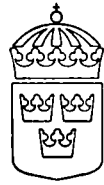


Regeringens proposition

1988/89:81

om riksfärdtjänsten



Prop.
1988/89: 81

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 23 februari 1989 för de åtgärder och de ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

De grundläggande målen för riksfärdtjänsten bör ligga fast. Riksfärdtjänsten skall göra det möjligt för gravt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader. I propositionen föreslås en betydande förenkling av beställning och genomförande av resor med riksfärdtjänst.

Ett system med årligen fastställda egenavgifter för olika slag av färdmedel föreslås bli infört. Dessa avgifter föreslås bli anpassade till normala reskostnader vid resa med andra klass tåg inklusive kostnader för anslutningsresor.

Avgränsningen mellan begreppen ledsagare och medresenär förenklas. Kostnaden för ledsagares resa betalas liksom hittills av staten. Den resenär som har bedömts ha behov av ledsagare föreslås alltid få ledsagarens reskostnad betald av riksfärdtjänsten oavsett om ledsagaren ändå skulle ha gjort resan.

Det föreslagna beställningsförfarandet vid resor med flyg medför att resenärerna i riksfärdtjänsten blir helt jämställda med inrikesflygets övriga kunder. Möjligheterna att åka på rabatterade avgångar ökar i betydande utsträckning. Liknande researrangemang föreslås också vid beställning av tågresor. Även resor med taxi och specialfordon föreslås kunna ordnas snabbare och med mera tillförlitliga beställningsrutiner.

Det föreligger i några enstaka fall ett utnyttjande av riksfärdtjänsten som ligger långtifrån ett normalt resmönster. För att förhindra ett överutnyttjande ges i förslaget möjlighet att vid beslut om riksfärdtjänst beakta sökandens behov av att resa särskilt ofta. Det föreslås också att beslut och kostnadsramar för verksamheten förs samman till kommunerna.

För budgetåret 1989/90 föreslås ett förslagsanslag av 66 400 000 kr.

1

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 februari 1989

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hultström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Löow, Persson.

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om riksfärdtjänsten

1 Inledning

Ett försök med riksfärdtjänst som ett komplement till kommunal färdtjänst för gravt handikappades resor inleddes i juli 1980 (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419). Försöket pågick till den 30 juni 1984 och leddes av dåvarande nämnden för riksfärdtjänst.

Våren 1984 fattade riksdagen beslut om en permanentning av riksfärdtjänsten (prop. 1983/84:100, TU 23, rskr. 289). Beslutet innebar att det centrala ansvaret för verksamheten lades på transportrådet (TPR).

Närmare bestämmelser om riksfärdtjänsten finns i förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst samt i TPR:s föreskrifter (TPRFS 1987:2) om riksfärdtjänst. TPR har också utfärdat allmänna råd för verksamheten vilka trädde i kraft den 16 mars 1987.

Syftet med riksfärdtjänsten är att göra det möjligt för gravt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Berättigade till riksfärdtjänst är sådana svårt handikappade personer som på grund av handikappet måste resa på ett dyrare sätt än normalt. Tillstånd att anlita riksfärdtjänst får meddelas under förutsättning av att färdvägen sträcker sig över två eller flera kommuners områden, eller i fråga om resor med början i Stockholms län, över länsgränsen. Vidare gäller, vid resa med allmänna kommunikationer, att färdvägens sammanlagda längd skall överstiga 200 km.

Resorna får ske med allmänna kommunikationer, taxi eller specialfordon och i vissa fall också med ledsagare, till en kostnad som motsvarar andra klass tåg. Skillnaden mellan kostnaden för andra klass tågresa och den faktiska reskostnaden täcks av det statliga anslaget för riksfärdtjänsten.

Resor för rekreation och annat enskilt ändamål får ske med riksfärdtjänst. Resor som sker för fullgörande av förtroendeuppdrag i föreningslivet behandlas på samma sätt som vanliga privatresor. Undantagsvis kan tillstånd ges för enstaka tjänsteresor.

Administrationen av riksfärdtjänstresor är fördelad på flera parter:

- Kommunerna prövar ansökningar och beslutar om tillstånd för riksfärdtjänst. Ett hundratal kommuner utfärdar också kreditbevis för direkta resor med taxi eller specialfordon.
- SJ Resebyrå bokar riksfärdtjänstresor med tåg eller flyg inklusive anslutningsresor.
- Direktresor med taxi eller specialfordon har fram till november 1988 bokats av en beställningscentral som inrättats av Taxi Sverige AB. Därefter har resorna i huvudsak bokats av resenärerna själva. Kreditbevisen har utfärdats antingen direkt av kommunerna (jmf. ovan) eller genom SJ Resebyrå.
- Kommundata AB förmedlar betalning för resor med taxi och specialfordon.
- TPR utfärdar föreskrifter och allmänna råd, träffar centrala avtal, informerar om riksfärdtjänsten, besvarar förfrågningar per telefon och brev, granskar redovisningen från SJ Resebyrå, Taxi Sverige AB och Kommundata AB samt betalar ut ersättning för genomförda resor.

I 1984 års proposition om en fortsatt riksfärdtjänst uttalades att formerna för verksamheten inte kunde läggas fast i sin helhet. En orsak till detta var att efterfrågan på resor inte hade stabiliserats. Samma uppfattning hade riksdagen som med anslutning till regeringens förslag uttalade att ett antal problem kring riksfärdtjänsten behövde utredas närmare.

Med anledning av riksdagsbeslutet gav regeringen i juni 1984 TPR i uppdrag att utreda riksfärdtjänstens framtida utformning. TPR skulle särskilt och med förtur pröva möjligheterna att begränsa kostnadsutvecklingen. I det syftet skulle bl. a. övervägas dels om egenavgifterna borde differentieras med hänsyn till valet av färdmedel, dels om antalet tillåtna resor per resenär borde begränsas. TPR borde vidare pröva om en samordning av beslutsfattande och kostnadsansvar borde införas för att öka effektiviteten. Enligt uppdraget stod det TPR fritt att även föreslå andra åtgärder som var ägnade att begränsa kostnader och öka effektiviteten.

Under utredningsarbetets gång har TPR i sina anslagsframställningar för åren 1986/87 och 1987/88 fört fram förslag till förändringar av riksfärdtjänstens utformning. TPR har sålunda anmält att behov förelåg att begränsa antalet korta resor med riksfärdtjänst. Som alternativ till att genomföra en begränsning angav TPR antingen en avstånds begränsning till 10 mil för resor med taxi och specialfordon eller införande av länsfärdtjänst.

TPR har i enlighet med direktiven också föreslagit att resenärernas egenavgifter principiellt borde jämföras, oavsett val av färdmedel. Egenavgiften vid direktresa med taxi eller specialfordon borde sålunda sättas på en sådan nivå att det inte blev billigare för resenären att färdas på detta sätt jämfört med att resa med tåg eller flyg med därtill hörande anslutningsresor.

Regeringen har i budgetpropositionen 1987/88:100 bilaga 8 uttalat att formerna för riksfärdtjänsten skulle ligga fast i avvaktan på det slutliga resultatet av TPR:s arbete med att utreda riksfärdtjänstens framtida utformning.

2 Sammanfattning av transportrådets rapport (TPR 1988:6) Framtida utformning av riksfärdtjänsten

Prop. 1988/89:81

TPR konstaterar att *riksfärdtjänstens främsta mål* har uppnåtts, nämligen att ge svårt handikappade möjlighet att göra längre resor till normala kostnader. Trots detta finns det anledning att ifrågasätta om riksfärdtjänsten fungerar så bra som den borde. Med anledning härav redovisas i rapporten ett flertal olika problemområden med förslag till lösningar.

TPR framhåller att en *länsfärdtjänst* skulle innebära en väsentlig välfärdsökning för de handikappade och ett stort steg på vägen mot normalisering och integrering. Det bör ankomma på kommunerna och landstingen som ansvariga för den kollektiva trafiken i länen att efterhand integrera den kommunala färdtjänsten med kollektivtrafiken så att en länsfärdtjänst skapas. En sådan utveckling ligger i linje med utvecklingen av persontrafiken inom länen.

Behovet av *ledsagare* bör avgöras med hänsyn till hela reskedjan och inte bara den del som bekostas av riksfärdtjänsten. Behov av ledsagare på besöksorten bör däremot inte berättiga till ledsagare på resan. Förslaget om ledsagare innebär att de resenärer som bedömts ha behov av ledsagare alltid får ledsagarens biljett betald av riksfärdtjänsten oavsett om ledsagaren ändå skulle gjort resan. Förändringen gör att ett stort antal gränfall och bedömningsfrågor i förhållande till medresenärers resor faller bort.

Flygresor föreslås anordnas från dörr till dörr med en variant av Linjeflygskonceptet Flygtaxi. Förslaget innebär stora förbättringar för resenärerna. De viktigaste är att beställningsförfarandet blir lika enkelt som för vilken privatperson som helst och att antalet avgångar med lägsta pris för resenären blir väsentligt fler.

Det är enligt TPR angeläget att *öka resenärens valfrihet* i sättet att resa. Detta kan göras genom att kommunen beslutar om tillstånd att anlita riksfärdtjänst utan att låsa valet av färd sätt. För respektive färd sätt beslutar kommunen om ersättning för ledsagare skall medges. Ett tillstånd för riksfärdtjänst kan innebära några av följande alternativ

- tåg andra klass med ledsagare,
- tåg första klass utan ledsagare,
- tåg första klass med ledsagare,
- flyg utan ledsagare,
- flyg med ledsagare,
- taxi efter eget val

eller

- taxi/specialfordon utan ledsagare,
- taxi/specialfordon med ledsagare.

<i>Färdsätt</i>	<i>Egenavgift</i>
Tåg	Enligt SJ:s taxa för andra klass
Flyg avgång efter kl. 09.00	
– direktflyg	200 kr.
– via Arlanda	300 kr.
Flyg avgång före kl. 09.00	
– direktflyg	300 kr.
– via Arlanda	400 kr.
Valda taxiresor	Fast avgift 20 kr. + 10 kr./mil
Tvungna taxi- eller specialfordonsresor	Fast avgift 20 kr. + 4 kr./mil

Enligt nuvarande regler är *direktresor med taxi eller specialfordon* billigare för resenären än resor med tåg eller flyg. De föreslagna avgifterna för taxi- och specialfordonsresor innebär att resenärens kostnader för direktresor blir jämförbara med tåg/flygresor. Detta medför något ökade kostnader för resenärerna jämfört med nuvarande regler. Förslaget innebär att den strikta principen om exakt ersättning av merkostnaden till följd av resenärens handikapp överges till förmån för en anpassning till normala kostnader.

De totala *kostnaderna för riksfärdtjänsten* kommer enligt TPR att minska med ca 7 milj. kr. om samtliga föreslagna åtgärder genomförs, huvudsakligen beroende på att kostnaderna för inomlänresor faller bort.

Om länsfärdtjänsten inte genomförs kommer kostnaderna för riksfärdtjänsten totalt sett att vara ungefär på samma nivå som i dag och fortsätta att öka i takt med att antalet äldre som får riksfärdtjänst ökar. Sammansättningen av kostnaderna och intäkterna ändras dock.

Förslaget om ledsagare medför enligt TPR en kostnadsökning av storleksordningen 1 milj. kr. Förslaget om förbättrade möjligheter till flygresor medför kostnadsökningar på ca 2 milj. kr. Förslaget om egenavgifter för taxi och specialfordon ger ökade intäkter med knappt 2 milj. kr. varav en del beror på att avgifterna för direktresor med taxi och specialfordon blir jämställda med tåg- och flygresor med kommunal färdtjänst som anslutningsresor. Intäkterna ökar enligt TPR också något beroende på att en del resenärer själva väljer att åka med taxi dör till dör i stället för att i enlighet med kommunens beslut åka tåg eller flyg med anslutningsresor.

Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanfattning av remissvaren bör fogas till protokollet som *bilaga 1*.

3.1 Mål för riksfärdtjänsten

Mitt förslag: De grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast. Det innebär att den som på grund av svårartat bestående handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt bör vara berättigad till riksfärdtjänst och därmed kunna göra längre resor till normala kostnader.

Rapportens förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna ansluter sig överlag till rapportens förslag till mål för riksfärdtjänsten. Statens handikappråd betonar att även med en mycket långtgående anpassning av kollektivtrafiken kommer det alltid att finnas människor som av olika skäl behöver färdas på ett särskilt sätt. De Handikappades Riksförbund (DHR) och Handikappförbundens Centralkommitté (HCK) samt Rh-förbunden framhåller att riksfärdtjänst skall göra det möjligt för personer med svårartade funktionshinder att resa på egen hand samt ge resemöjligheter, när brister i den fordonstekniska anpassningen kräver dyrare resesätt än 2:a klass järnväg.

Neurologiskt Handikappades Riksförbund (NHR) uppfattar TPR:s förslag om framtida utformning av riksfärdtjänsten som ett allvarligt menat försök att åstadkomma en bra lösning på problemen. Förbundet anser också att man i väsentlig grad har lyckats med detta och att en reform bör genomföras som grundar sig på förslaget.

Skälen för mitt förslag: Ett av de viktigaste målen för trafikpolitiken är en grundläggande transportförsörjning i form av en god tillgänglighet för alla i samhället. Det innebär att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna erbjudas även de trafikanter som har funktionshinder.

I begreppet tillfredsställande trafikförsörjning bör ligga att också människor med funktionshinder så långt möjligt skall kunna delta i arbets- och samhällsliv på samma villkor som andra medborgare.

För handikappade och äldre är kommunikationernas utformning särskilt viktig för möjligheterna att kunna delta i olika samhällsaktiviteter. Personer med handikapp har emellertid inte samma möjligheter att resa trots att de kan ha samma behov av och önskemål om detta som andra.

Synen på transportförsörjningen överensstämmer också med riktlinjerna för handikappolitiken i Sverige, som kan sammanfattas i begreppen *normalisering* och *integrering*. Innebörden av detta är att människor med handikapp så långt möjligt skall kunna ingå i samhällsgemenskapen och ges samma livsvillkor som andra människor. En strävan bör därför vara att undvika permanenta särlösningar, exempelvis vad gäller kommunikationerna. I stället bör målet vara att omgivningen så långt möjligt får en utformning som är anpassad till handikappades förflyttningsbehov.

I regeringens trafikpolitiska proposition (prop. 1987/88:50 bilaga 1) ströks under att det fanns ett behov av samordnade åtgärder för att underlätta handikappades förflyttningsmöjligheter. Riksdagen (TU

1987/88:15, rskr. 166) anslöt sig till vad som uttalades i propositionen, nämligen att en helhetssyn borde läggas på samhällets olika åtgärder – kommunal färdtjänst, bilstöd, handikappanpassning av kollektiva färdmedel och riksfärdtjänst – för att säkerställa handikappades förflyttningss-
 möjligheter så att resurserna fördelas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. Vad som särskilt bör eftersträvas är en sådan anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades och äldres behov att även dessa färdmedel kan göras mera tillgängliga och att det därmed uppstår en ökad valfrihet i fråga om de färdmedel som kan utnyttjas.

Som ett led i dessa strävanden beslöt riksdagen med anledning av förslag i den nämnda propositionen om ett särskilt stimulansbidrag i syfte att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken. Det bedömdes som angeläget att påskynda handikappanpassningen och göra den mera flexibel i förhållande till vad gällande föreskrifter kräver. Statsbidraget kan sålunda användas för att täcka merkostnader för sådana åtgärder i färdmedel och terminalanläggningar som går utöver de gällande normerna.

Riksdagen beslöt också om en ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik så att lagen även kan omfatta specialfordon som används i färdtjänst samt bussar som används i turisttrafik och beställningstrafik. Därmed omfattar handikappanpassningen författningss-
 mässigt alla slag av färdmedel som används i kollektivtrafiken.

Riksdagens trafikpolitiska beslut innebär att det nu skapats förutsättningar för att göra handikappanpassningen av de kollektiva färdmedlen mera omfattande samtidigt som den kommer att gälla fler slag av färdmedel.

För vissa till antalet begränsade handikappgrupper kommer det inom överskådlig tid – trots den ökande handikappanpassningen inom kollektivtrafiken – inte att vara möjligt att göra längre resor med kollektiva färdmedel på egen hand. Nuvarande handikappanpassning har hittills i första hand varit inriktad på åtgärder som kan genomföras till måttliga kostnader och som är till nytta för stora grupper av handikappade, dvs. för den helt övervägande majoriteten av den miljon personer som är handikappade i förflyttningssammanhang. Även om denna andel kommer att kunna öka, bl. a. genom snabbtågens tillkomst och till följd av det nämnda riksdagsbeslutet, behövs därutöver också särskilda transportlösningar. Det gäller framför allt dem som har grava orienteringssvårigheter, svåra rörelsehinder eller är flerhandikappade och därför har behov av speciell enskild service. Det kommer därför, som statens handikappråd, styrelsen för vårdtjänst och DHR-HCK framhåller, under överskådlig tid att behövas särskilda lösningar för dem som har mycket stora funktionshinder vid resor. Till sådana nödvändiga lösningar hör *riksfärdtjänsten*.

Beträffande denna transporttjänst kan jag i likhet med rapporten och remissinstansernas allmänna inställning konstatera att dess främsta mål har uppnåtts, nämligen att ge svårt handikappade möjlighet att resa till normala kostnader. Sannolikt skulle många av dem som använt sig av denna transporttjänst över huvud taget inte kunnat resa om riksfärdtjänsten inte hade funnits. Detta bestyrks av de enkäter som dåvarande nämnden för riksfärdtjänst lät utföra.

De grundläggande målen för riksfärdtjänsten bör enligt min mening därför ligga fast. Det innebär att följande mål bör gälla:

- Riksfärdtjänsten skall vara till för dem som på grund av svårartat bestående handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.
- Riksfärdtjänsten skall göra det möjligt för sådana handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader.

Riksfärdtjänsten får dock inte göra att handikappanpassning av de vanliga kollektiva färdmedlen framstår som mindre angelägen för trafikföretagen.

Vidare skall riksfärdtjänsten fungera kostnadseffektivt. I detta ligger bl. a. att den skall fungera smidigt och utan krångel.

När det gäller målen för riksfärdtjänsten bör också nämnas att TPR i sin rapport föreslagit en vidareutveckling av dessa i form av en utbyggnad av en länsfärdtjänst. Jag är emellertid inte nu beredd att ta ställning i denna fråga. Det finns sålunda anledning att först göra en samlad översyn över hur transporter inom kommunerna och länen för gamla, handikappade och sjuka skall organiseras på ett mera effektivt sätt.

3.2 Problem med riksfärdtjänsten

Min bedömning: Administrationen av riksfärdtjänsten behöver för-
enklas, bl. a. vad gäller resenärernas möjligheter att beställa sina
resor. Det är också nödvändigt att begränsa de årliga kostnadsök-
ningarna.

Skälen för min bedömning: Kostnaderna för riksfärdtjänsten har ända från starten varje år ökat i jämn takt, från 6 milj. kr. 1980/81 för att 1987/88 uppgå till 57 milj. kr. Antalet resor uppgick budgetåret 1987/88 till ca 36 000 fördelat på ca 19 400 resenärer.

Någon påtaglig tendens till avmattning i resandet med riksfärdtjänsten kan som framgår av nedanstående tabell inte skönjas. I stället sker en viss ökning av antalet resor per resenär.

Antalet resor har under de senaste åren ökat med 7–8 % per år. Det är särskilt de kortväga resorna som ökar i omfattning, vilket bör ställas i relation till syftet med inrättandet av riksfärdtjänsten som var att tillgodose i huvudsak det långväga resandet.

Budgetår	Antal resor	Antal resenärer
1981/82	10 600	6 600
1982/83	17 800	10 100
1983/84	24 000	14 400
1984/85	28 600	16 100
1985/86	31 200	17 800
1986/87	33 600	18 600
1987/88	36 000	19 400
1988/89*	38 400	20 300

* Prognos

I sin långtidsbedömning av utvecklingen inom riksfärdtjänsten har TPR räknat med 25 200 resenärer år 1993/94. Dessa beräknas göra sammanlagt 52 900 resor under året.

En annan brist i måluppfyllelsen gäller färdmedelsvalet. Statsmakternas intentioner med riksfärdtjänsten var att de flesta resorna skall utföras med reguljära fjärrtrafikmedel, dvs. tåg, buss, båt eller flyg. Den s. k. HAKO-utredningen angav i sitt betänkande (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik att endast 10 % av resorna skulle komma att göras med taxi eller specialfordon. Detta antagande har visat sig vara felaktigt. Enligt TPR:s resvaneundersökning (TPR rapport 1986:18) uppgår andelen taxi-/specialfordonsresor till drygt 80 %.

En sådan färdmedelsfördelning har naturligtvis bidragit till den snabba kostnadsutvecklingen. Härtill kommer att själva resandet har ökat i omfattning på ett sätt som knappast förutsågs vid riksdagsbeslutet år 1979 då riksfärdtjänsten inrättades. I HAKO-utredningen gjordes den bedömningen att den grupp gravt handikappade som hade behov av en riksfärdtjänst slutligen skulle kunna uppgå till 20 000 personer. Som tidigare nämnts var det verkliga antalet år 1987/88 19 400 personer med en hittillsvarande ökning med ca 1 000 personer/år. Eftersom det kommer att ske en väsentlig ökning av antalet äldre, som är 80 år och däröver, gör jag liksom TPR den bedömningen att antalet riksfärdtjänstberättigade personer efter hand kan komma att ligga väsentligt över HAKO-utredningens uppskattning.

När det gäller kostnadsutvecklingen ser jag ett särskilt problem i att det finns en uppdelning i beslutsfattande och kostnadsansvar för riksfärdtjänsten. Det är kommunerna som har fattat beslut om resorna medan det är staten som stått för den allra största delen av kostnaderna.

TPR har i sin rapport lagt fram ett stort antal förslag i syfte att förenkla administrationen av riksfärdtjänsten. Enligt TPR måste följande problem lösas:

- Svårigheten att avgöra vilket som är det billigaste färd sättet som är möjligt med hänsyn till resenärens handikapp.
- Svårigheterna att särskilja ledsagare och medresenärer.
- Problemen att beräkna egenavgiften.
- De stora administrationskostnaderna för tåg- och flygresor.
- De stora administrationskostnaderna för att ersätta marginella merkostnader.

– Den stora mängden korta resor som riksfärdtjänsten inte är lämpad att administrera.

Jag kan för egen del i allt väsentligt ansluta mig till TPR:s problembeskrivning. Klagomålen över administrationen av riksfärdtjänsten har varit talrika och det är i hög grad angeläget att komma till rätta med problemen. Inte minst viktigt är att för resenärerna förenkla sättet att beställa resor med riksfärdtjänst.

Mycket av svårigheterna och problemen torde böttna i de grundläggande regler som styr riksfärdtjänsten och som innebär att det är *merkostnaden* till följd av *resenärens handikapp* som skall ersättas. Den merkostnad som ersätts skall dessutom vara den minsta möjliga merkostnad som resan medför med hänsyn till resenärens handikapp. Detta kan förorsaka många svåra bedömningar.

Sammantaget gör jag den bedömningen att riksfärdtjänsten i dag uppfyller de mål som statsmakterna angivit men att det är angeläget att finna en utformning som minskar den sammanlagda komplexiteten i systemet men ändå tillgodoser de grundläggande målen för verksamheten. Jag kommer därför att i det följande ta upp ett antal förslag till förändringar i utformningen av riksfärdtjänsten.

3.3 Resenärernas egenavgifter

Mitt förslag: Egenavgifterna skall årligen fastställas för olika slag av färdmedel. Dessa avgifter skall vara anpassade till normala reskostnader vid resa med andra klass tåg inklusive kostnader för anslutningsresor.

Resenären skall kunna välja att åka taxi trots att dennes förutsättningar inte kräver det. Detta system förutsätter dock en differentierad och i vissa fall en högre egenavgift.

En höjning av egenavgiften vid direktresor med taxi eller specialfordon bör ske. Därmed jämställs nivån för denna avgift med prisnivån vid tåg- eller flygresor inklusive anslutningsresor.

Rapportens förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen i rapporten. Till denna grupp hör Rh-förbunden, Pensionärernas Riksorganisation (PRO), Sveriges Pensionärsförbund (SPF), socialstyrelsen, handikappinstitutet och Svenska kommunförbundet. DHR-HCK framhåller däremot att den enda rimliga prissättningen är att resan skall kosta som det billigaste färdmedel. Systemet med egenavgifter som föreslås i rapporten avvisas därmed. Egenavgiftens storlek får enligt statens handikappråd inte styra valet av färdmedel. Resekostnaden för den enskilde får inte överstiga det billigaste färdmedel.

Skälen för mitt förslag: Den kanske mest omdiskuterade frågan beträffande riksfärdtjänstens utformning gäller den avgift som resenären skall betala, den s. k. egenavgiften. Problemen är dels av administrativ art, dels av rättvisekaraktär.

Grundregeln är att resenärens egenavgift skall motsvara priset för en resa på sträckan med tåg i andra klass. Tillämpningen av denna till synes enkla regel har dock medfört en rad undantag och specialfall som gjort att det blivit utomordentligt svårt att beräkna avgiften.

Några exempel:

På åtskilliga sträckor är det obligatoriskt med sittplatsbiljetter på tåg. På andra sträckor krävs sittplatsbiljett bara på vissa tåg. Den handikappade har som regel pensionärsrabatt, men inte alltid. Eventuella ledsagare och medresenärer har ibland pensionärsrabatt. Med det nya prissystemet hos SJ som innebär att biljettpriserna på vissa sträckor är olika vid olika tågförbindelser under dagen är det ännu mera komplicerat att fastställa en egenavgift som motsvarar vad resenären skulle ha betalat om han åkt andra klass tåg på sträckan.

För resor med taxi och specialfordon tillkommer svårigheten att korrekt beräkna resans längd. När resan sker mellan små orter eller till adresser på landsbygden kan det vara mycket svårt att snabbt och enkelt beräkna egenavgiften.

Svårigheterna att beräkna egenavgiften leder som TPR framhåller till en dyr administration. Detta hänger samman med dels att det rent allmänt är komplicerat att beräkna egenavgiften, dels att det ofta uppstår diskussioner mellan researrangören och de resenärer som anser att de blivit debiterade för hög egenavgift.

Förslag om en differentiering av egenavgiften, bl. a. av rättviseskäl, fördes fram redan av dåvarande nämnden för riksfärdtjänst i dess slutrapport år 1983 till regeringen.

Riksfärdtjänstresenärer som färdas med taxibil eller specialfordon fick enligt nämnden en dörr-till-dörrservice som kunde jämföras med att åka med privatbil. Dessa resenärer fick härigenom färdas på ett sätt som från vissa synpunkter är bekvämare än om de använt kollektiva fjärrtransportmedel. Därför kunde det, även om resenärerna på grund av sina funktionsnedsättningar var hänvisade till taxibil eller färdtjänstfordon, ifrågasättas om inte deras egenavgift borde vara högre än kostnaden för andra klass tåg.

Denna fråga togs också upp i regeringens proposition år 1984 med förslag om en permanentning av riksfärdtjänsten. I propositionen konstaterades att riksfärdtjänstresorna med taxi eller specialfordon erbjuder en dörr-till-dörrservice som en icke-handikappad hade behövt betala mer för än vad den handikappade betalar. Det kunde ifrågasättas om inte även de handikappade i någon mån skulle vidkännas dessa kostnadsskillnader. Hade detta skett under försöksperioden hade troligen andelen resor med taxibil och specialfordon blivit mindre än de 80% som utgör andelen av riksfärdtjänstresorna.

Det hittillsvarande systemet vid bestämmande av egenavgifterna innebär således i praktiken att vid direktresor med taxi eller specialfordon resenären betalar en lägre avgift än om han åker med tåg eller flyg med därtill hörande anslutningsresor. För dessa sistnämnda resor får resenären betala en egenavgift till den kommunala färdtjänsten, vilket han slipper vid en direkt taxiresa från dörr till dörr. Det är därför rimligt att egenavgif-

ten sätts på en sådan nivå att det inte blir billigare för resenären att resa direkt med taxi eller specialfordon.

Jag vill tillägga att även för kommunerna blir det i många fall billigare med direktresor från dörr till dörr än kombinerade resor med anslutningsresor till och från flygterminalen eller järnvägsstationen. Det skall inte uteslutas att även detta har medverkat till den snabba kostnadsökningen för riksfärdtjänsten.

Det finns alltså både administrativa skäl och rättviseskäl som gör att det bör utformas ett system för beräkning av resenärens egenavgift med den inriktning som jag nämnt. Härtill kommer att det är angeläget att öka resenärens valfrihet i sättet att resa. Detta kan göras genom att kommunen beslutar om tillstånd att anlita riksfärdtjänst men utan att låsa valet av färd sätt. För respektive färd sätt beslutar kommunen, mot bakgrund av en behovsprövning, om ledsagare medges.

Ett tillstånd för riksfärdtjänst kan innebära något av följande alternativ:

- tåg andra klass med ledsagare,
- tåg första klass utan ledsagare,
- tåg första klass med ledsagare,
- flyg utan ledsagare,
- flyg med ledsagare,
- taxi efter eget val

eller

- taxi/specialfordon utan ledsagare,
- taxi/specialfordon med ledsagare.

En fördel med detta system är som Svenska kommunförbundet framhåller att resenären ges ökade möjligheter att själv välja färd sätt. Den administrativa hanteringen minskar också i och med att de invecklade metoderna för att beräkna resenärens egenavgifter försvinner. Den ökande prisdifferentieringen hos SJ gör att det blir alltmer komplicerat att fastställa vad en andra klass tågbiljett skulle ha kostat för varje enskild resenär för den specifika ressträcka vid aktuell resdag och tidpunkt på dagen.

När det sedan gäller egenavgifternas storlek vill jag hänvisa till TPR:s förslag, som innebär följande nivåer för egenavgifterna. Vad gäller statens nettokostnader för de olika färdmedlen vill jag hänvisa till vad som anges i kapitel 4 Anslagsfrågor.

<i>Färd sätt</i>	<i>Egenavgift per resa</i>
Tåg	Enligt SJ:s taxa för andra klass
Flyg avgång efter kl. 09.00	
– direktflyg	200 kr.
– via Arlanda	300 kr.
Flyg avgång före kl. 09.00	
– direktflyg	300 kr.
– via Arlanda	400 kr.
Valda taxiresor	Fast avgift 20 kr. + 10 kr./mil
Nödvändiga taxiresor	Fast avgift 20 kr. + 4 kr./mil
Nödvändiga specialfordonsresor	Fast avgift 20 kr. + 4 kr./mil

För olika slag av avståndsintervall får de föreslagna egenavgifterna följande konsekvenser:

På avstånd under 20 mil sker nästan alla riksfärdtjänstresor med taxi eller specialfordon. De resenärer som får tillstånd till taxi/specialfordon får en kostnad för sådana resor som blir ungefär lika stor som för motsvarande tågresa inklusive nödvändiga anslutningsresor. Respriset för tågresan är därvid det som gäller vid resa med andra klass, lågpris med pensionärsrabatt. Övriga resenärer som i och för sig kan resa med tåg eller flyg (ev. med ledsagare) men ändå väljer att resa med taxi får en något högre kostnad.

På avstånd mellan 20 och 40 mil sker mellan 70% och 80% av riksfärdtjänstresorna med taxi eller specialfordon. Omkring 10% av resorna sker med tåg och resterande med flyg. På dessa avstånd blir det väsentligt billigare för resenären att åka tåg eller flyga än att välja att åka taxi. Resor som måste göras med taxi/specialfordon blir ungefär lika billiga som resor med tåg.

På avstånd mellan 40 och 60 mil sker 60% av riksfärdtjänstresorna med flyg och 10% med tåg. På avstånd över 60 mil görs nästan alla riksfärdtjänstresor med flyg (85%). Resterande resor är huvudsakligen tågresor.

För dessa långa avstånd blir det mycket dyrare att välja att åka taxi än att åka tåg eller flyga. De resenärer som måste resa med taxi/specialfordon får betala ungefär motsvarande respris med tåg.

Konstruktionen av egenavgifterna innebär följande förändringar för resenären jämfört med nuvarande regler för resor med olika färd sätt.

<i>Färd sätt</i>	<i>Ändring av egenavgiften jämfört med nuvarande regler</i>
Tåg	Oförändrad
Flyg, efter kl. 09.00	I stort sett oförändrad
Flyg, före kl. 09.00	Viss höjning
Nödvändiga taxi-resor	Anpassning till kostnaden för tåg-resor inklusive anslutningsresor
Vald taxi	Höjning, särskilt på långa avstånd
Specialfordon	Oförändrad

I likhet med flertalet remissinstanser finner jag att TPR gjort en rimlig bedömning av avgiftsnivåerna. Dessa är anpassade till normala reskostnader med andra klass tåg. Merkostnadsprincipen kvarstår därmed men är modifierad genom att hänsyn tas till kostnader för anslutningsresor vid resa med tåg eller flyg. Som tidigare nämnts är den också schabloniserad i förenklingssyfte.

Enligt nuvarande regler är direktresor med taxi eller specialfordon billigare för resenären än resor med tåg eller flyg. De föreslagna avgifterna för taxi- och specialfordonsresor innebär att resenärens kostnader för direktresor blir jämförbara med tåg/flygresor. Jag kan, i motsats till vad DHR och HCK framhåller, inte finna annat än att detta är rättvist. Jämställda egenavgifter innebär också att valet av färdmedel inte påverkas av omotiverade prisskillnader.

Jag tillstyrker alltså TPR:s principförslag om vilka egenavgifter som bör gälla för resenärerna. Den närmare preciseringen bör emellertid avgöras av rådet. Det bör därvid också undersökas om det går att slopa de höjda egenavgifterna vid flygavgångar före kl. 09.00 under lördagar och söndagar.

Egenavgifterna är angivna i det prisläge som gällde sommaren 1988, vilket innebär att justeringar måste göras med hänsyn till prisutvecklingen för resor med olika färdmedel. Förhållandet mellan avgifterna kan också behöva anpassas med hänsyn bl. a. till andelen resenärer som väljer att åka taxi i stället för tåg eller flyg.

Systemet innebär som jag redan nämnt att resenären får en större frihet än i dag att själv välja hur en resa skall genomföras. För de resenärer som i dag endast kan få tillstånd att resa med tåg eller flyg öppnas en möjlighet att resa med taxi till en något högre kostnad. För resenärer som måste resa med taxi/specialfordon blir som nämnts kostnaden likvärdig med kostnaden för tågresor inklusive kostnaden för anslutningsresor.

Vid tåg- och flygresor kan – vilket jag återkommer till – resenären beställa sin resa och köpa biljetter i stort sett på samma sätt som icke handikappade. Det skulle han inte kunna med hittills tillämpade, mycket krångliga sätt att beräkna egenavgiften. Detta är ett viktigt steg mot normalisering för resenären. Det är också ett led i en önskvärd avbyråkratisering.

Beträffande differentieringen av avgiften vid resa med flyg med hänsyn till om avresan sker före eller efter kl. 09.00 vill jag peka på att före denna tidpunkt har inrikesflyget ofta kapacitetsproblem. Det är då svårt för flygföretagen att ge den extra service som resenärer med riksfärdtjänst ofta behöver. De resenärer som måste åka före kl. 09.00 bör ändå ha möjlighet att göra det. Den något högre avgiften syftar till att antalsmässigt begränsa resorna före kl. 09.00, och då i första hand under måndag–fredag. Med hänsyn till det totala utbudet av flygavgångar under dagen är denna begränsning inte särskilt omfattande. Den är exempelvis mindre än vad som gäller för andra resenärer. Dessa har på de flesta av inrikesflygets linjer färre möjligheter att färdas på rabatterade ”röda” avgångar.

Jag har bedömt det vara rimligt att även riksfärdtjänstresenärer skall, liksom andra resenärer, i någon mån kunna styra sitt resande efter kapacitetsförhållandena inom inrikesflyget. En styrning med hjälp av respriset ligger i linje med målet om normalisering av handikappades resande. Det hittills tillämpade systemet med mer eller mindre uttryckliga förbud mot att åka på ”svarta” avgångar i inrikesflyget är självfallet betydligt mera otympligt.

Vad sedan gäller effekterna i kostnadshänseende för statens del av de ändrade egenavgifterna behandlar jag denna fråga i kapitel 4 Anslagsfrågor.

Mitt förslag: Om den som har tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under någon del av själva resan, skall tillståndet också omfatta ledsagaren. Kostnaden för ledsagarens resa skall betalas av staten. Den resenär som har behov av ledsagare får alltid ledsagarens reskostnad betald av riksfärdtjänsten oavsett om ledsagaren ändå skulle ha gjort resan.

Medresenärer betalar en avgift som motsvarar resenärens egenavgift. Vid resa med tåg eller flyg tillåts endast en sådan medresenär.

Rapportens förslag överensstämmer i allt väsentligt med mitt.

Remissinstanserna tillstyrker överlag förslaget om förenkling i gränsdragningen mellan begreppen ledsagare och medresenär. Några, såsom Pensionärernas Riksorganisation (PRO), menar att det i lag bör föreskrivas att ledsagarservice skall finnas. Socialstyrelsen framhåller att sådana bestämmelser redan finns genom socialtjänstlagen och dess förarbeten. DHR-HCK anser att resenärer i riksfärdtjänst skall få ta med sig obegränsat antal medresenärer på tåg och flyg.

Skälen för mitt förslag: De nuvarande bestämmelserna för riksfärdtjänsten skiljer på begreppen ledsagare och medresenär.

En del resenärer behöver mer hjälp under resan än vad de kan få av trafikföretagens personal. En person som reser med den handikappade enbart för att denne behöver hjälp under resan kallas ledsagare.

En person som reser tillsammans med den handikappade av annat skäl än enbart att den handikappade behöver hjälp kallas medresenär.

Ledsagares reskostnad betalas helt av riksfärdtjänsten medan medresenärer får betala egenavgift på motsvarande sätt som resenären. Om en resenär behöver hjälp under resan och har en medresenär som kan hjälpa till men som ändå av egna skäl skulle ha rest på sträckan, anses inte medresenären som ledsagare.

Erfarenheten har visat att avgränsningen mellan begreppen ledsagare och medresenär många gånger är oklar. Det är enligt min mening angeläget att få bort ett stort antal svårbedömbara gränsfall. En myndighetsprövning av en persons egentliga syfte med en resa medför också problem som berör individens integritet.

Jag ansluter mig därför till förslaget att de resenärer som behöver ledsagare alltid får ledsagarens biljett betald av riksfärdtjänsten oavsett om ledsagaren ändå skulle gjort resan. Syftet med resan skall alltså inte behöva granskas. Förändringen gör att ett stort antal bedömningsfrågor faller bort. Resultatet blir dock att reglerna för ledsagare i en del fall kommer att avvika från merkostnadsprincipen. Jag menar att sådana avvikelser får godtas om de kan leda till ett smidigare system.

Över huvud taget bör en ordning med utökad ledsagarservice uppmontras för att underlätta resor i riksfärdtjänsten med tåg eller flyg. På så sätt kan man nedbringa den stora mängd resor som nu sker från dörr-till-dörr med taxi. Dessa tar många gånger betydligt längre tid än t. ex. flygresor även om

de kräver anslutningsresor till och från flygterminalerna. För personer med grava handikapp och svaga krafter bör en sådan ledsagarservice vara en klar fördel.

Behovet av ledsagare bör avgöras med hänsyn till hela reskedjan och inte bara med hänsyn till den del som bekostas av riksfärdtjänsten. Behov av ledsagare på besöksorten bör däremot inte berättiga till ledsagare på resan. Det är, som socialstyrelsen framhåller i sitt remissyttrande, angeläget att ledsagarservicen byggs ut på fler ställen i landet. Socialtjänstlagen innebär en skyldighet att tillhandahålla någon form av ledsagarservice till den som behöver det och inte kan få sina behov tillgodosedda på annat sätt. Ytterligare lagstiftning på området behövs därför inte.

Jag vill också framhålla att behovet av ledsagare alltid bör ställas i relation till den service som trafikföretagen erbjuder. Det ingår i trafikföretagens uppgifter att tillhandahålla en rimlig grad av service för människor med funktionshinder. Riksfärdtjänst med ledsagare bör därför bara ges till dem som behöver mer personlig hjälp under reskedjan än vad trafikföretagen kan bidra med. Om ledsagare behövs för någon del av resan bör i första hand alternativen tåg eller flyg med ledsagare väljas framför alternativet taxi.

Beträffande den avgift som en medresenär skall erlägga har TPR föreslagit att nuvarande regelsystem bör gälla även fortsättningsvis. Det innebär att reskostnaden för medresenären motsvarar den egenavgift som den riksfärdtjänstberättigade resenären skall betala.

Det kan självfallet ifrågasättas om staten skall subventionera även medresenärens reskostnad. Jag finner emellertid att TPR har gjort en riktig bedömning. Min utgångspunkt är att en resenär som till följd av sitt handikapp reser med riksfärdtjänst bör få ha med sig resällskap om han så önskar. Den person som reser tillsammans med den handikappade bör inte drabbas av onormala reskostnader för att den handikappade måste välja ett dyrare färd sätt än normalt.

Jag vill slutligen kommentera DHR-HCK:s synpunkter på hur många medresenärer den riksfärdtjänstberättigade får ta med sig. Organisationerna menar att resenären skall få ta med sig flera familjemedlemmar som medresenärer. Förslaget skiljer sig från TPR:s som innebär att vid resa med tåg eller flyg antalet medresenärer skall begränsas till en.

Såsom TPR framhåller i sin rapport betyder den av TPR föreslagna begränsningen mycket litet för resenären. Om t.ex. en familj på tre eller fyra personer skall flyga, är inrikesflygets regler med minipriser så förmånliga att det ändå blir billigt för de personer som inte kan betecknas som medresenärer. Jag kan därför inte ansluta mig till de förslag som förs fram av DHR-HCK. Det innebär att vid resa med tåg eller flyg antalet medresenärer, för vilka staten bekostar en del av resan, bör begränsas till en person.

TPR:s förslag innebär vidare att ett obegränsat antal medresenärer vid resa med taxi eller specialfordon tillåts. Motivet för en sådan ordning är att totalpriset blir detsamma, oberoende av hur många passagerare som färdas i fordonet. Det finns emellertid också skäl som talar mot en sådan ordning. Sålunda kan ett flertal medresenärer i en del fall begränsa möjligheterna

att ordna samåkning mellan flera personer med riksfärdtjänst. Denna nackdel bör dock accepteras för att systemet skall kunna hållas enkelt och för att resenären skall få så stor valfrihet som möjligt. TPR bör emellertid noga följa utvecklingen på området.

3.5 Resor med tåg och flyg

Mitt förslag: Resor med flyg bör anordnas från dörr till dörr på samma sätt som inrikesflygets resenärer kan använda sig av flygtaxi. Möjligheterna att åka på rabatterade avgångar bör öka i betydande utsträckning. Liknande researrangemang bör finnas också vid beställning av tågresor.

Rapportens förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna instämmer överlag i förslaget. Statens handikappråd samt DHR-HCK vill dock inte att försäljningen av färdbevis begränsas till Linjeflygs resebyråer. De vill heller inte att någon högre resekostnad skall debiteras för resor före kl. 09.00.

Skälen för mitt förslag: Jag har tidigare (avsnitt 3.2) föreslagit en ny utformning av systemet för beräkning av resenärernas egenavgifter. Systemet innebär avsevärda förenklingar i administrativt hänseende. Jag har också funnit det angeläget att öka resenärernas valfrihet i sättet att resa. Detta kan ske genom att kommunen beslutar om tillstånd att anlita riksfärdtjänst men utan att låsa valet av färdstätt.

Jag vill nu gå vidare och föreslå en ordning som medför att resenären kan använda så normala rutiner som möjligt vid beställning av sin resa och för köp av biljetter. Det bör betonas att detta förutsätter ett fastställande av egenavgifterna på det förenklade sätt som jag tidigare angivit (avsnitt 3.2).

I detta avsnitt behandlas tåg- och flygresor för vilka det är särskilt angeläget att finna lösningar som medför förenklingar i rutinerna. Det är också viktigt att nedbringa administrationskostnaderna som är höga för detta slag av resor.

Utgångspunkten i förenklingsarbetet är inrikesflygets reseprodukt "dörr till dörr" med flygtaxi för anslutningsresorna till och från flygplatserna. Resenären kan köpa en biljett för hela resan inklusive anslutningsresorna med flygtaxi.

En resenär som flyger med riksfärdtjänst har som regel anslutningsresor med taxi eller specialfordon. Dessa resor bör därför kunna göras med inrikesflygets "dörr till dörr"-resor om systemet anpassas något.

För resenären bör systemet kunna fungera enligt följande.

Resenären ansöker hos kommunen och får tillstånd att resa med flyg (med eller utan ledsagare). Tillståndet kan vara generellt eller begränsat till en viss tid. Tillståndet kan, såsom Svenska Busstrafikförbundet och styrelsen för vårdartjänst framhåller, tekniskt utformas som ett kontokort för riksfärdtjänst. Resenären kan sedan boka flygresan "dörr till dörr" genom

att ringa något av Linjeflygs försäljningsställen. Dessa finns bl. a. vid alla flygplatser och har till skillnad från SJ Resebyrå öppet även på kvällstid och helger. Resenären skall ange sitt tillståndsnummer. Resenären får samtidigt beställa resa för medresenär eller ledsagare. Linjeflyg skickar sedan biljetterna direkt till resenären tillsammans med ett inbetalningskort på resenärens avgift.

För resenäerna innebär systemet väsentliga förbättringar jämfört med i dag. Detta är något som samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan instämmer i.

En fördel med ett sådant beställningsförfarande är att resenären blir helt jämställd med inrikesflygets andra kunder. En annan fördel är att försäljningsställena har väsentligt bättre öppethållandetider än SJ Resebyrå som nu anlitas för beställning av flygresor. Detta gör att jag har svårt att instämna i vad som framförs på denna punkt av DHR-HCK, nämligen att försäljningsställena inte bör begränsas till dem som tillhandahålls av Linjeflyg.

För inrikesflyget innebär TPR:s förslag vidare att resenären kan flyga till samma pris på alla avgångar efter kl. 09.00. Med den reservationen att begränsningen tycks mig något onödig vad gäller avgångar under lördagar och söndagar är TPR:s förslag tilltalande. Antalet för resenäerna tillgängliga avgångar ökar sålunda väsentligt jämfört med nuvarande antal "röda" avgångar.

Det kan också konstateras att möjligheten att flyga före kl. 09.00 finns som ett fritt val för resenären men till en något högre kostnad. Detta medför att resenären inte behöver argumentera med kommunens beslutsfattare om nödvändigheten av att flyga på "svart" avgång. Det högre pris som resenären får betala är 100 kr., vilket är betydligt mindre än vad en vanlig resenär behöver betala om han måste resa före kl. 09.00. Jag kan alltså inte heller på denna punkt instämna i vad som framförs av DHR-HCK, som över huvud taget inte vill att riksfärdtjänstresenärerna, till skillnad från vad som gäller för andra resenärer, skall få någon högre reskostnad vid resa före kl. 09.00.

Jag vill slutligen framhålla att hela reskedjan blir mera tillförlitlig genom att antalet led i beställningsförfarandet blir färre än vad som nu är fallet.

De fördelar för riksfärdtjänsten och dess resenärer som uppstår vid resor med flyg bör enligt min mening också kunna tas till vara vid *tågresor*.

Den närmare utformningen av systemet för resor med tåg och flyg måste ske genom avtal med TPR och SJ respektive LIN/SAS. TPR bör därför snarast ta upp överläggningar med företagen i denna fråga. En utgångspunkt bör härvid vara att trafikföretagen ansvarar för servicen till resenärer med särskilda behov. Företagen bör kunna se detta som en form av kommersiell rabatt. Redan i dag kan riksfärdtjänstresenärer i de flesta fall utnyttja pensionärsrabatt. Frågan om ersättning till trafikföretagen skall ses mot bakgrund av detta.

Mitt förslag: Kommunerna bör medverka vid beställning av resor. Samåkning i fordonen bör eftersträvas.

Rapportens förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan instämmer i TPR:s bedömning. Erfarenheterna av en för hela landet gemensam beställningscentral är enligt DHR-HCK och Rh-förbunden dåliga. Förslaget att kommunen skall sköta beställningarna och utfärda kreditbevis ger man sitt fulla bifall. Även socialstyrelsen tillstyrker TPR:s förslag beträffande beställning av resor med taxi och specialfordon.

Skälen för mitt förslag: De resvaneundersökningar som TPR låtit göra visar att omkring 80 % av resorna i riksfärdtjänsten företas med taxi eller specialfordon. Den övervägande delen av dessa resor sker med endast en resenär per resa.

Riksfärdtjänsten är emellertid inte någon ersättning för utan ett komplement till övrig kollektivtrafik. Av den anledningen har alltsedan riksfärdtjänsten inrättades en samåkning i fordonen eftersträvat. Med hänsyn till att en enskild resa med riksfärdtjänsten, fram och åter, genomsnittligt kostar inemot 2000 kr. och att många resor med taxi kostar mångdubbelt därutöver, är varje grad av samåkning i fordonen betydelsefull ur ekonomisk synvinkel. Samåkningen får å andra sidan inte drivas så långt att resenärerna drabbas av orimligt förlängda resvägar eller långa väntetider. Som ett led i att öka samåkningen med taxi och specialfordon har TPR haft avtal med Taxi Sverige AB angående en för hela landet gemensam beställningscentral för taxi-, specialfordons- och vissa bussresor. Denna verksamhet är dock för närvarande nedlagd.

TPR har beräknat att ca 10 % av taxi- och specialfordonsresorna är resor där någon form av samåkning tillämpas. I sin rapport framhåller TPR att även utan en samordningscentral skulle det dock skett en viss spontan samåkning.

Strävan efter samåkning är den enskilda faktor som handikapporganisationerna anser skapar den största irritationen vid användandet av riksfärdtjänsten. Genom samåkningen inträffar det enligt organisationerna alltför ofta att resor blir för långa eller tröttsamma för resenärerna. Man framhåller mycket kraftfullt att den gemensamma beställningscentralen bör avvecklas.

I min bedömning av riksfärdtjänstens framtida utformning utgår jag ifrån att det inte är samåkningen som sådan som bör försvinna. Vid användningen av kollektiva färdmedel får alla resenärer finna sig i vissa nackdelar såsom anpassning av sin restid till vissa klockslag, till att i en del fall beställa sin resa i god tid före resan m.m. Ibland uppstår också nackdelar i form av trängsel och förseningar i trafiken.

När DHR-HCK därför framhåller att all samåkning måste ske på resenärens egna villkor tar jag detta närmast som ett uttryck för att det är bristerna i själva beställningsverksamheten som handikapporganisationer-

na riktar sin kritik mot. Kritiken har då gällt sådana för resenärerna allvarliga störningar som att de tidvis inte kunnat nå beställningscentralen per telefon, att de fått vänta för länge på kreditbevisen, vilket helt naturligt skapat oro inför resan, att kreditbevis kommit bort osv.

Jag vill därför ta fasta på den utveckling som nu sker mot att *kommunerna* i allt större utsträckning sköter beställningarna av resor med taxi och specialfordon. När TPR utarbetade sin rapport anmälde man att det pågick en försöksverksamhet med den inriktningen i ett antal kommuner. Eftersom denna verksamhet har fallit väl ut och upplevs som positiv både av de berörda resenärerna och kommunerna har TPR sedan dess erbjudit samtliga kommuner att själva utfärda kreditbevisen och att låta resenären, eventuellt med bistånd från kommunen, beställa resan hos valfritt trafikföretag.

För närvarande är det ett hundratal kommuner som på detta sätt medverkar i beställningsverksamheten och också utfärdar kreditbevis åt resenärerna. Jag kan också konstatera att samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker en ordning enligt vilken kommunerna utfärdar kreditbevisen. Detta förfarande innebär bl. a. följande fördelar.

- Resan kan anordnas mycket snabbare. Det blir endast kommunens handläggningstid som avgör när resan kan komma till stånd.
- Resenären behöver inte vänta på kreditbevisen.
- Handläggaren kan skicka kreditbevisen direkt till trafikföretaget, om detta bedöms vara lämpligt. Detta bör medföra att antalet försvunna kreditbevis minskar.
- Det är lättare för resenären att nå ansvarig för resan om man vet vilket trafikföretag som anlitas.

Vid en övergång till ett system med kontokort kan behovet av att utfärda kreditbevis för varje enskild resa falla bort. Den fortsatta utvecklingen av administrativa rutiner bör ankomma på TPR.

Nackdelen med en lokal beställning av resorna är främst att en del av den samordningsvinst som kan göras med en central beställningsfunktion går förlorad. Mycket av den samordning som hittills har skett vid Taxi Sverige AB har emellertid varit sådan som ändå skulle uppkommit. Det har t. ex. gällt grupperesor, resenärer som spontant velat samåka m. m.

Det är emellertid önskvärt med samåkning när det är möjligt och lämpligt också vid en lokal beställning av resorna. Jag återkommer senare till hur man skall kunna få ett ekonomiskt incitament till en ökad samåkning i fordonen.

Mitt förslag: Någon generell begränsning av antalet tillåtna resor per resenär och år bör inte införas. Det skall emellertid finnas möjlighet att vid beslut om riksfärdtjänst kunna pröva i vad mån sökanden behöver resa särskilt ofta. Beslut och kostnadsramar för verksamheten förs samman hos kommunerna.

Rapportens förslag överensstämmer med mitt vad gäller att reseverksamheten inte bör generellt begränsas.

