

O tym, czy karty miejskie sprawdziły się w polskich realiach, rozmawiamy z Michałem Beimem, byłym członkiem zarządu PKP, ekspertem Instytutu Sobieskiego ds. miasta i transportu.

Twierdzi pan, że karty miejskie się nie sprawdziły. Skąd taka diagnoza?

- Ponieważ w większości polskich miast karty mają realnie dużo mniej zastosowań, aniżeli miały mieć, sądząc po tym, co zapowiadano. Przypomnę, że miały one zastępować kartę bankomatową, a tymczasem statystyki mówią, że to jest margines ich zastosowania. Miały być ponadto kartą biblioteczną, szkolną, a także dotyczyć wielu innych usług, oferowanych przez gminy, czy - jak na Śląsku - województwa. W Poznaniu kartą PEKA nie da się zapłacić na większości parkomatów. W momencie zaś, gdy za parkomat można zapłacić gotówką, to uczynienie z karty systemu, będącego monopolem na usługi miejskie w transporcie publicznym - przy bardzo wysokich karach za jazdę na gapę - spowodowałoby większe zainteresowanie jazdą samochodem.

Leave this field empty if you're human:

Czyli karty były wdrażane jako rozwiązanie uniwersalne, a w praktyce są tylko biletem komunikacji miejskiej?

- Tak, i to ułomnym. Spójrzmy na kolej, która na całym świecie bardzo mocno rozwija system kodu QR. Odczytywanie biletów polskich, francuskich czy niemieckich jest w tym momencie tylko kwestią dogadania się między przewoźnikami kolejowymi w kwestii udostępnienia algorytmu do deszyfrowania i dostępu do bazy danych. To jest uniwersalne rozwiązanie. W przypadku karty miejskiej to tak nie działa - nie da się np. Śląską Kartą Usług Publicznych zapłacić w Poznaniu. Dlatego też coraz częściej ludzie wolą płacić zwykłą kartą kredytową, odchodząc od karty miejskiej. Tak się dzieje obecnie np. w Londynie. Drugą rzeczą, która dobija karty miejskie w Polsce, jest brak pomysłu na jakąś ciekawą taryfę. Akurat Poznań zakończył projekt karty miejskiej sukcesem, ale tylko dlatego, że połączył ją z bardzo atrakcyjną taryfą biletową, tj. przejechanie pierwszego przystanku kosztuje 60 groszy, a każdy kolejny jest już trochę tańszy. Generalnie te bilety są dużo tańsze niż analogiczne bilety czasowe. To się sprawdziło. Poznań też po zmianie władzy w ostatniej chwili wycofał się z pomysłu likwidacji biletów papierowych. One nadal cieszą się dużą popularnością wśród użytkowników, którzy okazjonalnie korzystają z transportu publicznego. Umożliwiają bowiem pewną elastyczność i to, że miasto zrezygnowało z demontażu tradycyjnych

kasowników, spowodowało, że ten system wrócił do normy.

Czy to aby nie jest tak, że myśmy się za późno zauroczyli kartami miejskimi i zaczęliśmy je wdrażać w momencie, gdy na świecie pojawiły się już inne trendy?

- Nie, to nie tak. Myśmy po prostu nie ocenili realnie sytuacji. Nikt się nie zastanowił, czy to nie jest aby ślepa uliczka, a nawet jeśli to dostrzegł, to nie zaczął zastanawiać się, czy nie zrobić jakiegoś systemu taryfowego, który będzie bardziej atrakcyjny niż klasyczne bilety. W wielu miastach to nie zyskało więc jakiejś dodatkowej wartości dla pasażera. Ba, w niektórych miastach czy regionach nawet trzeba odbić kartę, a więc dochodzą kwestie związane z wygodą czy bezpieczeństwem. Tymczasem w takim Tallinie jest tak, że jak się kupi bilet miesięczny i wyrazi się na to zgodę, to można mieć przypisany bilet do dowodu osobistego.

PRZECZYTAJ TEŻ Kolej Dużych Prędkości nie rozwiąże komunikacyjnego paraliżu

Czy z tej ślepej uliczki można jakoś wyjść, czy musimy nią iść dalej, bo np. są to projekty z unijnym dofinansowaniem, a zatem obowiązują w nich okresy trwałości projektów?

Prędzej czy później pojawią się systemy oparte na kartach kredytowych. Przy czym to jest decyzja polityczna - na ile społeczeństwo będzie wymagało takich rozwiązań przy wyborach samorządowych. Gdyby nie zmiana polityczna, to Poznań znacznie bardziej by się zapędził w ślepa uliczkę. Ludzie uznali jednak, że chaotyczne wprowadzenie systemu PEKA to jest takie „rozpoznanie bojem” i prezydent przypłacił to głową w wyborach.

Źródło: Portal Samorządowy. [Czytaj dalej...](#)