

<b>PRA PRA PRA PRA</b>	<b>HA GUE GA G</b>	<b>HLAVNÍ MĚSTO PRAHA MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY KOMISE RHMP PRO ROZVOJ KONCEPTU SMART CITIES</b>
<b>ZÁPIS</b> <b>z jednání Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities</b> <b>č. 17, ze dne 26. 04. 2022</b>		

#### Účastníci:

Přítomni (9/11 členů)	Zuzana Drázdová (předsedkyně), Klára Kubešová (členka) Zuzana Drhová (členka), Roman Haken (člen), Jakub Matěna (člen), Miroslav Svítek (člen), Daniel Vlček (člen), Filip Neterda (člen), Jan Kolář (člen), Gabriela Bednářová (tajemnice)
Omluveni (2/11)	Cyril Klepek (člen), Petr Konvalinka (člen)
Neomluveni	-
Hosté	Jaromír Beránek (MHMP), Jan Černý (OICT), Ondřej Šárovec (OICT), Iva Seigertschmidová (OICT), Vojtěch Štěch (OICT), Marin Lér (OICT), Jaromír Konečný (OICT), Peter Svoboda (OICT), Richard Burgr (TSK), Petr Suška (OICT), Kristýna Navrátilová (OICT), Kamila Bulušková (OICT), Martin Duška (Praha 11), Tomáš Jandura (IDSK), Radim Vysloužil (Ropid), Michal Šperk (Ropid), Matej Šandor (OICT)

#### Přílohy:



Projektový záměr\_č. Projektový záměr\_č. Porovnání variant  
45\_Pokročilá\_videoa46\_MaaS APP\_jednokoncese a joint vent

#### Program:

1. Projektový záměr č.45 s názvem „Pokročilá videoanalýza dopravního proudu“	Ing. Kristýna Navrátilová / projektová manažerka OICT
2. Projektový záměr č.46 s názvem „MaaS APP – jednotná registrace a platba pro služby mobility“	Ing. Vojtěch Štěch / projektový manažer OICT
3. Realizace dobíjecí infrastruktury na území hl. m. Prahy – porovnání variant koncese a joint venture	Ing. Jaromír Konečný / projektový manažer OICT
4. Různé „Informační QR kódy na památkách a informačních tabulích“	Ing. Kamila Bulušková / koordinátorka OICT

#### Úvod

Předsedkyně na dnešním jednání, v 16.05 hodin, uvítala členy i hosty komise, zopakovala zasláný program a vznesla dotazy na jeho doplnění, které budou případně projednány v bodu „různé“. Následně bylo přistoupeno k hlasování:

#### Hlasování o programu:

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

Hlasování o hostech:

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

*Pan Haken (člen komise) přichází na jednání komise po ukončení hlasování o programu a hostech, dále se již bude účastnit celého jednání.*

#### **Ad.1. Projektový záměr č.45 s názvem „Pokročilá videoanalýza dopravního proudu“**

Ing. Kristýna Navrátilová, projektová manažerka ze společnosti OICT (dále PM), představila nový projektový záměr, jehož hlavním cílem je úprava stávajících videotechnologií a jejich otestování pro nepřetržité získávání anonymizovaných statistických dopravních dat. Dopravní informace, v uvedené míře detailu, jsou stále získávány pomocí manuálních dopravních průzkumů, které probíhají pouze nárazově a v definovanou denní dobu. Jsou organizačně i finančně náročné a spolehlivost je velmi ovlivněna lidským faktorem. Jedním z důvodů projektu je potřeba rozlišení podrobné skladby dopravního proudu, požadovaná míra podrobnosti je pro technologii velmi obtížná. Získávání více dopravních parametrů zároveň je omezeno právě použitou technologií, která zpravidla neumožňuje záznam všech požadovaných veličin a je tak nutné kombinovat více dopravních detektorů.

