

## **Statutární město Olomouc**

Horní náměstí č.p. 583

779 11 Olomouc

V Praze dne 07. ledna 2024

### **Věc: posouzení nového systému parkování – draft konečné zprávy**

Na základě objednávky OB03078/23/OSTR ze dne 19.09.2023 na zpracování odborného posouzení Vašeho záměru nové parkovací politiky předkládáme hodnotící zprávu. Jedná se o konečný dokument, byť předpokládáme ještě další konzultace a ověřování. Zpráva je sestavená podle bodů obsažených v naší nabídce.

### **Při sestavení zprávy jsme vycházeli z následujících podkladů:**

- Dokumenty o přípravě a principech nové parkovací politiky na webu: <https://spokojena.olomouc.eu/parkovaci-politika/>. (také parkovací politika 2021)
- Informace o parkování v Olomouci z webu: <https://parkovani.olomouc.eu/>.
- Dokumentace o zadávacích dokumentacích, průběhu zadávacích řízení, předběžných tržních konzultací, výsledky ZD a smluvní zajištění na dodávky jednotlivých komponent (poskytnuto prostřednictvím Google disku).
- Projektová dokumentace dopravního značení poskytována prostřednictvím odkazů na sdílené soubory.
- Příkaz České obchodní inspekce č.j. ČOI 111662/22/3100/P 0631/Vit zde dne 07.09.2022.
- Nařízení č. 9 a 10/2023 o placeném parkování v Olomouci.
- Skupina dotazů poskytnutá elektronickou formou.

V průběhu projednávání byly uskutečněné osobní, či ON-LINE konzultace se zástupci zadavatele, odborných subjektů a dodavateli.

### **Použitá legenda:**

Dílčí nedostatek, řešitelný bez zásadních omezení

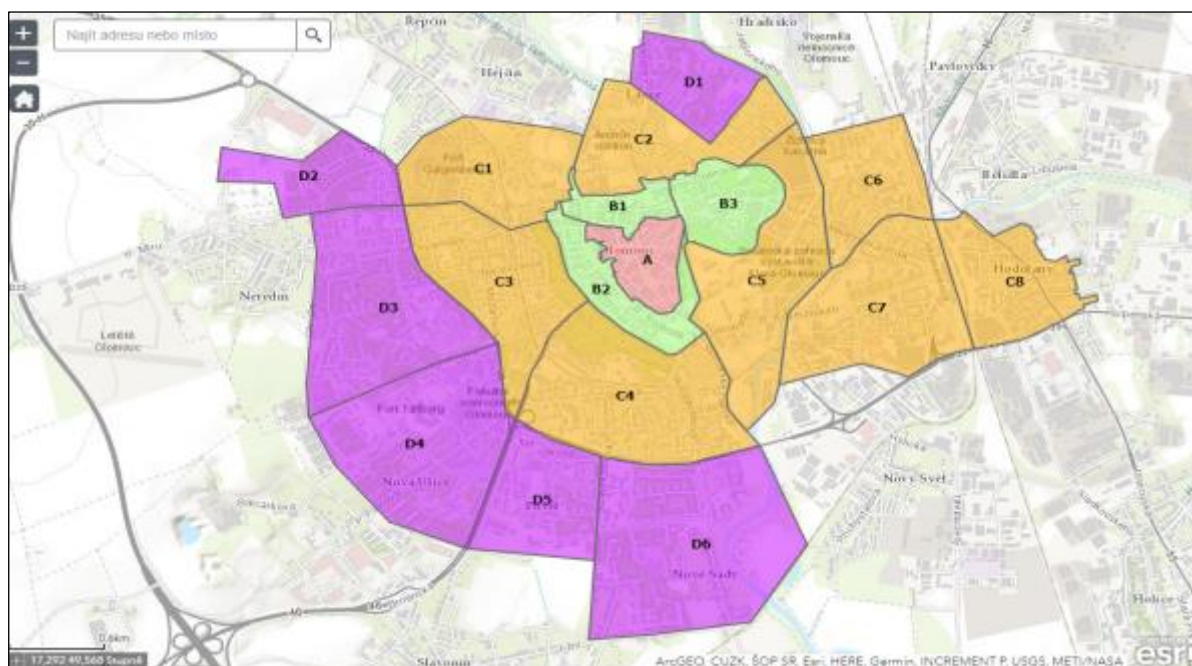
Systemová vada odstranitelná

Systemová vada – nutné zásadní přehodnocení

## 1 Posouzení celkové koncepce, vyváženost jednotlivých prvků, vztahy mezi zainteresovanými subjekty, ...

Statutární město Olomouc (SMO) přichází s novou parkovací politikou. Tato je podrobně popsána na webu města na adresách <https://parkovani.olomouc.eu/> a <https://spokojena.olomouc.eu/parkovaci-politika/>. Výchozí politika je koncipována jako moderní projekt digitálního parkování. V horizontu dvou let se má stávající parkovací zóna rozšířit ze stávajícího nejužšího centra na velkou část města. Cílová kapacita má činit přibližně 20.000 parkovacích stání (PS) a vznikne tak jedná z největších zón placeného stání (ZPS) v České republice.

Město je návrhem rozděleno do 4 zón (A,B,C,D) a kromě zóny A jsou dále zóny dělené do menších oblastí. V zónách A – C bude regulace probíhat v denním období, v zóně D pak večer a v noci. Veškeré parkování bude řešeno na digitálních principech. Město současně připravilo



veřejné zakázky na pořízení jednotlivých komponent celého systému.

### **Hodnocení:**

Základní idea záměru je v souladu s obecnými trendy řešení ZPS v ČR. Některé atributy jsou měnitelné a může dojít k budoucímu vylepšování systému. Negativně vnímáme některé pobídkové nástroje (1 h parkování zdarma), které jdou proti sekundárnímu cíli každé parkovací politiky, kterým je pokles individuální automobilové dopravy. Některé návrhové parametry a

atributy budou dále komentovány. Podle navrženého členění do oblastí a zón nebudou mít všichni oprávnění uživatelé stejné možnosti (prostorový rozsah parkovacího oprávnění).

