

OPINIA NR 28/2021
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 16 lutego 2021 r.

dotycząca projektu uchwały Rady Miasta Krakowa wniesionego przez Klub Radnych „Kraków dla Mieszkańców” w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących umożliwienia zakupu biletów komunikacji miejskiej, których cena uzależniona byłaby od liczby przejechanych przez pasażera przystanków - druk nr 1653.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. w sprawie Statutu Miasta Krakowa (tekst jednolity: Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2019 r., poz.7074 oraz z 2020 r. poz. 919) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się negatywnie projekt uchwały Rady Miasta Krakowa wniesiony przez Klub Radnych „Kraków dla Mieszkańców” w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących umożliwienia zakupu biletów komunikacji miejskiej, których cena uzależniona byłaby od liczby przejechanych przez pasażera przystanków - druk nr 1653.

UZASADNIENIE

Pod pojęciem wprowadzenia inteligentnej taryfy można zastosować wiele różnych rozwiązań taryfowych. Każde miasto ma indywidualne rozwiązania przystosowane do swojej organizacji komunikacji, co wiąże się z faktem, iż nie można w łatwy sposób przenieść analogicznych rozwiązań z jednego do innego miasta.

Wskazane przez projektodawcę miasta: Poznań i Londyn opierają systemy taryfowe zgodnie z ideą odpłatności za realną podróż, jednakże w praktyce oparte są o odmienne rozwiązania. Jak słusznie podniesiono w złożonym projekcie uchwały, w Poznaniu funkcjonuje taryfa przystankowa, gdzie odpłatność jest zależna od ilości przejechanych przystanków, a z kolei w Londynie zastosowano kilka różnych rozwiązań taryfowych. Podstawowym z nich jest system strefowy, gdzie sieć Transport of London została podzielona na 9 stref taryfowych, w których każda podróż jest opłacana jako bilet jednoprzjazdowy wraz z wprowadzoną maksymalną dzienną odpłatnością za przejazdy, z maksymalnym limitem płatności w zależności w jakich strefach dokonywano podróży. Inne rozwiązanie taryfowe, gdzie pasażer płaci za rzeczywistą podróż jest przyjęte w Amsterdamie. Płatność stanowi sumę stałej opłaty za wejście do pojazdu oraz kilometrowej stawki za przejechaną trasę.

Kwestia zastosowania rozwiązania taryfy przystankowej miasta Poznań w komunikacji miejskiej w Krakowie, ze względu na odmienny sposób organizacji transportu publicznego, jest niemożliwa do odwzorowania. Wynika to m.in. z funkcjonujących w Krakowie linii przyspieszonych. Przy zastosowaniu zaproponowanego rozwiązania kwota poniesiona za przejazd tej samej trasy byłaby różna w zależności od wybranej linii, np. dla

odcinka od przystanku os. Zgody do przystanku Bronowice Małe - przy podróży linią 172 pasażer wniesie opłatę za 19 przystanków, natomiast przy podróży linią 572 wniesie opłatę za 13 przystanków. Innym problemem jest fakt, iż w niektórych przypadkach linia wykonując trasę w relacji A>B pokonuje inną ilość przystanków niż w relacji odwrotnej B>A w wyniku m.in. przystanków jednostronnych np. Brodowicza, czy wykonywania kursów wariantowych np. na trasie linii 123 czy 125 przez obszar przemysłowy (w czasie zmian kadry pracowniczej w dużych zakładach pracy).

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie pod koniec 2020 r. przeprowadził dialog techniczny dotyczący przedsięwzięcia polegającego na wprowadzeniu możliwości zakupu biletów komunikacji miejskiej w Krakowie za pomocą bezstykowych kart płatniczych (PayPass, PayWave) lub przy wykorzystaniu technologii HCE (ang. Host Card Emulation) umożliwiające płatności zbliżeniowe telefonem.

Przeprowadzone konsultacje pozwoliły pozyskać wiedzę w zakresie poznania elastycznych rozwiązań przy płatnościach za przejazd (zarówno w zakresie biletów jednorazowych, jak i okresowych w systemach taryfowych gdzie ponosi się odpłatność za rzeczywisty czas podróży, ilość przejechanych przystanków lub też maksymalną odpłatność za podróżę w określonym horyzoncie czasowym), możliwych do wdrożenia w komunikacji miejskiej w Krakowie, które pozwolą na lepsze dopasowanie oferty taryfowej do potrzeb podróżujących. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż analizowane rozwiązania uwzględniają również pasażerów wykluczonych cyfrowo, którzy nie korzystają z rozwiązań opartych o tzw. karty płatnicze.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie podejmował i podejmuje działania zmierzające do wprowadzenia rozwiązań przyjaznych pasażerom w zakresie zakupu biletów, ale dodatkowo chce je opierać na innowacyjnych technologiach.

Biorąc powyższe pod uwagę, opiniuję negatywnie projekt uchwały Rady Miasta Krakowa według druku 1653.