Rámcové podmínky konání Praktických testů

(příloha č. 6 zadávací dokumentace)

Praktická zkouška k veřejné zakázce Monitoring místních komunikací sestává ze tří nezávislých Praktických testů:

**i) Denní test s dodáním řídících dat parkovacích ploch**

**ii) Noční test s dodáním řídících dat parkovacích ploch**

**iii) Denní test bez dodání řídících dat parkovacích ploch**

Předpokladem řádného vykonání praktické zkoušky a splnění příslušné položky technických kvalifikačních předpokladů veřejné zakázky je aktivní účast na všech třech Praktických testech, včetně předání požadovaných dat uvedených v této příloze u jednotlivých Praktických testů jako Výstupy testu ve lhůtách stanovených touto přílohou zadavateli.

Nezbytným předpokladem pro vykonání praktických testů je rovněž napojení na testovací rozhraní webové služby CIS Monitoring. Napojení je žádoucí odzkoušet v předstihu.

#### **SPOLEČNÉ PODMÍNKY**:

* Maximální čas na průjezd vymezené oblasti s délkou trasy 6 - 7 km (časový limit) je 30 minut od zahájení testu
* Napojení na příslušné testovací webové rozhraní CIS Monitoring
* Online komunikace s testovacím rozhraním CIS Monitoring dle popisu webové služby    
  (SLA max. 15 minut)
* Zadavatelem budou akceptována pouze data (Záznam o trase, Záznam o parkování) zaznamenaná v časovém termínu daného Praktického testu a sdělená Zadavateli v souladu s příslušným SLA stanoveným v příloze č. 5 ZD.
* K testu může účastník nasadit dvě vozidla, hodnoceno bude pouze jedno z nich. Vozidla musí vykonat test nezávisle na sobě. Před začátkem testu určí účastník, které vozidlo je číslo 1 a které číslo 2.
* Bezprostředně po ukončení testu, nejpozději však do 5 minut po uplynutí časového limitu, musí účastník určit vozidlo, které bude hodnoceno. Pokud účastník vozidlo nezvolí, bude automaticky hodnoceno vozidlo č. 1.
* Jednotlivé testy proběhnou ve stanovených termínech. Náhradní termín, vyjma nepříznivých klimatických podmínek nebo přerušení/anulování výsledků testu, nebude vypsán.
* Zadavatel si vyhrazuje právo v případě nepříznivých klimatických podmínek majících vliv na průběh a objektivní vyhodnocení testu zrušit stanovený termín. Za nepříznivé klimatické podmínky se považují zejména – hustá mlha, husté sněžení, souvislá sněhová pokrývka na vozidlech, déšť nebo rychlost větru nad 10 m/s.
* Zadavatel si vyhrazuje právo přerušit praktický test nebo anulovat výsledky testu, pokud nastane mimořádná událost narušující rovnost nebo vypovídací hodnotu soutěže. Za takovou událost se považuje zejména výpadek služby CIS zadavatele v průběhu testu nebo mimořádné události v oblasti testu s výrazným dopadem na dopravní provoz.
* V případě zrušení nebo anulování testu z výše uvedených důvodů vypíše Zadavatel náhradní termín testu.
* Veškeré níže uvedené podklady budou zveřejňovány nejpozději v udaných termínech na adrese <https://zps.tsk-praha.cz/MonitoringMK/>. Uvedená adresa, dále označovaná jako "**Zdroj podkladů**", bude dostupná prostřednictvím přihlašovacích údajů, které účastník obdrží, do tří (3) pracovních dnů od okamžiku, kdy bude Zadavateli doručena podepsaná Smlouva o zpracování osobních údajů a o zachování důvěrnosti informací, jejíž závazný návrh tvoří přílohu č. 10 Zadávací dokumentace (podrobnosti ohledně podpisu a doručení této smlouvy Zadavateli stanoví čl. 3.3 Zadávací dokumentace).
* Věcná specifikace Dokumentačního průjezdu a Důkazní fotodokumentace je uvedena v příloze č. 9 ZD Věcné vymezení předmětu plnění.
* Vzory Dokumentačního průjezdu a Důkazní fotodokumentace budou účastníkům poskytnuty na Zdroji podkladů nejpozději s odesláním výzvy k podání předběžných nabídek.
* Struktura dat Záznamů o trase a Záznamů o parkování bude dostupná na Zdroji podkladů nejpozději s odesláním výzvy k podání předběžných nabídek.
* Prostor místní komunikace je definován geografickými daty z inventárních systémů Zadavatele a bude poskytnut jako součást řídících dat.
* Podrobný popis testovacího rozhraní webové služby CIS Monitoring bude účastníkům poskytnutý na Zdroji podkladů nejpozději s odesláním výzvy k podání předběžných nabídek.

