

Svar på skriftligt spörsmål SSS 440/2016 rd

Svar på skriftligt spörsmål om resekortet Waltti

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 440/2016 rd undertecknat av riksdagsledamot Satu Taavitsainen/sd:

Waltti-kortet är avsett att bli riksomfattande. Lönar det sig att driva på det med metoder som hindrar samarbete med kommersiell trafik och skapar två parallella trafiksystem i ett område,

är det förnuftigare att avtala om betalnings- och prissättningssystemen och tidtabellsinformationen i samarbete med trafiken som drivs på marknadsvillkor,

tror ministern att det är ekonomisk och ur funktionell synpunkt lönsammare att bygga offentliga informationssystem parallellt med marknadsbaserade system som redan etablerat sig på marknaden,

ser ministern en motstridighet i det att NTM-centralen begränsar den marknadsbaserade trafiken i östra Finland på rutter som den konkurrensutsatt samtidigt som ministeriet föreslår att det skydd som förordningen om trafikavtal ger de regionala trafiksystemen försämras i avsikt att öka den marknadsbaserade trafiken och

hur tänker regeringen förbättra en förnuftig tillgång till trafikförbindelser som invånare i östra Finland behöver när de nu hamnat i en fälla mellan de två systemen ?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Waltti är ett biljett- och avgiftssystem för offentligt upphandlad transport. Lagstiftningen om kollektivtrafik ändrades 2009 och Waltti tagits fram för att tillgodose de nya kraven i fråga om anbudsförfaranden. Målet var att skapa ett system med vilket reseavgifter och offentliga stöd kan fördelas på det sätt som förutsätts av lagen och EU-förordningen. Olika områden och städer har infört nya biljett- och avgiftssystem inom de tidsramar som gäller för förnyande av transportavtalen.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 440/2016 rd

En viktig ny åtgärd för att främja digitalisering av trafiken och framväxten av en servicemarknad är projektet med att ta fram en lag om trafik och transport, transportbalken. Det är meningen att lagen ska hjälpa att skapa skyldighets- och tillsynsformer med vilka digitaliseringen i trafiken framskrider så snabbt som möjligt. För att en servicemarknad ska kunna fungera måste de olika trafikformerna och tjänsterna vara interoperabla och resor måste kunna länkas samman. Detta är möjligt bara om man inför biljett- och avgiftslösningar som är webbaserade, dvs. fungerar med bakgrundssystem. För kollektivtrafik som upphandlas av myndigheter innebär transportbalken att de biljett- och avgiftssystem som används måste fungera med ett bakgrundssystem. Biljettsystemet Föli i Åbo är den första lösningen i Finland som möter detta krav. När tjänsterna är baserade på ett bakgrundssystem blir det möjligt att införa interoperabilitet för alla biljetter som fungerar med denna typ av system, även utrikes.

Med de gränssnitt som upprättas i bakgrundssystemen går det att skapa bättre förutsättningar för interoperabilitet mellan den offentliga och den marknadsbaserade kollektivtrafiken och för nya affärsverksamheter. Kraven i transportbalken om att öppna gränsytorna säkrar att informationen är fritt tillgänglig och att den kan bearbetas för lättanvända tidtabellstjänster som fyller användarens behov. Den kan innehålla till exempel tillgänglighets- och störningsinformation. Informationen kan dock utnyttjas endast om den är tillgänglig via de öppna gränsytorna. De öppna gränsytorna gör det också omöjligt för någon att få ensamrätt till informationen om tidtabeller eller rutten. Informationen är inte heller i framtiden tillgänglig endast på en plats. Finland har goda möjligheter att främja ibruktagandet av dylika informationstjänster redan nu. Det finns redan tjänster som producerats av olika internationella (Here, Moovit, Google) och inhemska (Perille, Tuup) företag och privatpersoner (junat.net), som utnyttjar öppen tidtabellsinformation.

I transportbalken föreslås en skyldighet att öppna nödvändiga gränsytor till biljettsystemet så att man kan köpa en biljett också via andra kanaler än trafikidkarens egen biljetthandel. På detta sätt är biljetternas prisuppgifter uppdaterade och biljetter kan köpas direkt av tredje parter till exempel i mobilappar. Detta innebär att helt nya operatörsverksamheter blir möjliga, och kunder får alla de resor och biljetter de behöver hos samma operatör.

Transportbalken har uttryckligen beretts enligt principen att biljettsystemen inom kollektivtrafiken ska vara interoperabla och att interoperabilitet ska vara ett kriterium då de myndigheter som ombesörjer kollektivtrafiken upphandlar tjänster. Redan under beredningen av transportbalken har ministeriet krävt att Waltti inte får vara den enda godtagbara biljettlösningen i anbudsförfaranden som gäller kollektivtrafik. Ministeriet anser dessutom att interoperabilitet ska gälla såväl i marknadsbaserad kollektivtrafik som i kollektivtrafik som anordnas med anbudsförfarande. I och med interoperabiliteten får närings-, trafik- och miljöcentralerna nya möjligheter att på ett mångsidigt sätt främja samordningen av marknadsbaserad och offentligt upphandlad transport.

För ministeriet är det viktigt att det växer fram på marknaden så olika interoperabla betalningsätt och biljettprodukter som möjligt. Genom att förutsättningarna för interoperabilitet omsätts i lagstiftning i transportbalken kan man framöver erbjuda konsumenter olika sätt att betala, anpassat till deras vanor. En gemensam lagstiftningsram är a och o för att vi ska kunna uppnå de

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 440/2016 rd

mål som satts upp. Ministeriet och förvaltningsområdet har åtagit sig att arbeta aktivt för att främja målen i transportbalken både nu och när lagen genomförs.

Helsingfors 21.9.2016



Kommunikationsminister Anne Berner