

[9:58]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Jiří Matějec.

[9:58]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Kamil Chudada.

[9:59]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Jaromír Muchka.

[9:59]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Ladislav Stříteský.

[10:00]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Vítek Jiří.

[10:00]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Tomáš Juřík.

[10:00]

Uživatel Ivo Novotný (Host) opustil konverzaci.

[10:00]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Petr Stehlík.

[10:00]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) jan.vlcinsky.

[10:00]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Kovárník Lukáš.

[10:00]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Libor Povejšil ELTODO (Host).

[10:01]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Radovan Prokeš (CEDA Maps).

[10:01]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Necas, Martin.

[10:01]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Tomáš Havlíček.

[10:01]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Tulpa, Michal.

[10:01]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Veznik, Jan.

[10:01]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Ivo Novotný (Host).

[10:03]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Vasut, Marian.

[10:03]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Flaškár Martin.

[10:03]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Ivan Ivančo (Host).

[10:03] POKORNY Ondrej (Host)

Romane, můžete to prosím nahrávat?

[10:04]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Koudelka, Pavel.

[10:04] Roman Srp (Host)

Ne, dohoda je ze nahrávat se nebude. Bude zápis

[10:04] POKORNY Ondrej (Host)

OK, rozumím.

[10:05]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) David Wolski.

[10:05]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Mach Jaroslav (MHMP, ODO).

[10:06]

Ke konverzaci (typ schůzka) se připojil(a) Václav Novotný (Host).

[10:07] Roman Srp (Host)

Prosím posluchače workshopu ztlumit obraz i zvuk, dekuji

[10:12]

Uživatel Ondřej Krouský - TSK telematika (Host) opustil konverzaci.

[10:15]

Roman Srp přidal(a) do konverzace schůzka uživatele Neznámý uživatel.

[10:15]

Roman Srp přidal(a) do konverzace schůzka uživatele Neznámý uživatel.

[10:15]

Roman Srp přidal(a) do konverzace schůzka uživatele Lusk, Frantisek.

[10:15]

Roman Srp přidal(a) do konverzace schůzka uživatele Neznámý uživatel.

[10:15]

Roman Srp přidal(a) do konverzace schůzka uživatele Martin Bambušek.

[10:15]

Roman Srp přidal(a) do konverzace schůzka uživatele Neznámý uživatel.

[10:43] POKORNY Ondrej (Host)

Dotaz: Současná dopravní politika HMP, a v podstatě celé západní Evropy, je silně levicová. Trendem je diskriminace IAD na úkor jiných dopravních módů. Reagují na tento trend zmiňované strategické dokumenty? Víme vůbec my, telematici, jak na ně reagovat? Dnešní prezentace se jen okrajově zmiňují o chodcích a cyklistech... Hrozba: Politici budou do připravovaných, ale i probíhajících projektů házet „levicové bomby“.

[10:47]

Martin Vokoun opustil(a) schůzku.

[10:47]

Martin Vokoun (Guest) opustil(a) schůzku.

[10:48]

Martin Vokoun (Guest) se připojil(a) ke schůzce.

[10:48] POKORNY Ondrej

PS: Levice vs. pravice berte prosím s nadsázkou. ;)

[10:49]

Otakar Březina (Host) opustil(a) schůzku.

[10:51] Radovan Prokeš (CEDA Maps)

Reakce na Ondru Pokorného: Nejde primárně o diskriminaci IAD, ale o vytvoření kvalitní infrastruktury také pro alternativní módy a pozitivní preferenci VD - tedy vyvážení situace, která je dnes někde vychýlena ve prospěch IAD na úkor jiných módů. Vzhledem k omezenému prostoru v centrech měst je potřeba hledat intermodální alternativy, které jako celek budou tvořit efektivnější dopravní systém než samotná IAD.

[10:51] Martin Vokoun (Guest)

Dobrý den, měl bych ještě dotaz na Doc. Tichého k architektuře řízení tzn. centralizované /decentralizované jaké jsou výhody/nevýhody k čemu se kloníte?

[10:54] Tomáš Tichý

Každá architektura má své výhoda a nevýhody. Praha má momentálně decentralizovaný způsob řízení. Velmi rád osobně vysvětlím TT

[10:55] Jaromír Muchka

jsem připojený. Bohužel není kamera a mikrofon. M

[10:55]

Borecký Michal Ing. 900500 opustil(a) schůzku.