Asi největší výhradou je neudržení všech principů z parkovací politiky 2021 a ztráta jednoznačného moderního kurzu. V zadávacích dokumentacích pak absentuje jednoznačný a jednotící popis zadání celého digitálního projektu. Digitální systémy parkovacích zón jsou funkční již 8 let. Město mělo možnosti se informovat i jinde. Buď to neudělalo, nebo získané informace nevyužilo.

S ohledem na náročnost celé problematiky jsme posuzovali i budoucí provozní a procesní zajištění. Z dostupných informací, které bylo možno posuzovat vyplývá, že na rozdíl od běžných zvyklostí v ČR, nebyl součástí zadávacích dokumentací podrobný a závazný popis vztahů, vazeb a základní architektury celého systému, což se prolíná celým hodnoceným projektem.

A právě absence základního procesního rozboru a architektury celého systému, jakož i nejednoznačnost původního zadání vedla k tomu, že některé základní prvky systému chyběly a naopak byly zadavatelem požadovány komponenty, které považujeme za nedůležité a nadbytečné (převod mluveného slova na text, ...).

Výsledkem je omezená funkčnost celku. Posuzovatel poukazuje ve svém hodnocení, že „zadavatel“ nerefletoval v realizaci na splnění a plnění primárních cílů celého projektu, kterým mělo být uplatnění moderního digitálního projektu, který pracuje s daty, automatizovaně je získává a poskytuje prostředí, které reflektuje požadavky na moderní, digitální úřad, přičemž stále zachová možnost osobní návštěvy k vyřízení.

K základním požadavkům na nový systém musí zejména, nikoliv však pouze, náležet:

1. parkovací systém je nástrojem přenesené působnosti státní správy a jako takový může být „obsluhován“ pouze městem.
2. komunikace rezidenta / abonenta / vlastníka nemovitosti s parkovacím systémem musí být prioritně směřována přes národní identitu občana, resp., přes státní registry. V okamžiku identifikace osoby / firmy si musí systém sám „dotáhnout“ veškerá data ze základních registrů. Skenování osobních dokladů by mělo být v roce 2023 jako nástroj digitalizace nepřipustné!
3. ověřování právního vztahu k automobilu požadovaného zákonem o pozemních komunikacích v registru silničních motorových vozidel je možné - byť není přímo ukotveno v zákonech.

4. přístupy do registrů musí být v bodech 1. a 2. z městských přístupových bodů a pomocí samostatných agend, které jsou odlišné od agend městské policie.
5. samozřejmostí pak musí být možnost pohodlných a okamžitých platebních nástrojů pro úhradu parkovacích oprávnění (platební karty, "rychlé bankovní převody", ...).

### **Hodnocení:**

Absence základní procesní analýzy a architektury celého systému způsobila problémy v přípravné a realizační fázi. Nekonkrétní zadávací dokumentace, případně změny realizované v průběhu celého projektu vedou k nelogickým dodatečným zakázkám a tím ke sporům mezi jednotlivými dodavateli a není možné realizaci projektu efektivně řídit. Vznikají dílčí systémy, které spolu neinteragují, resp. není možné vzájemné interakce ověřit, protože testovací nástroje jsou vágní a mnohdy jen formální. Neověřená interakce je současně velikým rizikem.

Logickým požadavkem se tudíž jeví pozastavení realizace. Je nutno se vrátit na začátek a zpracovat procesní analýzu. Tuto pak porovnat s dosavadními kroky a funkčností pořízených modulů. Výsledkem pak může být návrh na pokračování a modifikace celého projektu.

## **2 Posouzení základních regulačních principů a nastavených parametrů, soulad s právním řádem ČR, soulad s cenovými principy, vyváženost, dopady na jednotlivé skupiny, ...**

Základní regulační parametry a nastavené principy se pohybují v mantinelech právního rámce České republiky. Návštěvnická cenotvorba je uspořádána podle zón a je dle našeho názoru dostatečná s výhradou hodinového parkování zdarma v zóně C a D. Ceny rezidentního parkování jsou také uspořádány podle zón a lze mít připomínku k 20 násobnému odlišení ceny zón A a B (2.000 Kč/ rok) oproti zóně D (100 Kč/rok), přičemž rozsah organizace dopravy i množství dostupných parkovacích míst jsou totožné. I v ČR se vyskytují odlišné cenové parametry rezidentního parkování, nicméně 20 násobný rozdíl se nikde nevyskytuje.

	Počet PS	Počet oblastí	Počet PS/OBL	Cena Kč/rok	Cena Kč/rok/PS
Zóna A	200	1	200,0	2 000	10,00
Zóna B	2 000	3	666,7	2 000	3,00

Zóna C	6 650	8	831,3	600	0,72
Zóna D	10 250	6	1 708,3	100	0,08

V případě abonentního parkování je naopak použita stejná cenová hladina pro všechny zóny, přičemž potřebná míra regulace je v oblastech A a B násobně vyšší než v oblasti D.

V nepoměru jsou také ceny za druhá a další parkovací oprávnění, kdy nejnižší navýšení je +50 % (pro všechny abonentní oprávnění) a nejvyšší navýšení naopak + 10 000 % (další rezidentní karta v oblasti D).

Požadavek, aby uživatelé motocyklů platili stejné částky jako v případě osobních automobilů, není zcela relevantní, neboť motocykly zabírají násobně menší prostor a současně bude obtížné zajistit spolehlivost pro načítání RZ monitorovacím vozidlem.

Zcela jistě musí dojít ke změně nařízení č. 10/2023, které v sobě obnáší jako prostorové vymezení zón placeného stání, tak i cenové parametry. Má se však jednat o dva samostatné dokumenty, což je již potvrzeno i judikaturami.

