

Yttrande från Regionkommittén – ”Informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande”

(2015/C 019/08)

Föredragande	Petr Oswald (CZ–PES), ledamot av stadsfullmäktige i Plzeň
Referensdokument	Commission Staff Working Document – Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services (Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – Mot en färdplan för tillhandahållande av EU-omfattande informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande) SWD(2014) 194 final

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

1. Ett operativt europeiskt system med aktuell information för förare och resenärer inom alla transportsätt är ett viktigt instrument för utövandet av en av de grundläggande friheterna i EU, nämligen den fria rörligheten för personer. Den fria rörligheten för personer innebär nämligen inte bara att man inte lägger hinder i vägen för den utan också att man i största möjliga mån underlättar den. Det bör därför finnas en skyldighet att offentliggöra tidtabeller och annan reseinformation och göra denna information fullständigt tillgänglig för alla EU-medborgare utan åtskillnad och detta i en form som gör att varje EU-medborgare så lätt och effektivt som möjligt kan använda den. EU och de olika medlemsstaterna bör också se till att detta system inte gynnar någon operatör inom kollektivtrafiken på bekostnad av någon annan. De bör också se till att alla rese- och transportföretag utan åtskillnad får tillgång till dessa system. Det är också med en sådan helhetssyn som man bör utarbeta den EU-lagstiftning som sedan ska införlivas i de enskilda medlemsstaternas lagstiftning. Detta perspektiv bör inte bara anläggas på statisk information om trafiken, dvs. fasta tidtabeller, utan också på dynamisk information, t.ex. aktuell information om var på sin färdväg ett fordon befinner sig. Kravet på insamling av information om var kollektivtrafikfordonen befinner sig kommer också att främja användningen av det rymdsegment som redan finns inom Galileo.
2. Kommittén ställer sig därför positiv till att kommissionen uppmärksammar problematiken kring multimodal information om transporter och registreringstjänster för resenärer ("biljettjänster"). Vi betraktar detta arbetsdokument som ett viktigt steg på vägen, som kommer att stimulera till fortsatt debatt, sökande efter lösningar och genomförande.
3. Vi är medvetna om komplexiteten i hela problemet. Även om vi ställer oss positiva till att kommissionens plan inte bara omfattar kollektivtrafik utan också individuella transportsätt, anser vi att en utvidgning av tillämpningsområdet visserligen gör det mer heltäckande, men i nuläget gör hela problematiken betydligt mer komplicerad och en lösning därmed ännu mer avlägsen och komplicerad. Vi föreslår därför ett förfarande i flera steg, där vi börjar med kollektivtrafiken och först därefter lägger till de individuella transportsätten till de operativa systemen för offentliga och kollektiva transporter. Det kan hända att de olika individuella transportsätten integreras olika snabbt i EU:s olika regioner, beroende på hur stor andel ett visst individuellt transportsätt står för i en viss region.
4. Kommittén understryker att individuella transportsätt på sikt också måste tas under noggrant övervägande, och att man bör ta fram effektiva rättsliga och tekniska lösningar. Vi menar därför att det bör utarbetas en tidsplan som kan säkerställa tillräcklig effektivitet i åtgärderna.
5. I dokumentet identifieras helt riktigt "the first/last mile", dvs. de delar av en resa som i regel faller inom de lokala och regionala myndigheternas behörighetsområde, som det mest komplicerade avsnittet i fråga om reseinformation och registrering. Det är därför av helt avgörande betydelse att de lokala och regionala myndigheterna involveras i arbetet såväl med att genomföra olika lösningar och följa upp funktionsdugligheten som att se till att hela systemet fungerar effektivt.

6. I lösningarna för informations- och registreringsystemen (inklusive biljettjänsterna) måste man ta hänsyn till att användningen av kollektivtrafiken omfattar flera steg: 1. Att söka efter en lämplig förbindelse, 2. Att boka en plats, 3. Att betala för biljetten, 4. Att använda biljetten under resans gång. Man måste därför hitta lösningar för vart och ett av dessa steg. Att man löser problemet med det första steget (att söka efter en lämplig förbindelse) är en förutsättning för att man ska kunna ta itu med de andra.

7. De flesta av EU:s medlemsstater har för närvarande inte ens något eget nationellt system för fasta tidtabeller, där alla tidtabeller i landet samlas och där man kan söka efter och boka resor med kollektivtrafiken inom en stat. I ett första skede måste man alltså skapa ett sådant system i varje medlemsstat. Det är nämligen på denna nivå som man kan lagstifta om en skyldighet för både offentliga och privata transportföretag att informera staten om sina tidtabeller. Varje medlemsstat bör införa ett nationellt system för information om tidtabeller som också omfattar alla regionala tidtabeller från såväl offentliga som privata företag. Man bör dessutom se till att detta system uppdateras och underhålls regelbundet, särskilt vid övergång till nya tidtabeller. Detta är ett nödvändigt första steg i skapandet av ett system för hela Europa. Varje enskild stat bör också se till att informationen i det nationella systemet är korrekt. Via detta system bör det också vara möjligt att boka och betala resor helt online. Det innebär att alla företag måste tillhandahålla inte bara tidtabeller, utan också biljettprisinformation.