[10:56] Roman Srp

Děkuji za dotaz i za odpověď. Bude li čas, můžeme toto téma ještě zmínit během diskusního panelu v části TEchnické parametry

[10:56] Michal Zaorálek

K výhodám centralizovaného a decentralizovaného řízení včetně výhod a nevýhod adaptivního vs např. prediktivního řízení v podmínkách Prahy bych měl také zájem o bližší informace/názory od TT.

[10:58] Roman Srp

Dnesni workshop je obecný, o TM v podmínkách Prahy budeme jednat v rámci Workshopu 4 během ledna 2021.

[11:03] POKORNY Ondrej

Radku já s Tebou i ostatními kolegy souhlasím. A ptám se, jestli do dostatečně reflektujeme, protože cítím stále silný focus na IAD. Silnými přívlasky provokují mimo jiné proto, protože nejsem komfortní s uřezáváním zábradlí tam, kde plní svou funkci, nebo budováním zahrádek na silnici vedle tramvajového pásu. To už to je politika, kterou sice nemusíme hodnotit, ale měli bychom reflektovat.

[11:05] Radovan Prokeš (CEDA Maps)

Ondro, souhlasím - zde by se mělo vyjít ze SUMP a aktualizovat další strategické plány (dokumenty), které tento intermodální přístup ne vždy zahrnují...

[11:08] Faltus, Vladimír

Reakce k Ondřejovi Pokornému: Bohužel, některá opatření z poslední doby se prezentují jako protest proti IAD. Řešením by bylo spíše vysvětlit, že existují lokality s rozdílnou kapacitou pro dílčí módy dopravy a souvisejícími dopravními problémy a je třeba aplikovat specifická řešení pro jednotlivé lokality.

[11:10] jan.vlcinsky (Host)

re Strategie a koncepce: nutno zřídit DATOVÝ KATALOG, aby se data dala otevřít interně, s partnery a s veřejností

[11:10] Faltus, Vladimír

Reakce na Radovana Prokeše: Je pravda, že dochází k rozporu resp. nejednotnosti napříč strategickými dokumenty. Zde je třeba volat po sjednocení koncepce, a k tomu je třeba právě koordinovaný přístup.

[11:11] Faltus, Vladimír

Jak aktuálně mluví Roman, je třeba jednotná vize...

[11:12] Radovan Prokeš (CEDA Maps)

Reakce na Vládu Faltuse: Naprosto souhlasím. Součástí tohoto koordinovaného přístupu by měla být i pravidelná systematická aktualizace všech těchto dokumentů na základě vývoje (co se podařilo, nepodařilo, reagovat na změny apod.)

[11:16] Jaromír Muchka

Zdravím, plně podporuji preferenci MHD a jsem také cyklista. Jen si myslím, že by měla být snaha ochránit cyklisty budováním oddělených stezek. Nejsem si jistý, že dnešní postup -cyklisty všude- je ideální.

[11:20] Faltus, Vladimír

Pane Muchko, ano, to je přesně ten problém... je třeba vytvářet řešení pro jednotlivé módy citlivá ke každé lokalitě, nikoli plošná opatření "všechno všude".

[11:21] Radovan Prokeš (CEDA Maps)

Reakce na Ing. Muchku: Vhodné je ale vytvořit minimálně cyklo-koridory, které umožní projet město významnými směry rychle a především bezpečně. Čím hustší tato síť komunikací bude, tím víc se zvedne využití tohoto módu. Extrém "cyklisté všude za každou cenu" ale také nepřispěje k efektivitě celého dopravního systému.

[11:23] Faltus, Vladimír

Problémem nesystematického rozvoje je zejména, že strategické plány (vytvářené pro dílčí složky dopravy, nikoli globálně) se jednou za 10 nebo více let vydají a průběžně neaktualizují a není vytvářena výsledná jednotná globální vize. Důsledkem je realizace nesourodých a protichůdných řešení, která jsou sice v souladu s dílčím strategickým plánem, ale nereflektují globální vizi fungování dopravního systému a dokonce v některých případech mohou být i zastaralá.

[11:27] jan.vlcinsky (Host)

U podstatných datových zdrojů je potřeba VYHODNOCOVAT DATOVOU KVALITU.

Vytvoří to tlak na zlepšení, usnadní volbu relevantních zdrojů pro další řešení.

like 2

[11:29] jan.vlcinsky (Host)

re Ondřej Pokorný: ANO: Je třeba cílit na to, aby VYUŽITÍ stávajícího datového ZDROJE byla LEVNÉ z hlediska pracnosti (TRANSAKČNÍ NÁROČNOST).

Sdílený datový model tomu opravdu pomůže.

[11:30] Faltus, Vladimír

Pro Jan Vlčinský: vyhodnocování kvality dat by mělo být samozřejmou součástí péče o celý životní cyklus telematického systému... tedy nejen měření dat nainstalovat, ale také průběžně sledovat, vyhodnocovat a reagovat na chyby v datech.

[11:30]

Ondřej Krouský - TSK telematika (Host) opustil(a) schůzku.

[11:31]

Ondřej Krouský - TSK telematika (Host) se připojil(a) ke schůzce.

[11:37] jan.vlcinsky (Host)

re Otevřenost dat:

- zdrojáky: o bezpečnosti rozvoje aplikace, neřeší otevřenost dat
- popis formátů: nutné
- popis protokolů: nutné
- sledování kvality: dává popis a obsahu důvěryhodnost

[11:38] POKORNY Ondrej

Je třeba 1. definovat KPI a SLA pro jednotlivé datové zdroje, tzn. jasně říct jaká je kvalitativní tolerance a jaké jsou požadavky na dostupnost u každového datového zdroje / typu dat, 2. umět tato KPI monitorovat a vyhodnocovat.

[11:39]

lpelikan@ipa124praha.cz (Host) se připojil(a) ke schůzce.

[11:40] Faltus, Vladimir

KPI a SLA obvykle existují a jsou nastaveny na úrovni zadání VZ, nicméně následná průběžná kontrola a ověřování zatím bohužel není samotřejmostí.

[11:42]

Martin Švec HERE opustil(a) schůzku.

[11:43] POKORNY Ondrej

Re re Otevřenost dat: Ano, to jsme dvě věci: otevřená architektura a otevřená data. Nutné je řešit oboje. Zdrojáky, to je jiné téma – bezpečnost rozvoje aplikace ano, ale jak bylo řešeno, spíše teoreticky.

[11:48] Radovan Prokeš (CEDA Maps)

Re Roman Srp: Zcela souhlas s tím, aby město např. pro preferenci MHD do budoucna podporovalo standart C-ITS. Tím získá ve vozidlech možnost řady dalších funkcí systémovým způsob. Dobrým příkladem je úspěšné plošné zavedení C-ITS v MHD v Brně.

[11:51] Faltus, Vladimir

C-ITS je hezký příklad použití otevřeného systému a umožnění tak široké sady funkcí, a rozdíl od separátně pořizovaných a často uzavřených technologií.

[11:54] Barchánek Jan Ing. 130000

Za DPP je C-ITS vhodnou alternativou, ale nutnou podmínkou je zapojení všech stakeholderů do financování systému. Stávající systém preference financuje prakticky pouze DPP.

[11:54] Vršitý Tomáš (Host)

C-ITS ano a dá s v případě vozidel VHD s úspěchem využít i při zmíněném přelévání dopravy do okolí. Vozy vyjíždí i za hranice Prahy. Při použití jasně definovaného rozhraní, lze využít např. v okolních městech typu Kladno, Ml. Boleslav, Příbram... Proto by měl být více zapojen do diskuze i Stř. kraj. Jedno zařízení pak může sloužit na větším území. Což uzavřené řešení neumožní.

[11:56] jan.vlcinsky (Host)

re Ondřej Pokorný: Souhlas. Standardizované požadavky na dodávané systémy zlepšují předvídatelnost pro potenciální dodavatele.

like 1

[11:57] Faltus, Vladimír

Ano. C-ITS v MHD umožní nahradit mnoho oddělených současných systémů (inframajáky/preference, DORIS atd.) a zároveň rozšíření do dalších měst a interoperabilitu v celém území.

[11:57] Tomáš Tichý

C-ITS v preferenci je jednoznačný trend a stávající systém je již překonaný a to nejen na úrovni dalších dopravců, ale dalšího využívání. Rád tuto problematiku budu s DPP řešit a to nejen pro BUS, ale i TRAM

[11:58] Barchánek Jan Ing. 130000

C-ITS je komunikační rozhraní, nikoliv řídicí systém, tudíž DORIS z hlediska řízení provozu nenahradí

[11:58] Vršitý Tomáš (Host)

Re TT: nejen DPP, prosím. Na území města Prahy operují i soukromí dopravci, kteří mají jiné odb.zařízení ve vodlec.

like 1

[11:58] Vršitý Tomáš (Host)

vozidlech

[12:00] jan.vlcinsky (Host)

Pro standardní požadavky se hodí dovolit (průběžnou) oponenturu potenciálními dodavateli. Omezí to skrytou diskriminaci.