Sběr dat bude probíhat pomocí videodetekce – dopravních kamer umístěných na vytipovaných úsecích sledovaných dopravních komunikací, jejichž výhodou je zejména možnost zjišťování více dopravních informací současně a možnost instalace kamer, a to bez zásahu do vozovky. Součástí pilotního projektu bude nasazení nových kamer vybavených novým softwarem pro lokální videoanalýzu. V rámci vývoje SW bude využita metoda strojového učení. Vývoj bude probíhat na straně dodavatele. Následná distribuce takto získaných lokálních analytických dat omezí nutnost přenosu citlivých videozáznamů.

Projekt v porovnání se stávajícími způsoby získávání dat zhodnotí možnosti využití videoanalýzy jako jednotného nástroje k získávání širších dopravních informací. Klíčovým kritériem pro otestování užití kamer je ověření spolehlivosti strojového získání dat – dopravní data budou sbírána v reálném čase 24 hodin denně 7 dní v týdnu pro zajištění objektivního a kvalitního obrazu pražské dopravy.

Hlavní cíle projektu:

- Vybudování, provozování a otestování komplexního nástroje vhodného pro nepřetržité získávání spolehlivých statistických dopravních dat (podrobná skladba dopravního proudu, intenzita dopravy, rychlost dopravy, model dopravního prostředku, mapování pohybu vozidel, detekce kongescí a nebezpečných situací)
- Dovývoj funkcionalit stávajících technologií pro analytické aplikace tak, aby vznikl jednotný nástroj pro sběr požadovaných dopravních dat v Praze
- Vyhodnocení získaných dat ve srovnání se stávajícími technologiemi a validace výstupů projektu od hlavních uživatelů města (viz cílová skupina)

Diskuse:

K projednávanému bodu proběhla diskuse, kde např. pan Neterda ocenil užitečnost projektu, který má ambici nahradit manuální počítání dále však vyjadřuje mírné zklamání nad celkovou vizí, kdy by bylo výhodné projekty ke zlepšení celkově sjednotit. Projektová manažerka k tomuto tématu uvádí, že je opravdu cílem OICT propojovat různé systémy a projekty, avšak i tomto máme stanovené hranice. M. Duška z Prahy 11, vidí tento projekt jako prvotní krok, na který lze dalšími verifikacemi navázat. Tím zároveň odpovídá Z. Drhové, která se dotazovala, jak se s odpilotovanou technologií bude nakládat D. Vlček se dále dotazuje na dovývoj SW, jak je to v projektu dále řešeno. Na tento dotaz navazuje J. Beránek s doplněním, že OICT má být jako hlavní realizátor projektu, vč. HW řešení následné kapacity.

Návrh usnesení:

Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze **doporučuje rozpracovat** projektový záměr č.45. s názvem „**Pokročilá videoanalýza dopravního proudu**“ a žádá společnost Operátor ICT a.s., aby připravila smlouvu o zajištění služeb projektu ke schválení do Rady hl. m. Prahy, které doporučuje tento projekt **schválit a realizovat**.

Hlasování: 9-0-0 (pro-proti-zdržel se). **Schváleno.**

## **Ad.2. Projektový záměr č.46 s názvem „MaaS APP – jednotná registrace a platba pro služby mobility“**

Ing. Vojtěch Štěch, projektový manažer OICT (dále PM), představil nový projektový záměr, jehož cílem je vytvoření inovativního systému jednotné registrace a platby služeb mobility v hlavním městě Praze, a také regionu obsluhovaném spoji Pražské integrované dopravy. Základem navrhovaného řešení je software označovaný jako „MaaS APP“. Ten bude obsahovat nástroj pro jednotnou registraci „MaaS ID“ a nástroj pro jednotnou platbu „MaaS Pay“. Tímto jednotným způsobem budou mít uživatelé v rámci jedné aplikace přístupné služby mobility jako např. MHD, bikesharing, carsharing, taxi, parkování apod. Navrhované řešení podporuje koncepčně tvorbu Mobility jako Služby (MaaS) v daných oblastech služeb a přispívá ke zlepšení efektivity dopravy, ušetření uličních prostor a snižování dopravních emisí dle závazků strategických plánů.