### **Hodnocení:**

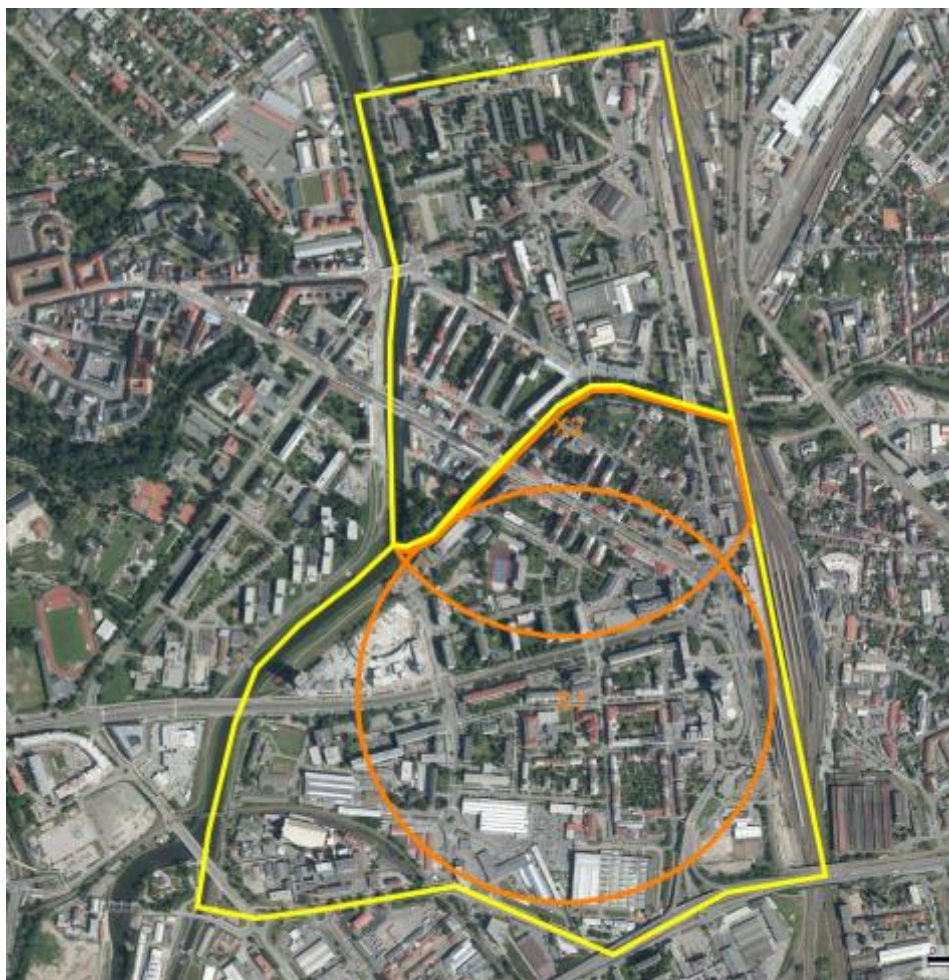
V případě nastavení cenových parametrů vnímáme poněkud nevyvážené ceny napříč zónami a skupinami. Toto nastavení bude pravděpodobně fungovat, ale bude předmětem intervencí.

S ohledem na potřebu základní revize nařízení č. 10/2023 by neměl být problém tyto parametry upravovat. V každém případě zásadně nedoporučujeme první hodinu zdarma.

### 3 Posouzení fázování projektů, návaznost jednotlivých zón, řešení na hranicích oblastí / zón, ...

Hlavní připomínka se týká členění do zón a oblastí. Jedná se o citlivé téma, neboť uživatel bydlící uprostřed oblasti může reálně využívat celou oblast, ale uživatel bydlící / podnikající na okraji oblasti bude moci reálně využívat pouze část oblasti. Tento aspekt se zpravidla řeší pomocí „květkového“ systému (Brno), nebo pomocí „průnikových oblastí“ (Praha). Pokud by v každém úseku byla dostatečná parkovací kapacita, pak by aktuální návrh ZPS byl obhájitelný. Nicméně tento předpoklad pravděpodobně není naplněn a přirozená migrace vozidel hledající parkovací místo přesahuje navržené oblasti.

Tento problém navíc bude významně eskalovat i při zavádění jednotlivých etap, kdy bude docházet k přelivům z regulovaných do neregulovaných území.



Na příkladu oblasti C7 lze ukázat limity stávajícího řešení.

Rezident z Jungmannovy ulice má k dispozici prostor 50 hektarů (ha).

Rezident z nároží Blanická x Na Bystřičce má 20,9 (ha).

Není zcela jasné, proč se město odklonilo od bodu 5.1 základního dokumentu Parkovací politika 2021, kde se uvádí: *Každá zóna je rozdělena do oblastí odpovídající urbanismu města (cca 50 ha). Oblasti jsou dostatečně velké, aby zahrnovaly kromě domovské lokality i zázemí služeb a zároveň srozumitelný a sdělný. V rámci zajištění komfortu obyvatel bydlících v blízkosti hranic oblastí v zónách C a D bude umožněno parkovat i v sousedících oblastech stejné zóny.*

K plánu realizace bychom doporučili zvážit termín zprovoznění oblastí D5 a D6, který spadá do období klimatických výluk.

Zavádění změn v zónách C a D	
Zpoplatněné parkovací plochy	Spuštění
zóna C - východ (oblasti C5-C8)	1. 4. 2024
zóna C - západ (oblasti C1-C4), zóna D - Lazce (oblast D1)	1. 7. 2024
zóna D - západ (oblasti D2-D4)	1. 10. 2024
zóna D - jih (oblasti D5-D6)	1. 2. 2025

Plán rozšiřování ZPS Olomouc do zón C a D

### **Hodnocení:**

Bude vhodné upravit harmonogram zejména pro oblasti D5 a D6. Zprovozňovat parkovací zónu v době klimatické výluky není vhodné.