Dovolí to vyřadit zbytečné požadavky, které prodražují dodávku.

[12:00] Faltus, Vladimír

Samozřejmě, C-ITS (ale obecně i jakýkoli další systém s otevřeným popisem dat a rozhraním) umožňuje interoperabilitu, tedy provoz napříč územím, dopravci, vozidly, cestujícími atd.

[12:01] Tomáš Tichý

Ano o tomto vím a pro to C-ITS může výrazně pomoci využívat preferenci na SSZ i pro jiné dopravce, tedy s přesahem do Středočeského kraje apod.

[12:03] Nemeč, Martin (SMO NEE RC-CZ ITS U)

Souhlasím s Radovanděkuji

[12:07] Faltus, Vladimír

J. Vlčínský: Nastavení "rozumných" požadavků v ZD je klíčové, určuje cenu i funkčnost. Nicméně zařazení konzultací až na úroveň VZ prodlužuje zadávací lhůtu a mnohé konzultace se v různých městech mohou opakovat. Proto by stálo za to nějak koordinovaně a dlouhodobě sledovat trendy a zkušenosti, a jen pak "sáhnout" do šuplíku a vytáhnout rozumné požadavky.

[12:08] Radovan Prokeš (CEDA Maps)

Re Honza Vlčínský: je to sice protahování, ale je to menší zlo než rychlé pořízení neaktuální / špatné / nekoncepční apod. technologie, která ve městě bude fungovat min. 5-10 let

[12:09] POKORNY Ondrej

Ještě pro doktora Faltuse: KPI a SLA jsou na úrovni ZD definována A) často nedostatečně B) nejednotně, pro každou VZ jinak, což jejich vyhodnocování značně stěžuje. Opakovaně jsem některým zadavatelům navrhol definovat nějaké kategorie SLA (katalog) a v rámci jednotlivých VZ přiřazovat jednotlivým subsystémům SLA kategorie z katalogu. Dobrým příkladem je FCD na ŘSD, kde je to pojato velice komplexně.

[12:10] Faltus, Vladimír

Ondřej Pokorný: Ano, to je pravda - zadání VZ v různých městech jsou rozličná a často neúplná. Koordinovaný přístup a sdílení zkušeností by zde rozhodně pomohly.

[12:11] POKORNY Ondrej

Stačí když to bude mít ten konkrétní zadavatel jednotné.

[12:11] POKORNY Ondrej

Harmonizovat to napříč je moc ambiciózní.

[12:11] POKORNY Ondrej

Ale třeba TSK či ŘSD, ti největší, to měli v každé ZD jinak.

[12:12] jan.vlcinsky (Host)

re Vladimír Faltus: Konzultace jsem měl na mysli proaktivně dříve, než přijde nutnost/příležitost výběrko řešit.

Proaktivní oponentura pak může reálné výběrko urychlit a zkvalitnit.

[12:12] POKORNY Ondrej

Když pak máte jako zadavatel 30 smluv a v každé jinak definovaná SLA, tak to neuřídíte.

[12:12] Faltus, Vladimír

Ondřej Pokorný: Pokud je více zadavatelů na jednom území (např. Praha - ŘSD, TSK, DPP atd.), pak je důležitá i vzájemná koordinace a spolupráce.

[12:13] POKORNY Ondrej

To souhlas.

[12:14] jan.vlcinsky (Host)

Roman Srp je mistr v udržování diskuse v předem dohodnutém časovém i tematickém rámci - skvělá práce.

like 5

[12:15] Faltus, Vladimír

Částečně tuto různorodost řeší použití standardizovaných řešení, např. právě C-ITS dle C-ROADS a další. Pokud toho bude více, stačí při zadání VZ odkazovat na použití těchto řešení.

[12:15] Roman Srp

dekuji pratele za vase uznani

[12:16] jan.vlcinsky (Host)

Omlouvám se za nešikovné umístování svých chat příspěvků na nečekaná místa, s MS Teams se budu muset doučit.