#### **REFERENČNÍ DATA**

* Předpokladem hodnocení záznamů dodaných účastníkem z určitého uličního úseku je dodání Dokumentačního průjezdu tímto účastníkem z daného uličního úseku.
* Referenční data zadavatele pro vyhodnocení správnosti dat účastníka budou dána agregací dat získaných dronem v průběhu testu (letecké snímky uličních úseků s určením přesné polohy jednotlivých vozidel) a dat z řádného Dokumentačního průjezdu pořízeného a dodaného hodnoceným účastníkem testu. Za **řádný Dokumentační průjezd** pro účely vytvoření referenčních dat se považuje takový Dokumentační průjezd, který (i) zachycuje oblast celého uličního úseku, (ii) jsou z něj rozpoznatelné jednotlivé objekty v uličním úseku (stojící vozidla) a dopravní značení; a (iii) jsou z něj čitelné RZ stojících vozidel.
* Pokud hodnocený účastník pro konkrétní uliční úsek nedodá řádný Dokumentační průjezd, jeho záznamy o parkování z daného uličního úseku nebudou hodnoceny v rámci pod-kritérií č. 2, 3 a 4, neboť nebude možné vytvořit účastníkova referenční data. V těchto pod-kritériích tak bude hodnocen, jako by daným uličním úsekem vůbec neprojel. Účastníci se tedy výslovně upozorňují, že nedodání řádného Dokumentačního průjezdu z některého z jimi projetých uličních úseků povede ke snížení jejich hodnocení v rámci pod‑kritérií č. 2, 3 a 4.
* Počet „**nezaznamenaných vozidel**“ v účastníkem neprojetých úsecích (nebo úsecích, ze kterých nedodal řádný Dokumentační průjezd) pro potřeby hodnocení pod-kritérií č. 2, 3 a 4 bude určen na základě modelových referenčních dat daného Praktického testu. **Modelová referenční data** budou získána agregací dat z dronu a dat z řádných Dokumentačních průjezdů ostatních účastníků. Modelová referenční data budou **průnikem** dat z dronu a dat od jednotlivých účastníků (počet vozidel dle modelových referenčních dat bude odpovídat vozidlům, které zaznamenal jak zadavatel, tak mohli zaznamenat všichni účastníci, kteří z daného úseku dodali řádný Dokumentační průjezd).
* Pokud nebude mít zadavatel řádný Dokumentační průjezd (validní fotodokumentaci objektů, vozidel a RZ) z některého uličního úseku od žádného z účastníků, bude tento uliční úsek pro potřeby hodnocení vyřazen (bude na něj pohlíženo, jako by nebyl vůbec zadán). Pro daný úsek totiž nebude možné vytvořit modelová referenční data nezaznamenaných vozidel dle předchozí odrážky. Účastníci se tedy výslovně upozorňují, že v případě nedodání řádného Dokumentačního průjezdu z jimi projetého úseku existuje také možnost vyřazení takového úseku z celého hodnocení a průjezd daným uličním úsekem nebude zohledněn v jejich hodnocení (ledaže z daného uličního úseku dodá řádný Dokumentační průjezd jiný účastník a na základě něj bude možné vytvořit modelová referenční data dle předchozí odrážky)

#### **INFORMACE K JEDNOTLIVÝM PRAKTICKÝM TESTŮM:**

**i. Denní test s dodáním řídících dat parkovacích ploch**

#### Výstupy testu:

* Záznamy o trase
* Záznamy o parkování
* Ke všem Záznamům o parkování s odezvou „Nerespektuje“ musí být do 24 hod od skončení testu dodána Důkazní fotodokumentace v rozsahu definovaném v Příloze 9 a vzorem na Zdroji podkladů.
* Do 48 hod od skončení testu musí být dodána fotodokumentace v rozsahu Dokumentačního průjezdu celé oblasti s parametry definovanými v Příloze 9 a vzorem na Zdroji podkladů.