8. ReK anser att det minimum av uppgifter som krävs för att säkerställa den förväntade kvaliteten i systemet bör baseras på samråd med berörda parter och sakkunniga inom branschen samt på tester och ett pilotprogram.

9. Eftersom informationen om tidtabellerna för det mesta samlas in och bearbetas på regional och inte på nationell nivå och eftersom det finns en rad regionala informationssystem bör dessa system kopplas samman, framför allt över gränserna. Regionkommittén välkomnar att information om multimodala transporter ingår i det tematiska målet 7 om att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur, men påpekar att man måste uppnå en bättre samordning och fokusering av instrumentet inom och mellan enskilda operativa program inom ramen för de europeiska struktur- och investeringsfonderna för att kunna uppnå en sådan sammankoppling, särskilt över gränserna.

10. För att göra verkliga framsteg inom informations- och biljettjänsterna för alla transportmedel måste man inom ramen för de europeiska struktur- och investeringsfonderna – främst inom de enskilda motsvarande operativa programmen – avsätta medel för det verkliga genomförandet av systemen och inte bara för forskning och utveckling och liknande.

11. I detta sammanhang framhåller vi att man måste ta itu med problematiken som helhet genom att börja lösa ett antal enkla men konkreta problem och t.ex. harmonisera den nuvarande terminologin och symbolerna i EU, sammanställa de "fasta" tidtabellerna i de enskilda länderna och se till att de används över gränserna. När det gäller biljettjänsterna bör man skapa en referensmodell för hela sektorn som visar vilka brister och möjligheter som finns i systemet, samtidigt som man söker efter möjligheter att öppna alla transportörers och operatörers bokningssystem för varandra.

12. Kommittén påpekar att moderna elektroniska biljettsystem som använder sig av laddningsbara smartkort som inte fungerar i grannländerna på detta sätt skapar nya gränser och försvårar gränsöverskridande transporter. Man bör därför utveckla ett europeiskt smart biljettsystem för offentliga transporter som fungerar i alla medlemsstater och vid gränsöverskridande resor.

13. Det är inte realistiskt att på kort sikt utarbeta obligatoriska normer för hela Europa för att lösa denna problematik, men det finns ett behov av interoperabilitet så att kommunikationen mellan de enskilda systemen är så bra som möjligt. För detta ändamål bör man skapa en gemensam specifikation för de olika mellanregionala och gränsöverskridande förbindelserna, som sedan pilottestas i en operativ fas. Med detta som utgångspunkt bör man för regionen i fråga fastställa en "gemensam teknisk specifikation" som gör det möjligt för befintliga och nya system i regionen att kommunicera med varandra. För detta ändamål bör man också se till att respekten för denna "gemensamma tekniska specifikation" inte uppfattas som en grund för diskriminering i samband med upphandlingar.

14. När man kopplar samman olika informationssystem bör man dessutom inte bara utgå från statisk information i fasta tidtabeller utan också från den stora informationspotential som finns i GNSS-systemen, däribland det europeiska navigeringssystemet Galileo. Med hjälp av system som bara bearbetar statistiska data skulle man på så sätt kunna skapa intelligenta system som reagerar på det aktuella trafikläget och transportföretagens operativa förmåga. Dessa system kan sedan inte bara ge resenärerna upplysningar om trafikläget i realtid och föreslå alternativ utan också ge mer omfattande upplysningar, "just in time", till operatörerna inom kollektivtrafik och individuella transporter och därigenom göra det möjligt för dem att reagera snabbt. Just omvandlingen av de befintliga lokala och regionala systemen för användning av dynamisk trafikinformation och därigenom uppgraderingen av dem till en högre kvalitetsnivå bör vara den främsta drivkraften för att koppla samman informationssystemen. För att få dynamisk trafikinformation bör man använda sig av det europeiska navigeringssystem som redan finns, Galileo, som till skillnad från andra liknande system också erbjuder en tjänst med en fastställd kvalitet på lokaliseringssignalen. Denna information är en förutsättning för en modern trafikförvaltning och kan användas inte bara av transportföretagen utan också av systemen för information om multimodala transporter och av de nationella, lokala och regionala myndigheterna. De senare kan genom olika tillämpningar använda denna information för långsiktig planering (av t.ex. tidtabeller och rutter), strategiskt beslutsfattande och krishantering.

