

[Kurt Brauer.]

nesker, der arbejder i ryk med lange vagter og tilsvarende påfølgende frihed, som er ramt af dette her; det er vel politi, det er brandfolk og dagbladsarbejdere m. v.

Jeg håber, at ministeren ser sig i stand til at svare positivt på mit spørgsmål.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Ved indførelsen af det nye takstsystem den 20. april for rejser på kort med DSB og DSBs baner og HTs busser i hovedstadsområdet er der foruden en tilpasning af kortpriserne også tilsigtet en harmonisering og forenkling af de hidtidige takstsystemer, herunder en forenkling af antallet af korttyper.

I de imellem ministeriet for offentlige arbejder, DSB og hovedstadsrådet herom indgåede aftaler indgik ugekort ikke. I HT fandtes sådanne kort ikke, og for DSBs vedkommende er forholdet det, at færre end 10 pct. af de voksne passagerer benyttede ugekort før den 20. april, og at færre end 1 pct. af børn og unge benyttede disse kort. Når man baserede ugekortenes priser på prissætningen for de nye månedskort, ville ugekortene få endnu mindre betydning. Bl. a. ville passagerer i takstzone 1 og 2, Københavns bybane, ikke længere med fordel kunne købe ugekort. Endvidere ville eksempelvis priserne for ugekort baseret på de nye månedskort betyde en åbenbar forvridding i forhold til billetpriserne på lange strækninger som Helsingør-København og Roskilde-København. En isoleret bevarelse af ugekort alene på DSBs baner ville efter det nye kortsystem kun være mulig for 1-3 zoner, henholdsvis 1-5 zoner, men ikke for hele området. Dette ville nemlig undergrave det mellem DSB og hovedstadsrådet aftalte takstsystem med et fælles netkort til bane og bus til 150 kr. gældende for hele hovedstadsområdet.

I den forbindelse bemærker jeg, at HT som bekendt ejes og drives af kommunerne i hovedstadsområdet, og at ministeriet ikke kan beslutte, at der indføres ugekort ved HT. Jeg kan dertil oplyse, at DSB efter det nye takstsystems indgåelse kun har modtaget ganske få reaktioner fra publikum på ugekortenes afskaffelse.

Alle disse forhold taget i betragtning mener jeg, det er rigtigt at fastholde beslutningen om ugekortenes bortfald i hovedstadsområdet. Jeg støtter mig også i denne henseende til loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, hvorefter koordineringen af takstsystemer og takstniveauer for bane- og bustrafikken i hovedstadsområdet skal fremmes. Det har været et af hovedformålene ved aftalerne om det nye takstsystem, og jeg synes også, det skal prøves i praksis, før man begynder at ændre i det.

Kurt Brauer (SF):

Når så få mennesker har reageret på afskaffelsen af ugekortene, kunne det skyldes, at folk efterhånden er kommet i vane med at opgive på forhånd, når den slags tilbage-slag sker i deres tilværelse; det kunne jo være forklaringen. Men som jeg sagde i den mundtlige begrundelse af mit spørgsmål, er det en meget lille gruppe.

Jeg føler mig imidlertid fristet til at stille ministeren det tillægsspørgsmål, om ikke ministeren er bange for at miste kunder på den måde. Disse få tusinde mennesker, som det nu drejer sig om, og deres familier vil nu etablere sig i andre trafikformer. Det vil selvfølgelig medføre belastninger af hovedstadens vejnet, og det vil givet møde op for ministeren i form af krav om forbedringer og udbygning af disse vejnet, for sådan går det jo: når folk først har etableret sig i en anden trafikform, vender de ikke tilbage. Hvis ministeren havde set en mulighed for at fastholde disse mennesker som kunder, ville også deres familie og de selv bruge offentlige transportmidler i langt større udstrækning.

Jeg er bange for, at ministerens lidt negative svar er en dårlig reklame for brugen af offentlige trafikmidler.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg kan berolige hr. Kurt Brauer med, at folk ikke har opgivet at klage. Posten på mit bord i trafikministeriet viser, at der er en uhyre opmærksomhed og en uhyre interesse for at gøre opmærksom på det, hvis man har følt sig trådt for nær i trafikspørgsmål.