro poskytování dalších benefitů ze strany města. Dále by bylo možností v rámci benefitního programu podporovat aktivity s pozitivními dopady na život ve městě. Nicméně zapracování výsledku veřejného mínění je třeba aplikovat v souladu se strategiemi Prahy (například není možné jako bonus poskytovat parkovací místa).

R. Haken vyjádřil jasnou podporu projektu, u benefitů by se zaměřil prioritně na benefity vedoucí ke zklidnění dopravy ve městech. Měly by se zaměřit na různé cílové skupiny – uživatele MHD, cyklisté, chodci. Možností by bylo například poskytnutí uzavíratelných boxů na vlastní kola.

R. Faltýn též vyjádřil projektu jednoznačnou podporu a vynesl dotaz, zda Praha Rekola v tuto chvíli nějak dotuje, pokud ano, jakou částkou? A v případě těchto benefitů 2.0., kdo by dodatečné benefity dotoval, již nyní je cena celoročního kuponu velmi nízká a Praha MHD dotuje. Možností by také bylo podporovat využívání P+R parkovišť, aby se městu více ulevilo od aut.

J. Beránek okomentoval financování sdílených kol. Nyní je spolupráce s Rekola a Nextbike, obě služby Praha dotuje částkou mezi 10 a 15 Kč za patnáctiminutové využití sdílených kol v rámci stávajícího Benefitního programu 1.0.

O. Šárovec podotkl, že benefitní platforma je především nástrojem, otázka konkrétních benefitů je zcela jiná záležitost.

J. Beránek doplnil komentář, že benefity by měly být skutečně relevantní pro občany Prahy, či pravidelně dojíždějící z okolních regionů a v principu určitě nekopírovat benefity pro turisty.

R. Haken vynesl prosbu, aby užití těchto benefitů bylo pro uživatele Lítačky co nejjednodušší.

J. Beránek souhlasil, otázkou je, jak by konkrétní řešení bylo finálně zrealizováno.

Usnesení: Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities podporuje další rozpracování další projektové ideje do podoby projektové záměru.

Pro: 8 hlasů, proti: 0 hlasů, zdržel se: 0 hlasů

Usnesení BYLO jednomyslně přijato.

M. Šebek z osobních důvodů opustil jednání, nicméně Komise i nadále zůstala usnášeníschopná (7 členů z celkových 13 bylo stále přítomno)

4c. Projektová idea: Rozšířená realita (AR) na území HMP pro vybrané územní rozvojové a stavební projekty (P. Klučka, host, OICT)

P. Klučka představil tento ideanote, hlavním cílem je otestovat možnosti využití rozšíření reality při projektech územního rozvoje, vyhodnotit je a získat od veřejnosti zpětnou vazbu. Řešení by nemělo nahradit existující technologie, naopak usiluje o synergie s již existujícími projekty jako Praha Zítřa nebo 3D model vizualizace Prahy. Dosavadní zkušenosti s vizualizací územně rozvojových projektů jsou ze zahraničních měst velmi pozitivní.

J. Beránek pozitivně zhodnotil projekt a vyzval k otázkám ostatní členy komise.

J. Kolář přidal komentář, že obdobná projektová idea již byla na komisi před 6 lety a obnovení tedy kvituje.

Usnesení: Komise Rady HMP pro rozvoj konceptu Smart Cities doporučuje projektovou ideu Rozšířené Reality k dalšímu rozpracování.

Pro: 6 hlasů, Proti: 0 hlasů, zdržel se: 1 hlas

Usnesení NEBYLO přijato.

R. Faltýn přidal komentář, že by uvítal předložení a opětování hlasování o této projektové ideji na následujícím zasedání Komise, jelikož v tuto chvíli hlasovalo pouze 7 členů a idea obecně nebyla nijak negativně hodnocena.

5. Různé

R. Haken vyzval členy, aby se pokusili zúčastnili, pokud možno, osobně, jelikož osobní účast podporuje větší synergii členů.

P. Sedláčková se vyjádřila, že se ráda zúčastní osobně, pokud jí to péče o děti dovolí. Proto se též přiklání k sjednání termínů zasedání Komise dostatečně dopředu.

J. Beránek osvětlil důvody pro tento konkrétní termín zasedání, jednalo se především o nutnost projednat předkládané materiály před koncem roku.

V Praze dne 6.11.2023

Vypracování Zázpisu:

Denisa Pevná, Tajemnice KSC

Ověřovatel zázpisu:

Roman Haken, člen KSC

Schvalovatel zápisu:

Jaromír Beránek, předseda KSC