[12:16] Martin Vokoun (Guest)

C-ITS : Ten sice má potenciál k využití i pro preferenci, ale je nutné si uvědomit, že správce systému nemá v tuto chvíli žádné nástroje pro kontrolu kvality (tok dat, obsah apod.). Systém je to poměrně složitý a stávající přístup "kouknu na diody" a vidím co se kde stalo, zde nebude fungovat. Tzn je nutné také zvýšit kvalifikaci zaměstnanců správce systému. A dodat mu nástroje (software, hardware).

like 1

[12:18] Michail Vačajev

C-Its má stanovené standardy funkčnosti dle zmíněného C-Roads, úplně bych nesouhlasil s tvrzením, že neexistují nástroje pro kontrolu kvality

like 3

[12:20] Michail Vačajev

Určitou kvalifikaci to chce ale nepředpokládám, že by se jednalo o něco těžkého (povětšinou se jedná o komunikaci s Linuxem).

[12:20] Jaromír Muchka

Zadávání veřejných zakázek je velmi náročné na odbornost. Těžko může správní technik konkurovat odborně firmě co zařízení dodává. Každé zadání VZ je možno napadnout a hledat v tom trestné činy. To je také jeden z důvodů proč má každý obavy. Bohužel ZZVZ je, slušně řečeno, pro zadávání telematiky velmi nevhodný.

[12:21] Faltus, Vladimír

Jan Vlčinský: Proaktivní včasné konzultace s dodavateli jsou dobrým řešením. Pokud to však budou dělat všichni zadavatelé, přijde se na to, že by byl vhodnější nějaký koordinovaný přístup. Nejvíce by zde podle mě vyřešilo vytvoření standardizovaných otevřených řešení pro jednotlivé funkce, na základě spolupráce dodavatelů i odběratelů. To by velmi rychle a efektivně pomohlo telematice jako celku.

[12:23] Jaromír Muchka

plně souhlasím

[12:23] jan.vlcinsky (Host)

re Vladimír Faltus: Přesně, harmonizace/standardizace (asi na oborové či národní úrovni) je super. Jen to někdy probíhá pomaleji. Podpora od odborné veřejnosti (např. přes SDT) by mohla věc podpořit.

[12:24] Faltus, Vladimír

o je třeba to urychlit, hlad po dobrých zadáních a funkčních řešeních je veliký.

[12:26] Michail Vačajev

Na zahraniční zkušenosti sice se dá spolehnout ale leckdy místní názory jsou docela ortodoxní-tudíž ani na úrovni Prahy se nedá vyjednat zkušební provoz něčeho "odlišného"

[12:26] POKORNY Ondrej

Ještě se s Vámi podělím o zkušenost z návštěvy TMC v Kapském městě. Bylo to tady zmíněno jako „success story“. Je to impozantní projekt. Velký dispečink + 2x velké call centrum, jedno pro IAD a druhé pro MHD. Informace sbírají dispečeri call centra, lidi prostě volají, že stojí v koloně. A jiní volají, jestli je cesta volná a dispečeri jim odpovídají. Ale funguje to. Jsou všichni v jednom TMC, dispečeri, dopravní inženýři, technici...A na všem se domluví, funguje to. Ale jako telematici bychom si neškrtili. Žádná telematika tam není. 😊 Aspoň tedy před 9 lety nebyla.

[12:28] Nemeč, Martin (SMO NEE RC-CZ ITS U)

Děkuji za pozvání

[12:28]

jan.vlcinsky opustil(a) schůzku.

[12:28]

Martin Švec HERE opustil(a) schůzku.

[12:28]

Nemec, Martin (SMO NEE RC-CZ ITS U) (Host) opustil(a) schůzku.

[12:28] Michail Vačajev

Děkuji

[12:28]

Barchánek Jan Ing. 130000 (Host) opustil(a) schůzku.

[12:28]

Václav Novotný (Host) opustil(a) schůzku.

[12:28]

Vodrážka Jiří Ing. 100600 opustil(a) schůzku.

[12:28]

Ivo Novotný (Host) opustil(a) schůzku.

[12:28]

Václav Veselý (Host) opustil(a) schůzku.

[12:28] Ivan Ivančo (Host)

Díky a pěkný den všem. Ivan I.

[12:29] Vítek Jiří

Díky za skvělý workshop a hezký den všem. Jiří V.