

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. 04 ze dne 5. 11. 2019		

Účastníci:

Přítomni	Martin Boháč (předseda), Michal Biskup, Roman Haken, Cyril Klepek, Petr Konvalinka, Jakub Matěna, Š. F. Tomanová, Daniel Vlček, Zina Kaštovská (tajemnice)
Omluveni	M. Svátek, Filip Neterda, Ondřej Prokop
Neomluveni	
Hosté	Z. Hřib, J. Beránek, Matej Šandor, J. Černý, I. Seigertschmidová, Jaromír Konečný, Roman Srp, David Fiedler, Lenka Kučerová, Karel Pospíšil, Ondřej Šedivka, Zuzana Drhová

Program:

1. Prezentace a diskuze na téma telematických systémů v dopravě	M. Boháč
2. Podpora městských částí – shrnutí došlých žádostí 2019	M. Boháč
3. Různé	M. Boháč

Přílohy:



PPT_Prg.AI_Fiedler.pdf



PPT_SDT_Srp.pdf



PPT_TSK_Pospíšil.pdf

Projednáno:

1) Prezentace a diskuze na téma telematických systémů v dopravě

Jednání zahájil předseda komise M. Boháč. Hlasováním o programu jednání komise, návrhu zapisovatele a návrhu schvalovatele zápisu. Schválení hostů.

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

Představení hostů následovala prezentace pana Srpa ze Sdružení pro dopravní telematiku, pana Pospíšila z Technické správy komunikací, a.s. a pana Davida Fiedlera z organizace PRG.AI.

Prezentace jsou přílohou zápisu.

Diskuze:

M. Boháč poděkoval za prezentace. Tři nosná témata pro diskuzi – zelená vlna, vypínání semaforů v nočních hodinách, prioritizace průjezdů vozů IZS. Diskuze zahájena tématem zelené vlny. M. Boháč

se dotázal, zda vendor-lock způsobuje to, že nejsme schopni v Praze implementovat nebo je možné na některých úsecích realizovat?

K. Pospíšil – systém dříve využívaný na hlavních městských třídách nelze v současnosti implementovat vzhledem k tomu, že nyní je preferována MHD, a také informace, které by byly zobrazovány, by dnes byly zavádějící vzhledem k preferenci např. tramvají. Většina světelných signalizačních zařízení je v Praze v koordinaci, tam kde je stanoveno správním úřadem. Koordinace je silně narušována zejm. veřejnou dopravou, kdy se křižovatky dynamicky upravují podle příjezdu tramvají, jízdního řádu apod. podmínek. Pokud by se řeklo, že odted' bude preferováno IZS, tak ta koordinace bude ještě složitější, nelze splnit všechny požadavky současně.

R. Srp – Praha má k dispozici moderní systém řízení dopravy. Zelená vlna svým způsobem existuje, je spíše otázkou optimalizace průjezdu individuálních vozidel křižovatkami tak, aby se minimalizovala z jejich pohledu doba průjezdu. Systém existuje, byl vybudován před cca 10 lety. Je potřeba preferovat jiné dopravní módy na úkor osobní individuální dopravy.

M. Boháč se ptá, zda se dá se využít další kapacita, kde teď aktuálně Praha je? Který potenciál se dá ještě využít?

K. Pospíšil – vytěžit se dá kapacita vždy. Problém s informovaností a sankcionováním.

R. Srp – největší potenciál je ve spolupráci, v rámci městských organizací a organizací na úrovni státu (př. TSK a ŘSD). Potenciál poskytování včasných dopr. informací uživatelům dopr. provozu, které povedou ke změně chování uživatelů komunikací.

M. Boháč – aplikace jako WAZE apod. doporučuje nejrychlejší trasu zadními uličkami, kde poté vznikají problémy.

D. Fiedler – chtějí nasměřovat uživatele dopr. provozu tam, kde potřebují, a ne tou nejrychlejší cestou, kde poté vzniknou komplikace.

K. Pospíšil – ne všechna data mohou být otevřená, některá jsou strategická, obchodně zneužitelná.

M. Boháč – cesta ke změně vede skrze mobilní data, soft strategie, apod. spíše než přes zákazy.

M. Biskup – ve světě běžné blikající semaforey, je to možné v Praze? Máme technologie, které by identifikovaly tzv. jednoválce? A preferovaly by se pruhy, kde by sedělo více lidí ve voze?

K. Pospíšil – blikající semaforey se zkouší zatím pouze výzkumně, protože prozatím tento typ semaforů legislativa nedovoluje. Identifikace jízdních pruhů – může využít i taxislužba, která veze více osob. Spolehlivost této detekce však není moc spolehlivá.