#### Řídící data:

Podklady pro přípravu provozních a technologických řídících dat jsou k dispozici ve standardním GIS formátu v tomto rozsahu:

* popis Uliční sítě (je k dispozici na Zdroji podkladů trvale, může být průběžně aktualizován)

Podklady pro přípravu řídících dat parkovacích ploch budou k dispozici na Zdroji podkladů 15 dní předem ve standardním GIS formátu v tomto rozsahu:

* popis parkovacích ploch
* popis dopravního značení
* popis vazeb parkovacích ploch a dopravního značení
* vymezení oblastí testu seznamem Uličních úseků

**ii.** **Noční test s dodáním řídících dat parkovacích ploch**

#### Výstupy testu:

* Záznamy o trase
* Záznamy o parkování
* Ke všem Záznamům o parkování s odezvou „Nerespektuje“ musí být do 24 hod od skončení testu dodána Důkazní fotodokumentace v rozsahu definovaném v Příloze 9 a vzorem na Zdroji podkladů.
* Do 48 hod od skončení testu musí být dodána fotodokumentace v rozsahu Dokumentačního průjezdu celé oblasti s parametry definovanými v Příloze 9 a vzorem na Zdroji podkladů.

#### Řídící data:

Podklady pro přípravu provozních a technologických řídících dat jsou k dispozici ve standardním GIS formátu v tomto rozsahu:

* popis uliční sítě (je k dispozici na Zdroji podkladů trvale, může být průběžně aktualizován)

Podklady pro přípravu řídících dat parkovacích ploch budou k dispozici na Zdroji podkladů 15 dní předem ve standardním GIS formátu v tomto rozsahu:

* popis parkovacích ploch
* popis dopravního značení
* popis vazeb parkovacích ploch a dopravního značení
* vymezení oblastí testu seznamem uličních úseků

**iii. Denní test bez dodání řídících dat parkovacích ploch**

#### Výstupy testu:

* Záznamy o trase
* Záznamy o parkování
* Do 48 hod od skončení testu musí být dodána fotodokumentace v rozsahu Dokumentačního průjezdu celé oblasti s parametry definovanými v Příloze 9 a vzorem na Zdroji podkladů.

#### Řídící data:

Podklady pro přípravu provozních a technologických řídících dat ve standardním GIS formátu v tomto rozsahu:

* popis Uliční sítě (je k dispozici na Zdroji podkladů trvale, může být průběžně aktualizován)
* vymezení oblasti testu seznamem uličních úseků  
  (bude zveřejněna na Zdroji podkladů 24 hodin před zahájením testu)

#### **TERMÍNY TESTŮ:**

Datum a čas konání jednotlivých testů budou účastníkům oznámeny minimálně 15 dní předem prostřednictvím elektronického nástroje veřejné zakázky. Informace o datumu a času konání testu budou zpřístupněny také na Zdroji podkladů.

#### **PODROBNĚJŠÍ INFORMACE K HODNOCENÍ TESTŮ**

**Způsob hodnocení Praktických testů a posuzovaná pod-kritéria** jsou uvedeny v Zadávací dokumentaci. V této příloze jsou uvedeny pouze upřesňující a ilustrativní informace.

Výběr úseků u pod-kritéria 5 (Dokumentační průjezd):

Bude náhodně vybráno 10 Uličních úseků, u kterých bude provedeno hodnocení. Pro zachování rovných podmínek bude výběr proveden z úseků, kde Dokumentační průjezd dodali všichni účastníci. Dokumentační průjezd daného uličního úseku bude považován v hodnocení tohoto kritéria za dodaný i v případě, že účastník dodá kontinuální fotodokumentaci celého úseku bez řádného Záznamu o trase s datem a časem vjezdu a výjezdu daného uličního úseku.

Vzor vyhodnocovací tabulky pro 1 úsek u pod-kritéria 5 (Dokumentační průjezd):

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| test č. i | | |  |  |  |
| účastník č. 1 | úsek: | | pozn. | | |
| parametr | splňuje | |
| ano | ne |
| záznam obsáhne plnou šíři komunikace, spodní okraj záběru je na úrovni čelní masky monitorovacího vozidla |  |  | viz vzor | | |
|
| záznam obsáhne kompletní SDZ od úrovně chodníku (vozovky) po horní okraj DZ |  |  | na příslušném snímku záznamu | | |
|
| jednoznačná rozpoznatelnost vozidel |  |  | kategorie vozidla, | | |
|
| jednoznačná rozpoznatelnost VDZ |  |  | identifikace VDZ | | |
|
| čitelnost RZ |  |  | na příslušném snímku záznamu | | |
|
| jednoznačná identifikace SDZ včetně čitelnosti dodatkových tabulek SDZ |  |  | na příslušném snímku záznamu | | |
| frekvence snímků je konstantní 5 fps |  |  |  | | |
|
| Splněny podmínky |  |  |  | | |
|

Výběr vozidla u pod-kritéria 6 (Důkazní fotodokumentace):

V každém úseku bude vybráno právě 1 vozidlo. Celkový počet očekávaných záznamů (Důkazní fotodokumentace) bude tedy roven počtu zadaných Uličních úseků. Pro zachování rovných podmínek bude účastníkovi, který vjede v rámci dílčího testu jako první do příslušného Uličního úseku, náhodně vybráno vozidlo, pro které bude požadována Důkazní fotodokumentace. Ostatním účastníkům bude při jejich průjezdech generováno vozidlo na stejné pozici. V případě, že další z účastníků na této pozici vozidlo nenalezne, bude mu požadavek generován u vozidla s pozicí co nejblíže původnímu vozidlu.

Vzor vyhodnocovací tabulky pro 1 Důkazní fotodokumentaci u pod-kritéria 6 (Důkazní fotodokumentace):

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| test č. i - Důkazní fotodokumentace | | | | pozn. |
| účastník č. 1 | RZ: | úsek: | |
| parametr | | splňuje | |
| ano | ne |
| detailní výřez RZ | |  |  |  |
|
| situační fotografii parkujícího vozidla včetně VDZ | |  |  |  |
|
| situační fotografie dokumentující stav SDZ přiřazeného k TÚ | |  |  |  |
|
| čitelnost RZ na detailním výřezu | |  |  |  |
|
| čitelnost RZ na situační fotografii | |  |  |  |
|
| jednoznačná identifikace SDZ přiřazeného k TÚ včetně čitelnosti dodatkové tabulky | |  |  |  |
|
| Splněny podmínky | |  |  |  |

