

Vastaus kirjalliseen kysymykseen Waltti-matkakortista

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Satu Taavitsaisen /sd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 440/2016 vp:

Kannattaako ajaa valtakunnalliseksi tarkoitettua Waltti-korttia eteenpäin toimilla, jotka estävät yhteistyön kaupallisen liikenteen kanssa ja luovat kahta rinnakkaista liikennejärjestelmääalueelle,

onko järkevämpää sopia maksu- ja hinnoittelujärjestelmistä ja aikataulutiedotuksesta yhteistyössä markkinaehtoisen liikenteen kanssa,

uskooko ministeri, että on taloudellisesti ja toiminnallisesti kannattavaa rakentaa julkisia tietojärjestelmiä jo markkinoille kotiutuneiden markkinaehtoisten järjestelmien rinnalle,

näkeekö ministeri ristiriitaa siinä, että Itä-Suomessa ELY-keskus rajaa markkinaehtoista liikennettä kilpailuttamiltaan reiteiltä ja samalla ministeriö on esittänyt toimivien seutu-liikennejärjestelmien PSA-suojan heikentämistä markkinaehtoisen liikenteen lisäämiseksi ja

miten hallitus aikoo parantaa kahden järjestelmän loukkuun joutuneita itäsuomalaisia saavuttamaan tarvitsemansa liikenneyhteydet järkevästi?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Julkisesti hankitussa liikenteessä käytetty Waltti-lippu- ja maksujärjestelmä kehitettiin vastaamaan vuonna 2009 muuttuneen uuden joukkoliikennelainsäädännön kilpailutuksille asettamia vaatimuksia. Tavoitteena oli luoda järjestelmä, jonka avulla pystytään kohdentamaan liikennöitsijämaksut ja julkinen tuki lain ja EU-asetuksen edellyttämällä tavalla. Uudet lippu- ja maksujärjestelmät on otettu eri alueilla ja kaupungeissa käyttöön liikennöintisopimusten uusimisen mukaisessa aikataulussa.

Keskeinen uusi toimenpide liikenteen digitalisaation edistämiseksi ja liikenteen palvelumarkkinan synnyttämiseksi on liikennekaari-lainsäädäntöhanke. Sen avulla on tarkoitus luoda velvoite- ja seurantakeinot, jotta siirtyminen digiaikaan tapahtuu liikenteessä mahdollisimman nopeasti. Palvelumarkkinoiden edellyttämää eri liikennemuotojen ja palvelujen yhteentoimivuutta ja matkojen ketjuttamista ei kuitenkaan saada aikaan ilman siirtymistä verkkopohjaisiin eli taustajärjestelmäpohjaisiin lippu- ja maksujärjestelmäratkaisuihin. Viranomaisen hankkiman joukkoliikenteen osalta liikennekaari jatkossa edellyttäisi, että hankittavien lippu- ja maksujärjestelmäpalvelujen tulisi olla taustajärjestelmäpohjaisia. Turun Fölin lippujärjestelmä on ensimmäinen

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KK 440/2016 vp

Suomessa toteutettu tämän vaatimustason ratkaisu. Taustajärjestelmäpohjaisuus mahdollistaa yhteiskäyttöisyyden laajentamisen kaikkien taustajärjestelmäpohjaisten lippujen kanssa myös ulkomaille.

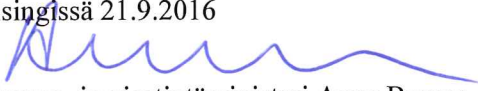
Taustajärjestelmiin luotavien rajapintojen kautta voidaan edistää julkisen ja markkinaehtoisen joukkoliikenteen yhteentoimivuutta sekä uusia liiketoimintamalleja. Liikennekaaren vaatimukset rajapintojen avaamisesta varmistavat, että tietoja voidaan saada vapaasti ja niitä voidaan muokata käyttäjän tarpeita palveleviin, esimerkiksi esteettömyystiedot ja häiriötiedot sisältäviin helppokäyttöisiin aikataulupalveluihin. Tietoa pystytään kuitenkin hyödyntämään vain, jos se on saatavilla avointen rajapintojen kautta. Avoimet rajapinnat mahdollistavat myös, ettei kenellekään synny yksinoikeutta omistaa tietoa aikatauluista tai reiteistä. Tieto ei myöskään tulevaisuudessa ole saatavissa vain yhdestä paikasta. Suomella on hyvät mahdollisuudet edistää tällaisten tietopalvelujen käyttöönottoa jo nyt. Saatavilla on jo erilaisia kansainvälisten (Here, Moovit, Google) ja kotimaisten (Perille, Tuup) yritysten ja yksityisten henkilöiden (junat.net) tuottamia palveluja, jotka hyödyntävät avointa aikataulutietoa.

Liikennekaari velvoittaisi myös avaamaan tarvittavat rajapinnat lippujärjestelmään, jotta lipun voi ostaa myös muiden kanavien kautta kuin liikennekäyttäjän omasta lippukaupasta.. Näin lippujen hintatieto olisi ajantasaisista ja lippuja voisi ostaa suoraan a kolmannelta osapuolelta esimerkiksi älypuhelinsovellusten kautta. Ratkaisut mahdollistavat myös kokonaan uuden liikkumisen operaattoritoiminnan, jolloin asiakas saa kaikki tarvitsemansa matkat ja liput yhdeltä operaattorilta.

Liikennekaarta on valmisteltu nimenomaisesti siitä lähtökohdasta, että joukkoliikenteen lippujärjestelmien tulisi olla yhteentoimivia, ja että yhteentoimivuudesta tulisi joukkoliikenneviranomaisten julkisten hankintojen kriteeri. Ministeriö on jo liikennekaaren valmistelun aikana edellyttänyt, että joukkoliikenteen kilpailutuksissa Walattia ei saa pitää ainoana hyväksyttynä lippuratkaisuna. Lisäksi ministeriö katsoo, että yhteiskäyttöisyyden on toimittava niin markkinaehtoisessa kuin kilpailutetussa joukkoliikenteessä. Yhteentoimivuuden kautta ELY-keskuksille avautuu uusia mahdollisuuksia edistää monipuolisesti markkinaehtoisen ja julkisesti hankitun liikenteen yhteensovittamista.

Ministeriö pitää tärkeänä että markkinoille syntyy mahdollisimman erilaisia yhteentoimivia maksutapoja ja lipputuotteita. Kun vaatimukset yhteentoimivuudelle saadaan liikennekaaren myötä säädettyä lain tasolla, kuluttajille voidaan jatkossa tarjota erilaisia maksutapoja heidän käyttäjätottumustensa mukaisesti. Yhteisen lainsäädäntökehityksen aikaansaaminen on välttämätön edellytys tavoitellaan pääsemiseksi. Ministeriö ja hallinnonala ovat sitoutuneet aktiivisesti edistämään myös täytäntöönpanovaiheessa liikennekaaren tavoitteiden saavuttamista.

Helsingissä 21.9.2016



Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner