

## Nizozemský postup

Jane Adams

*Celostátní program prodeje jízdenek hromadné dopravy zvýší v Nizozemsku úroveň pohodlí cestujících – a sníží ztráty z podvodů o 40 %.*

Slovní spojení „Nizozemský postup“ začne mít v r. 2005 nový význam, jakmile budou mít cestující po celé zemi možnost používat jedinou jízdenku pro cestování všemi národními prostředky hromadné dopravy.

Evropská města, jako jsou Londýn, Edinburg, Caen a Paříž, uskutečňují v hromadné dopravě prodej elektronických jízdenek (plastiková karta se zabudovaným čipem – dále: jízdenková karta). Ale takovéto jízdenky z Londýna neplatí v Edinburgu a pařížské jízdenky neplatí v Caen. Nizozemsko je až doposud první zemí, která uskutečňuje celostátní systém.

Pořadatelem projektu je společnost Trans Link Systems, vzniklá z iniciativy pěti hlavních operátorů hromadné dopravy - Nederlandse Spoorwegen, provozovatel státní dráhy; RET, provozovatel veřejné dopravy v Rotterdamu; Connexion, provozovatel státní autobusové a tramvajové dopravy; GVB, provozovatel veřejné dopravy v Amsterdamu a HTM, provozovatel veřejné dopravy v Haagu. Jízdenkové karty pro tento systém budou vydávány dceřinou společností, TLS Card Issuer B.V.

V současnosti používají nizozemští operátoři systém prodeje papírových jízdenek. tzv. Strippenkaart, na autobusy, tramvaje a metro, zatímco Nederlandse Spoorwegen vydává své vlastní jízdenky. Nicméně, zcela interoperabilní prodej jízdenkových karet se projednává již více než 10 let. „Ten samý den, kdy zavedli Strippenkaart, chtěli udělat její elektronickou verzi“, říká pan Jeroen Kok, ředitel společnosti Trans Link Systems se sídlem v Amersfoortu.

Nový systém bude zásoben sezónními jízdenkovými kartami, stejně jako elektronickou peněženkou, kterou bude možné platit za jednotlivé jízdy pomocí bezdotykové jízdenkové karty. Držitelé těchto karet budou předkládat své karty do čtecího zařízení v autobusech, tramvajích, v metru a na železnici na začátku a na konci cesty.

Systém odečte odpovídající obnos za vykonanou jízdu z penženky nebo potvrdí použití sezónní jízdenky. Začne se s měsíčními a ročními sezónními jízdenkovými kartami a postupně budou do systému přidávány další druhy sezónních jízdenkových karet. „Udělat to všechno najednou je velmi riskantní, takže to provádíme postupně“, říká pan Kok.

Systém je dodáván konsorciem East West, které vedou Thales, Accenture a Vialis (viz str. 5). Po plném zavedení systému do provozu se předpokládají více než 2 miliony cestujících za den. Hodnota současné smlouvy s konsorciem East West je více než 120 milionů eur, současně s dodatečnými smlouvami na služby a produkty v příštích pěti letech. Dodavatel karet je v současnosti společnost Axalto.

Oficiální datum uvedení do užívání je plánováno na duben 2005, což je datum, kdy půjde do provozu i centrální databázové pracoviště, které bude propojovat všechny provozovatele a tím jim umožní přístup k jejich podílu z tržeb. Až dosud instalovala společnost East West kontrolní vstupy v rotterdamském metru, kde jeho zaměstnanci systém ověřují. Tato první část bude uvedena v dubnu 2005 do užívání, poté bude následována autobusy, vlaky a tramvajemi v Rotterdamu při použití celkově asi 912 000 jízdenkových karet.

Jako startovací místo byl vybrán Rotterdam, a to proto, že má všechny typy dopravy a je nejdále s budováním kontrolních vstupů. Ty jsou v současnosti zřizovány i v Amsterdamu

a celostátně na všech železničních stanicích s cílem, aby byly též připravené v termínu zahájení provozu v Rotterdamu.

Autobusová společnost Connexion též instaluje v autobusech zařízení na elektronické ověřování jízdenkových karet (validátory) a očekává, že tuto činnost ukončí v prosinci 2004 až v lednu 2005 a potom začnou její zaměstnanci systém ověřovat.

Po Rotterdamu se systém bude rozšiřovat v r. 2006 do oblasti Randstad (Rotterdam, Amsterdam, Utrecht a Haag). Tato oblast pokrývá v Nizozemsku asi 80 % cest. Zbývající oblasti se připojí v r. 2007. Prodej papírových jízdenek bude probíhat souběžně do r. 2007. Celkově to bude znamenat vydání asi 7 až 8 milionů elektronických jízdenkových karet, přestože společnost Thales již potvrdila, že počáteční množství karet bude 2 445 000.