M. Boháč – druhé téma – noční semaforey. Mohou se v noci vypnout semaforey? Případně pouze v určitých lokalitách?

K. Pospíšil – koncem května spuštěn projekt „blikající žlutá“, který implementovali na několika křižovatkách, dva typy blikající žluté. Jednoduchý typ – v určitou dobu začnou blikat a budou blikat až do doby, kdy budou spuštěny. Druhý způsob sofistikovanější implementují v druhé vlně. Semafor bliká, ale když ho využije chodec, tak ho tím může dočasně zapnout.

M. Boháč – kdy bude výhledově v Praze fungovat?

K. Pospíšil – probíhá identifikace vhodných křižovatek.

R. Srp – v praxi, z hlediska legislativy, složitý proces, rozhoduje Silniční správní úřad, policie ČR a další.

M. Beránek – sledují různé cíle, SUMP, podpora cyklo a pěší apod. a někdy priority stojí proti sobě. Role PČR, ze zkušenosti, velmi výrazně preferuje individuální automobilovou dopravu. Je potřeba edukace ze strany vedení města pro dopravu v klidu.

M. Boháč – shrnuje, TSK na tom pracuje, ve výhledu se stane, že se Praha uvolní. Preference vytipovaných křižovatek. Jednoduchá blikající žlutá odzkoušena a ukončena. Sofistikovanější žlutá bude snad do roka otestována.

J. Matěna – červená ve všech směrech, zelená naskakuje někdy moc pozdě. Lze čidlo přeinstalovat? Nebo odpočet? Aby řidič nemusel příliš brzdit, snížil spotřebu a emise.

K. Pospíšil – každá křižovatka je individuální.

M. Beránek – závěrečný apel – může město nějak napomoci k vzájemnému propojení těch organizací? Aby vzešel výstup?

K. Pospíšil – s SDT spolupracují, všichni hráči na trhu jsou zaangažovaní. Také spolupracují s OICT a s akademickou sférou.

D. Vlček – shrnutí, pokud existuje potenciál vytěžit telematiku, existuje i na úrovni konektivity a s nasazením 5G? Existuje něco takového? Např. v Německu tento způsob existuje. Je tohle cesta pro optimalizaci?

R. Srp – ano, současný stav, na úrovni stupně 1, vozidla si dokáží vyměňovat informace, obecně ano, v současnosti nejsou data dostatečně kvalitní.

M. Boháč – třetí téma je prioritizace vozů IZS. V Brně funguje. Proč ne v Praze? Jaká je aktuální situace?

R. Srp – preference IZS je v Brně standardní use case, už nasazeno. Potvrzeno, že je to v současných možnostech technologií.

K. Pospíšil – preference v Praze, řadiče ve správě TSK, ale ty zařízení ve vlastnictví DPP, některá zastaralá, nesplňují standardy. Existuje pilotní projekt DPP, tramvajová linka s kooperativními systémy. Možností by bylo, kdyby DPP své systémy zpřístupnilo IZS, ale není to moc reálné.

O. Šedivka – ZZS se v roce 2017 podílela na pilotu s TSK, osazená křižovatka, testovala se rychlost průjezdu a bezpečnost, odmítnuto PČR.

J. Konečný (OICT) – v roce 2018 byl OICT pověřen přípravou pilotního projektu, navazujícího na projekt TSK. Nakonec cca 25 vytipovaných křižovatek v Praze, kde by šlo toto řešení implementovat. Projekt skončil volbami na podzim 2018.

R. Srp – v Praze je žádaná migrační strategie, je zapotřebí strategických rozhodnutí.

M. Boháč – uzavírá diskuzi.

2) Podpora městských částí – shrnutí došlých žádostí 2019

M. Boháč shrnul materiál.

Bez diskuze.

Návrh usnesení:

Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze bere na vědomí informace o žádostech městských částí, které Operátor ICT, a.s. obdržel v rámci finanční podpory pro městské části z rezervy

Smart Cities vytvořené v rámci investiční akce „Projekty ICT Smart Cities“ ve schváleném rozpočtu vlastního hl. m. Prahy na rok 2019.

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

2) Různé

Bod neprojednán.

Zasedání se uskutečnilo od 16:00 do 18:30 hod.

Termín příštího řádného jednání byl stanoven na 19. 11. 2019 v 16.00 hodin. Další termíny jednání jsou 7.1.2020, 11.2.2020, 21.4.2020 a 16.6.2020.

Ověření zápisu:

	Jméno	Datum	Podpis
Zapsala	Zina Kaštovská	11.11.2019	
Schválil	Martin Boháč	11.11.2019	