Remissinstanserna: Det är bara socialstyrelsen och handikappinstitutet som behandlat förslaget. Båda avvisar tanken på någon bestämd begränsning av antalet tillåtna resor.

I *skrivelse* 1988—11—14 har TPR mot bakgrund av att det anges förekomma ett överutnyttjande av riksfärdtjänsten lämnat förslag till hur man skall komma till rätta med detta. Skrivelsen bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Skälen för mitt förslag: När riksdagen våren 1984 fattade beslut om att permanenta riksfärdtjänsten fann man att antalet resor kunde behöva begränsas. Bakgrunden var att någon avmattning i ökningstakten för verksamheten inte kunde skönjas. Det fanns därför anledning att överväga åtgärder som begränsade kostnaderna. Till sådana åtgärder som borde studeras hörde särskilt en begränsning av antalet tillåtna resor.

TPR har i sin utvärdering av riksfärdtjänsten konstaterat att antalet resor uppvisar stora variationer mellan olika personer som fått tillstånd till riksfärdtjänst. Detsamma gäller reskostnaderna per resenär.

De flesta resenärerna med riksfärdtjänst gör emellertid bara ett fåtal resor per år. Genomsnittet ligger på ca 1,8 resor per person och år. Det är endast ett fåtal resenärer som gör ett mycket stort antal resor till höga kostnader. Dessa personer reser i huvudsak med taxi eller specialfordon.

Det är emellertid, som jag ser det, inte själva kostnaden per resa som inger betänkligheter. Detta är knappast något som resenären själv råder över. Det kan hänga samman med att denne, på grund av sitt handikapp, måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. I sådana fall brukar resefrekvensen heller inte vara särskilt hög.

När däremot resandet får en sådan omfattning att resor för rekreation — vilket är riksfärdtjänstens primära syfte — sker nära nog varje dag, kan man ställa sig frågan om inte resmönstret kraftigt avviker från vad som normalt gäller för andra människor.

Att generellt fastslå ett högsta antal tillåtna resor med riksfärdtjänsten låter sig emellertid knappast göra. Bland resenärer med ett högt antal resor per vecka kan exempelvis finnas förtroendevalda inom t. ex. handikappstyrelsen, vilka kan behöva göra täta resor. Varje gräns som sätts innebär också nya gränsdragningsproblem med önskemål om dispenser som följd.

Det finns emellertid, som jag ser det, anledning att tydligare än hittills kunna beakta sökandens behov av att resa särskilt ofta. Sådana bedömningar skall självfallet endast göras i enstaka fall då resandets omfattning

ger vid handen att det kan röra sig om ett överutnyttjande. Jag kan därför till stora delar ansluta mig till TPR:s förslag till tillägg till 3 § förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst men vill då tydligare än TPR markera att den utökade prövningen enbart skall inriktas mot det resande som är högfrekvent. Kommunerna bör alltså vara observanta på om behov föreligger att företa resor med riksfärdtjänst i en sådan omfattning att resefrekvensen kraftigt avviker från vad som brukar gälla för ett normalt resande. Det innebär bl. a. att en uppföljning av effekterna av s. k. generella tillstånd bör ske.

I anslutning till vad jag tidigare nämnt skall från den nu nämnda prövningen undantas sådana riksfärdtjänstresor som företas av förtroendevalda i samband med uppdrag inom föreningslivet.

Den föreslagna behovsprövningen vinner i styrka om den kombineras med en ordning som innebär att *beslut och kostnadsramar* till skillnad från nu förläggs till ett och samma organ. Detta bör — i enlighet med regeringens uppdrag år 1984 till TPR — kunna bidra till ett större kostnadsmedvetande hos de organ som fattar beslut om riksfärdtjänst. Härigenom bör verksamheten kunna effektiviseras i riktning mot de intentioner som låg bakom riksdagens beslut om inrättande av riksfärdtjänsten. Det ökade kostnadsmedvetandet bör exempelvis kunna ta sig det uttrycket att andelen resor med taxi och specialfordon, som nu utgör 80 %, inte kommer att öka fortsättningsvis.

Mitt förslag innebär att det statliga anslaget för ersättning för riksfärdtjänst årligen överförs till kommunerna, inom Stockholms län dock till Stockholms läns landsting. Överföringen bör ske med början under budgetåret 1989/90. Kommunerna skall även fortsättningsvis få rätt att meddela tillstånd till riksfärdtjänst, med beaktande av de medelsramar som staten genom TPR ställt till förfogande. I det fall större generella taxehöjningar uppstått under det löpande budgetåret och som rimligen inte kunnat förutses, skall det dock vara möjligt för TPR att utöka medelsramarna. Det skall också vara möjligt för kommunerna att, om behov föreligger, förskottera medel för riksfärdtjänstresor varvid avräkning på lämpligt sätt får ske utifrån vad som finns tillgängligt under kommande budgetår.

Vad sedan gäller på vad sätt det statliga anslaget för riksfärdtjänsten bör fördelas mellan kommunerna och till Stockholms läns landsting bör hänsyn tas både till angelägenheten av enkelhet i systemet och behovet av individuella behovsprövningar för sådana kommuner, där resandets omfattning statistiskt avviker från vad som gäller i landet i övrigt. Mitt förslag innebär att 80 % av anslaget fördelas mellan kommunerna — i Stockholms län dock landstinget — efter en schablonartad fördelningsnyckel. En rimlig sådan är antalet personer över 65 år i kommunen i förhållande till antalet sådana personer i hela landet. Denna fördelningsnyckel kan eventuellt kompletteras med att man också tar hänsyn till andelen förtidspensionerade personer i kommunen. Ett tredje sätt att fördela medlen är att tillämpa den metodik som används i sjukvårdssammanhang i de s. k. Dagmarförhandlingarna. Det bör ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att fördela medlen mellan kommunerna. Jag avser att ge TPR i uppdrag att efter samråd med Svenska kommunförbundet och

Landstingsförbundet närmare utforma principerna för medelsfördelningen.

Resterande belopp, alltså 20% av anslaget, fördelas av TPR efter samråd med Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet individuellt mellan kommunerna med hänsyn till hur behovet av riksfärdtjänstresor kan bedömas bli under kommande bidragsår. Det bör därför ligga i kommunernas intresse att medverka i en effektiv kostnadsuppföljning både under det löpande budgetåret och för en avstämning vid dess slut. Detta gäller inte minst utnyttjandet av de s. k. generella tillstånden för riksfärdtjänst.

När TPR beslutar om fördelning av anslaget bör beaktas att fördelningen enligt schablonregeln kan i en del fall slumpvis avvika från det faktiska utfallet föregående år. Sådana avvikelser kan bl.a. bero på att det i en del kommuner bor personer som anlitar riksfärdtjänsten ovanligt mycket eller ovanligt litet. Vid den individuella fördelningen blir det möjligt att i stora drag rätta till de kostnadsmissiga effekterna av sådana avvikelser. TPR har emellertid också möjlighet att beakta rimligheten av att någon enstaka person reser extra mycket. Det är därvid inte fråga om någon överprövning av redan fattade beslut utan mera en bedömning av rimligheten av den faktiska medelsförbrukningen under det gångna året inför fastställandet av medelsramarna för kommande år.

Även här bör TPR under löpande budgetår kunna jämkna medelsramarna med hänsyn till enstaka fall av sådant mera omfattande resande som inte kunnat förutses. Sådana jämkningar kan kanske vara behövliga särskilt under det första året för medelsfördelningarna. Därefter torde sådana erfarenheter av effekterna av fördelningarna ha vunnits att det mera blir fråga om jämkningar i enstaka fall.

Det förtjänar understrykas att frågan om ersättning för riksfärdtjänst även fortsättningsvis är en statlig uppgift. Den nuvarande ordningen med att det är kommunerna som meddelar tillstånd för riksfärdtjänst kompletteras med att varje kommun har en statlig medelsram att beakta för sina beslut. Allmänt bör gälla att en målsättning för medelsfördelningen bör vara att behovet av medel skall gå jämnt ut för kommunkollektivet i dess helhet. Utökningar av den sammanlagda medelsramen eller förskotteringar från kommunernas sida bör därför förekomma endast i enstaka fall.

På TPR ligger ett löpande uppföljningsarbete samt, som tidigare nämnts, beslut om fördelning av de statliga medlen på kommuner och Stockholms läns landsting. Jag vill tillägga att det kan vara lämpligt att efter några år utvärdera effekterna av det nu föreslagna sammanförandet av beslut och kostnadsramar till kommunerna.

De nämnda uppgifterna ligger nu på TPR. I sammanhanget bör då nämnas att det genom regeringens beslut den 15 december 1988 skall ske en översyn av TPR:s verksamhet.

Sammantaget gör jag den bedömningen att de föreslagna åtgärderna på ett smidigt och obyråkratiskt sätt bör kunna begränsa konstnadsutvecklingen inom riksfärdtjänsten och medverka till ett ökat resande med tåg

och flyg. Jag ser åtgärderna som ett klart bättre alternativ jämfört med att bygga ut den statliga tillsynen av riksfärdtjänsten. Jag avvisar också tanken på en generell begränsning av antalet tillåtna resor per resenär och år. Inte heller bör man maximera det tillåtna resebeloppet per resenär. I stället bör ett sammanförande av beslut och kostnadsramar hos kommunerna medverka till att medlen för riksfärdtjänsten används så att de ursprungliga intentionerna för riksfärdtjänsten kan tillvaratas utan att risk uppstår för ett överutnyttjande av verksamheten. Genom att till viss del tillämpa en individuell prövning av tilldelning av medel till kommunerna bör hänsyn också kunna tas till var i landet det finns särskilt stora behov av att anlita riksfärdtjänst.

3.8 Vissa organisatoriska frågor

Mitt förslag: Det centrala ansvaret för riksfärdtjänsten ligger på TPR. En samlad översyn bör ske av hur transporter av gamla, sjuka och handikappade bör organiseras inom kommunerna och inom länen.

Rapporten har inte behandlat denna fråga.

Remissinstanserna: Även om rapporten inte tar upp några organisatoriska frågor vad gäller handläggningen av riksfärdtjänsten på central nivå berörs den frågan i DHR-HCK:s remissyttrande. Organisationerna hänvisar till att man tidigare i olika sammanhang framfört att en nämnd för handikappades resor bör inrättas. Denna nämnd föreslås ansvara för all färdtjänst och för anpassning av kollektivtrafiken. Även statens handikappråd föreslår i sitt yttrande att en sådan nämnd bör inrättas.

Skälen för mitt förslag: De förslag som jag tidigare redovisat innebär en delvis ny utformning av riksfärdtjänsten. Systemet, som hittills upplevts som mycket krångligt för resenärerna, förenklas i betydande utsträckning. Förändringarna kommer också att leda till en förbättrad service. En strävan vid utarbetandet av förslagen har också varit att förenkla administrationen och att i enlighet med riksdagens beslut år 1984 söka begränsa kostnadsutvecklingen.

Det är då av stor vikt att TPR kan tillgodogöra sig den samlade kunskap på transportområdet som finns i den rådgivande delegation för handikappfrågor och riksfärdtjänsten som är knuten till TPR. Även för t. ex. handikapporganisationerna bör det vara av stort intresse att kunna följa och påverka riksfärdtjänstens nya utformning. Detsamma gäller handikappanpassningen av den kollektiva trafiken. På detta område återstår ännu mycket att göra, inte minst vad gäller anpassning av terminaler och andra stationsbyggnader. Jag utgår därför från att DHR och HCK låter sig representeras i delegationen.

Det nu anförda innebär att jag inte kan ansluta mig till förslagen om att en särskild nämnd för handikappades resor skall inrättas. Jag kan visserligen se fördelar i att i ökad utsträckning kunna samordna exempelvis den kommunala färdtjänsten med riksfärdtjänsten. Det framstår emellertid

som helt klart att den föreslagna nya myndigheten skulle få ett alldeles för smalt verksamhetsområde. Den skulle också behöva utökas med bl. a. trafikteknisk expertis för att kunna handlägga de många gånger komplicerade frågor som hänger samman med att utfärda föreskrifter för handikappanpassning av den kollektiva trafiken. Detsamma gäller handläggningen av det nya statsbidraget för täckande av merkostnader för en utökad handikappanpassning av färdmedel och terminaler.

Det måste i stället vara bättre att riksfärdtjänsten och handikappanpassningen av den kollektiva trafiken ses i ett större trafikpolitiskt sammanhang. När det sedan gäller sambandet med den kommunala färdtjänsten och med sjukresorna har jag tidigare nämnt att det finns anledning att göra en samlad översyn över hur transporter inom kommunerna och länen för gamla, handikappade och sjuka skall organiseras på ett mera effektivt sätt.

4 Anslagsfrågor

H 3. Riksfärdtjänst

1987/88 Utgift	57 000 000
1988/89 Anslag	62 400 000
1989/90 Förslag	66 400 000

Från anslaget ges stöd till riksfärdtjänst. Syftet med riksfärdtjänsten är att göra det möjligt för svårt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Berättigade till riksfärdtjänst är personer som på grund av handikappet måste resa på ett dyrare sätt än normalt. Riksfärdtjänstresor kan ske med flyg, tåg, taxibil eller med specialfordon, i vissa fall också med ledsagare, till ett pris som motsvarar normala reskostnader.

TPR:s anslagsframställning

Allt sedan riksfärdtjänsten infördes år 1984 har antalet resor ökat snabbt. Det utredningsuppdrag om framtida utformning av riksfärdtjänsten som TPR redovisat syftar i första hand till att förenkla systemet utan att driva upp kostnaderna. Eftersom det blir enklare att resa med den nya riksfärdtjänsten torde enligt TPR antalet resor öka varför kostnaderna därigenom kommer att öka något mer än de hade gjort med det gamla systemet. Det nya systemet kommer om det införs också att innebära en betydligt förbättrad service för resenärerna. Man beställer och genomför resan så långt det är möjligt på samma sätt som icke handikappade resenärer.

