

Nie wróżę śmierci biletom papierowym w Europie. One nadal będą chętnie wykorzystywane. Ale inne sposoby płatności za przejazd rozwijają się niezwykle intensywnie, a nad Wisłą zawsze mieliśmy słabość do nowinek technicznych.

Polskie samorzady bardzo entuzjastycznie podeszły do nowych technologii. Jest to w sumie pewna narodowa cecha: otwartość na nowinki techniczne (np. w 2014 blisko połowa płatności zbliżeniowych kartami debetowymi i kredytowymi w Europie miała miejsce w Polsce). Niestety, nie zawsze systemy miały dobrze przemyślaną celowość i funkcjonalność.

Są dobre przykłady, np. Wrocław, gdzie w każdym pojeździe jest biletomat. Wprawdzie akceptuje on tylko karty, ale jest to systemowe rozwiązanie gwarantujące pewien standard obsługi pasażerowi. Ponadto stoją biletomaty honorujące również gotówkę ustawione są na kluczowych przystankach, co więcej część z nich umożliwia zakup biletów kolejowych. Przykładów złych rozwiązań jest jednak więcej.

Niestety, nie wszystkie rozwiązania odpowiadają oczekiwaniom społecznym. Na problem należy patrzeć dwójnasób. Z jednej strony same nowoczesne taryfy bywają czasem nieatrakcyjne (np. Śląska Karta Usług Publicznych w KZK GOP), czego najbardziej absurdalnym przykładem są bilety okresowe z limitem liczby przejazdów czy ograniczone do jednej trakcji. Z drugiej strony nawet atrakcyjne taryfy, np. t-Portmonetka Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej, mogą być przez pasażerów, np. ze względu na liczne awarie systemu, traktowane z dystansem. Co gorsze, władze miasta pragnąc zachęcić do kart elektronicznych, często psują ofertę biletów papierowych, obniżając atrakcyjność całego systemu transportu publicznego.

Leave this field empty if you're human:

Zagrożeniem są też niektóre pomysły samorządowców, np. aby posiadacze biletów okresowych każdorazowo odbijali kartę wchodząc i wychodząc z pojazdów. Wprawdzie wybory samorządowe w Poznaniu (a wcześniej opinie prawników) studziły te zamiary, to jednak dużo energii kieruje się na to, jak utrudnić pasażerowi życie, a nie jak ułatwić.

Kolejną sprawą kontrowersyjną dla pasażerów bywają kolejne karty w portfelu. Należy dążyć do upraszczania systemu, np. przez płatność telefonami komórkowymi. Problem ze smartfonami i aplikacjami typu moBILET czy SkyCash jest jeden - przyziemny i trudny do rozwiązania: pojemność baterii.

Jeśli chodzi o trendy, które będą dominować w tym sektorze w perspektywie najbliższych lat, to myślę, że właśnie usługi bazujące na NFC (Near Field Communication) zawartych w smartfonach będą wypierać tradycyjne karty. Widzimy to w Londynie, który przez kartę Oyster był mekką wszystkich planujących elektroniczne bilety, a od prawie roku promuje płatności za pomocą systemu Apple Pay czy Samsung Pay. Równocześnie trwają próby wykorzystania klasycznych kart debetowych czy kredytowych jako nośników biletów, na których będzie można wykorzystać całą funkcjonalność Oyster.

Trendem, wraz z integracją biletów kolejowych, będzie wprowadzanie QR-Code (kody dwuwymiarowe) również do systemu komunikacji miejskiej. Jest to łatwe w obsłudze - każdy może zakupiony bilet wydrukować na zwykłym papierze.

Nie wróżę śmierci biletom papierowym w Europie. One nadal będą chętnie wykorzystywane. Szczególnie silnym problemem zniechęcającym do nadmiernej elektroniki będzie zawsze ryzyko inwigilacji, kradzieży danych osobowych, spamu marketingowego itp.

PRZECZYTAJ TEŻ Kolej wciąż nie jest wiarygodnym partnerem

Źródło: Transport Publiczny. [Czytaj dalej...](#)