Omezené prostorové oprávnění je nutno vyřešit. Pokud by existovaly jednotné ceny rezidentních oprávnění, pak by byl přípustný model „květinčky“ (Brno či Jihlava). S ohledem na rozdílné ceny rezidentních oprávnění doporučujeme spíše průnikové oblasti.

Idea „poloviční květinčky“ = mohu si zvolit sousední oblast ve stejné zóně, není úplně optimální pro lokality na hranicích zón. Je nutno umožnit přesahy přes hranice cenových zón.

## **4 Posouzení dopravního řešení - návrhu koncepce organizace dopravy v klidu, návrhy místních úprav, uplatnění moderních prvků organizace dopravy.**

Koncepce organizace dopravy v klidu již byla hodnocená v bodech výše. Vlastní provedení místní úpravy zpravidla kopíruje obecné zvyklosti. Bohužel z poskytnutého projektu nejsou k dispozici veškeré detaily, tudíž nelze zcela objektivně hodnotit. Nestandardní grafické provedení tohoto projektu je s velikou pravděpodobností nepoužitelné pro vlastní realizaci dopravního značení a bude nutno zpracovat realizační dokumentaci. (Ukázky použitelných dokumentací jsou připojeny na konci dokumentu – příloha).

Zásadně nesouhlasíme s provedením dodatkových tabulek E13 umístovaných pod svislým dopravním značením IP13c. Jejich provedení je zcela mimo rámec Vzorových listů VL 6.1 schválených Ministerstvem dopravy České republiky. Argumentace Příkazem České obchodní inspekce je zcela irelevantní, neboť tento příkaz byl vydán mimo zákonný rámec a město jej mělo soudně napadnout, neboť městu byla prokazatelně způsobena škoda nekompetentním výkonem jiného státního orgánu. Další rizika pak plynou z případného zpochybnování validity dopravního značení v přestupkových řízeních. Obdobně si dovolíme doporučit silně zjednodušit zónové značení IZ8a a IZ8b. Veškerá textace je zde zbytečná a v reálném provozu není možné celý text vnímat.

Ponechávat řešení místních komunikací s „problematickou“ šířkou až do fáze těsně před zahájením řízení o návrhu opatření obecné povahy je také kontraproduktivní. Tyto koncepční věci mají být řešeny na začátku projektování.

#### **Hodnocení:**

Projekt dopravního značení je rizikem. Nestandardní provedení, návrh dopravního značení mimo normativní rámec a nevypořádanost problematických míst hrozí následnými problémy v procesu projednávání návrhu opatření obecné povahy, jakož i problémy ve fázi realizace. Dopravní značení je navíc základním atributem pro úspěšné postupy přestupkových řízení vedených pomocí podkladů zjištěných mobilním monitoringem.

Právě tento důvod je jedním z hlavních argumentů pozastavení projektu do vypořádání dopravního značení v rámci normativního rámce.

## **5 Posouzení návrhu komunikační strategie – použité metody a prvky, cílení na budoucí uživatelské skupiny, doporučení zásad komunikační kampaně.**

Posuzovali jsme pouze komunikační strategie, které byly prezentovány v rámci nabídek uchazečů. Většina mediálních prvků je směřována do prostředí internetu a sociálních platforem. Kritickou připomínkou je pojem „e-shop“, který by neměl být spojován s výkonem státní správy. Pojem lze využít k vysvětlení funkcionality, nikoli jako oficiální název nástroje k regulaci parkování. Jinak je hodnocení návrhových internetových částí veskrze pozitivní a je zřetelná inspirace z obdobných projektů v ČR. Vlastní návrhy účastníků zadávacího řízení lze vnímat jako dobře připravené a postihující všechny podstatné uživatele, nicméně je nutno vlastní realizaci průběžně kontrolovat s ohledem na udržení mantinelů spojených s výkonem státní správy.



Tvůrčí fantazii je možné rozvíjet ve vysvětlující části projektu – návody na obsluhu vlastního uživatelského účtu, obsluhu parkovacích automatů nebo virtuálních platebních prostředků.

Vlastní provedení komunikační strategie se realizovalo těsně před, či v průběhu zpracování našeho posudku a není jasné, zda se již jedná o konečné materiály. Pokud ano, pak bychom vznesli jistou výhradu k příklonu k obchodní strategii a orientaci na marketingové nástroje. Informační politika se zde musí pohybovat na úzké hraně marketingu a výkladu činnosti státní správy.

### **Hodnocení:**

Zásadní výtka je použití pojmů „e-shop“ případně „web-shop“, který není zcela adekvátní výkonu státní správy. Důležitým prvkem bude věnování pozornosti každé konkrétní informaci, která bude v rámci mediální kampaně realizována. Informační kampaň musí být neustále korigována osobou znalou prostředí a procesů. Komunikační kampaň parkování musí začít před, pokračovat v průběhu realizace, a trvat neustále.

## **6 Posouzení koncepce řešení technologické části projektu – zejména základní architekturu a strukturu systému, nastavení zásad výměny dat, modularita, rozvoj, ...**

### **Shrnutí posouzení technologické části projektu:**

#### **6.1 Chybí základní architektura systému včetně vazeb a procesů – není zřejmé, proč se opouští již funkční řešení a nahrazují se novými.**

- Nejsou definovány kompetence jednotlivých modulů a vazeb;
- Ze strany zadavatele došlo chybně k redukci požadavků na API mezi moduly celého systému (p. Pizur – např. API z FTT k jiným modulům, riziko různých dat v modulech).

**Vysvětlení:** považujeme za správné definovat jednotlivé moduly systému ve vztahu zejména k “centrálnímu řídicímu modulu” (modul ve kterém vznikají záznamy o parkovacích relacích) a také vazbu na “řídicí data” parkovacího systému a dále definovat vazby mezi ostatními moduly. V případě města Olomouc došlo neodborně k potlačení role centrálního systému (v OL plní roli centrálního systému modul UPP/MP manažer) a následně k dodatečným objednávkám dalších modulů (validační modul, modul řídicích dat atd.), neboť systém by nebyl funkční. Je potřeba

nejdříve zpracovat procesní analýzu včetně základní architektury celého systému (jak stavu současného, tak i stavu budoucího).