Ilustrace vlivu kvality a množství dodaných dat v rámci Praktického testu i-iii na hodnocení jednotlivých pod-kritérií:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TABULKA VYHODNOCENÍ 1** | | | |
| **Nezávislé scénáře** | | | |
| Kritérium | **Popis scénáře/příkladu**  **Účastník:** | **Pořadí** | **Poznámky:**   1 - nejlepší, v rámci příkladů pro dané kritérium |
| 1 | projede 10/10 zadaných uličních úseků | 1 |  |
| 1 | projede 5/10 zadaných uličních úseků | 2 |  |
| 1 | projede 0/10 zadaných uličních úseků | 3 |  |
| 2 | nahlášené skutečné stojící vozidlo | 1 | přispívá do hodnocení kritéria 2 pozitivně, čím více správně nahlášených vozidel, tím lépe |
| 2 | nenahlášené skutečně stojící vozidlo | 2 | přispívá do hodnocení kritéria 2 nula body |
| 2 | false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo | 3 | přispívá do hodnocení kritéria 2 negativně, chyby jsou penalizovány; čím méně chyb, tím lépe |
| 2 | duplicitně nahlášený false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo | 3 | dtto; duplicitně nahlášené false positives jsou penalizovány nezávisle |
| 2 | duplicitně nahlášené vozidlo | 3 | přispívá do hodnocení kritéria 2 negativně, chyby jsou penalizovány; čím méně chyb, tím lépe |
| 2 | duplicitně nahlášené vozidlo (bez RZ) | 3 | dtto; i duplikáty bez rozpoznané RZ jsou penalizovány, ověřuje se na základě dodaných fotografií a referenčních dat |
| 3 (správnost) | skutečné vozidlo, správně rozpoznaná RZ | 1 | přispívá do hodnocení kritéria 3 pozitivně, čím více správně rozpoznaných RZ, tím lépe |
| 3 (správnost) | skutečné vozidlo, RZ nenalezená | 2 | přispívá do hodnocení kritéria 3 nula body |
| 3 (správnost) | false positive, informace na dopravní značce rozpoznané jako RZ | 3 | přispívá do hodnocení kritéria 3 negativně, chyby jsou penalizovány; čím méně chyb, tím lépe |
| 3 (správnost) | skutečné vozidlo, chybně rozpoznaná RZ (např. skutečná 1AA-8888, rozpoznaná 1AA-BBBB) | 3 | přispívá do hodnocení kritéria 3 negativně, chyby jsou penalizovány; čím méně chyb, tím lépe |
| 4 (přesnost) | skutečné vozidlo, odchylka centroidu vozidla 0 m, úhlová odchylka osy vozidla 0° | 1 | *odchylka centroidu* je definována jako vzdálenost skutečného a naměřeného centroidu vozidla; *úhlová odchylka* je definována jako rozdíl mezi skutečným a naměřeným úhlem osy vozidla; v tomto případě je přesnost odhadu centroidu i odhadu úhlu osy vozidla 100% - zcela se shoduje se skutečným centroidem resp. úhlem osy vozidla |
| 4 (přesnost) | skutečné vozidlo, odchylka centroidu vozidla 1m, úhlová odchylka osy vozidla 10° | 2 |  |
| 4 (přesnost) | skutečné vozidlo, odchylka centroidu vozidla 5m, úhlová odchylka osy vozidla 90° | 3 |  |
| 4 (přesnost) | skutečné vozidlo, odchylka centroidu vozidla 10m, úhlová odchylka osy vozidla 90° | 4 | největší úhlová odchylka může být 90°, odchylka centroidu >= 10m je považována za neužitečnou; v tomto příkladu je přesnost v obou případech rovná 0.0 |
| 4 (přesnost) | nenalezené skutečně stojící vozidlo | 4 | pro nenalezené vozidlo je přesnost odhadu polohy v obou případech (centroid i úhel osy vozidla) rovná 0.0 |
| 5 | 10/10 hodnocených snímků z Dokumentačního průjezdu dodaného účastníkem bude v souladu s podmínkami zadavatele | 1 |  |
| 5 | 5/10 hodnocených snímků z Dokumentačního průjezdu dodaného účastníkem bude v souladu s podmínkami zadavatele | 2 |  |
| 5 | 0/10 hodnocených snímků z Dokumentačního průjezdu dodaného účastníkem bude v souladu s podmínkami zadavatele | 3 |  |
| 6 | účastník dodá 10/10 Důkazních fotodokumentaci v souladu  s podmínkami zadavatele | 1 |  |
| 6 | účastník dodá 5/10 Důkazních fotodokumentaci v souladu  s podmínkami zadavatele | 2 |  |
| 6 | účastník dodá 0/10 Důkazních fotodokumentaci v souladu  s podmínkami zadavatele | 3 |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TABULKA VYHODNOCENÍ 2** | | | | |
| **Závislé scénáře (sebehodnocení)** | | | | **Poznámky:** |
| Confidence/Sebehodnocení:  nevyhodnocuje se nezávisle pro každý příklad, ale dohromady jako celek - jako korelace mezi Správností a nahlášeným Confidence score. |