TPR har gjort följande beräkning av utvecklingen av bidrag och resefrekvens.

Budgetår	Anslag Mkr.	Utgift Mkr.	Antal resor	Antal rese- närer	Bidrag per resa kr.
1981/82	20,0	12,5	10 600	6 600	1 179
1982/83	20,0	20,4	17 800	10 060	1 146
1983/84	30,0	29,7	24 000	14 400	1 238
1984/85	37,7	39,0	28 600	16 100	1 364
1985/86	48,0	46,8	31 200	17 800	1 500
1986/87	57,4	49,6	33 600	18 600	1 476
1987/88	63,3	57,0*	36 000	19 400	1 583
1988/89*	62,4	64,4**	38 400	20 300	1 677
1989/90*		72,4	41 100	21 200	1 761

* Prognos

** Utgiftsprognosen för 88/89 är justerad p. g. a. att taxitaxan höjts med 9,7% mot beräknade 5%

TPR:s bedömning bygger på följande antaganden:

Bidraget per resa antas öka med 5% per år.

Antalet resor antas öka något snabbare 1989/90 än under innevarande budgetår.

Ökning av riksfärdtjänsten jämfört med tidigare år

Budgetår	Resor	Resenärer
1984/85	19,2%	11,8%
1985/86	9,1%	10,6%
1986/87	7,7%	4,5%
1987/88	7,1%	4,3%
1988/89	6,7%	4,6%
1989/90	7,0%	4,4%

Föredragandens överväganden

Jag har i det föregående tagit ställning till TPR:s olika förslag att effektivisera riksfärdtjänsten och att göra den mera serviceinriktad. Jag har till stora delar godtagit förslagen vilket gör att jag i huvudsak kan ansluta mig till TPR:s bedömningar av resutvecklingen.

Beträffande utvecklingen av kostnaderna för riksfärdtjänsten kan det ha sitt intresse att jämföra statens nettokostnader per resa för olika färdstätt och på olika resavstånd dels enligt nuvarande regler och dels hur kostnadsbildningen kan bedömas bli enligt TPR:s förslag. I de angivna kostnaderna ingår samtliga kostnader för staten, dvs. betalning inte enbart för själva ressträckan inklusive eventuella anslutningsresor utan också kostnader för ledsagare och medresenärer.

Följande tabell bygger på bearbetningar som jag låtit göra av material från TPR:s rapport.

Statens nettokostnader per resa (t. o. r.) för olika färdstätt och på olika resavstånd.
1. Nuvarande regler

Prop. 1988/89: 81

Avstånd	Tåg	Flyg	Taxi	Special	Totalt
0-99	0	0	475	787	603
100-199	89	0	1 409	2 346	1 585
200-299	135	1 037	2 393	3 947	2 401
300-399	175	1 094	3 382	5 547	2 910
400-599	224	1 246	4 912	7 985	2 490
600-	265	1 685	7 080	11 400	1 760
Totalt	176	1 395	1 565	2 044	1 594

2. TPR:s förslag

Avstånd	Tåg	Flyg	Taxi	Special	Totalt
0-99	0	0	413	754	553
100-199	183	0	1 350	2 358	1 547
200-299	315	1 088	2 288	3 961	2 305
300-399	421	1 281	3 226	5 558	2 752
400-599	549	1 568	4 629	7 963	2 403
600-	543	1 990	6 577	11 094	2 045
Totalt	405	1 661	1 423	2 030	1 552

TPR betonar i sin rapport att kalkylerna bygger på flera mer eller mindre osäkra antaganden om t. ex. ändringar i färdmedelsfördelning och resavstånd. Trots dessa reservationer är det dock möjligt att i stora drag analysera vilka ändringar som uppstår i resmönstret och därmed också i kostnadsfördelningen.

Det sker sålunda en viss ökning av kostnaderna för tågresor vilket förklaras till stor del av att alla sådana resor antas ske med ledsagare. Den ökade andelen tågresor över längre avstånd bidrar också till ökningen. Den genomsnittliga kostnaden för tågresor blir ändå mycket låg jämfört med statens kostnader för övriga färdstätt.

En viss del av kostnadsökningen för flygresorna beror på att en del resor förts över från direktresor med taxi. För samtliga avståndsintervall blir flygresorna ändå mycket billigare än direktresor med taxi. Kostnaderna för resor med taxi sjunker på samtliga resavstånd.

Med reservation för osäkerheten i materialet bedömer jag att den ändrade kostnadsammansättningen för riksfärdtjänsten bör kunna vara en god utgångspunkt för fortsatta effektiviseringar i verksamheten i riktning mot ett ökat resande med kollektiva färdmedel.

En skillnad i förhållande till TPR:s förslag till anslagsmedel är att jag inte tagit upp till behandling förslaget om att införa en länsfärdtjänst. En annan är att jag starkare än TPR vill betona sambandet mellan beslut och kostnadsramar. Vidare vill jag att om tillstånd skall lämnas till ett mera omfattande resande med riksfärdtjänst en särskild prövning skall göras av sökandens behov av att få företa sådana resor. Denna prövning syftar till att förhindra ett sådant utnyttjande av riksfärdtjänsten som kan bedömas ligga långt ifrån ett normalt resmönster. Det kan i enstaka fall röra sig om ett högfrekvent resande flera dagar i veckan över långa avstånd till höga kostnader.

Det finns därför anledning att anta att resfrekvensen per person och år inte kommer att öka i samma utsträckning som TPR räknat med. Jag

bedömer i stället att antalet resor per resenär och år blir av samma storleksordning som vid mitten av 1980-talet. Jag räknar också med att den genomsnittliga kostnaden per resa skall öka något långsammare än enligt TPR:s anslagsframställning. Mot den bakgrunden föreslår jag att 66 400 000 kr. anvisas nästa budgetår.

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna de mål för riksfärdtjänsten som jag har förordat (3.1),

att godkänna de grunder för egenavgifter som jag har förordat (3.3),

att godkänna de riktlinjer som jag har förordat för tillstånd till ledsagare och medresenärer och till ersättning för dessas resor (3.4),

att godkänna de riktlinjer som jag har förordat för resor med tåg och flyg (3.5),

att godkänna de riktlinjer som jag har förordat för resor med taxi och specialfordon (3.6),

att godkänna de riktlinjer som jag har förordat för begränsning av kostnadsutvecklingen (3.7),

att godkänna de riktlinjer som jag förordat för organisationen av riksfärdtjänsten (3.8),

att till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1989/90 anvisa ett förslagsanslag av 66 400 000 kr.

Vidare hemställer jag att regeringen bereder riksdagen tillfälle

att ta del av vad jag i övrigt har anfört om riksfärdtjänsten (3.2).

6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för de åtgärder och de ändamål som föredraganden har hemställt om.

Sammanställning av remissyttranden över rapporten Framtida utformning av riksfärdtjänsten

1. Inkomna yttranden

Efter remiss har yttranden över rapporten avgetts av socialstyrelsen, luftfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, statens handikappråd, styrelsen för vårdartjänst, De Handikappades Riksförbund (DHR) tillsammans med Handikappförbundens Centralkommitté (HCK), Fria Taxi, Handikappinstitutet, Landstingsförbundet, Linjeflyg, Pensionärernas Riksorganisation (PRO), Riksförbundet Pensionärers Gemenskapsgrupper (RPG), Rörelsehinderförbundens Samarbetskommitté, SAS Route Sector Sverige, Svenska Busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges Pensionärsförbund (SPF) och Svenska Taxiförbundet.

2. Allmänt om förslagen i rapporten

Remissinstanserna tillstyrker överlag förslagens allmänna inriktning. Det gäller bl. a. *handikappinstitutet*, *riksrevisionsverket*, *socialstyrelsen*, och *Svenska Busstrafikförbundet*. Enligt *Landstingsförbundet* bör förslagen bidra till ett system för riksfärdtjänsten med en betydligt större valfrihet för resenären än i dag samtidigt som systemet blir lättare att överblicka för den som skall använda det.

Svenska kommunförbundet delar TPR:s uppfattning om de uppenbara brister som finns i nuvarande organisation för riksfärdtjänsten och att det därför är angeläget att förändringar genomförs.

Luftfartsverket framhåller att rapporten ger en i huvudsak väl avvägd bild av problem och möjligheter kring riksfärdtjänsten. Det är utmärkt att man kartlagt riksfärdtjänstens nuvarande utnyttjande för att få analysgrund och en rimlig bas för beslut.

Neurologiskt Handikappades Riksförbund (NHR) uppfattar TPR:s förslag om framtida utformning av riksfärdtjänsten som ett allvarligt menat försök att åstadkomma en bra lösning på problemen. Förbundet anser också att man i väsentlig grad har lyckats med detta och att en reform bör genomföras som grundar sig på förslaget.

Sveriges Pensionärsförbund (SPF) finner att TPR har haft ambitionen att förenkla men samtidigt göra riksfärdtjänsten mer tillgänglig. SPF tillstyrker därför i princip de föreslagna åtgärderna.

Även *Rh-förbunden* finner TPR:s förslag i stort bra jämfört med nuvarande form av riksfärdtjänst.

De Handikappades Riksförbund (DHR) och *Handikappförbundens Centralkommitté (HCK)* framhåller sammanfattningsvis i sitt gemensamma remissyttrande att TPR presenterat en rapport som föreslår många förbättringar av riksfärdtjänsten. Vissa av förslagen avvisar förbunden dock, med hänvisning till att de bland annat kan innebära högre reskostnader.

3. Målgrupp

Några remissinstanser för fram principiella synpunkter på syftet med riksfärdtjänsten och vem denna tjänst bör vända sig till. *Socialstyrelsen* understryker betydelsen av tillkomsten av riksfärdtjänst, vilket inneburit väsentligt vidgade möjligheter för många människor med funktionshinder att göra längre resor till normala kostnader. Styrelsen finner det därför positivt att de grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast. Samma uppfattning har *Pensionärernas Riksorganisation (PRO)*.

Handikappinstitutet ansluter sig helt till de grundläggande målen för riksfärdtjänsten.

Även *styrelsen för vårdartjänst* stöder TPR:s förslag som innebär att samhället skall täcka den merkostnad som kan uppkomma för handikappade resenärer till följd av deras handikapp.

Statens handikappråd menar däremot att den föreslagna definitionen innebär en begränsning, som motverkar att behovet av riksfärdtjänst tillgodoses. Också andra än de som har ett svårartat bestående handikapp behöver riksfärdtjänst. Det gäller dem som av olika anledningar har särskilt stora hjälpbehov, stor infektionskänslighet, mag-tarmproblem, allergier etc. Även med en mycket långtgående anpassning av de allmänna färdmedlen kommer det alltid att finnas människor som av olika skäl behöver färdas på ett särskilt sätt.

DHR-HCK och *Rh-förbunden* delar inte TPR:s beskrivning av vem som skall få använda riksfärdtjänst, nämligen att det gäller personer som till följd av svårartat bestående handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

Organisationerna menar i stället, med hänvisning till 1979 års riksdagsbeslut, att riksfärdtjänst skall göra det möjligt för personer med svårartade funktionshinder att resa på egen hand samt ge resemöjligheter, där den fordonstekniska anpassningens brister kräver dyrare resesätt än andra klass järnväg.

4. Egenavgiften

Vad de nu nämnda handikapporganisationerna anför om riksfärdtjänstens målgrupp har en direkt anknytning till förslagen om egenavgiftens storlek.

DHR-HCK framhåller att riksfärdtjänstens utgångspunkt måste vara att erbjuda ett fritt, oberoende och bekvämt resande för dem som inte har några andra alternativ. Priset får i det sammanhanget inte styra valet av färd sätt.

Med denna utgångspunkt är den enda rimliga prissättningen att resan skall kosta som det billigaste färd sättet. Systemet med egenavgifter som föreslås i rapporten avvisas därmed.

Egenavgiftens storlek får enligt *statens handikappråd* inte styra valet av färdmedel. Resekostnaden för den enskilde bör därför inte överstiga det billigaste färd sättet.

Rh-förbunden konstaterar däremot att de föreslagna taxorna för egenavgift ligger nära priset för andra klass tågresa. Förbunden finner TPR:s förslag

rimligt men betonar att egenavgifterna måste följa prisutvecklingen för taxan andra klass tåg.

Pensionärernas Riksorganisation (PRO) tillstyrker också utredningens förslag. Inte heller *Socialstyrelsen* har något att invända mot förslaget till en konstruktion av egenavgifterna.

Sveriges Pensionärsförbund (SPF) konstaterar att de föreslagna taxorna gör vissa resor något dyrare för resenären. Eftersom de förenklar och ger ökad valfrihet kan detta accepteras under förutsättning att konsekvenserna noga studeras efter en reform.

Handikappinstitutet framhåller att det är rimligt att införa en egenavgift som återspeglar de verkliga kostnaderna för respektive färdstätt. De föreslagna kostnadsnivåerna verkar också rimliga.

Även *Svenska kommunförbundet* tillstyrker att den s. k. merkostnadsprincipen för ersättning till resenären föreslås ersättas med en kostnadsrelaterad egenavgift. Förändringen innebär att vissa resenärer kan få något ökade kostnader för sina resor. Förbundet bedömer att kostnadsökningarna för dessa blir små och av marginell betydelse och att detta inte bör utgöra något hinder för att införa ett mera ändamålsenligt utformat system. En fördel med det föreslagna systemet är att resenären ges ökade möjligheter att själv välja färdstätt. Den administrativa hanteringen minskar också i och med att de utvecklade metoderna för att beräkna resenärens egenavgifter försvinner.