Dát dohromady celostátní systém v Nizozemsku zahrnovalo dosažení dohody mezi 15 různými operátory a 19 různými veřejnými orgány. To byl jeden z důvodů, proč se pět hlavních operátorů jako nejlepšímu řešení rozhodlo zřídit samostatnou společnost, aby vedla celý systém. „Viděli jsme, že někteří z největších operátorů se chtějí spojit, aby získali alespoň část tohoto trhu jízdenkových karet, a ostatní je budou následovat“, říká pan Leon Struijk, ředitel oddělení elektronických karet u společnosti Connexion.

„Problémem bylo, kde začít a jak dosáhnout souhlasu všech“, říká pan Kok. „Jediná cesta, jak to udělat, je provést to s podporou největších dopravních operátorů. To nám přimjout obchodní rozhodnutí, aby s jejich pomocí Trans Link odstartoval.

Dalším klíčovým faktorem byla nutnost vyhovění evropské legislativě o elektronickém peněžnictví. Společnost Trans Link se proto registrovala jako instituce elektronického peněžnictví (e-money institution), následně potom umožnil Trans Link všem účastníkům vydávat elektronické platební karty (e-money); jinak by každý účastník musel mít vlastní licenci. Podobná projednání je nutné provést i v souvislosti s legislativou na ochranu dat.

„V Nizozemsku je v platnosti mnoho předpisů a směrnic týkajících se vydávání elektronických platebních karet. Toto množství předpisů bylo jedním z hlavních důvodů pro rozhodnutí mít pouze jednoho jejich vydavatele, tj. Trans Link,“ říká pan Roel Testroote, který vedl tendrové řízení ve společnosti Trans Link Systems a který je nyní ředitelem TLS-CI.

Tím, že se instaloval jediný systém, se navíc vyhnuli vedlejším nákladům. „Vůbec jsme nepřemýšleli o jiném systému, než celostátním,“ říká pan Struijk ze společnosti Connexion. „Naše zázemí je součástí investic a nemyslíme si, že by podobný systém, ale platný pouze u společnosti Connexion, sloužil cestujícím lépe.“

Trans Link Systems je nezávislá společnost se svou vlastní nezávislou dozorčí radou a její akcionáři nejsou zapojeni do každodenního managementu. „V celostátním systému je nutné vždy udělat rozhodnutí, která budou upřednostňovat více jednoho, než druhého. Dosáhnout souhlasného stanoviska mezi všemi trvá příliš dlouho, jestliže je nutné dělat to při každém kroku,“ říká pan Kok.

Přípravu tohoto systému ovlivňovalo mnoho faktorů, vysvětluje. Za prvé, nynější systém v Nizozemsku je otevřený – cestující nastupují do vlaku či autobusu na základě důvěry. Zavedení systému kontrolovaného nástupu omezí podvodníky (černé pasažéry), jejichž počet je v současnosti ve městech mezi 40 – 50 %, méně na celostátních železnicích. Nástupní kontrola dále zlepší bezpečnost, protože neplatíci navíc často ohrožují běžné cestující.

System dále zlepši pohodlí zákazníků nabídkou jedné jízdenky na celý systém. Pan Struijk říká: „Pro nás bylo velmi důležité vyvinout celostátní systém e-jízdenek, protože věříme, že naši cestující z něho budou mít prospěch pouze tehdy, když budou moci cestovat po celé zemi bez nutnosti měnit jízdenky.“

Cestující ani nebudou muset nadále chodit do obchodů nebo prodejen jízdenek, aby si tam koupili svou jízdenku. Potencionální zájemce o elektronickou kartu si může vyzvednout žádost o její vydání v autobusu, metru anebo si ji stáhne z internetu. Potom ji vyplněnou pošle operátorovi nebo na TLC-CI. Žadatelé mohou též požádat o možnost automatického navýšení vyčerpané tzv. peněženky, jakmile poklesne pod limit (má být stanoveno 5 €).

„Connexxion to dělá (Trans Link), protože jsme přesvědčeni, že toto opatření činí náš produkt lepším,“ pan Struijk dále pokračuje: „Jestliže je nutné si jít koupit jízdenku někam k přepážce nebo k jízdenkovému automatu, abyste mohli vstoupit do dopravního prostředku, tak je takový systém překážkou v použití veřejné dopravy.“

Nový systém též pomůže operátorům v plánování. „Jestliže znáte toky cestujících, můžete potom své kapacity využít mnohem efektivněji,“ říká pan Kok a pokračuje: „V současnosti nemají operátoři ani ponětí o tom, kdo je v autobusu a kolik jich je.“ Zároveň to pomůže při stanovení schémat předplatných.