| **Kritérium** | **Popis scénáře / příkladu.**  **Účastník:** | **Skupina Příkladů** | **Pořadí Skupiny** | 1 - nejlepší, porovnáváme skupiny příkladů mezi sebou v rámci jednoho kritéria |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo a), confidence = 100 | 1 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo b), confidence = 100 | 1 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo c), s confidence 0 | 1 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 1 | 1 | 1 | PearsonR([1,1,0],[100,100,0]) = 1.0; do hodnocení kritéria 2 bude sebehodnocení (confidence) skupiny 1 započten maximálním počtem bodů. |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo a), confidence = 50 | 2 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo b), confidence = 50 | 2 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo c), s confidence 10 | 2 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 2 | 2 | 1 | PearsonR([1,1,0],[50,50,10]) = 1.0, stejné jako u skupiny 1 (a nezáleží na naškálování parametru confidence). Do hodnocení kritéria 2 bude sebehodnocení (confidence) skupiny 2 započteno maximálním počtem bodů. |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo a), confidence = 100 | 3 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo b), confidence = 0 | 3 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo c), s confidence 0 | 3 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 3 | 3 | 2 | PearsonR([1,1,0],[100,0,0]) = 0.5. Do hodnocení kritéria 2 bude sebehodnocení (confidence) započteno polovinou maximálního počtu bodů. |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo a), confidence = 0 | 4 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo b), confidence = 0 | 4 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo c), s confidence 0 | 4 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 4 | 4 | 3 | PearsonR([1,1,0],[0,0,0]) není definován; do hodnocení kritéria 2 bude sebehodnocení (confidence) přispívat 0 body. |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo a), confidence = 0 | 5 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | nahlásí skutečné stojící vozidlo b), confidence = 0 | 5 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | false positive, např. popelnice nahlášená jako vozidlo c), s confidence 100 | 5 |  |  |
| 2 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 5 | 5 | 3 | PearsonR([1,1,0],[0,0,100]) = -1.0; do hodnocení kritéria 2 bude sebehodnocení (confidence) přispívat 0 body. |
| 3 (sebehodnocení) | skutečné vozidlo a), správně rozpoznaná RZ, confidence = 100 | 6 |  |  |
| 3 (sebehodnocení) | skutečné vozidlo b), RZ nenalezená | 6 |  | Pro potřeby confidence ignorován |
| 3 (sebehodnocení) | false positive, informace na dopravní značce (c) rozpoznané jako RZ, confidence = 0 | 6 |  | pro potřeby confidence považováno za nesprávnou RZ |
| 3 (sebehodnocení) | skutečné vozidlo d), chybně rozpoznaná RZ (např. skutečná 1AA-8888, rozpoznaná 1AA-BBBB), confidence = 0 | 6 |  | Správnost rozpoznání RZ je hodnocena ANO/NE, je lhostejné, zda je chybně rozpoznán jeden nebo více znaků |
| 3 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 6 | 6 | 1 | PearsonR([1,N/A,0,0],[100,N/A,0,0]) = 1.0; do hodnocení kritéria 3 bude sebehodnocení (confidence) skupiny 6 přispívat maximálním počtem bodů. |
| 3 (sebehodnocení) | Ostatní příklady hodnocení sebehodnocení pro kritérium 3 jsou obdobné jako v příkladech pro kritérium 2. Bodový příspěvek za confidence záleží na Pearsonově R koeficientu, na korelaci mezi nahlášenou confidence a správností rozpoznaných RZ. |  |  |  |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | skutečné vozidlo a), odchylka centroidu vozidla 0m, confidence centroidu = 100 | 7 |  | shoda se skutečnou polohou vozidla, správnost = 100% |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | skutečné vozidlo b), odchylka centroidu vozidla 10m, confidence centroidu = 0 | 7 |  | odchylka od skutečné polohy >= 10m je považována za