Zadavatel v rámci předběžných tržních konzultací (PTK) a následně vypracované zadávací dokumentace (ZD) o potřebě řídicích dat byl vyrozuměn, přesto tohoto požadavku nedbal.

## **6.2 Modul monitoringu RZ (ZD „Pořízení kamerového setu pro snímání registračních značek vozidel“) není dostatečně specifikovaný z hlediska plánování i dohledu, tím i vyhodnocení funkčnosti jednotlivých úseků zón placeného stání.**

- aktuální trasy nejsou podmíněny výsledky předchozích průjezdů – celý systém by měl průběžně vyhodnocovat základní parametry (obsazenost a respektovanost) a častěji směřovat monitoring do míst s horšími výsledky;
- řidič může sám ovlivnit trasu – řidič by měl výhradně respektovat pokyny monitorovacího systému. Jinak hrozí, že se bude vyhýbat „spřáteleným“ nebo jinak subjektivně nepreferovaným lokalitám;
- není definován sběr statistických dat a reporting.

Dále poukazujeme na následující nedostatky ZD „Pořízení kamerového setu pro snímání registračních značek vozidel“:

- rozpor v požadavku: cílem bylo „získání služby“, ale realizována byla koupě komponenty (kamerový set);
- nebyly vyslyšeny informace dodavatelů v rámci PTK, viz některé body níže (důraz na řídicí data, důraz na kvalitu přestupkové dokumentace /dokumentace pořizována modulem monitoringu v případě zjištění podezření na přestupek/ atd.);
- některé požadované funkcionality jsou mimo reálné možnosti přístupností vybraných databází – např. požadovaná lustrace zjištěných registračních značek parkujících vůči registru odcizených vozidel on-line v reálném čase;
- zcela chybí požadavek na dodržení přesnosti lokalizace (minimální technické podmínky);
- nevhodně formulovaný popis úspěšnosti identifikace vozidla (poměr korektně načtených vs. detekovaných, správně: korektně načtených vs. skutečně parkujících);

- realizace monitoringu na jediném vozidle může představovat riziko v případě havárie/poruchy vozidla (nevíme, zda je možno řešit jiným vozidlem stejného typu); kamerový set musí být seřízen.

**Vysvětlení:** Jako zásadní nedostatek vnímáme **nevyslyšení doporučení dodavatelů v rámci PTK** a upozornění z čeho všeho se služba monitoringu skládá a které prvky systému jsou nezbytné. ZD byla zpracována velmi "volně", kdy laicky řečeno bylo možno nabídnout kvalitativně zcela odlišná řešení, přičemž některé parametry kvality chyběly zcela (přesnost polohy), nebo byly špatně definovány (úspěšnost identifikace vozidla). Dle ZD popisu systému s jasně definovaným cílem zakázky - získání služby - je v rozporu s klíčovým dokumentem zadávací dokumentace 22067\_návrh smlouvy "Kupní smlouva a smlouva o technické podpoře".

V rámci posouzení za závažný nedostatek považujeme rozhodnutí zadavatele o nevyužívání nasbíraných dat k trasování monitorovacího vozidla a možnost řidiče si sám vybrat trasu. Potencionální důsledky takového řešení jsou zjevné – řidič si může volit trasu subjektivně a některé lokality záměrně vynechávat.

Zadávací dokumentace díky výše uvedeným chybám umožnila vysoutěžit "jenom kamery", ale je zřejmé, že zadavatel bude muset vynaložit další prostředky, aby byl modul monitorovacího vozidla plnohodnotně využitelný. Dodavatel kamerového setu tak za prostředky zadavatele bude pracovat na vývoji prvků systému, které měly být požadovány již na prvopočátku. Tím ovšem dojde ke znevýhodnění těch uchazečů, kteří nabídli komplexnější řešení, neboť ze zkušeností tyto prvky jejich řešení obsahuje. Tím se také vysvětluje výrazně nižší cena, než jakou nabídli ostatní uchazeči.

### **6.3 Chybí definice a popis jednotných řídicích dat (základní polygony včetně metadat /provozní doba, ceníky atd./), včetně možnosti editace pro dočasné výluky – jednotný zdroj pro MP, monitorovací vůz, validovací orgán, atd.**

**Vysvětlení:** Řídicí data je souhrn geoprostorových informací o každém parkovacím úseku, jeho parametrech (ceny, provozní doba, parkovací oblast, ...), řídicím dopravním značením, výlukách, překážkách, zvláštním užíváním a dalších informacích, které jsou základem pro porovnání oprávněnosti parkujícího vozidla na každém konkrétním místě. Tato data musí být unikátní, pocházet z jednoho autoritativního zdroje. Řídicí data se v průběhu provozování zóny vyvíjejí – nejsou statická. Každé opomenutí může znamenat neoprávněné zahájení řešení přestupku.

Chybějící definice řídicích dat je naprosto zásadním pochybením pracovníků zadavatele, kteří zpracovali koncepci a definovali obsah ZD pro komponenty parkovacího systému.

Nejenom že tyto informace obdrželi v rámci předběžných tržních konzultací (PTK), jak je zaznamenáno v písemných podkladech, které jsou k dispozici), ale navíc se dopustili omylu, že řídicí data jsou statickými daty, které se v čase nemění - toto plyne ze ZD pro koupi kamerového setu, kde se zadavatel zavazuje dodat část řídicích dat jednorázově, tak i z diskuze při osobním jednání. S tímto souvisí poznámka uvedení v prvním bodě tohoto odstavce - zadavatel rozhodl o nemožnosti napojení modulu kamerového vozidla na modul řídicích dat prostřednictvím plnohodnotného API, naopak tento požadavek redukovalo na informaci, zda daná RZ má uhrazeno parkovné či nikoli.

