Trafikutskottets betänkande 1983/84:23

om anslag till Riksfärdtjänst m. m. (prop. 1983/84:100 bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Riksfärdtjänst. Regeringen har i proposition 1983/84:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under punkt I 4. (s. 166–179) föreslagit riksdagen

dels att godkänna de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för en permanent riksfärdtjänst,

dels att till Riksfärdtjänst för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag på 38 000 000 kr.

Motionerna

I motion 1983/84:414 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 20), att riksdagen beslutar godkänna vad som i motionen anförs om riksfärdtjänsten.

I motion 1983/84:1282 av Börje Nilsson och Ingvar Björk (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att handikapporganisationerna blir representerade i transportrådets styrelse.

I motion 1983/84:1777 av Ingvar Eriksson och Bo Arvidson (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär initiativ om en kartläggning av dagssituationen då det gäller anpassningen av kollektivtrafiken till de handikappades behov och om planerna för framtiden och vilka resurser som framöver kan väntas bli avsatta för ändamålet.

I motion 1983/84:2442 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om handikappanpassning av tåg och terminaler,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om riksfärdtjänstens utformning.

I motion 1983/84:2496 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 10), att riksdagen till Riksfärdtjänst anslår 25 000 000 kr.

I motion 1983/84:2509 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 23), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Riksfärdtjänsten.

Utskottet

I propositionen erinras om att ett försök med riksfärdtjänst för gravt handikappade personers längre resor inleddes i juni 1980 som ett komplement till den kommunala färdtjänsten. Försöket, som leds av nämnden för riksfärdtjänst, pågår till den 30 juni 1984.

I propositionen föreslås att *en permanent riksfärdtjänst* inrättas den 1 juli 1984. De riktlinjer för verksamheten som underställs riksdagen för godkännande innebär i huvudsak följande.

Endast de svårast handikappade bör erbjudas de speciella transportlösningar som tillhandahålls inom riksfärdtjänstens ram. Resor som är längre än 100 km (dvs. 200 km t.o.r.) bör kunna vara riksfärdtjänstresor. Även om resans längd understiger 100 km är resan att betrakta som riksfärdtjänstresa om *hela* resan företas med taxibil eller färdtjänstfordon. En resa som företas inom en och samma kommun är aldrig en riksfärdtjänstresa.

Riksfärdtjänst skall avse resor för rekreation och andra privata angelägenheter. Undantagsvis bör tillstånd kunna ges för enstaka tjänsteresor. Resor för förtroendemän i föreningar av olika slag bör inte likställas med tjänsteresor utan betraktas som resor för privat angelägenhet.

Generella tillstånd bör kunna ges för riksfärdtjänstresor med 2:a klass tåg med ledsagare och för 1:a klass tåg eller flyg – eventuellt med ledsagare. Generella tillstånd bör också kunna ges för resor med taxibil eller riksfärdtjänstfordon till den lilla grupp av mycket svårt handikappade personer som man kan förutse aldrig kommer att kunna resa på annat sätt. Tillstånd av sistnämnda slag skall kunna förenas med vissa i propositionen exemplifierade villkor.

Någon begränsning i antalet resor som varje riksfärdtjänstberättigad person får företa bör t. v. inte gälla. Resenärerna bör t. v. betala vad en järnvägsbiljett i 2:a klass skulle ha kostat på den aktuella sträckan samt sedvanlig taxa enligt besökskommunens regler för eventuella anslutningsresor inom besökskommunen (färdtjänstområdet).

Transportrådet bör ta över nämndens arbete den 1 juli 1984. Till rådet bör knytas en rådgivande delegation med företrädare bl. a. för handikapporganisationerna, kommunförbunden och länstrafikbolagen. Kostnaderna för riksfärdtjänsten bör t. v. i princip täckas av staten från ett särskilt anslag som disponeras av transportrådet. Rådet skall övervaka verksamheten, utfärda riktlinjer och föreskrifter m. m. samt träffa de centrala avtal som behövs.

Föredragande departementschefen understryker att formerna för riksfärdtjänsten – mot bakgrund bl. a. av att efterfrågan inte stabiliserats – inte nu kan läggas fast i sin helhet. Vissa problem kräver ytterligare utredning eller överväganden. I sammanhanget framhålls att – utan andra restriktioner än de som nu gäller – kostnaderna för riksfärdtjänsten kan komma att uppgå till 60–70 milj. kr. per år, när efterfrågan stabiliserats. Åtgärder som begränsar dessa kostnader bör övervägas.

Föredraganden konstaterar vidare att riksfärdtjänsten erbjuder en dörr-till-dörr-service som en icke handikappad person skulle ha behövt betala mer för än vad den handikappade nu gör. En differentiering av avgifterna för de riksfärdtjänstresande bör övervägas.