neužitečnou, správnost = 0% |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | nenalezené skutečně stojící vozidlo c) | 7 |  | pro potřeby confidence ignorován |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | Celkem za skupinu 7 | 7 | 1 | PearsonR([1.0,0.0,N/A],[100,0, N/A]) = 1.0; do hodnocení kritéria 4 bude sebehodnocení (confidence) centroidu osy vozidla skupiny 7 přispívat maximálním počtem bodů. |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | skutečné vozidlo a), odchylka centroidu vozidla 0m, confidence centroidu = 0 | 8 |  | shoda se skutečnou polohou vozidla, správnost = 100% |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | skutečné vozidlo b), odchylka centroidu vozidla 10m, confidence centroidu = 100 | 8 |  | odchylka od skutečné polohy >= 10m je považována za neužitečnou, score = 0.0 |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | nenalezené skutečně stojící vozidlo c) | 8 |  | pro potřeby confidence ignorován |
| 4 (sebehodnocení - centroid) | Celkem za skupinu 8 | 8 | 2 | PearsonR([1.0,0.0,N/A],[0,100, N/A]) = -1.0; do hodnocení kritéria 4 bude sebehodnocení (confidence) centroidu osy vozidla skupiny 8 přispívat 0 body. |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | skutečné vozidlo a), úhlová odchylka osy vozidla 0°, confidence = 100 | 9 |  | shoda se skutečným úhlem osy vozidla, přesnost odhadu úhlu osy = 100% |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | skutečné vozidlo b), úhlová odchylka osy vozidla 90°, confidence = 0 | 9 |  | maximální odchylka od skutečného úhlu osy vozidla je pravý úhel, přesnost odhadu úhlu osy 0% |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | nenalezené skutečně stojící vozidlo c) | 9 |  | pro potřeby confidence ignorován |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | Celkem za skupinu 9 | 9 | 1 | PearsonR([1.0,0.0,N/A],[100,0, N/A]) = 1.0; do hodnocení kritéria 4 bude sebehodnocení (confidence) úhlu osy vozidla skupiny 9 přispívat maximálním počtem bodů. |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | skutečné vozidlo a), úhlová odchylka osy vozidla 0°, confidence = 0 | 10 |  | shoda se skutečným úhlem osy vozidla, přesnost odhadu úhlu osy = 100% |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | skutečné vozidlo b), úhlová odchylka osy vozidla 90°, confidence = 100 | 10 |  | maximální odchylka od skutečného úhlu osy vozida je pravý úhel, přesnost odhadu úhlu osy 0% |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | nenalezené skutečně stojící vozidlo c) | 10 |  | pro potřeby confidence ignorován |
| 4 (sebehodnocení - úhel) | Celkem za skupinu 10 | 10 | 2 | PearsonR([1.0,0.0,N/A],[0,100, N/A]) = -1.0; do hodnocení kritéria 4 bude sebehodnocení (confidence) úhlu osy vozidla skupiny 10 přispívat 0 body. |
| 4 (sebehodnocení - centroid a úhel) | Ostatní příklady hodnocení sebehodnocení pro kritérium 4 jsou obdobné jako v příkladech pro kritérium 2 a 3.  Bodový příspěvek za confidence záleží na Pearsonově R koeficientu, na korelaci mezi nahlášenou confidence a přesností odhadu vzdálenosti (resp. úhlu osy vozidla). |  |  |  |
| 6 (sebehodnocení) | důkazní fotodokumentace a) je správná, nahlášená confidence = 100 | 11 |  | Fotodokumentace je správná, je-li v souladu s podmínkami zadavatele. |
| 6 (sebehodnocení) | důkazní fotodokumentace b) je správná, nahlášená confidence = 0 | 11 |  |  |
| 6 (sebehodnocení) | důkazní fotodokumentace c) není v souladu s podmínkami zadavatele, nahlášená confidence = 0 | 11 |  |  |
| 6 (sebehodnocení) | Celkem za skupinu 11 | 11 | 1 | PearsonR([1.0,1.0,0.0],[100,0,0]) = 0.5; do hodnocení kritéria 6 bude sebehodnocení (confidence) správnosti důkazní fotodokumentace přispívat polovinou z maximálního počtu bodů. |
| 6 (sebehodnocení) | Ostatní příklady hodnocení sebehodnocení pro kritérium 6 jsou obdobné jako v příkladech pro předchozí kritéria. Bodový příspěvek za confidence záleží na Pearsonově R koeficientu, na korelaci mezi nahlášenou confidence a skutečnou správností dodané důkazní fotodokumentace. |  |  |  |