#### 6.4 Nový systém přestupků (ASDP) od ICZ

V rámci posouzení jsme dospěli ke zjištění, že zadavatelem/SMOL vlastněný a provozovaný systém VITA požadované funkcionality na řešení dopravních přestupků splňuje a bylo lze jej pouze upravit pro další agendy. Nelze potvrdit, zda pořízení nového systému ASDP je ospravedlnitelné, s dodavatelem ICZ se nám nepodařilo komunikovat interaktivně - můžeme potvrdit, že na naše dotazy dodavatel ICZ nakonec písemně odpověděl, avšak vzhledem k nemožnosti klást doplňující otázky interaktivně (během osobní nebo on-line schůzky či telefonátu) nebylo vytěžení informací tak efektivní jako u jiných dodavatelů.

Nerozumíme také požadavku zadavatele na funkci převodu mluvené řeči do písemné formy, dle nám dostupných informací tato funkcionality nebyla využita v jiných srovnatelných městech.

**Vysvětlení:** nepochybujeme o schopnosti dodavatele ICZ dodat kvalitní IT produkt či službu. Pochybujeme však o nutnosti požadovat pro město Olomouc nový systém přestupkové agendy (ASDP), neboť město Olomouc již jeden takový systém využívá (VITA). Dle sdělení pracovníka města OL pana Ivana Rašťačka (osobní jednání za účasti náměstka primátora) systém VITA "neumí" požadované funkcionality (např. napojení na pohledávkový systém společnosti Marbes), a proto bylo nutno vypsát výběrové řízení na nového dodavatele. Pro úplnost zde uvádíme, že jsme obdrželi od společnosti VITA písemné potvrzení, že systém VITA požadované funkcionality splňuje a naopak město OL neobjednalo nastavení systému dle dle spol. VITA zasláné nabídky,

aby systém VITA mohl fungovat dle nových požadavků. VITA uvedla jako příklad město Plzeň, ve kterém prvky požadované městem OL již fungují.

Jelikož doporučujeme nejdříve zpracovat procesní analýzu a architekturu systému, v rámci této analýzy doporučujeme ověřit zpracování všech přestupků, nejenom podnětů na přestupek pořízené automatizovanými systémy.

(Zdroj: e-mailová komunikace ČPA – VITA)

## **6.5 Objem dat, které budou zabírat podněty na přestupek (fotografie a metadata k jednotlivým přestupkům) považujeme za neúměrně nízký.**

Respektive předpokládáme, že počet podnětů na přestupek bude výrazně (násobně) vyšší, než je nyní plánován. Pro oblast parkování je předpoklad 2000 přestupků měsíčně a objem jednoho přestupku 20 MB. Ročně tedy 480 GB pro oblast parkování a pro všechny přestupky pořízené automatizovanými systémy (parkování, rychlost, červená, vážení) celkem 906 MB ročně.

**Vysvětlení:** obvyklá míra respektovanosti při využití automatizovaných systémů kontroly plošně dosahuje cca 85-90% (dle lokality) - počítejme tedy jen s 10% neplatičů. Pokud bude v OL celkem cca 20.000 parkovacích stání v zónách placeného stání, tak při detekci každého stání jen jednou denně (technicky to je možné) činí 10% neplatičů cca 2000 podnětů na přestupek denně. I když se podaří počet přestupků výrazně snížit, což jenom přejeme, např. na jenom 5% neplatičů, čímž by město OL bylo naprostým unikátem, stále zde máme cca 1000 podnětů na přestupek denně. A zde je právě důležité, jakým způsobem se následně podněty řeší a validují. V případě čistě ruční validace vznikne patrně požadavek na zvýšení kapacity pracovníků.

S tím souvisí plánovaný objem dat, kdy podle nás bude objem dat výrazně (násobně) vyšší. Praxe ukáže, zda je náš předpoklad správný, ovšem musíme zdůraznit, že ani zde se nejedná o pochybení či nedbalost na straně dodavatele/ů, nýbrž zadavatele. Jelikož smlouva s dodavatelem DC (datového centra) obsahuje vzorec navýšení ceny, ale neobsahuje vzorec na snížení ceny. Navíc vzorec pro navýšení ceny za poskytování služby DC pracuje pouze s počtem přestupků a nikoli s objemem dat. Zde uvádíme citaci konkrétního ustanovení smlouvy s dodavatelem, čl VI., odst. 2, písm. 2.3:

2.3. Dodavatel má právo v měsíční ceně zohlednit případné vícenásobky spojené s vyšším vytižením DC při překročení parametrů definovaných v Příloze č. 1 – Technická specifikace datového centra, a to tak, že k ceně v daném kalendářním měsíci připočte navýšení ceny v položce DC dle přílohy č. 3 – Ceník kapitola 1.1. takto:  
2.3.1.  $X = \text{Celkový počet přestupků vypočtený jako předpokládaný měsíční počet přestupků krát počet kalendářních měsíců od zahájení produkčního provozu po konec aktuálního kalendářního měsíce.}$

- 2.3.2. Y = Celkový reálný počet importovaných přestupků do systému od zahájení produkčního provozu po konec aktuálního kalendářního měsíce.  
2.3.3. Z = Měsíční cena za DC dle přílohy č. 3 – Ceník kapitola 1.1.  
2.3.4. Je-li počet reálně importovaných přestupků vyšší než předpokládaný počet importovaných přestupků, zvýší se cena za DC dle přílohy č. 3 – Ceník kapitola 1.1. takto:  
Výsledná cena v daném kalendářním měsíci = (Y děleno X) krát Z.  
3. K uvedené měsíční ceně bude připočtena DPH v zákonné sazbě platné v době fakturace.