Det system som nu tillämpas har enligt föredraganden inneburit att kommunerna fattat de flesta besluten om resor, medan staten stått för den allra största delen av kostnaden. Förutsättningarna för att samla kostnadsansvar och beslutsfattande bör övervägas.

Även frågan om samordning av samhällsstödda transporter bör i besparingssyfte ytterligare utredas. Vidare bör man pröva frågan om att införa en besvärsordning enligt vilken överprövning av beslut i riksfärdtjänstärenden skall ske hos transportrådet. Under rubriken "Länsfärdtjänst i stället för riksfärdtjänst inom län" upplyser föredraganden att utredningsarbete med praktiska försök i fråga om färdtjänstens organisation pågår genom bl. a. kollektivtrafikberedningens försorg.

De erforderliga utredningarna av olika aspekter på riksfärdtjänsten bör – framhåller föredraganden – vara avslutade senast under år 1987. Redan dessförinnan kan naturligtvis förändringar behöva göras i systemet. Utredningsresultaten bör därför tas fram så fort som möjligt.

Slutligen föreslår föredraganden att medel till riksfärdtjänst anvisas över ett nytt anslag med beteckningen I 4. Riksfärdtjänst. Anslaget bör vara ett förslagsanslag med hänsyn till att medelsåtgången knappast kan påverkas när regelsystemet väl är fastlagt. För nästa budgetår föreslås en medelsanvisning på 38 milj. kr.

I motion 1983/84:414 (c) framhålls att de i propositionen förordade riktlinjerna innebär två utvidgningar av gällande regler, nämligen att vissa personer skall kunna få generellt tillstånd att åka taxi eller färdtjänstfordon samt att resor för förtroendemän i föreningar skall betraktas som resor för privat angelägenhet. Mot bakgrund av beräkningarna att kostnaderna för riksfärdtjänsten kan komma att uppgå till 60–70 milj. kr. per år anser motionärerna att verksamheten ej bör ges permanent karaktär förrän man hunnit utforma regler genom vilka kostnaderna effektivt kan kontrolleras. Dessförinnan bör de nämnda utvidgningarna ej ske. Motionärerna vill också att det antal resor som en färdtjänstberättigad får företa skall begränsas, men de vill inte nu binda sig för ett bestämt antal.

I motion 1983/84:2509 (m) framhålls det angelägna i att riksfärdtjänsten blir permanent. Det antal resor per år som en färdtjänstberättigad får företa bör dock begränsas till två. Resor för förtroendemän i föreningar eller liknande bör även i fortsättningen följa de regler som gäller för tjänsteresor. Generella tillstånd bör av kostnadsskäl endast beviljas för resor med flyg och tåg. Vidare bör enligt motionärerna en differentiering av egenavgifterna ske med hänsyn till val av färdmedel.

I motion 1983/84:2442 (vpk) hälsar man med tillfredsställelse förslaget om att göra riksfärdtjänsten permanent. Motionärerna motsätter sig dock tankarna på begränsningar av det antal resor som en riksfärdtjänstberättigad får företa och på höjd egenavgift beroende på färdmedel. Vidare framhålls att handikapprörelsen under den fortsatta verksamheten med riksfärdtjänst bör ha inflytande över denna på sätt som hittills.

I motion 1983/84:1282 (s) framhålls att de företrädare för handikapporganisationerna som ingår som ledamöter i nämnden för riksfärdtjänst kräver att konsumentgruppen bör få ett reellt inflytande över verksamheten i fortsättningen. Med hänvisning härtill yrkar motionärerna att riksdagen hos regeringen begär att handikapporganisationerna blir representerade i transportrådets styrelse.

Utskottet vill med anledning av samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga till en början framhålla att det delar den i propositionen och motionerna 1983/84:2442 (vpk) och 1983/84:2509 (m) uttalade uppfattningen att riksfärdtjänsten bör ges permanent karaktär den 1 juli 1984.

Utskottet delar vidare föredragandens uppfattning att någon begränsning av det antal resor som varje riksfärdtjänstberättigad person får företa *tills vidare* ej bör ske. Frågan bör dock även enligt utskottets mening närmare utredas och en bedömning göras med ledning av vunna erfarenheter. Utskottet vill i det här sammanhanget påpeka att ett annat och bättre sätt att minska riksfärdtjänstens kostnader är att om den personliga servicen inom SJ förbättrades, så skulle flera handikappade kunna åka tåg i stället för att som nu tvingas anlita dyrare transportmedel.

Utskottet ser inte heller något skäl att motsätta sig förslaget i propositionen att resor för förtroendemän i föreningar av olika slag skall betraktas som resor för privat angelägenhet.

Beträffande frågan om generella tillstånd för resor med taxibil och färdtjänstfordon vill utskottet i likhet med föredraganden understryka att sådana tillstånd endast bör ges till sådana mycket svårt handikappade personer som aldrig kan förväntas kunna resa på annat sätt. De villkor i övrigt som enligt föredraganden skall kunna förknippas med ifrågavarande tillståndsgivning har inte givit utskottet anledning till erinran.

Frågan om en differentiering av de avgifter som de riksfärdtjänstberättigade själva har att betala bör även enligt utskottets mening närmare övervägas. I avvaktan på en sådan utredning bör – som föredraganden framhåller – de riksfärdtjänstberättigade betala vad en järnvägsbiljett i 2:a klass skulle ha kostat på den aktuella sträckan vid den tid då resan företas samt sedvanlig taxa enligt besökskommunens regler för eventuella anslutningsresor inom besökskommunen (färdtjänstområdet).

Utskottet ansluter sig vidare till den i propositionen samt i motionerna 1983/84:1282 (s) och 1983/84:2442 (vpk) uttalade uppfattningen om det angelägna i att handikapporganisationerna får ett betydande inflytande över

besluten om riksfärdtjänst. Inflytandet säkerställs enligt utskottets mening genom den rådgivande delegation – med företrädare för bl. a. handikapporganisationerna – som föredraganden föreslår skall knytas till transportrådet. Någon representation i transportrådets styrelse synes sålunda inte erforderlig.

De riktlinjer i övrigt som förordas i propositionen – och som här ej har berörts – har inte heller givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag till riktlinjer för en permanent riksfärdtjänst och avstyrker samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Utskottet godtar vidare föredragandens anslagsberäkning och tillstyrker förslaget till medelsanvisning. Det i motion 1983/84:2496 (m) framställda – men ej motiverade – yrkandet om att begränsa medelsanvisningen till 25 milj. kr. avstyrks.

I motion 1983/84:2442 (vpk) behandlas även – liksom i motion 1983/84:1777 (m) – frågor om *handikappanpassning av kollektivtrafiken*.

I den förstnämnda motionen betonas att de handikappades resemöjligheter bör öka och att alla brister i fråga om färdmedlens och terminalernas utformning bör undanröjas. Motionärerna framhåller att 1979 års trafikpolitiska beslut bl. a. innebar att de kollektiva trafikmedlen skulle anpassas till de handikappades behov inom en tioårsperiod. Någon myndighet som har ansvar för denna anpassnings genomförande har dock inte utsetts, säger motionärerna. Så bör snarast ske, och en plan för åtgärderna och genomförandet bör upprättas.

I propositionen erinras om att enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall den som har tillsynen över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till de handikappade. Vid planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken skall de handikappades särskilda behov beaktas så långt det är möjligt. Genom en ändring i byggnadsstadgan (1959:612) gäller att terminalanläggningarna skall handikappanpassas oavsett om de annars skulle ha byggts om eller inte.

Vidare framhålls i propositionen att transportrådet bl. a. svarar för samordningen av den kollektiva persontrafikens anpassning till de handikappades behov. Rådet utfärdar även erforderliga föreskrifter. Rådet har sålunda föreskrivit att för bussar och hälften av antalet loktågsvagnar handikappanpassning skall vara genomförd senast år 1989 och i övrigt senast år 1992. För motorvagnar och pendeltåg gäller handikappanpassning fr. o. m. år 1985 i fråga om nya vagnar och senast år 1992 för äldre vagnar.

Föredraganden understryker att handikappanpassningen av både tekniska och ekonomiska skäl måste ske successivt.

Utskottet delar denna uppfattning och finner även att vad föredraganden i övrigt anfört om handikappanpassningen är tillfredsställande.

Beträffande det i motionen anförda om att någon myndighet inte utsetts för att ansvara för terminalers anpassning så har utskottet erfarit att denna fråga f. n. är under beredning i regeringskansliet.

Med hänvisning till det anförda bör enligt utskottets mening motion 1983/84:2442 (vpk) i nu berörd del inte föranleda någon riksdagens åtgärd. Motionens yrkande 1 avstyrks följaktligen.

Även i motion 1983/84:1777 (m) framhålls att 1979 års trafikpolitiska beslut innebar att en handikappanpassning av alla trafikterminaler skulle ske under en tioårsperiod. Kunskapen om hur långt anpassningen fortskridit, om planerna för framtiden samt om vilka resurser som kan avsättas är emellertid enligt motionärerna otillräcklig. Regeringen bör därför ta initiativet till en kartläggning hos trafikmyndigheter och trafikföretag om hur långt handikappanpassningen har förverkligats.

