

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. 10 ze dne 9. 12. 2020		

Účastníci:

Přítomni	Martin Boháč (předseda), Michal Biskup, Roman Haken, Cyril Klepek, Petr Konvalinka, Jakub Matěna, Ondřej Prokop, Miroslav Svítek, Zina Kaštovská (tajemnice)
Omluveni	Filip Neterda, Daniel Vlček, Šárka Tomanová
Neomluveni	
Hosté	Jaromír Beránek (MHMP), Matej Šandor (OICT), Jan Černý (OICT), Iva Seigertschmidová (OICT), Michaela Sušická (OICT), Veronika Slámová (OICT), Tomáš Hájek (OICT), Stanislav Krňák (OICT), Martin Lér (OICT), Václav Petržík (OICT), Martin Duška (MČ P11), Vladimír Šuvarina (MČ P6), Petr Kumpošt (ČVUT), Zuzana Drhová (Pražský inovační institut)

Program:

1. Projektový záměr s názvem „Inteligentní analýza dopravy“	V. Slámová
2. Projektový záměr s názvem „MaaS iD – jednotná registrace a platba za služby mobility“	M. Sušická
3. Různé <ul style="list-style-type: none"> • Návrh na zpracování projektových záměrů – Mám nápad • Zpráva Operátora ICT, a.s. o ukončených projektech Smart Prague 	I. Seigertschmidová M. Šandor

Projednáno:

Úvod

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

Hlasování: 8-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.

1) Projektový záměr s názvem „Inteligentní analýza dopravy“

V. Slámová představila projektový záměr s názvem Inteligentní analýza dopravy. Představila také tým, který na záměru spolupracoval, jedná se o Martina Duška z MČ Prahy 11, Vladimíra Šuvarinu z MČ Praha 6, Petra Kumpošta z Fakulty dopravní ČVUT, vedoucího mobilní laboratoře pro dopravní analýzy a Martina Léra za technickou stránku projektového záměru. Praha má velmi specifické postavení v dopravě v ČR. Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) spravuje 4047 km silniční sítě. Osobní automobily tvoří podstatnou část dopravních výkonů (více než 90 %). Kvalitní dopravní data jsou důležitá pro zodpovědné rozhodování o úpravách dopravní infrastruktury, územní plánování, modelování dopravy, zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, a další. Projektový záměr byl projednáván především se zástupci TSK, kteří potřebují kvalitní a podrobná data o vozidlech dle různých

kategorií. Dále s Institutem plánování a rozvoje (IPR), pro který je důležité využívání kvalitních dat při územním plánování či analýzách určitých území. Pro odbory Magistrátu HMP jsou mimo jiné např. dopravní data důležitá ve vztahu k nadměrným únikům emisí z dopravních prostředků. Mimo jiné byl záměr diskutován také se zástupci Policie ČR, PRG.AI nebo zástupci MČ Prahy 11 a MČ Prahy 6.

M. Duška okomentoval možné přínosy záměru za Prahu 11. Očekávají, že dopravní data z vybraných křižovatek v záměru, hlavní tepny Jižního města, poskytnou kompletní obraz toho, kolik a jakých vozidel jezdí reálně po celé městské části. Z těchto dat by v budoucnu mohly vzniknout predikční modely např. pro územní plánování, předvídání toho, co se stane, když přijde koronavirus apod. neočekávané situace. Nepotřebují data o řidičích, ale o tom, kolik vozidel skrze městskou část jezdí, očekávají vznik zajímavých dopravních modelů z obdržených dat, které budou mít mnohé využití.

V. Šuvarina vysvětlil problematiku a přínosy záměru za Prahu 6. Mnohé komunikace za hranicí kapacity, chtějí např. čelit jakýmsi „pseudo smart city“ aplikacím jako je WAZE nebo různé dynamické navigace fungující na základě hustoty dopravy a zvyšující tak hustotu dopravy na místech, která pro hustší dopravu nebyla určena. Chtějí těmto problémům čelit především chytře pomocí získaných kvalitních a přesných dat.

V. Slámová dále informovala komisi o tom, že výstupy projektu budou podrobná studie proveditelnosti, komplexní nástroj v podobě SW s umělou inteligencí a hlubokým neuronovým učení (+ potřebný HW v podobě kamer), který bude poskytovat spolehlivá anonymizovaná data. Dále to bude vizualizační a analytické rozhraní.

Na základě proběhlých jednání se určily funkcionality, které by měl software umět. Jsou to například klasifikace 11 kategorií (dopravních tříd), měření intenzity dopravy, určení výrobce/modelu vozidla, zjištění směru jízdy, měření rychlosti a další. Více bude upřesněno ve studii proveditelnosti. Veškeré tyto informace se dají zjistit z jednoho obrazu kamery, dají se získávat po dobu 24 hodin a 7 dní v týdnu. Jsou to real-time data. Bude vytvořen software na míru uživatelům a hlavnímu městu Praze.

První etapa projektu bude zahrnovat definici potřeb a vytvoření komplexního nástroje pro zjišťování dopravních dat. Druhá etapa se bude zabývat definicí a propojením s dalšími dopravními systémy. Projekt může být financován z Operačního programu PRAHA PÓL RŮSTU (OP PPR), s čímž je úzce svázán harmonogram projektu. Je zapotřebí, aby studie proveditelnosti a žádost o dotaci byly podány do konce května 2021, kdy je stanoven uzávěr přihlášek žádostí o dotaci. Rozpočet projektu byl stanoven na základě průzkumu trhu a předchozích zkušeností. Celkový rozpočet projektu je odhadován na 29.3 mil. Kč bez DPH, z čehož může být 50 % uznatelných nákladů financováno z OP PPR.

Diskuze:

M. Boháč – upozorňuje na problematiku anonymizace, která je pro Pirátskou stranu velice důležitá, aby data nebyla zneužitelná.

M. Šandor – vysvětluje, že os. údaje budou anonymizované, není důvod obav, není zde záměr je dlouhodobě uchovávat. Uložení dat z kamerových systémů jsou navíc ve vlastnictví HMP, popřípadě OICT. Dodržují se přísné standardy.

P. Konvalinka – jaký výzkum se bude provádět? Risk budget příliš vysoký. Interní OPEX je opravdu 25%?

V. Slámová – výzkum se bude týkat např. toho, co všechno by kamera měla umět, konkrétně u detekce emisí bude muset mít speciální funkce, výzkum se bude týkat především konkrétních technických věcí. Risk budget dáváme vždy do projektů. Interní OPEX bude řešen ve studii proveditelnosti, částky mohou být upraveny dle výsledku ze studie proveditelnosti.

M. Šandor – doplňuje, že u výzkumu vzhledem k tomu, že se jedná o inovační partnerství, tak se bude hledat externí dodavatel a počítá se se spoluprací s univerzitami, existuje hodně nejasných otázek, které v rámci vývoje a výzkumu bude potřebné řešit např. aby byla vhodně nastavena anonymizace dat, bude řešeno více konkrétně ve studii proveditelnosti. Co se týká položky risk budget, dá se k ní

přistupovat různými metodami dle konkrétního principu projektového řízení, OICT využívá ze zkušenosti 10 % hodnotu, vzhledem ke zdlouhavému procesu schvalování, případných změn rozpočtu, které by mohlo ohrozit samotnou realizaci projektu. Interní OPEX zahrnuje interní vývoj, ale také interní vývojářské činnosti, např. napojení na datovou platformu HMP, dále je potřeba si uvědomit, že se jedná o dlouhé časové období, na které se tyto náklady vztahují.

P. Konvalinka – proč proces nerozdělit, nejdřív zafinancovat studii proveditelnosti, poté celý projekt.

M. Šandor – náklady, které jsou předpokládány, jsou maximální a studie proveditelnosti je zapotřebí pro žádost o dotaci a proto je jako součást projektu, nelze rozdělit. V pražských podmínkách jít s každou dílčí věcí do Rady HMP je procesně velmi náročné na čas kvůli složitosti schvalovacího procesu v řádu mnoha měsíců. Všechny náklady jsou náležitě zdokladované a vyúčtované, není problém přebytek financí navrátit, je to běžná praxe.

M. Boháč – jak bude neuronová síť fungovat, na jakých datech se bude trénovat?

V. Slámová – bude trénována na vydefinovaných místech MČ Praha 6 a MČ Praha 11, část dálnice D1 a ulice Průmyslové a další místa budou dle potřeby definována ve studii proveditelnosti.

M. Lér – vysvětluje princip, který má několik aspektů, neuronová síť se bude učit rozpoznávat jednotlivé druhy vozidel, zde je nezbytnost mít klasifikovatelná data, dle kterých se bude neuronová síť učit. Velmi specifická bude klasifikace polutantů, zde bude na pořadu právě vývoj, o tom zatím tolik nevíme.

M. Šandor – počítáme se spoluprací s univerzitami. Projekt by mohl být i jednodušší, avšak chceme řešit reálné potřeby města, kdy navíc potřebujeme splnit předpoklady pro podmínky inovačního partnerství, kde je požadavek zapojení soukromého i akademického sektoru. Proto je projekt komplexní. Jednodušší varianta projektu by nebyla uhraditelná z inovačního partnerství.

M. Duška – podporuje myšlenku, aby toto dělala městská firma, ne, aby město vypsal veřejnou zakázku, kterou by vyhrála např. zahraniční firma a data by mohla být lehce zneužitelná. Jako např. v Turecku, kdy takto ztratili kontrolu nad systémem, který si nechali vyvinout jinde.

M. Boháč – navrhuje obširnější usnesení, chtěl by zahrnout ochranu osobních údajů a další aspekty. Chce doplnit rozmazání obličejů účastníků silničního provozu.

M. Lér – idea projektu je pracovat se živými daty, videofeed, na který se podívá neuronová síť, vyhodnotí obraz a zahodí jej, záznamy se nikde neukládají, pouze vyhodnocená data neuronovou sítí. Je to jiné než např. u záznamů z kamer Městského kamerového systému, který data předává Policii ČR a která jsou z hlediska bezpečnosti přísně střežena.

M. Boháč – děkuje za doplnění a více již nenavrhuje doplnit do usnesení rozmazání obličejů. Navrhuje doplnit pouze bod týkající se garance anonymizace dle SPZ a druhý bod by byl vymazání video streamů ihned po jejich statistickém zpracování.

P. Kumpošt – posledních 14 let se zabývá dopravními průzkumy, analýza obrazu dochází někdy již přímo v kameře, poté je videozáznam zahozen, poté je zapsaná např. pouze trajektorie vozidla, za něj ideální ponechat informace o SPZ po dobu jednoho týdne z důvodu analýzy dopravního chování, může dojít zahashování registrační značky, týdenní uchování je rozumné a je možné z něj vyvodit sofistikovanější závěr o dopravním chování. Omezení na jeden den by z dopravního pohledu data příliš ořezalo.

R. Haken – požadavek, aby bylo usnesení srozumitelné především pro veřejnost, méně technické.

Návrh usnesení:

*Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze doporučuje projektový záměr č. 36 s názvem **Inteligentní analýza dopravy** a žádá společnost Operátor ICT, aby připravila smlouvu o zajištění služeb projektu ke schválení do Rady hl. m. Prahy, které doporučuje tento projekt schválit a realizovat.*

Komise požaduje, aby byla garantována anonymizace dat tak, aby nebylo možné se znalostí SPZ vozidla získat informace o jeho pohybu za víc než jeden týden. Komise dále požaduje, aby nedocházelo k záznamu obličejů účastníků silničního provozu. Komise dále požaduje, aby se video streamy mazaly ihned po jejich statistickém zpracování a dále se nijak neuchovávaly.

Hlasování: 8-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.

2) Projektový záměr s názvem „MaaS iD – jednotná registrace a platba za služby mobility“

M. Sušická představila projektový záměr s názvem MaaS iD – jednotná registrace a platba za služby mobility. Myšlenka je odvozena od konceptu mobilita jako služba (mobility as a service). Cílem je vytvoření dvou úzce svázaných systémů, se záměrem maximalizovat přidanou hodnotu pro uživatele mobility v Praze. Vycházíme z předpokladu, že pro provedení platby z jednoho místa za jednotlivé služby je potřeba mít jednoho ověřeného registrovaného uživatele. Systém jednotné registrace má velký potenciál usnadnit uživatelům využití všech dostupných služeb mobility. Pro představu, v současné aplikaci PID Lítačka bude nová funkce rozšířené registrace, kam si uživatel zadá sadu atributů, které jsou nyní sbírány skrze jednotlivé aplikace, tyto údaje budou ověřeny skrze varianty systémů, následně budou údaje uloženy do centrální databáze, odkud by jednotliví poskytovatelé získali pod kódem atributy, zda zákazník splňuje/nesplňuje váš atribut. Na to je navázán systém platby z jednoho místa, kdy zákazník za využití služeb více poskytovatelů zaplatí skrze jedno místo. Systém musí splňovat atributy platby dle různých obchodních modelů (např. aukční síň pro platbu za taxi), úpravu platební brány, proces identifikace transakce a nastavení billingového a clearingového centra.

Hlavními východisky, proč je záměr překládán, je aktuální situace, kdy mohou uživatelé dopravy v Praze využívat až 22 separátních aplikací dopravců. Pro využití služeb se musí registrovat zadáváním opakujících se údajů. Poskytovatelé musí uživatele ověřovat. Uživatelé mají několik účtů na různé služby. Uživatelé za využití služeb platí odděleně v jednotlivých aplikacích.

Tento záměr má ambici, že by se hl. město Praha mohlo stát koordinátorem ekosystému poskytovatelů mobility, být s nimi v přímém kontaktu, být driverem konceptu MaaS, vést s nimi diskuzi a směřovat vývoj služeb MaaS. Z toho vyplynou nová velice důležitá data pro město. Velkou výhodou pro občany bude mít služba tím, že se eliminuje vyplňování opakujících se údajů do různých aplikací a mít více integrovaných funkcí mobility v jedné aplikaci. Pro město má projekt velkou přidanou hodnotu v tom, že se jedná o vývoj inovativního systému, rozvoj konceptu MaaS, rozšíření služeb PID Lítačky, je zde také potenciál finančního zisku pro Prahu (za registraci a ověření, za provedené transakce), celkově potenciál města stát se koordinátorem ekosystému mobility nejen v Praze. Pro firmy jsou zde výhody ve zlepšení zákaznické zkušenosti při procesu registrace a ověřování identity uživatelů, urychlení procesu registrace a také v úspoře nákladů na tyto procesy. Předběžný odhad celkové ceny projektu je stanoven na maximálně 14,9 mil. Kč s tím, že je zde potenciál také žádat z dotačního titulu OP PPR. Co se týká harmonogramu, tak jsou u tohoto záměru podobně nastavené milníky vzhledem k možnosti čerpání ze stejného dotačního titulu a s ohledem na podmínky podání žádosti do OP PPR.

Diskuze:

M. Boháč – velice podporuje tento záměr, vidí návaznost na projekt Intermodálního plánovače trasy (IPT). Vidí potenciál biče na různé poskytovatele sdílené mobility nasazením realizací tohoto záměru.

M. Sušická – přesně tento potenciál tam existuje. Návaznost na IPT existuje, avšak tento systém bude fungovat samostatně a nezávisle na vývoji IPT, až bude IPT hotový, bude možné tyto dva systémy samozřejmě zintegrovat, avšak nemusí se s tímto záměrem čekat na vytvoření IPT. Potenciál zisku z transakcí bude předmětem vyjednávání s jednotlivými stakeholdery.

M. Boháč – už diskuze s poskytovateli proběhly?

M. Sušická – jednání s vybranými poskytovateli probíhaly ve formě předběžných tržních konzultací, avšak finanční hledisko prozatím vyjednáváno nebylo. Záměr je velice vítaný. Odezva byla spojená také s očekáváním, mezinárodní firmy jsou na tento model ve světě zvyklé.

M. Boháč – bude pracováno také s turisty, kteří např. nemají PID Lítačku?

M. Sušická – ano, počítá se, že by se v tomto směru mohla osvědčit další městská aplikace Moje Praha nebo do budoucna v aplikaci Prague Visitor Guide. Prozatím je však především uvažováno primárně tento záměr nastavit na městské aplikaci PID Lítačka.

C. Klepek – dává mu záměr smysl, největší přidanou hodnotu vidí v propojení na další aplikace/systémy/IPT. Podporuje propojení s IPT. Doporučuje prozkoumat propojení s dalšími systémy. Doporučuje co nejdřív začít vést diskusi s poskytovateli o finančních aspektech.

M. Sušická – pokud IPT vznikne, tak samozřejmě budou systémy propojeny, je to logické, avšak na druhou stranu nechceme na vznik IPT čekat, a proto budou systémy fungovat jak dohromady, tak separátně (budou moci fungovat nezávisle).

M. Šandor – diskuze a spolupráce s poskytovateli mobility probíhá již od spuštění přípravy IPT, dá se říct, že obecně o tyto služby mají subjekty velký zájem, tato služba je očekávána. Vnímáme potřebu, aby byly služby napojené. Vzhledem k tomu, že chceme využít dotace, proto potřebujeme, aby byl MaaS iD využitelný i samostatně, protože je možné, že se realizace některých částí IPT např. opozdí a vzniklo by riziko odejmutí dotace nebo její části u tohoto záměru. Obecně tedy počítáme s tím, že bude MaaS iD napojitelné na další produkty, zároveň však bude stavěno nezávisle vzhledem k využití financí z dotačního titulu.

J. Beránek – za MHMP informoval o tom, že se snaží posunout do realizační fáze nastavení nových komunikačních PI protokolů pro předběžné připojování poskytovatelů služeb mikromobility. Na jaře chystají spuštění pilotního projektu testování poskytování služeb bikesharingu na prvních 15 minut hrazených z veřejných prostředků, aby zjistili reakci Pražanů, chtějí provázat s podmínkou vlastnění dlouhodobého kupónu. Probíhá dodatečný vývoj pro možnost komunikace v rámci Multikanálového odbavovacího systému s externími data city. Pokud bude MaaS iD komponentou IPT v plném rozsahu, bude zapotřebí přeschválit rozpočet IPT? Sníží se tím rozpočet na IPT?

M: Šandor – bohužel se rozpočet na IPT nesníží, protože právě toto byla jedna z funkcí, která byla z rozpočtu na IPT vyjmuta již na začátku jednání o tom, jak snížit rozpočet projektu IPT (byla ze scope IPT vyjmuta).

Návrh usnesení:

*Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze doporučuje projektový záměr č. 37 s názvem **MaaS iD – jednotná registrace a platba za služby mobility** a žádá společnost Operátor ICT, aby připravila smlouvu o zajištění služeb projektu ke schválení do Rady hl. m. Prahy, které doporučuje tento projekt schválit a realizovat. Komise doporučuje propojení projektu s Intermodálním plánovačem trasy a aplikacemi pro turisty v hlavním městě Praze*

Hlasování: 8-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.

Schůzku opustil Ondřej Prokop.

3) Různé

a. Návrh na zpracování projektových záměrů – Mám nápad

I. Seigertschmidová představila dle schváleného workflow komisí dvě projektové karty, které vzešly z platformy Mám nápad na webu www.smartprague.eu. Dle posouzení nápadů interní komisí OICT i externími partnery jak z akademické sféry, tak z městských společností jsme došli k závěrům, že tyto

dva náměty, kterými jsou Systém solární a větrné energie ve městě (spojeny dva nápady do jedné projektové karty) a Bioreaktor jsou z hlediska svého zaměření vhodné k realizaci dle Koncepce Smart Prague 2030, a proto navrhuje, aby byly náměty rozpracovány do podoby projektových záměrů a poté předloženy Komisi k projednání.

V krátkosti, nápady č. 207 a 210 Systém solární a větrné energie ve městě mají za cíl vytvoření solární a větrné mapy Prahy. Došlo by ke kalkulaci a zobrazení teoretického energetického výkonu plánované fotovoltaické elektrárny, případně hodnocení větrného potenciálu vybrané lokality v souvislosti s instalací větrné elektrárny. Výstupy by byly vhodné pro územně analytické podklady. IPR by námět podpořil. Nápad č. 285 Bioreaktor je dá se říct novinka, která by měla za cíl otestovat a ověřit potenciál řešení technologického bioreaktoru. Jednalo by se o lokální čištění vzduchu od CO₂ za pomoci fotosyntézy vodních řas. Podle dosavadních zjištění má technologie bioreaktoru potenciál až 400násobku efektivity odbourávání oxidu uhličitého v porovnání se stromy na stejné rozloze. Odbor ochrany prostředí by velice uvítal další rozvoj realizace tohoto „nápadu“. Nápad podporují také zástupci organizace PRG.AI. Technologie by nebyla náhradou za existující stromy v Praze.

Diskuze k projektové kartě s názvem Systém solární a větrné energie ve městě:

M. Boháč – cílem první projektové karty je zpracování podkladu, kde všude by bylo v Praze vhodné umístit fotovoltaické a větrné elektrárny?

M. Šandor – toto by byla až další fáze, nyní nás zajímají názory Komise, zda bychom měli tyto podněty vůbec rozpracovat do projektového záměru.

M. Boháč – obava, zda v Praze má smysl montovat takové elektrárny kvůli problémům se znečištěním, prachu a množství holubů, které mají vliv na výkon těchto technologií. Dává mu smysl mimo centrum Prahy.

S. Krňák – pražské střechy mají obrovský potenciál na instalaci solárních elektráren, případně jsou zde další možnosti uplatnění. Co se týká mapy, tak by bylo možné jednoduchým způsobem na mapě Prahy ukázat na konkrétním objektu, jaký je potenciál dané střechy pro instalaci, dále by mapa mohla fungovat také jako edukační pomůcka, nabízí se hodně možností využití takovéto mapy nejen pro občany Prahy.