Doporučujeme nadále sledovat a výhodnost či nevýhodnost pro město vyhodnotit dle skutečných měřitelných parametrů (počtu přestupků/objem dat/).

## **6.6 ZD ASDP se dle našeho názoru vyznačuje nedostatky formálními i faktickými vzhledem k povaze určení nabídky.**

**Vysvětlení:** viz odstavce výše. Pro zcela uspokojivý závěr je potřeba zpracování procesní analýzy, která nebyla předmětem našeho posouzení.

## **7 Nastavení odbavovacího systému výdeje parkovacích oprávnění, preference ON-LINE řešení odbavení, harmonogramy zahájení činnosti pro jednotlivé fáze řešení, ...**

Částečně bylo uvedeno v předchozích bodech, kdy jsme konstatovali odklon od původní Parkovací politiky 2021 na moderní digitální systém. Dle našeho názoru při specifikaci původních požadavků na systém (zadávací dokumentace) byla představa zadavatele o digitalizaci parkování pravděpodobně pouze na úrovni převedení tištěných dokumentů do digitální podoby (scan) a následném nahráním či zasláním.

Takové pojetí je v protikladu k dnešním požadavkům, kdy digitalizace představuje výměnu dat se systémy provozovanými státem – konkrétně z pohledu města napojením na systémy státní správy (registry obyvatel/osob, vozidel, atd.) a z pohledu koncových uživatelů identifikaci prostřednictvím některé z forem digitální identity.

Proto je potřeba redefinovat požadavky na systém a zejména zajistit pod kterými agendami budou přístupy realizovány. Nepochybujeme o schopnosti dodavatele/ů toto realizovat, ovšem zadání musí přijít ze strany zadavatele.

## **8 Posouzení použitých parametrů technických částí zadávacích dokumentací pro jednotlivé pořizované prvky a jejich porovnání s optimálními standardy.**

Součástí každé zadávací dokumentace pro dílčí moduly, které mají spolu komunikovat, musí být jednotný a ucelený popis celého projektu. Parametry pro hodnocení musí být jednoznačné a

měřitelné. Pokud zadavatel používá předběžných tržních konzultací (PTK), měl by jejich poznatky využít. Násobný rozdíl nejnižší ceny a průměru ostatních uchazečů je neobvyklý. Požadavky na dodávané moduly musí být konstantní a neměnné napříč celou zadávací dokumentací.

Z velké části jsme některé parametry popsali v bodě č. 6 výše. Pro zcela úplné posouzení parametrů nám chybí popis architektury celého systému a procesní analýza. Proto předpokládáme, že pokud město bude pokračovat v nápravě současného stavu, tak tyto body budou plně uvedeny v následujících dokumentech.

Zde uvedeme jen příklady dalších kroků a doporučení:

- základní podmínkou funkčnosti celého systému je jednotný zdroj řídicích dat, ze kterého čerpají jednotlivé komponenty. Data musí být pravidelně udržována, a to v kontextu mnoha vstupních faktorů, které mohou mít vliv na funkčnost jednotlivých parkovacích úseků, a to až do úrovně jednotlivých parkovacích míst. Je nutno mít připravené mechanismy pro změny místní úpravy, stavební činnost, dočasné zábory, ...;
- stejně nezbytné je definovat systém vzhledem k centrálnímu řídicímu modulu (modul kde vznikají a jsou uloženy veškeré záznamy o parkovacích relacích, cenících apod.);
- při hodnocení kamerového setu nutnost ověření přesnosti, doporučujeme +/- 1-3 m (resp. aby byla lokalizace nezpochybnitelná v přestupkovém řízení a případném odvolacím řízení);
- nutné identifikovat správce dat (na straně města i dodavatele);
- atd.

Technickou část hodnotíme negativně - chybí základní popis architektury systému, jeho procesů a vazeb mezi moduly. Z toho plynou důsledky, se kterými se již zadavatel setkává a bohužel je "napravuje" dalšími chybami (dvě centra řídicích dat – první jako komponenta centrálního řídicího systému, druhé jako komponenta kamerového setu monitoringu atd.). Pokud by město celý systém spustilo v podobě, systém bude částečně nefunkční, více chybující a náročný na řízení, zejména provoz a i další rozvoj.

Z hlediska pochybení vnímáme zásadní pochybení ze strany zadavatele a proto posuzovatel doporučuje jako jedno z nápravných opatření změnit personální obsazení klíčových rolí osobami se znalostí problematiky regulace statické dopravy, informačních technologií, a to zejména ve vztahu s trendy v dostupných možnostech digitalizace v rámci státu a samosprávy.

Pro oblast technické části vidíme jako nezbytné nejdříve zpracování analýzy procesů a popis základní architektury celého systému. Následně lze definovat chybějící či přebývající prvky systému, což předpokládáme že budou tyto dokumenty obsahovat.



S pozdravem a přáním mnoha úspěchů

.....  
Petr Horský  
*Předseda*  
*Rady České parkovací asociace z.s.p.o.*

.....  
Petr Váverka  
*Místopředseda*  
*Rady České parkovací asociace z.s.p.o.*

