

[Socialministeren]

se til alle kommuner, hvori jeg har anbefalet, at de kommuner, der eventuelt anvender strammere regler end de nævnte retningslinjer, snarest muligt erstatter disse regler med retningslinjerne i Sikringsstyrelsens vejledning.

Jeg skal i øvrigt understrege, at pensionisternes muligheder for at kunne få varmhjælp ikke har sammenhæng med de fastsatte rådighedsbeløb i pensionslovens § 49, stk. 5.

Rådighedsbeløbene vedrører alene spørgsmålet om, på hvilken måde udgifterne til personlige tillæg skal fordeles mellem stat og kommune. Som supplement til den almindelige refusionsbestemmelse, hvorefter staten refunderer udgifter til personlige tillæg med 75 pct., angiver rådighedsbeløbene således den øverste grænse for de beløb, som kommunerne kan få refunderet af staten.

Jeg skal endelig henvise til, at jeg i lovforslaget om ændring af pensionsloven, L 119, der blev fremsat den 3. december 1986, har foreslået, at der fra 1. januar 1988 fastsættes bindende regler for ydelse af varmhjælp. De fastsatte rådighedsbeløb i pensionslovens § 49, stk. 5, for udgifter til varmhjælp skal samtidig bortfalde.

Spm. nr. S 533

Til *ministeren for offentlige arbejder* (21/1 87) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad vil DSB gøre for at oplyse S-togspassagererne om, at en rejse fra Husum til Hundige kræver 1 klip på klippekortet, mens en rejse fra Hundige til Husum kræver 2 klip, og hvilke instrukser har DSBs togrevisorer i de situationer, hvor passagerer i god tro har brugt 1 klip, men skulle have brugt 2?«

Begrundelse

I svaret på et spørgsmål fra Tommy Dinesen (S 1597 den 26. august 1986) om den mærkværdige prisforskel på samme strækning skriver ministeren bl.a., at det ifølge loven er Hovedstadsrådet, der træffer beslutning om takster og billetpriser på nogle baner, og at de beskrevne forhold ikke eksisterer på DSBs baner.

Det forekommer mærkværdigt, at DSB fralægger sig ansvaret, idet det jo er DSB,

der har ansat togrevisorer på strækningen, konstruerer køreplanen samt idømmer og kræver ekstrabetaling af de passagerer, som ikke har været klar over, at det koster dobbelt at køre fra Hundige til Husum. Bøden på 200 kr. skal indbetales til DSB, Sølvgade 40 i København. DSB fralægger sig ansvaret for fadæsen, men vil gerne have pengene.

Svar (30/1 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Det er rigtigt, at en rejse fra Husum til Hundige kræver 1 klip på et 3-zoners klippekort, men at en rejse fra Hundige til Husum kræver 2 klip.

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.

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.

Zoneområderne 3, 4, 5 osv. er de »ringe« omkring afrejsezone, der dannes af takstzonerne. I de tilfælde, hvor en station netop ligger på »ringen« og således hører til i 2 zoneområder, kan der opstå forskel mellem udrejse og tilbagerejse. Dette skyldes i det foreliggende tilfælde, at Husum ligger lige på grænsen mellem zone 3 (32) og zone 2.

Ved afrejse fra Husum betales herefter for zone 3 (32-33) + zone 44 og 55. Ved tilbagerejse betales for zone 55, 44, 33 og 2.

Zonesystemet indebærer såvel fordele som ulemper, men da det formentlig er sjældent, at nogen alene rejser i den ene retning, vil vedkommende få fordelene ved på den ene rejse kun at skulle betale for 3 zoner i det anførte eksempel.

DSBs togrevisorer og personalet på billet- og informationskontorerne giver vejledning til passagererne om billetsystemet. På alle stempelautomater er trykt en vejledning og et