C. Klepek – chybí zjištění, zda podle desk research je to unikátní nápad nebo zda už někde řeší a zda je nápad v souladu s nějakou oblastí/strategií/koncepcí.

M. Šandor – podnětů dostáváme hodně, od 2017 více než 200 nápadů občanů. Do komise se dostávají nápady, které prošly přísným sítím a jednou z podmínek je právě to, že nápad zapadá např. do Koncepce Smart Prague 2030.

R. Haken – podporuje tento nápad, myslí si, že město by v tomto směru mohlo být dobrým průkopníkem a hráčem, je zde velký potenciál využití. Problémy by viděl s památkáři nebo architektonickou veřejností, proto je potřeba se zaměřit na vhodné lokality.

Návrh usnesení:

- 1) *Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze doporučuje Operátorovi ICT, a.s. na základě předloženého nápadu z iniciativy Mám nápad s názvem **Systém solární a větrné energie ve městě** ho vypracovat do podoby projektového záměru a předložit této Komisi ke schválení.*

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

Diskuze k projektové kartě s názvem Bioreaktor:

J. Matěna – fungovalo by i na principu normálních řas? Co se udělá se zachyceným CO₂? Vznikne nějaká hmota, která se nechá kompostovat nebo co se s ní bude dělat? Aby se znovu CO₂ neuvolnilo.

T. Hájek – technické detaily a chemické procesy prozatím neznáme, bylo by řešeno ve větším detailu při vytváření projektového záměru. Nápad vycházel z ekologických konceptů, které nyní teprve vznikají. Pokud je nám známo, tak u této novinky nebyl vycházející „odpad“ prozatím nijak konkrétně řešen, respektive nápad je v prvopočátcích. Existuje mnoho otevřených otázek u tohoto nového prvku de facto spadajícího do kategorie městského mobiliáře.

M. Boháč – v rámci toho záměru by bylo vhodné prozkoumat konkurenční technologie. Jedná se o konkrétní český výrobek?

T. Hájek – nejedná, řešení nevychází z konkrétního produktu. Doplnuje, že výsledná biomasa může být využita k různým účelům, bylo by vhodné to prozkoumat.

M. Boháč – myslí si, že by bioreaktor mohl přitáhnout hodně mediální pozornosti.

Návrh usnesení:

- 2) *Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze doporučuje Operátorovi ICT, a.s. na základě předloženého nápadu z iniciativy Mám nápad s názvem **Bioreaktor** ho vypracovat do podoby projektového záměru a předložit této Komisi ke schválení.*

Hlasování: 5-1-1 (pro-proti-zdržel se). Neschváleno.

b. Zpráva Operátora ICT, a.s. o ukončených projektech Smart Prague

M. Šandor informoval komisi o ukončených projektech Smart Prague, které byly v minulosti komisí schváleny, avšak z různých důvodů k jejich realizaci nedošlo. Jedná se většinou o záměry schválené v předchozím volebním období a k jejich realizaci nedošlo také vzhledem k nezájmu nové politické reprezentace. Prvním z nich je Aplikace pro skupinovou cestu do školy a školky, který byl komisí schválen již v roce 2017, avšak byl ukončen kvůli nezájmu cílové skupiny a také kvůli obavě působení tzv. „big brother“ efektu. Záměr Chytrá náplavka nerealizován vzhledem ke změnám kompetencí městských firem v uplynulém období a s ohledem na celkový postup revitalizace nábřeží, návazné projekty realizuje správce náplavky Trade Centre Praha napřímo. Záměr Podtlakový svoz odpadu v ulici Na Příkopě nerealizován především z důvodu vysoké finanční nákladnosti. Záměr Turistická mobilní aplikace se postupem času přetavil do Turistické karty „Prague Visitor Pass“, která bude nasazována v nejbližším období.

Návrh usnesení:

Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze bere na vědomí informace o ukončení projektů Aplikace pro skupinovou cestu do školky a školky, Turistická mobilní aplikace, Chytrá náplavka a Podtlakový svoz odpadu.

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

Zasedání se uskutečnilo od 16:00 do 18:00 hod.

Termín příštího řádného jednání bude stanoven na základě hlasování pomocí DOODLE.

Ověření zápisu:

	Jméno	Datum	Podpis
Zapsala	Zina Kaštovská	17.12.2020	
Schválil	Martin Boháč	17.12.2020	