Svenska Taxiförbundet framhåller att TPR:s förslag genomsyras av en önskan att minska på taxi- och specialfordonsresandet. Ekonomiska skäl anges som orsak. Ett alternativ är enligt förbundet att kraftigt höja den resandes egenavgift vid val av dessa transportmedel.

5. Handikappanpassning av kollektivtrafiken

Åtskilliga remissinstanser tar upp brister i handikappanpassningen som orsakas av att färdmedelsvalet inom riksfärdtjänsten inte blivit som det förutsattes i 1979 års riksdagsbeslut. *Socialstyrelsen* framhåller att en förbättrad handikappanpassning av SJ:s vagnar och förbättrad service till resenärerna före, under och efter resan är en förutsättning för att tågets andel av färdtjänstresorna skall kunna öka.

Rh-förbunden understryker att de otillgängliga kollektiva färdmedlen medför att det inte bara är personer med svårartade bestående handikapp som inte kan resa med färdmedlen utan även personer med lindrigare funktionshinder måste använda flyg, taxi och färdtjänstbuss för sina resor.

DHR-HCK menar att även med en mycket långtgående anpassning av de allmänna färdmedlen kommer det alltid finnas människor, som behöver extra service under resan eller som måste färdas med taxi eller specialfordon. Liknande synpunkter förs fram av *statens handikappråd* och *styrelsen för vårdartjänst*.

Pensionärernas Riksorganisation (PRO) ställer sig positiv till en utbyggnad av servicelinjer som ett komplement till färdtjänsten.

Svenska Busstrafikförbundet framhåller att resor med ordinarie busslinjetrafik innebär inga övernormala reskostnader annat än i fall, där

ledsagare måste medfölja den riksfärdtjänstberättigade. I övrigt finns bland förbundets medlemmar ett stort antal företag, som också innehar specialfordon. Förbundet förutsätter att dessa företag kommer att beredas möjlighet att genom avtal ställa dessa till förfogande för färdtjänstresor.

6. Länsfärdtjänst

Sveriges Pensionärsförbund (SPF) ställer sig positivt till införandet av länsfärdtjänst och framhåller att TPR snarast bör få ett uppdrag att ta upp överläggningar i frågan. *Pensionärernas Riksorganisation (PRO)* menar dock att en förutsättning för en länsfärdtjänst är att reglerna blir likartade i hela landet. *DHR-HCK* framhåller att utvecklingen av länsfärdtjänsten måste påskyndas. Risken är emellertid stor att länsfärdtjänsten byggs upp på en mängd olika kommunala regler eller att en anpassning sker till den kommun som erbjuder det sämsta resandet. En sådan länsfärdtjänst utgör inget alternativ till dagens situation. Länsfärdtjänst skall kunna ske på ett enkelt sätt med möjlighet till ett obegränsat antal resor och till samma kostnad som för övriga resenärer.

För att motverka uppbyggandet av en splittrad länsfärdtjänst, bör en lagstiftning genomföras, som garanterar enhetliga regler enligt ovan.

Rh-förbunden vill däremot gå stegvis fram och menar att i stället för att inrätta länsfärdtjänst är det viktigare att utarbeta enhetliga regler för den kommunala färdtjänsten som skall följas av alla kommuner. Ett gemensamt regelsystem för färdtjänsten i alla kommuner banar vägen för länen att även överta ansvaret för handikappades transporter och inlemma dessa i länstrafiken. Riksfärdtjänsten skulle då omfatta alla enkelresor över 10 mil som korsar en läns- eller kommungräns.

Socialstyrelsen är positiv till framväxten av länsfärdtjänst på flera ställen i landet. Av avgörande betydelse är dock på vilket sätt handikappanpassningen och servicenivån ser ut. Om länsfärdtjänsten skall byggas ut borde den också ges en enhetlig utformning när det gäller avgifter och regelsystem.

Socialstyrelsen vill också poängtera att ett alternativ till att införa länsfärdtjänst på många håll i landet kan vara att försöka åstadkomma ändringar i kommunernas regelsystem för den kommunala färdtjänsten så att de även tillåter resor över kommungränsen till orter i angränsande kommun. Den nuvarande utformningen av statsbidragsreglerna uppmuntrar emellertid till användandet av riksfärdtjänst i stället för kommunal färdtjänst eller länsfärdtjänst. En ny utformning av statsbidragsreglerna behövs där utrymme skulle kunna ges för alternativa satsningar vid sidan av den traditionella färdtjänsten.

Enligt *styrelsen för vårdartjänst (SV)* bör man skilja mellan frågor som å ena sidan rör finansieringssystemet inklusive tillståndsgivning och å den andra ansvaret för att färdmedel och service finns att tillgå. Det bör vara statens ansvar att stå för finansiering av den enskildes merkostnader på grund av funktionsnedsättningen, medan det bör vara kommunernas ansvar att se till att färdmedel och service finns tillgängliga.

Tillståndsgivningen bör enligt styrelsen vara oberoende av om resandet

gäller hemkommunen, länet eller riket. Det är enligt SV:s uppfattning viktigt att denna generalitet inte begränsas genom organisatoriska gränsdragningar. Det bör ankomma på kommunerna att genom interkommunalt samarbete bygga upp en regional färdtjänst och för riket i sin helhet.

Liknande tankegångar förs fram av *Riksförbundet Pensionärers Gemensamhetsgrupper* som framhåller att kommunerna – inom ramen för ett nytt statsbidragssystem – bör tilldelas rollen att besluta om att administrera de resor som riksfärdtjänsten ansvarar för.

Statens handikappråd anser det angeläget att statsmakterna främjar uppbyggnaden av länsfärdtjänst. Detta kan ske inom statsbidragssystemet och genom lagstiftning. Det är viktigt att staten, t. ex. med lagstiftning, stimulerar utvecklingen av enhetliga regler i alla delar av landet. Uppbyggnaden av länsfärdtjänsten måste ske snabbt.

Enligt *handikappinstitutet* bör länsfärdtjänst införas, så att riksfärdtjänsten kan avlastas de korta resorna.

Svenska kommunförbundet och *landstingsförbundet* intar däremot en avvaktande hållning till förslaget om länsfärdtjänst. *Kommunförbundet* påpekar att någon beräkning av kostnaderna för länsfärdtjänst inte har gjorts i utredningen. I utredningen har inte heller beskrivits hur länsfärdtjänst kan komma att påverka den kommunala färdtjänsten eller hur den skall organiseras.

Kommunförbundet motsätter sig dock inte att man närmare studerar möjligheten att inrätta länsfärdtjänst som en komplettering till den kommunala färdtjänsten och som en ersättning för de kortdistanta riksfärdtjänstresorna. En sådan förskjutning av ansvaret för dessa resor får dock inte innebära att kostnadsansvaret läggs över på kommunerna.

Det finns enligt förbundet ett behov av en samlad översyn över hur de förflyttningshandikappades problem skall motverkas. I en sådan utredning bör väl underbyggda förslag tas fram om hur de förflyttningshandikappades problem på bästa sätt kan motverkas, hur ansvaret för detta skall fördelas och hur åtgärderna skall finansieras och hur verksamheterna skall organiseras.

Landstingsförbundet anser att transportrådet tagit alltför lätt på sin uppgift att visa hur ett sådant framtida system för färdtjänsten skall kunna bli verklighet. *Kommuner, landsting och trafikhuvudmän* måste tillsammans med staten i ett tidigt skede ges möjlighet att diskutera organisatoriska och ekonomiska konsekvenser av ett eventuellt nytt system för färdtjänsten.

Trots dessa invändningar vad gäller transportrådets något lättvindiga sätt att resonera kring en ny ansvarsfördelning inom färdtjänsten, vill landstingsförbundet inte avfärda tanken på ett system med länsfärdtjänst där kommuner och landsting gemensamt tar ett ökat ansvar. Landstingsförbundet är på denna punkt berett att i lämpliga former tillsammans med företrädare för kommunerna och staten föra frågan vidare framåt. Det bör då också övervägas om inte frågan om ansvaret för sjukresorna på nytt skall prövas.

Svenska Taxiförbundet pekar på att nästan hela den kostnadsminskning inom riksfärdtjänsten som TPR anger härrör från ett införande av läns-

7. Ledsagare och medresenärer

Pensionärernas Riksorganisation (PRO) tillstyrker utredningens förslag om nya regler för ledsagare. Statsmakterna bör överväga att i lag föreskriva att ledsagarservice skall finnas. Även *statens handikappråd* som välkomnar de förenklingar som föreslås för bedömningen av om ledsagare skall medfölja eller ej, understryker vikten av att det finns bestämmelser som garanterar den enskilde ledsagarhjälp.

Socialstyrelsen delar TPR:s uppfattning att ledsagarservicen behöver byggas ut på fler ställen i landet. Socialtjänstlagen och dess förarbete innebär en skyldighet att tillhandahålla någon form av ledsagarservice till den som behöver det och inte kan få sina behov tillgodosedda på annat sätt. Ytterligare lagstiftning på området behövs därför inte. Snarare borde statsmakterna via utökad statsbidrag stimulera till utbyggnad.

Även *Rh-förbunden* påpekar att enligt socialtjänstlagen skall ledsagarservice finnas. Problemet är att ledsagarservice finns bara i knappt hälften av kommunerna och att servicen har knappa resurser. Inte ens de boende i dessa kommuner får den ledsagning som de önskar. Detta är skäl för en resenär att få ha med sig en ledsagare som kanske inte behövs under resan men både till och från färdmedlet och under vistelsen på besöksorten. Förbunden anser att behovet av ledsagare bör avgöras med hänsyn tagen till en helhetssyn av resenärernas rörelsehinder och resesituation. Exempelvis att man har en personlig assistent i vardagslivet, som känner till vars och ens särskilda behov och som vet hur dessa tillgodoses. Enligt förbundens synsätt skall assistenten betraktas som ledsagare och bekostas av riksfärdtjänsten även om resenären inte behöver särskild hjälp under resan.

Även *DHR-HCK* understryker att behovet av ledsagare skall avgöras med hänsyn till hela reskedjan, inte bara den del som betalas av riksfärdtjänsten. Organisationerna framhåller också att det skall vara möjligt att få hjälp av fler än en ledsagare.

Den kommunala ledsagarservicen får emellertid aldrig leda till att trafikföretagen undandrar sig sitt ansvar. Det är i första hand deras ansvar att resenären får hjälp för att klara sin resa. Mot denna bakgrund måste trafikföretagen snarast vidta åtgärder, som gör det möjligt för människor med funktionshinder att färdas med dem. I det sammanhanget bör SJ ges i uppdrag att, förutom bättre anpassning av sina fordon, även förbättra den personliga servicen. Den kommunala ledsagarservicen kan komma in när resenären behöver mer omfattande hjälp under resan.

Organisationerna finner att de föreslagna reglerna om medresenär innebär en avsevärd förbättring. Begränsningen till enbart en medresenär vid resa med tåg och flyg, menar man dock är allt för snäv. Familjemedlemmar skall alltid kunna få resa tillsammans, även om det innebär flera medresenärer. Detta skall också gälla en tåg- eller flygresor med ledsagare.

Färdtjänstresenären skall kunna få ta med sig familjemedlemmar som medresenärer.

Organisationerna framhåller också att även med det nya förslaget finns det risk för att människor som behöver ledsagare ställs utanför. Det gäller dövblinda och döva med rörelsehinder eller annat funktionshinder, som är beroende av teckenspråkskunniga ledsagare, medresenär och anhöriga. Även om de inte är registrerade inom en kommun som ledsagare.

Även *statens handikappråd* understryker vikten av att ledsagningen är anpassad till olika handikappgruppers behov. Döva och dövblinda behöver t.ex. ledsagare som kan teckenspråk.

8. Beslut om riksfärdtjänst

Socialstyrelsen finner det positivt att TPR vill öka resenärens valfrihet genom att låta kommunen besluta om tillstånd att anlita riksfärdtjänst men utan att låsa valet av färd sätt. Besluten bör dock gälla generellt i stället för att som nu vissa behöver få sitt behov prövat vid varje restillfälle. Därigenom skulle en förenklad administration kunna uppnås samtidigt som den enskildes rättssäkerhet stärktes.

Enligt *statens handikappråd* är förslagen om ökad frihet för resenären att välja färd sätt, om förenklade beställningsrutiner, förbättrade flygresor m. m. steg mot målet att funktionshindrade skall kunna resa som andra. Ett viktigt led i att resa som andra är också att slippa långa förberedelse- och krångliga beställningsrutiner. Riksfärdtjänstresor måste för närvarande många gånger beställas flera veckor i förväg. Statens handikappråd anser, att denna ordning diskriminerar funktionshindrade och snarast måste ersättas med en tillämpning, som ger dem samma möjligheter att resa som icke funktionshindrade.

Generella tillstånd att använda riksfärdtjänsten bör vidare tillämpas. Statens handikappråd anser att ett kommunalt beslut om tillstånd att anlita riksfärdtjänst skall gälla tills vidare och inte bara för en aktuell resa. Detta är viktigt för att tillgodose den enskildes resebehov. Rättssäkerheten ökar dessutom härigenom. Detta hänger samman med att ett överklagande tar nu så lång tid att en tilltänkt resa många gånger inte längre är aktuell, när transportrådet fattat beslut i det överklagade ärendet. En dylik generell legitimation att anlita riksfärdtjänsten minskar vidare krånglet och gör administrationen billigare.

Även *handikappinstitutet* tillstyrker att den beslutande instansen lämnar förslag på alternativa färd sätt, så att den handikappade själv kan välja inom dessa ramar. Institutet framhåller också att de personer som handlägger beslut om riksfärdtjänstresor får en adekvat utbildning, så att bedömningen för erhållandet av riksfärdtjänstresor blir så lika som möjligt inom landet.

Styrelsen för vårdartjänst (SV) framhåller att legitimering för färdtjänsten bör ske genom enkla och för den enskilde överblickbara handläggningsrutiner. Hittills har resenärens möjlighet att bestämma när och hur de vill resa varit starkt begränsade. TPR föreslår nu att kommunerna i samband med beslut om tillstånd för riksfärdtjänst inte skall låsa valet av

färdsätt. Detta är en viktig princip. Enligt SV:s uppfattning bör dock färdtjänsttillstånd gälla resor på alla orter och ha formen av ett rikstäckande färdtjänstkort.

SV tillstyrker också TPR:s förslag att kommunen ger den som behöver det ett generellt tillstånd att utnyttja ledsagarhjälp samt att tillståndsbevisen indelas i servicenivåer med hänsyn till behovet av färdsätt och medhjälpare. Denna indelning bör enkelt kunna markeras på det föreslagna färdtjänstkortet i likhet med den markering av behörighetsklasser som görs på körkort. Generellt verkande tillstånd ger den enskilde ökade möjligheter att inom den fastställda serviceramen själv bestämma när och på vilket sätt han vill resa. Genom generella tillstånd i form av färdtjänstkort kan beställningar och rutiner avsevärt förenklas för resenären.

Även *Svenska Busstrafikförbundet* ger ett förslag till förenkling av färdtjänstverksamheten med en standardisering av kriterierna för rätten att använda färdtjänst. Med enhetliga grunder för bedömningen av denna rätt skulle varje färdtjänstberättigad kunna tilldelas ett färdtjänstbevis, som enligt villkoren i olika färdtjänstsystem (kommunal färdtjänst, länsfärdtjänst och riksfärdtjänst) skulle berättiga till att utnyttja dessa. För riksfärdtjänstens vidkommande skulle ett sådant bevis (t.ex. i form av ett "plastkort") kunna innehålla uppgifter om de särskilt kostsamma sätt att resa, som graden av handikapp berättigar till att utnyttja, utan att extra-kostnaderna belastar resenären.

När riksfärdtjänsten förändras bör enligt *Neurologiskt Handikappades Riksförbund* en övergripande målsättning vara att rörelsehindrades resande skall kunna ske i former som i största möjliga utsträckning innebär jämställdhet i förhållande till andra resenärer. Det innebär att man utfärdar generellt tillstånd att använda riksfärdtjänst. Av tillståndsbeviset skall framgå behov av färdmedel och ledsagare. En resa skall kunna företas utan sådana merkostnader som beror på färdmedlens dåliga anpassning till rörelsehindrades behov, såvitt den resande inte väljer ett dyrare färdmedel än vad som är nödvändigt. Vidare skall det vara möjligt även för den som är rörelsehindrad och har stort servicebehov att företa spontana resor.

Enligt *Rh-förbunden* är det positivt att resenärerna kan få ökad valfrihet i sättet att resa. Här finns emellertid utrymme för mer eller mindre subjektiva bedömningar. Många rörelsehindrade personer har funktionsnedsättningar som varierar med tiden, man har såväl goda som dåliga dagar på grund av funktionsnedsättningen. Det kan innebära att man vid en resa kan åka kollektivt medan man vid en annan resa behöver åka med taxi. Enligt förbundens uppfattning måste den enskildes bedömning av sin fysiska status styra om man väljer eller tvingas att åka taxi.

Förbunden framhåller också att det är av stor betydelse för resenärer som är mycket aktiva inom handikapprörelsen att kunna resa med flyg även på avgångar före kl. 09.00 på morgonen för att hinna till sammanträden och sammankomster av olika slag.

DHR-HCK framhåller vikten av valfrihet i riksfärdtjänsten. För många resenärer kan en resa med tåg eller flyg vara ett bra färd sätt vid vissa tillfällen, medan samma personer, vid andra tillfällen behöver resa med taxi eller specialfordon.

Differentierade priser kan emellertid inte förenas med kravet på jämlika villkor när det gäller resekostnaderna, för alla som inte har möjlighet att välja färdstätt.

9. Resor med tåg och flyg

Linjeflyg/SAS delar TPR:s uppfattning att inrikesflygets nyutvecklade produkt "Från dörr till dörr" med flygtaxi på anslutningssträckorna är en bra lösning på flyganslutningsproblematiken. Denna produkt kan också vara ett bra alternativ till taxi eller tåg på längre sträckor.

Luftfartsverket stöder den analys och de förslag som finns i utredningen. Verket kommer också att fortsätta arbetet på att underlätta för rörelsehindrade att kunna flyga.

Utrymmet ombord på planen sätter dock troligen en gräns nedåt för flygets attraktivitet. Små flygplan är mycket svåra att använda för rörelsehindrade och det är de som kan vara aktuella på kortare avstånd än 40 mil.

Statens handikappråd ser positivt på förslaget om flygresor från "dörr till dörr". För resenären leder detta till förenklingar. Rådet stöder däremot inte förslaget om att försäljningen begränsas till Linjeflygs resebyråer och att högre kostnad uttas för resor före kl. 09.00. Restiderna måste styras av behoven.

DHR-HCK framhåller att systemet med flygresor "dörr till dörr" leder till förenklingar för resenären i jämförelse med i dag. Organisationerna stöder därför i princip förslaget med följande två förändringar.

- Försäljningsställena bör inte begränsas till dem som tillhandahålls av Linjeflyg.
- Ingen högre kostnad för resa före kl. 09.00. Restiderna måste styras av behoven, inte av Linjeflygs intressen att sprida resorna.

För *Rh-förbunden* framstår det som viktigt att anslutningsresor till olika kollektiva färdmedel ombesörjs av SAS/Linjeflyg och SJ. Flyget har sin limousinservice och SJ börjar nu lansera "tågtaxi".

Pensionärernas Riksorganisation (PRO) tillstyrker utredningens förslag om flygresor "dörr till dörr" under förutsättning att samma beställningsförfarande tillämpas som för andra resenärer.

Socialstyrelsen förutsätter att anslutningsresorna med flygtaxi även kan ske med specialfordon.

Svenska Taxiförbundet framhåller att det finns vissa skillnader mellan flygtaxikonceptet och motsvarande "tågtaxi"-lösning. Antalet terminalpunkter är sålunda betydligt fler vid en tåglösning än inom flyget, varför det blir mer resurskrävande att hålla samma terminalstandard. Samordning med flyg och tåg ställer också stora krav på en mycket väl utbyggd bokningsorganisation såväl vid förseningar och ändrade restider som vid genomförandet av en "normalresa". Omstigningen mellan två transportmedel är resans kritiska händelse.

10. Beställning av resor med taxi och specialfordon

Prop. 1988/89: 81
Bilaga 1

Svenska Taxiförbundet pekar på de stora svårigheter som finns att organisera en väl fungerande beställningscentral för riksfärdtjänsten. Dagens regler med ett ansökningsförfarande minst tre veckor före resetillfället och ett kommunalt beslut sex dagar före resan ger bokningscentralen fem dagars framförhållning varav minst två går åt till postgång. Inte enbart vid stora reschejger upplevs systemet som tungrott och svårförståeligt. Enligt rapporten innebär dock en förändrad bokningsorganisation en kostnads-sänkning på ca 4 milj. kr. Taxiförbundet menar att nyligen gjorda beräkningar visar på besparingar på ca 6 milj. kr.

Rh-förbunden instämmer helt i TPR:s förslag att skrota den gemensamma beställningscentralen och att därmed avstå från den organiserade sam-åkningen. Det måste vara enklare och gå snabbare om kommunerna lokalt hanterar kreditbevis och beställning av resor med taxi och specialfordon, än att tvingas gå via den centrala beställningscentralen.

Erfarenheterna av Taxi Sveriges beställningscentral är enligt *DHR-HCK* dåliga. Man framhåller att en riksgemensam beställningscentral inte fyller någon vettig funktion och måste avvecklas så snabbt som möjligt.

All samåkning måste enligt organisationerna ske på resenärens villkor.

Beträffande det föreslagna systemet med valda taxiresor anför *DHR-HCK* att de inte vill kategoriskt avvisa reformen men menar att det är viktigare att förbättra riksfärdtjänsten för dem som har de största behoven av detta resalternativ, än att satsa pengar på en nyhet med valda taxiresor. En likalydande formulering återfinns i remissyttrandet från *statens handikappråd*.

Förslaget att kommunerna skall sköta beställningarna ger *DHR-HCK* sitt fulla bifall. Även *socialstyrelsen* tillstyrker TPR:s förslag beträffande beställning av resor med taxi och specialfordon.

Enligt *Fria Taxi Riksförbund* bör den monopolställning som Taxi Sverige AB i dag har brytas, för att kunna uppnå ett effektivt system för riksfärdtjänsten. Bestämmelser bör utfärdas till den som får i uppdrag att handhava en eventuell beställningscentral för riksfärdtjänsten, att alla taxibilar med godkända trafikillstånd får rätt att utföra riksfärdtjänstuppdrag.

11. Begränsning av antal resor eller kostnad per person

Socialstyrelsen delar TPR:s uppfattning att begränsningar i antal resor eller total kostnad per person för närvarande inte är lämpliga instrument för att begränsa kostnadsutvecklingen för riksfärdtjänsten. Det är angeläget att riksfärdtjänsten får fortsätta att byggas ut och fullt ut nå de målgrupper den är avsedd för.

Även *handikappinstitutet* framhåller att det inte bör införas några begränsningar i antalet resor.

12. Nämnd för handikappades resor

Prop. 1988/89: 81
Bilaga 1

DHR-HCK hänvisar till att man tidigare i olika sammanhang framfört att en nämnd för handikappades resor skall inrättas. Denna nämnd skall ansvara för all färdtjänst och anpassning av kollektivtrafiken.

Även *statens handikappråd* tar upp denna fråga. För att bl. a. möjliggöra en helhetssyn och främja utvecklingen av likartade rese möjligheter av god kvalitet över hela landet för handikappade bör en nämnd för ändamålet inrättas. Nämndens ansvar bör, förutom riksfärdtjänst, omfatta färdtjänst och anpassning av kollektivtrafiken.

Regeringen
(Kommunikationsdepartementet)
103 33 STOCKHOLM

Kostnader för riksfärdtjänsten

Riksfärdtjänsten syftar till att göra det möjligt för gravt handikappade att resa till normala kostnader och därigenom upprätthålla sociala kontakter, delta i samhällslivet osv.

Transportrådet (TPR) har vid uppföljningen av riksfärdtjänsten noterat att antalet resor och kostnaderna uppvisar stora variationer mellan olika resenärer. Ett litet antal resenärer gör ett stort antal resor till höga kostnader. I samband med arbetet på rapporten "Framtida utformning av riksfärdtjänsten" fann TPR att den resenär som svarade för den största sammanlagda kostnaden hade rest för knappt 150 000 kr under drygt ett år. Även om detta måste anses vara en avsevärd kostnad gjorde TPR den samlade bedömningen att enstaka sådana fall fick accepteras för att undvika en tungrodd reglering av maximala resor eller maximala kostnader per person.

Vid TPRs löpande uppföljning har det nu emellertid framkommit att en enda person har gjort resor med specialfordon för över 700 000 kr bara under 1988. Det handlar då om flera resor varje vecka av varierande längd. De längsta resorna är över 100 mil. TPR anser att ett sådant utnyttjande av riksfärdtjänsten ligger långt utöver vad riksdagen har avsett. Enligt TPR föreligger här ett uppenbart missbruk. TPR anser att det måste införas möjligheter att hindra sådana missbruk. Det kan t. ex. ske genom att 3 § Förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst kompletteras med ett nytt stycke av följande lydelse:

"Vid bedömningen av om tillstånd skall lämnas skall beaktas sökandens behov av att företa resan och den beräknade kostnaden för denna."

En bestämmelse av detta slag innebär ett steg tillbaka i förhållande till strävandena att utveckla riksfärdtjänsten mot en större valfrihet för resenärerna. TPR beklagar djupt detta. På längre sikt är det dock nödvändigt att riksfärdtjänsten uppfattas som rimlig och riktig av såväl handikappade som ej handikappade. Det är därför nödvändigt att införa möjligheter att stoppa uppenbara missbruk.

TPR föreslår därför att regeringen inför ovan föreslagna tillägg i förordningen om riksfärdtjänst.

Claes-Eric Norrbom

Gunnar Andersson

Innehållsförteckning

Prop. 1988/89: 81

1 Inledning	2
2 Sammanfattning av transportrådets rapport Framtida utformning av riksfärdtjänsten	4
3 Riksfärdtjänstens framtida utformning	6
3.1 Mål för riksfärdtjänsten	6
3.2 Problem med riksfärdtjänsten	8
3.3 Resenärernas egenavgifter	10
3.4 Ledsagare och medresenärer	15
3.5 Resor med tåg och flyg	17
3.6 Resor med taxi och specialfordon	19
3.7 Begränsning av kostnadsutvecklingen	21
3.8 Vissa organisatoriska frågor	24
4 Anslagsfrågor	25
5 Hemställan	28
6 Beslut	28
 <i>Bilaga 1: Sammanställning av remissyttranden över rapporten Framtida utformning av riksfärdtjänsten</i>	 29
<i>Bilaga 2: Transportrådets skrivelse 1988-11-14 till regeringen om kostnader för riksfärdtjänsten</i>	 40

