

[Pia Kjærsgaard]

Prissystemet trænger, efter spørgerens mening, til en nyvurdering, så der ikke beregnes forskellige priser for ture af nøjagtig samme længde. De offentlige transportsystemer må blandt andet have til opgave at transportere passagerer fra én station til en anden, uden at der skal spekuleres i nogle af de mærkelige prissystemer, der forefindes. Det er således et faktum, at man transporterer passagerer til forskellige priser, hvilket må betegnes som særdeles uheldigt og uacceptabelt, når dette sker for den samme strækning. Flere eksempler viser, at systemet er uacceptabelt.

Svar (14/1 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

I henhold til lov nr. 20 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring er det Hovedstadsrådet, der fastsætter takst- og billetsystemet for den kollektive trafik med baner og busser inden for hovedstadsområdet, og jeg har som minister for DSB ingen kompetence på dette område. Jeg kan umiddelbart oplyse følgende:

Det er rigtigt, at der ved rejse mellem Hillerød og Ballerup over København H er forskellige priser i de to rejseretninger, idet der for en rejse fra Hillerød til Ballerup skal betales for 8 zoner, hvorimod der for rejse fra Ballerup til Hillerød skal betales for 5 zoner.

Jeg erkender, at det kan virke uforståeligt, at en rejse ikke altid koster det samme i begge retninger, idet prisen for en billet traditionelt forbindes med rejsens rute og længde.

I et zonesystem er det afgørende imidlertid ikke, at billetten giver ret til at rejse over en bestemt strækning, men at den giver ret til at »opholde« sig i kollektive transportmidler inden for et bestemt zoneområde i et givet tidsrum.

Hovedstadsområdet er efter Hovedstadsrådets beslutning i henhold til loven opdelt i 95 takstzoner gældende såvel for DSBs baner som for HT. Disse zoner danner grundlaget for betalingsystemet.

Princippet i betalingsystemet er, at der kun sælges tidsgyldige billetter til et ubegrænset antal rejser i et bestemt antal zoner (zoneområder) i et nærmere angivet tidsrum. Rabatkort sælges ud fra samme princip.

Zonesystemet er opbygget således, at afrejsestedet altid er i centrum. Afrejsezone er 1. zoneområde.

De omkringliggende zoner, der berører afrejsezone og således danner en »ring« om afrejsezone er zoneområde 2.

Ved rejse fra afrejsezone til zoneområde 2 skal der betales for 2 takstzoner, uanset hvilken rute der anvendes inden for »ringen«. Da der altid skal betales for 2 zoner, kan der rejses frit inden for første og anden zone.

Zoneområde 3 dannes af de takstzoner, der berører zoneområde 2 og således danner »ring« om zoneområde 2.

Ved rejse fra afrejsezone til zoneområde 3 betales for 3 takstzoner, uanset hvilken rute der anvendes inden for »ringen«.

Øvrige zoneområder dannes efter samme princip. Antallet af »ringe« omkring afrejsezone, der gennemrejses, afgør, hvor mange takstzoner der skal betales for.

Inden for et zoneområdes »ring« kan der fra afrejsezone foretages hvilken som helst rejsekombination til en af zonerne i pågældende zoneområde.

Ved rejse fra Hillerød til Ballerup rejses i zonerne 9, 82, 71, 61, 51, 41, 30, 2 og 1, i alt 9 zoner svarende til 9 »ringe«. 8 zoner er imidlertid det højeste antal, der betales for.

Ved tilbagerejsen rejses i zonerne 42, 31, 2, 1 og 9 svarende til 5 »ringe« eller 5 zoner. Forskellen opstår, idet Ballerup ligger i zone 42, ved, at zonerne 51, 61, 71 og 82 er omfattet af de »ringe«, der dannes omkring førstnævnte zoner.

Zonesystemet indebærer såvel fordele som ulemper, men da ingen formentlig nogen sinde alene rejser i den ene retning, vil vedkommende få fordel på tilbagerejsen ved kun at skulle betale for 5 zoner i det anførte eksempel.

Spørgsmålet om, hvorvidt zonesystemet måtte trænge til en nyvurdering, som det efter spørgerens mening gør, henhører, som i indledningen anført, alene under Hovedstadsrådets afgørelse.

Spm. nr. S 456

Til miljøministeren (5/1 87) af:

Albrechtsen (VS):