V rámci pilotního provozu, po vzoru dopravních podniků v Berlíně, Mnichově, Vídni a dalších metropolích (viz bod příklady dobré praxe), dojde k integraci systému MaaS APP do mobilní aplikace PID Lítačka, kterou bude moci uživatel využít se zmíněnými funkcemi. Tím se doplní celý unikátní systém skládající se z MaaS APP, Intermodálního plánovače trasy a stávajícího systému PID Lítačka. Uživatel tak bude moci provést jednotnou registraci, naplánování trasy, výběr dopravního prostředku a jednotnou platbu za všechny využívané služby od zapojených poskytovatelů v jedné Mobility as a Service mobilní aplikaci.

Jedná se o inovaci, která spočívá v nahrazení současného stavu, kdy uživatelé musí pro každý způsob dopravy využívat aplikace jednotlivých poskytovatelů služeb, nebo jiné standardní prostředky za platbu jízdného. Nové řešení např. umožní víceúrovňovou registraci, díky které dojde ke sjednocení ověření identity uživatele pro všechny zapojené poskytovatele mobility. Při rozšířené registraci bude pomocí umělé inteligence a analýzy obrazu vyhodnocena shoda lidské tváře z digitálního obrázku s fotografií na dokladu totožnosti a následné rozpoznání zapsaných atributů, nebo bude možné provést ztotožnění pomocí digitální identity jako jsou například Bankovní identita nebo Identita občana. Tyto systémy využívají toho, že uživatel již byl na jejich kontaktních místech v minulosti ztotožněn. Díky těmto řešením bude ověření probíhat online a v řádu jednotek minut, takže bude možné jej kdykoliv provést prostřednictvím mobilního telefonu.

Ověření nebo ztotožnění uživatele je základním předpokladem k plnému využívání služeb skrze integrované aplikace poskytovatelů dopravy, kde si uživatel může daný dopravní prostředek například rezervovat, odemknout, nahlásit stav a vrátit na určená místa. V neposlední řadě bude uživatelům systému umožněno i zvolení různých platebních metod. Další částí projektu je tak vytvoření komplementárního systému pro platbu z jednoho místa, které zohlední všechny aktuální obchodní modely jednotlivých služeb (pre-paid, post-paid modely apod.) Uživatelé tak nebudou muset provádět platby za jednotlivé služby v každé aplikaci zvlášť, ale naopak na jednom místě a případně i v automatizované formě.

### **Diskuse:**

V diskusi vznesla předsedkyně komise dotaz na zajištění zdrojových kódů systému z pohledu licencí. PM odpovídá, že projekt bude koncipován interním i externím vývojem a minimálně v interní části je počítáno s opensourcem řešením, externí vývoj systému budou předán se zdrojovými kódy a u modulů třetích stran bude při soutěžení stanovena podmínka nahraditelnosti, tedy modulární integrace do systému. Paní Kubešová se dotazuje na veřejnou podporu u tohoto projektu (žadatel OICT) vůči poskytovatelům služeb a zda bude ta rovnost i v případě, že hl. m. přestane podporovat nějakou část na podporu mobility? PM odpovídá, že současné nastavení je na principu rovnosti a do systému se tak budou

moci zapojit ti poskytovatelé mobility, kteří projeví zájem a budou technicky připraveni. PM uvádí, že téma podpory, udržení rovnosti při regulaci a dalších smluvních závazků bude ještě v rámci pokračování projektu rozpracovávat.