Autobusy budou mít ověřovací zařízení (validátory) u předních a zadních dveří, kde budou cestující kontrolováni při nástupu a výstupu. Budou tedy platit za skutečně použití dopravního prostředku, ne podle dopravního pásma, což dovolí detailnější stanovení ceny.

Nizozemské ministerstvo dopravy přidělilo 90 milionů € regionálním dopravním operátorům jako podporu systému. Jinak je systém financován operátory. Dodavatelé systému se na financování nepodílejí; jinak je to v případě financování uspořádání PFI v UK, kde konsorcium má spojitost pouze s provozními riziky.

Hlavní kritérium při výběru systému a jeho dodavatele bylo, že by měl existovat provozní referenční systém. Pro společnost Trans Link se jím stal Octopus v Hong Kongu. „Hong Kong má vynikající souhrn dosažených výkonů se systémem více provozovatelů a centrální databankou,“ říká pan Kok. Na rozdíl od Hong Kongu bude mít Nizozemsko mnohem více druhů sezónních jízdenek a bude také používat standardní ISO bezdotykové karty Mifare (původně holandská technologie firmy Philips), raději než nestandardní karty firmy Sony, které se používají v Hong Kongu.

Dalším kritériem bylo použití otevřené technologie, aby mohl Trans Link použít rozmanité dodavatele. Čtečky karet musí být též schopné číst karty ISO typ B, stejně jako karty Mifare typ A.

Nabídková fáze začala se šesti nabídkami. Jedním z hlavních vyhodnocovacích kritérií byly návštěvy míst, po nichž se počet nabídek snížil na tři. Tato tři konsorcia byla poté vyzvána, aby učinila nabídku na podkladě specifických stránek nizozemských dopravních systémů a jejich nabídky byly potom posuzovány na základě ceny, kvality a případných rizik.

„Hlavní věcí bylo, že jsme hledali existující systém. Nepátrali jsme po systému, který bude muset být teprve vyvinutý,“ říká pan Testroote. Dalším požadavkem bylo, že by zájemci měli být důvěrně seznámeni s nizozemským trhem.

Zatímco je v současnosti Nizozemsko jedinou zemí s plány na celostátní systém, ostatní rozvažují způsoby vedoucí směrem ke sjednocenému způsobu prodeje jízdenek. „Vidíme to jako začátek nového trendu,“ říká pan Jean-Louis Olié, výkonný ředitel společnosti Thales Transport and Energy: „Nicméně, Nizozemsko je malá země a v malé zemi je možná jednodušší vyvinout celostátní systém.“

V UK přišla společnost ITSO (Integrated Transport Smartcard Organisation – Sjednocená dopravní organizace karet s mikroprocesorem) se standardy pro prodej jízdenek v dopravě v UK a Francii s použitím čipových karet Calypso, což je iniciativa podobná té, která tvoří podskupinu ve specifikacích ITSO. Londýnský systém Oyster není kompatibilní s ITSO (možná se to změní), zatímco pařížský systém RATP vyhovuje Calypsu, stejně jako systému prodeje jízdenek v Lyonu a na francouzských státních drahách. „V případě Francie je skutečností, že do diskuse nebyli zapojeni různí operátoři, kteří by měli zájem se připojit k takovému systému,“ říká pan Olié.

„Jeden z důvodů, proč bylo možné v Nizozemsku vyvinout takový systém, bylo to, že operátoři, ačkoliv jsou konkurenty, byli schopni v průběhu několika let diskutovat a snažili se dohodnout na společném způsobu prodeje jízdenek,“ dodává pan Olié a poznamenává, že podobné diskuse probíhají nyní v Norsku a Dánsku.

Pan Kok si nedělá příliš starostí s tím, jak bude jeho systém schopný spolupracovat s ostatními evropskými standardizačními iniciativami. „Abych byl upřímný, práce pokračuje a to vždy přináší problémy. Nikdy se nám nedostalo nějaké specifické pomoci“, říká a pokračuje: „Nemohlo se mi dostat pomoci v tom smyslu, abych se objevil s nějakou průchodnou strukturou, protože jejich práce na standardizačních iniciativách je omezena na jednotlivé části systému a fungují jako pracovní skupina bez zahrnutí tržního tlaku. Žádný z jejich standardů nebyl zatím zcela dokončen.“

Pan Olié říká: „Standardizace je důležitá, ale nemyslíme si, že nějaký z těchto standardů bude v nejbližší době obecně přijat. Různé země mají různé přístupy (a) poté, co jsme oslovili trh na celém světě, jsme museli vyvinout svou vlastní otevřenou architekturu, která je přizpůsobena různým přístupům, které vidíme v současnosti na trhu.“

Pan Peter Stoddart, vedoucí iniciativy ITSO, reaguje takto: „ITSO má také problém s tím, že musí čekat na dokončení standardů. Jednání se standardizačními organizacemi a dalšími specifikacemi, jako je Calypso, pak vyústilo v to, že jsme do našich ITSO specifikací zatím zahrnuli jak evropské průmyslové standardy, tak také něco, co odpovídá dosud nedokončeným evropským standardům.“

Evropská komise v minulosti podpořila plán mezinárodního interoperabilního prodeje jízdenek, aby např. cestující z Londýna mohl použít stejnou jízdenku v londýnském metru, v Eurostaru i v pařížském metru. Nicméně se zdá, že málo tlačí na rychlejší postup tohoto plánu.

