

# O OpenCard

Situace okolo OpenCard (OC) je složitá. Je zcela jasné, že mnoho věci bylo uděláno špatně, osobně se domnívám, že mnoho lidí mělo být odsouzeno. Nicméně to není předmětem tohoto textu. V tomto dokumentu jsem se pokusil shrnout faktický stav věci a možnosti dalšího rozvoje.

## Městská karta

Všichni známe červenou tramvajenku, která stojí miliardu a neumí nic navíc oproti papírovému kuponu. Koncept městské karty je však výrazně rozsáhlejší.

Má se jednat o kartu, která nám umožní využívat široké portfolio služeb od MHD po kulturu. Placení drobných komodit (např. taxi), uplatňování slev. Jak krátkodobě (např. turisté), tak dlouhodobě (residenti).

Při správném provedení se jedná o zdroj příjmů pro město a zároveň službu pro občany.

## Vznik OC

Když odhlédneme od korupčních částí, tak OC byla myšlena jako velmi moderní městská karta, která měla spojit MHD, parkování, kulturu, slevy i drobnou peněženku.

Zakázku vyhrála firma Haguess a. s., která systém vytvořila. Též se však podílela na přípravě zadání. Později prodala vše okolo OC firmě eMoneyServices, resp. eMoneySolutions, a.s. (EMS). Ta dnes stále vlastní zdrojové kódy a drží OC ve stavu vendor lock-in.

Celý projekt vzniká za primátora Pavla Béma (ODS).

## Zahraničí

### Oyster card

Londýnská karta pokrývá velký Londýn včetně příměstské železnice, říční dopravy a letištních spojů. Omezeně se používá i mimo Londýn. V současnosti budují propojení s Visou.

### OV-chipkaart

Pokrývá víceméně celé Nizozemí – městské hromadné dopravy Amsterdam, Hague, Rotterdam a železnici.

### Octopus

Komplexní městská karta pro Hong Kong. Platí se ní MHD, fast foody, restaurace, supermarkety, nápojové automaty, parkování i další služby.

Systém provozuje Octopus Cards Limited. Původně nevýdělečná organizace založena městem. Dnes výdělečná společnost.

## Srovnání

Karta	Území	Od	Vydaných karet (tisíc)	Technologie	Portfolio	Náklady (tisíc)
OpenCard	Praha	2006	1 300	DESFire EV1	?	1 200 000 Kč
Plzeňská karta	Plzeň	2005	300	Mifare Classic	T	250 000 Kč
InKarta	ČR	2006	650	DESFire EV1	T	
Oyster	Londýn	2003	43 000		MK	£ 1 100 000 ~ 38 867 669 Kč
OV-chipkaart	Holandsko	2005			MK	
Octopus	Hong kong	1997	20 000		MK	

Vysvětlivky: MK = Městská karta, T = Tramvajenka

## Současný stav

Vydáno je 1 300 000 karet. Mohou sloužit k parkování, avšak nejsou k tomu téměř používány. Z velmi objektivních důvodů (špatné parkomaty, propagace etc.).

Praha převedla většinu obsluhy na Operátora Opencard a. s., který je vlastněn Hl. m. Prahou. Bohužel některé části zůstaly Dopravnímu podniku Prahy. Myšlenka sjednotit všechny záležitosti okolo OC pod jednu společnost je rozumná.

Chybí však jakákoliv dlouhodobá koncepce, či alespoň vize. Politické vedení viditelně vždy hledalo řešení pro tramvajenku, nikoliv městskou kartu.

Město investuje do provozu karty několik milionů měsíčně.

## Nabídky a možnosti

Technologicky nejvýraznějším aspektem je zda bude řešení online či offline. Čili zda karta budou pouze identifikovat, nebo ponese i samotnou informaci. OC funguje offline a nese i samotnou tramvajenku (certifikát). Což je technologicky samozřejmě o něco složitější.

Jednodušší řešení je online, kdy karta pouze identifikuje osobu (či jen kartu) a platnost se ověří oproti DB.

Také je třeba myslet na budoucí napojení na České dráhy a Středočeský kraj.

## EMS

Nabízí odprodej závodu (licence, specialisté etc.), cena v řádech stovek milionů. Výhodou je, že by se nic neměnilo a jsou připraveny další služby k nasazení. Nevýhodou je cena a minulost. Technologie je začleněna v OSPT, což je otevřený standard pro veřejnou dopravu.

## Visa

Visa nabízí kompletní systém na bázi Open-loop. Což je otevřený standard pro integraci služeb do

bankovních karet. Největší výhodou je, že infrastrukturu okolo karety by provozovaly banky. Zároveň je rozsáhlá uživatelská základna. Nevýhodou jsou poplatky a nutnost alespoň částečného online řešení. Infrastruktura pro revizory etc. by se musela vytvářet znovu.

### **Plzeňská karta/InKarta**

Je řešení, které není příliš technologicky vyspělé, ale je funkční. Z velké části jde vlastně o diktát ČD, které nejsou ochotny příliš spolupracovat s nikým (omezený počet SAM modulů). Jedná se o podobné řešení jako OSPT. Zároveň je spolupráce s ČD klíčová pro dopravu v Praze (druhý největší veřejný přepravce). OOC má připravený relativně rychlý plán migrace.

### **Vlastní řešení**

Vlastní řešení, které by bylo dobře vysoutěžené, dobře zadané a využívalo by alespoň část infrastruktury by bylo pochopitelně nejlepší. Bohužel by nejspíš bylo časově náročné a jeho odladění by si také vyžadovalo jistý čas.

### **Papírové kupony**

Jednoduchým řešením s nejmenšími vícenáklady je přejít zpět na papírové kupony. A kartu zavádět, až když budou dostupné dobré a opravdu otevřené řešení.

Tomuto řešení se stejně nejspíše nepůjde vyhnout. Protože většina řešení znamená období přechodu a testování.

## **Zdroje**

<http://opencard.praha.eu>

<https://cs.wikipedia.org/wiki/OpenCard>

<http://www.prazskeforum.cz/projekty/openkarta>

<http://www.osptalliance.org/>

Ondřej Profant,  
Praha 12. 11. 2014