#### **Návrh usnesení:**

***Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze doporučuje rozpracovat projektový záměr č.46. s názvem „MaaS APP – jednotná registrace a platba pro služby mobility“ a žádá společnost Operátor ICT a.s., aby připravila smlouvu o zajištění služeb projektu ke schválení do Rady hl. m. Prahy, které doporučuje tento projekt schválit a realizovat.***

*Hlasování: 9-0-0 (pro-proti-zdržel se). Schváleno.*

### **Ad.3. Realizace dobíjecí infrastruktury na území hl. m. Prahy – porovnání variant koncese a joint venture**

Ing. Jaromír Konečný, projektový manažer OICT (dále PM), shrnul předložené téma:

účelem předkládaného dokumentu je připravit rozpracování a posouzení dvou uvažovaných variant rozvoje veřejné dobíjecí infrastruktury na území hlavního města Prahy (HMP), a to konkrétně varianty koncese a varianty společného podniku HMP a vybraného soukromého partnera neboli Joint Venture (dále též „JV“). **Materiál navazuje na výstupy Generelu rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030.**

Nejpodstatnější závěry a doporučení lze shrnout takto:

I. Obě uvažované varianty jsou dle názoru zpracovatelů proveditelné, což potvrdili i informace získané od potenciálních dodavatelů (zjištěno formou předběžných tržních konzultací) a lze očekávat, že při racionálním nastavení podmínek ze strany HMP bude na trhu možné zajistit vhodné partnery, kteří budou ochotni a objektivně schopni spolupracovat v definované roli na realizaci rozvoje infrastruktury pro veřejné parkovací dobíjení na území HMP ať již jako koncesionáři, nebo v pozici partnera pro založení JV.

II. Obě uvažované varianty umožňují HMP realizovat koncepci rozvoje veřejné dobíjecí infrastruktury definovanou ve schváleném Generelu rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030. Obě varianty umožňují HMP regulovat koncovou cenu za poskytovanou službu dobíjení (konkrétní mechanismus bude popsán ve smluvní dokumentaci). U obou variant lze také nastavit proces převedení nově zbudované dobíjecí infrastruktury na pozemcích HMP do majetku města za předem daných podmínek (za předem stanovenou zbytkovou/symbolickou hodnotu zařízení), pakliže o tento převod HMP požádá. Přičemž proces převodu stanic do majetku HMP se bude v obou variantách zásadně lišit.

III. U obou uvažovaných variant je role HMP i příslušného partnera v mnoha ohledech srovnatelná. HMP vždy musí nastavit pravidla pro výstavbu a provoz dobíjecí infrastruktury, zajistit přípravu EV-ready lamp, definovat požadavky na kvalitu služby, kontrolovat koncovou cenu. Instalaci a provoz dobíjecích stanic zajišťují koncesionáři, resp. JV partner. Značná část úkolů a požadavků na provedení přípravy na straně HMP je na volbě varianty nezávislá, existuje však i řada odlišností, jejichž srovnáním lze definovat výhody a nevýhody obou variant vyplývající pro HMP z jejich realizace.

IV. Obě varianty se liší zejména z pohledu strategických, organizačních otázek a náročnosti přípravy. Bylo zpracováno porovnání odlišností (benefity/rizika/náklady), a to v členění na celkem pět oblastí. Jedním z nejvýznamnějších benefitů modelu koncese pro HMP je mj. výrazně snazší možnost získání vybudované dobíjecí infrastruktury do vlastnictví HMP. (na začátku koncesního vztahu, během jeho trvání nebo při ukončování koncesního vztahu). Z důvodu náročnosti přípravy model koncese bude ve srovnání s JV pro město méně nákladnější. Po ukončení koncese (uvažujeme 7-10 let) je třeba koncesní soutěž opakovat. Oproti tomu JV partner by mohl být vybrán na dobu neurčitou s definovanými možnostmi exitu.

V. Z hlediska právního zakotvení projektu lze zajištění vybudování a provozu dobíjecích stanic a související infrastruktury považovat za modelový případ vhodný pro realizaci za využití institutu

koncese. Zákon o zadávání veřejných zakázek obsahuje široké možnosti nastavení zadávacích podmínek a koncesního vztahu se zohledněním účelu plnění poskytovaného na základě koncese, přičemž veřejný zadavatel tak může obdržet požadované plnění s minimalizací vlastních vkladů, finančního a podnikatelského rizika apod.