„Nemyslím si, že občan s jízdenkovou kartou na autobus v jednom evropském městě bude chtít používat stejnou kartu v jiné zemi, přinejmenším ne v nejbližších letech,“ říká pan Frederic Trojani, ředitel dopravní části u dodavatele karet firmy Axalto. Namísto toho je evropská pozornost soustředěna na interoperabilitu v oblastech jako jsou ID (občanské průkazy) a cestovní pasy.

Přesto platí, že evropská interoperabilita je možná. „Nejdůležitější záležitostí je dosažení dohody mezi operátory,“ říká pan Olié a pokračuje: „Tito operátoři by mohli být odlišných národností. Zásadním problémem je dosažení dohody o společném postoji ke struktuře systému, o způsobu rozpoznání a rozdělení příjmů a o způsobu, jakým by měl být systém používán. Je to více otázka dohody mezi operátory než rozdílných přístupů jednotlivých států.“

Zahraniční operátoři se poměrně dost zajímají o činnost Trans linku, hlavně však v úrovni vedení Trans linku. Přirozeně, jestliže budou chtít další země použít systém Trans link jako základ pro své vlastní systémy, podpořilo by to interoperabilitu.. „Byl by to báječný užitek, ale ne naše hlavní motivace v tomto čase,“ říká pan Kok.

Nápadný nezájem projevují o tento projekt nizozemské banky. „Pozvali jsme banky, aby se staly součástí veřejné soutěže (tendru),“ říká pan Kok a pokračuje: „Kdyby tato spolupráce existovala, tak jsem si jistý, že by se to na tendru projevilo. Bohužel se tak nestalo.“

Ve skutečnosti byla nizozemská společnost mezibankovního spojení Interpay součástí konsorcia, které podalo nabídku systémů spolu s dodavatelem systémů ERG. Byli až třetí. „Nebyli konkurenceschopní ani v ceně, ani v kvalitě,“ říká pan Kok. Na druhém místě bylo konsorcium zahrnující společnosti Cubic a EDS, které dodaly systém Oyster do Londýna.

Zdá se, že pan Kok příliš nevěří takovému druhu spolupráce. „Jejich přihlášky byly skutečně odlišné. Je nutné jednat rychle a udržet vysokou výkonnost a tyto nabídky byly zásadně odlišné v úrovni zabezpečení,“ říká.

Co se může ukázat pravděpodobné, je okopírovat Hong Kong a použít dopravní peněženko i na malé platby za položky související s cestováním, jako jsou časopisy a malé občerstvení, jak to úspěšně umožňuje Octopus. Vydavatel karet TLS se musel registrovat jako vydavatel elektronických peněz podle nizozemského bankovního zákona, takže by v tom neměly být žádné právní překážky. Jestliže se tak stane, uplyne mezitím pár let. „Naše filosofie je soustředit se na úkol v nejbližším termínu, zvednout se a běžet“, říká pan Kok.

### **Firmy podílející se na nizozemské veřejné hromadné dopravě:**

#### **Podílníci Trans Link Systems:**

- Nederlandse Spoorwegen, národní železniční provozovatel – 55 %
- RET, provozovatel veřejné dopravy v Rotterdamu (autobusy, metro a tramvaje) – 10 %
- Connexxion, národní provozovatel autobusů a tramvají – 20 %
- GVB, provozovatel veřejné dopravy v Amsterdamu – 10 %
- HTM, provozovatel veřejné dopravy lehkých železnic v Haagu – 5 %

#### **Konsorcium East West:**

- Thales – tvoří celkovou integraci systému, zejména co se týče designu, tvorby, testovacích fází. Thales také poskytuje zařízení a různé softwarové prostředky. Hlavním subkontraktorem je MTRC, společnost provozující metro v Hong Kongu, která zabezpečuje systém zúčtování. Zdrojové karty od Axalto.
- Accenture – odpovědná za provoz zúčtovacího systému po dobu 5 let.
- Vialis – nizozemský partner provádějící instalaci, testování a údržbu.

Zdroj: European Card Review, č. 11/12 r. 2004, s. 23-26

Název v originále: Going Dutch

Překlad: Zbyšek Duška

Korektura: ODIS