15. För att lösa olika situationer, framför allt krissituationer, och göra det möjligt för dem som driver kollektivtrafiken, för det mesta de lokala och regionala myndigheterna, att reagera snabbt bör man också koppla samman systemen för information om multimodala transporter med Copernicus, det europeiska programmet för övervakning för miljö och säkerhet (f.d. GMES). De olika tillämpningar som dessa båda källor skulle använda skulle inte bara göra det möjligt att identifiera möjliga krissituationer utan också att t.ex. föreslå nödvändiga åtgärder: De skulle inte bara räkna ut alternativa resvägar utan också vilken kapacitet som måste sättas in för alternativa transporter och sedan föreslå andra alternativa resvägar för varje passagerare.

16. För att passagerarna aktivt och till fullo ska kunna använda sig av systemet för information om multimodala transporter måste det finnas en möjlighet att i fordonen, i väntrummen, på hållplatserna, på biljettkontoren och på påstigningsplatserna koppla upp sig mot ett höghastighetsnät. En av de grundläggande förutsättningarna för att systemet ska bete sig intelligent och passagerarna ska kunna utnyttja fördelarna med den dynamiska informationen om det aktuella trafikläget är att det finns en konstant nätverksanslutning av hög kvalitet.

17. Europeiska passagerares rättigheter gäller endast separat för varje enskilt befordringsavtal. Eftersom det är omöjligt att köpa direktbiljetter för många gränsöverskridande resor och i samband med multimodala resor, kan passagerarna inte förlita sig på de vanliga passagerarrättigheterna. Vi efterlyser därför en lagstiftning som fastställer en EU-ordning för passagerarrättigheter i samband med multimodala transporter.

18. Systemen för information om multimodala transporter bör vara så användarvänliga som möjligt. Därför måste de basera sig på kartografiska och geografiska underlag som uppdateras. Det vore dessutom lämpligt, och intressant för användarna, om man genom olika tillämpningar kopplade dem till lokal och regional turistinformation om t.ex. logimöjligheter, turistorter och kulturevenemang och andra evenemang.

19. Sammankopplingen av komplexa system för information om multimodala transporter med GNSS-system, framför allt Galileo, kartografiska och geografiska underlag, Copernicus-programmet och andra informations- och datakällor gör det möjligt att skapa en lång rad av tillämpningar. Dessa tillämpningar gör det möjligt att på ett effektivt sätt planera transportruterna, att snabbt reagera på de transportbehov som uppstår, att på ett effektivt sätt lösa olika undantagssituationer eller krissituationer, att kraftigt öka effektiviteten i transporterna, vilket leder till energibesparingar och ett betydande bidrag till minskade koldioxidutsläpp och rent generellt till en bättre miljö, att öka rörligheten bland medborgarna och därmed ge dem större möjligheter att reagera på anställningserbjudanden m.m. Framför allt kommer det dock att uppstå en helt ny industrisektor för att behandla dessa data, för att skapa och förvalta tillämpningarna och för att använda resultaten av dem, och detta kommer att leda till att många arbetstillfällen skapas. En fördel med dessa nya arbetstillfällen är att de oftast inte behöver utövas på plats, och på så sätt också kan skapa arbetstillfällen i avlägsna och mindre utvecklade regioner.

20. Det finns fler och fler mobila tillämpningar för multimodal reseplanering och reseinformation, och de utvecklas ofta av kreativa privata utvecklare. Vi uppmanar alla relevanta operatörer och myndigheter att samarbeta och ställa sina data till förfogande med utgångspunkt i öppna källor.

21. Med tanke på att de lokala och regionala myndigheterna är hörnstenen i detta integrerade system måste man avslutningsvis lösa följande frågor för att de lokala och regionala myndigheterna och de organismer som inrättas av dem mer aktivt ska kunna delta och driva hela processen framåt:

- a) Offentligt stöd, eventuellt ett fullständigt gruppundantag på området.
- b) Rätten att ge den privata sektorn information som den kan använda, rätten att begära information från andra offentliga och privata aktörer samt rätten att samla in, bearbeta och använda denna information.
- c) Formen för finansieringen av hela processen och de olika aktiviteterna, så att arbetet med att skapa och själva förvaltningen inte blir ännu en börda för de lokala och regionala myndigheternas redan ansträngda budgetar utan tvärtom genererar besparingar och intäkter. Detta arbete kommer nämligen att få betydande återverkningar inte bara på de nationella budgetarna utan framför allt på den privata sektorn, och inte bara på transportområdet.

Bryssel den 3 december 2014

*Regionkommitténs
ordförande*

Michel LEBRUN