VI. Role zadavatele tak v tomto smyslu spočívá především ve vytvoření vhodných podmínek pro provoz předmětné činnosti. V neposlední řadě je s ohledem na přenos podnikatelského rizika na koncesionáře třeba zdůraznit, že právě koncesionáře stihá rovněž povinnost řádně zajistit veškerý inženýring nezbytný pro výstavbu dobíjecí infrastruktury na území HMP.

VII. Naopak model JV je v tomto ohledu méně obvyklý a je s ním spojeno více rizik (např. nebezpečí neshody s partnerem v rámci řídicí struktury JV). Zároveň by pro založení JV patrně bylo stejně nezbytné realizovat koncesní řízení na výběr příslušného partnera.

VIII. Přestože založení společného podniku nepředstavuje veřejnou zakázku, je žádoucí příslušného partnera vybrat na základě transparentního a přezkoumatelného postupu. V opačném případě hrozí riziko, že zvolení konkrétního partnera může představovat nedovolenou veřejnou podporu.

IX. Největším problémem se jeví způsob delegace oprávnění rozvíjet a provozovat dobíjecí infrastrukturu na společný podnik. V tomto ohledu nelze využít vertikální ani horizontální spolupráci. Lze využít cestu koncesního řízení, v takovém případě je však založení společného podniku nadbytečným krokem bez garantovaného výsledku. Jako zbytkové řešení tedy zůstává metoda koncese malého rozsahu, která však s ohledem na malou maximální výši její předpokládané hodnoty patrně není pro předmětný účel využitelná.

X. Dále se s variantou založení společného podniku pojí i další dílčí (spíše organizační) problémy v podobě vymezení vhodné velikosti podílů obou společníků či zajištění převodu vybudované dobíjecí infrastruktury do vlastnictví HMP. Nelze pominout rovněž skutečnost, že společný podnik, resp. jeho společníci ponese veškerá rizika plynoucí z realizace projektu, a to patrně v poměru odpovídajícím rozložení podílů ve společném podniku. V případě přímé investice do společného podniku ze strany města pak ponese město i přímé podnikatelské riziko.

XI. Dílčí varianta spolupráce v podobě smluvního společného podniku pak de facto splývá s variantou koncesní, neboť HMP by za účelem úpravy práv a povinností soukromého partnera s ním muselo uzavřít smlouvu, která by měla s největší pravděpodobností charakter koncesní smlouvy. I tento postup by tak podléhal právní regulaci zadávání veřejných zakázek, resp. koncesí.

XII. Zpracovatelé doporučují, aby Rada hl. m. Prahy po přijetí rozhodnutí o výběru příslušné varianty přistoupila k realizaci navazujících kroků, které povedou k přípravě zadávací dokumentace pro výběr koncesionářů/JV partnera v rámci zvolené varianty.

### **Diskuse:**

Pan Neterda se v úvodu diskuse dotazuje, zda v obou variantách bude hl. m. vlastníkem dobíječek. PM upřesňuje, že v obou variantách bude v dokumentaci obsažena možnost, aby po ukončení vztahu bylo možné na hl. m. převést vlastnická práva k dobíjecím stanicím. P. Neterda dále zmiňuje, že hl. m. by mělo zůstat v roli vlastníka a rozumného akcionáře. K projektu mu chybí širší rozpracování, včetně porovnání s dalšími zahraničními tematickými prezentacemi, které s tímto tématem mají již zkušenosti. S čím souhlasí je koncese, důrazně se však ohrazuje proti systému jednotné platby a proti uvedení faktu v dokumentaci, že město má investovat a vlastnit uváděnou infrastrukturu. Dále uvádí, že je nezbytné předkládat komisi stručné a výstižné manažerské shrnutí, kde bude jasně uvedeno, co je cílem a jaký má být výsledek,



P. Neterda požaduje, jako člen komise, zadávací dokumentaci, nebo smlouvu všech zpracovatelů, kteří se aktivně podíleli na práci na tomto projektu.

P. Haken požaduje také zdůraznění rozdílů mezi oběma variantami.

P. Vlček žádá, aby u všech témat, které jsou zasílány komisi k expertnímu posouzení byla zvážena forma a časová náročnost pro návrh vyjádření, a to zejména rozsáhlosti tématu.

Předsedkyně komise žádá ostatní členy, aby v případě dotazů (a to i ve vztahu k jiným projektům) tyto zaslali i předem na e-mailovou adresu předsedkyně, příp. tajemnici komise. Dojde tak k důkladnější přípravě odpovědi na vznesený dotaz.

#### **Návrh usnesení:**

***Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze se shoduje na opakovaném projednání tohoto bodu za účasti relevantních subjektů, které jsou kompetentní k řešení, zejména THMP.***

*Hlasování: 9-0-0 (pro-proti-zdržel se). **Schváleno.***

#### **Ad.4. Různé**

V bodu „různé“ bylo na dnešním jednání projednáno nad rámec programu toto téma:

Informace o ukončení přípravy projektového záměru s názvem „**Informační QR kódy na památkách a informačních tabulích**“

S tímto bodem seznámila přítomné koordinátorka OICT Ing. Kamila Bulušková. Komise Rady HMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hlavním městě Praze dne 19. října 2021 schválila rozpracování projektové karty s názvem „Informační QR kódy na památkách a informačních tabulích“, do podoby projektového záměru, který byl obdržel prostřednictvím platformy Mám nápad. Hlavním uživatelem tohoto řešení je společnost Prague City Tourism (dále jen PCT), jejíž předmětem činnosti je zejména sdělování informací turistům. Na základě společné debaty zástupců OICT a PCT bylo dosaženo závěru, že tento projekt může být začleněn do nově vzniklého projektu společnosti PCT – Jednotný informační systém, který se kromě dopravy zaměřuje i na památkově/turisticky významné objekty. V rámci tohoto projektu mohou být QR kódy začleněny na informační tabule. Z výše uvedených důvodů tedy odpadl důvod přípravy projektového záměru.

#### **Diskuse:**

Po zahájení diskuse poděkovala předsedkyně komise za přednesené informace a vzhledem k absenci dalších dotazů bylo přistoupeno k hlasování o usnesení.

#### **Návrh usnesení:**

***Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities v hl. m. Praze bere na vědomí přednesené informace a souhlasí se zapracováním záměru do nově vzniklého projektu společnosti PCT s názvem: Jednotný informační systém.***

*Hlasování: 9-0-0 (pro-proti-zdržel se). **Schváleno.***



*V rámci bodu různé vznesl ještě požadavek pan Haken (člen komise), a to aby při posledním jednání komise byly zhodnoceny výsledky práce všech členů po celé funkční období. Ostatní zúčastnění s tímto návrhem souhlasí. Orientačně bude tento bod projednáván v 8/9 měs. 2022.*

## Závěr

Na závěr předsedkyně komise Zuzana Drázdová poděkovala přítomným za aktivní účast na jednání komise a konstatovala vyčerpání schváleného programu jednání. Pro absenci jakýchkoliv dalších připomínek či dotazů prohlásila 17. jednání Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities, dne 26.04.2022 v 19:00 hod. za ukončené.

Další jednání **18. Komise RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities** proběhne dne 11.5.2022 od 16.00-18.00 hod. v zasedací místnosti Rady hl. města Prahy, 1. patro, Nová Radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1. /on-line přes platformu MS TEAMS, na základě odkazu v pozvánce.

### Ověření zápisu:

	Jméno	Datum	Podpis
Zapsala	Gabriela Bednářová	26.04.2022	
Schválila	Zuzana Drázdová	26.04.2022	