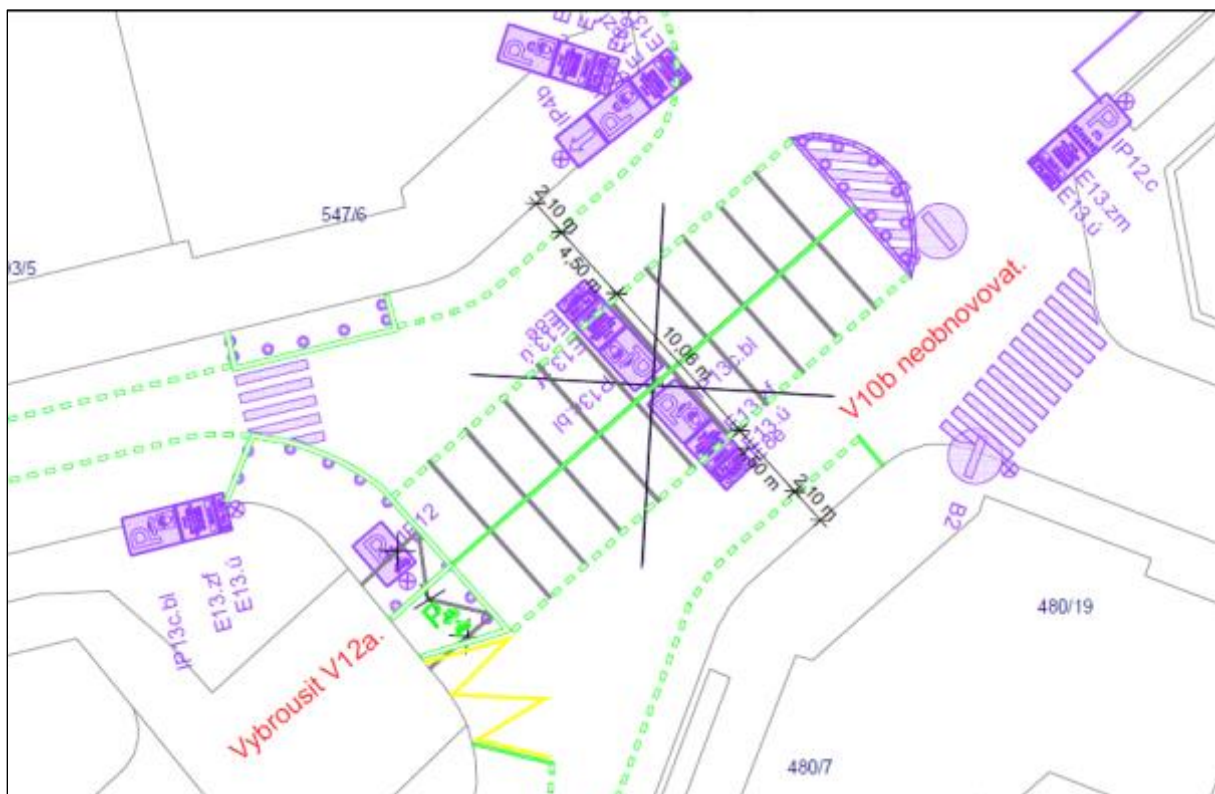
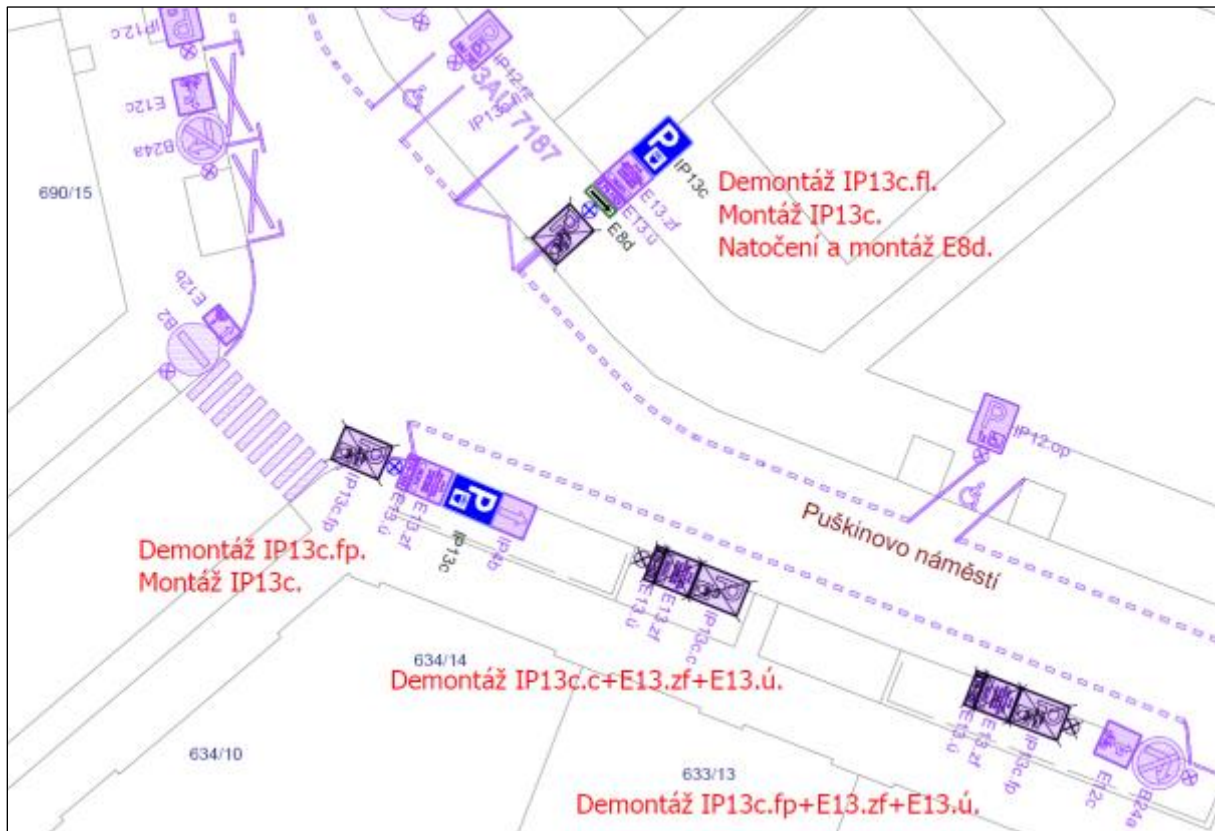
**Legenda:**

Dílčí nedostatek, řešitelný bez zásadních omezení

Systemová vada odstranitelná

Systemová vada – nutné zásadní přehodnocení

Příloha: možné provedení dokumentace pro stanovení místní úpravy a realizaci dopravního značení:



Jiná varianta:

