

Taxa med millimeterrättvisa

Datateknik gör det numera möjligt att debitera färdavgifter i kollektivtrafiken som baseras på antal meter tillryggalagd färdväg. Leif Stolt har provåkt i Amsterdam och noterar bland annat nödvän-

digheten att ”checka ut”, när man lämnar buss, spårvagn eller tunnelbana. Annars kan resan lätt bli onödigt dyr. Kanske ändå enklare med enhetstaxa, men givetvis mer orättvist.

Av Leif Stolt

Det finns i stort sett fyra typer av taxa för kollektivtrafik: nolltaxa, enhetstaxa, zontaxa/sectortaxa samt reslängdstaxa.

Vad som väljs är beroende av faktorer som krav på lönsamhet (snarare: hur mycket kan samhället subventionera), hur trafikbolaget och dess personal kan hantera taxan samt om trafikanterna upplever taxan som rimlig och begriplig.

Nolltaxa är sällsynt då den kräver stora subventioner.

Enhetstaxa fungerar bra i mindre områden, är lätt att administrera men kan uppfattas som orättvis då en resa på många mil kostar lika mycket som en kort resa, på ett hållplatsavstånd.

Zontaxan kan vara lättbegriplig, om det inte finns för många undantagsbestämmelser. Den accepteras väl av trafikanterna, förutom av dem som gör en kort resa över zongränsen.

Sektortaxan kan beskrivas som om man

lagt ett rutnät, eller snarare ett spindelnät, över linjekartan, varefter man får räkna hur många rutor man ska resa igenom och sedan betala utgående från detta.

Taxan är krånglig, speciellt för turister, men kan upplevas som rättvis. Ett praktiskt problem är att man måste ha detaljkunskap om linjesträckningarna eftersom priset mellan två platser kan variera beroende på linjesträckningar.

Måste titta i tabell

Reslängdstaxan medför att biljettförsäljaren (om han inte har bra minne) måste konsultera en tabell och se vad resan kostar mellan punkt A och punkt B.

Detta tar tid och är inte speciellt lämpat för enmansbetjäning. Förutom att det finns praktiska problem i samband med övergångar, som går att lösa mer eller mindre krångligt, upplevs taxan som ganska rättvis. Av praktiska skäl är avgifterna avrun-

dade vilket innebär att priset per kilometer varierar.

Ytterligare en variant

Dagens datateknik har nu möjliggjort att man kan konstruera en reslängdstaxa som är exakt, något som genomförts i Amsterdam.

Pappersbiljetterna är ersatta av ett *OV-chipkaart* som laddas i förväg med upp till 30 euro. Denna databiljett är dock inte gratis utan kostar 7,50 euro och kan användas i fem år.

När man boardar en buss eller spårvagn, eller går igenom en tunnelbanespärr, måste kortet föras i närheten av en läsare som finns vid alla dörrar och spärrar.

Vid registreringen subtraheras fyra euro från kortets behållning. När man går av måste man ”checka ut” genom att föra kortet invid en läsare varvid resans kostnad beräknas och mellanskillnaden till de fyra



Kortläsare för ”utcheckning” uppe till vänster vid utgångsdörr. På grindarnas utsida finns skyltar som anger att påstigning inte är tillåten.



Kortläsare i vagn



Kortläsare utomhus

