15 Φεβρουαρίου 2024

ΜΜΜ: Πώς η τραπεζική κάρτα θα επιλέγει το πιο οικονομικό εισιτήριο

/ Γενικά Θέματα



Μέσω τραπεζικής κάρτας θα μπορεί να πληρώνει το επιβατικό κοινό εισιτήριο σε όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην Αθήνα μέχρι το τέλος του έτους, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που έχει ανακοινώσει ο ΟΑΣΑ, ακολουθώντας την τάση που υπάρχει ήδη σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, όπως το Λονδίνο, η Λισαβόνα και οι Βρυξέλλες.

«Η λογική είναι να έχουμε τεχνολογικές εφαρμογές που κάνουν ευκολότερη τη ζωή του επιβάτη και παράλληλα βοηθούν το περιβάλλον», σημείωσε μιλώντας στην «Κ» ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΑΣΑ, Γιώργος Σπηλιόπουλος.

Εως το τέλος Μαρτίου, το μέτρο θα εφαρμοστεί στα οχήματα των γραμμών λεωφορείων Express Αεροδρομίου και μέχρι το τέλος του 2024 θα επεκταθεί σε όλο το δίκτυο συγκοινωνίας.

Το νέο σύστημα θα επιλέγει αυτόματα τη βέλτιστη τιμολογιακή πολιτική, χωρίς ο επιβάτης να προβληματίζεται ποιο εισιτήριο να διαλέξει ανάλογα με τις διαδρομές που θα κάνει και το πότε θα τις κάνει.

Οπως εξηγεί ο κ. Σπηλιόπουλος, για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να εγκατασταθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός σε 6.500 σημεία σε όλη την πόλη. Ο εκσυγχρονισμός αυτός του συστήματος θα δίνει την επιλογή στο επιβατικό κοινό να πληρώνει με την τραπεζική κάρτα του και όπου αυτή είναι ενσωματωμένη, όπως το κινητό ή το έξυπνο ρολόι. Η κάρτα θα λειτουργεί όπως λειτουργεί τώρα το εισιτήριο. Μια

ακόμα διευκόλυνση που θα προσφέρει όμως το νέο σύστημα είναι πως θα επιλέγει αυτόματα τη βέλτιστη τιμολογιακή πολιτική, χωρίς ο επιβάτης να προβληματίζεται ποιο εισιτήριο να διαλέξει ανάλογα με τις διαδρομές που θα κάνει και το πότε θα τις κάνει. Για παράδειγμα, αν κάποιος χρησιμοποιήσει τα ΜΜΜ μία φορά το πρωί πηγαίνοντας στην εργασία και μία φορά το απόγευμα επιστρέφοντας από αυτήν και χτυπήσει την πιστωτική του κάρτα δύο φορές με διαφορά 8 ωρών, το σύστημα δεν θα τον χρεώσει 2,40, δηλαδή δύο ενιαία εισιτήρια των 1,20 ευρώ, αλλά θα επιλέξει τη δυνατότητα του διπλού εισιτηρίου και θα τον χρεώσει, αφού γίνει ο αυτόματος υπολογισμός από το τραπεζικό σύστημα στο τέλος της ημέρας, 2,30 ευρώ. Αντίστοιχα, όσες διαδρομές και αν κάνει εντός της ημέρας, αυτό που θα χρεωθεί δεν θα μπορεί να ξεπεράσει τα 4,10 ευρώ, που είναι το αντίτιμο του ημερήσιου εισιτηρίου (πλην λεωφορειακών γραμμών Express του Αεροδρομίου, και στο Μετρό στο τμήμα Κορωπί-Αεροδρόμιο).

Στο μέλλον μέσω μιας ενιαίας εφαρμογής ο επιβάτης θα μπορεί να χειρίζεται και να αποπληρώνει όλες τις επιλογές αναφορικά με τη μετακίνησή του: από την πληρωμή εισιτηρίου και τη μίσθωση ενός ηλεκτρονικού ποδηλάτου έως την πληρωμή στάθμευσης σε πάρκινγκ.

Σύμφωνα με πληροφορίες, σχέδια για την εφαρμογή του ίδιου συστήματος γίνονται και στη Θεσσαλονίκη, όπου η υλοποίηση της πληρωμής εισιτηρίου σε όλα τα διαθέσιμα ΜΜΜ μέσω τραπεζικής κάρτας τοποθετείται χρονικά στην έναρξη της λειτουργίας του μετρό στην πόλη.

Επιλογές μετακίνησης μέσω μιας εφαρμογής
Ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΑΣΑ περιγράφει πως το σύστημα αυτό μπορεί να προσφέρει στο μέλλον και πολλές άλλες δυνατότητες και αποτελεί το πρώτο βήμα μιας συνολικής στρατηγικής. Στο στάδιο αυτό, παραδείγματος χάρη, ο επιβάτης δεν θα μπορεί να πληρώσει μέσω κινητού μειωμένο εισιτήριο. Στόχος του οργανισμού είναι αυτό να αλλάξει με τη δημιουργία μιας εφαρμογής στο κινητό, στην οποία ο επιβάτης θα φτιάχνει τον δικό του λογαριασμό και θα μπορεί έπειτα μέσω του κινητού να πληρώνει εξατομικευμένα το εισιτήριό του. Η κατεύθυνση που οδεύει ο ΟΑΣΑ είναι το σύστημα Mobility as a Service, όπου στο μέλλον μέσω μιας ενιαίας εφαρμογής ο επιβάτης θα μπορεί να χειρίζεται και να αποπληρώνει όλες τις επιλογές αναφορικά με τη μετακίνησή του: από την πληρωμή εισιτηρίου και τη μίσθωση ενός ηλεκτρονικού ποδηλάτου έως την πληρωμή στάθμευσης σε πάρκινγκ.

Στο στάδιο αυτό ο επιβάτης δεν θα μπορεί να πληρώσει μέσω κινητού μειωμένο εισιτήριο. Στόχος του οργανισμού είναι αυτό να αλλάξει με τη δημιουργία μιας εφαρμογής στο κινητό.

«Το Mobility as a Service προωθείται πολύ έντονα από την Ευρωπαϊκή Ένωση», αναφέρει η Γεωργία Αϋφαντοπούλου, διευθύντρια Ερευνών στο Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογίας, προσθέτοντας πως ήδη στη Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη οι φορείς που δραστηριοποιούνται στις μετακινήσεις έχουν αρχίσει να συνεργάζονται προς αυτήν την κατεύθυνση. Σημείωσε χαρακτηριστικά πως τα βήματα που γίνονται στην Ελλάδα με τη χρήση της τραπεζικής κάρτας ως μέσου πληρωμής είναι στη σωστή κατεύθυνση. Διευκρινίζει ωστόσο πως αυτό που χρειάζεται είναι μια πολιτική στην οποία να ορίζεται το ποσό πληρωμής στις δημόσιες συγκοινωνίες με βάση την απόσταση που κάνουν οι χρήστες.

kathimerini.gr