Kommunikationsdepartementet har enligt vad utskottet erfarit nyligen tillskrivit alla berörda myndigheter inom kommunikationssektorn och efterhört hur långt man har kommit när det gäller handikappanpassning. Utskottet har vidare erfarit att transportrådet företagit en kartläggning av trafikterminalernas handikappanpassning. Härigenom och genom den samordnande och föreskrivande roll som rådet har i fråga om kollektivtrafikens handikappanpassning tillgodoses enligt utskottets mening de kunskapskrav som motionärerna aktualiserar. Någon riksdagens åtgärd synes följaktligen inte erforderlig, varför motionen avstyrks.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *en permanent riksfärdtjänst*
   att riksdagen med godkännande av de i propositionen förordade riktlinjerna avslår motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 20, 1983/84:1282 (s), 1983/84:2442 (vpk) yrkande 2 och 1983/84:2509 (m) yrkande 23,
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1983/84:2496 (m) yrkande 10 till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 38 000 000 kr.,
3. beträffande *handikappanpassning av kollektivtrafiken*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1983/84:2442 (vpk) yrkande 1,
   b. avslår motion 1983/84:1777 (m).

Stockholm den 12 april 1984

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Gösta Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Ingrid Andersson (s) och Margareta Persson (s).

Reservationer

1. En permanent riksfärdtjänst (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "Utskottet vill" och på s. 5 slutar med "i fråga." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet konstaterar för sin del att åtskilliga osäkerhetsfaktorer vidlåder innebörden, omfattningen och inriktningen av en fortsatt riksfärdtjänst. Enligt utskottets mening är det därför tveksamt om man bör beteckna den fortsatta verksamheten såsom permanent. Regeringen har valt att göra så, trots allt det utredande som enligt regeringens egen – och utskottets – bedömning behövs "innan formerna för riksfärdtjänsten kan läggas fast i sin helhet". Med hänsyn till de många osäkerhetsfaktorerna skulle utskottet för sin del ha föredragit att riksfärdtjänstens fortsatta verksamhet – i avvaktan på ytterligare utredningar och bedömningar om kostnaderna – alltjämt betecknades såsom en försöksverksamhet.

Frågan om hur verksamheten skall betecknas är emellertid av underordnad betydelse. Det väsentliga i detta sammanhang är enligt utskottets mening att man redan från början söker få kontroll över kostnaderna. Effektiv kostnadskontroll kan enligt utskottets mening inte upprätthållas om man *tills vidare* inför en ordning som för de riksfärdtjänstberättigade innebär möjlighet till ett obegränsat antal resor. Detta antal bör nu begränsas. Av kostnadsskäl kan utskottet inte heller tillstyrka regeringens förslag att generella tillstånd t. v. skall kunna ges för resor med taxibil och färdtjänstfordon. Av samma skäl avstyrker utskottet även regeringens förslag att resor för förtroendemän i föreningar t. v. inte skall likställas med tjänsteresor utan betraktas som resor för privat angelägenhet. Undantagsvis bör dock tillstånd kunna ges för enstaka tjänsteresor.

Frågan om en differentiering av de avgifter som de riksfärdtjänstberättigade själva har att betala bör även enligt utskottets mening närmare övervägas.

Utskottet ansluter sig vidare till den i propositionen samt i motionerna 1983/84:1282 (s) och 1983/84:2442 (vpk) uttalade uppfattningen om det angelägna i att handikapporganisationerna får ett betydande inflytande över besluten om riksfärdtjänst. Inflytandet säkerställs enligt utskottets mening genom den rådgivande delegation – med företrädare för bl. a. handikapporganisationerna – som föredraganden föreslår skall knytas till transportrådet.

Någon representation i transportrådets styrelse synes sålunda inte erforderlig.

Utskottets ovan redovisade ställningstagande innebär att syftet med yrkandena i motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2509 (m) får anses vara i huvudsak tillgodosett. Av vad utskottet anfört följer vidare att motionerna 1983/84:1282 (s) och 1983/84:2442 (vpk) i nu berörd del avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *en permanent riksfärdtjänst*
att riksdagen
a. med anledning av de i propositionen förordade riktlinjerna samt motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 20 och 1983/84:2509 (m) yrkande 23 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
b. avslår motion 1983/84:1282 (s),
c. avslår motion 1983/84:2442 (vpk) yrkande 2,

2. En permanent riksfärdtjänst (mom. 1)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "Utskottet vill" och på s. 5 slutar med "i fråga." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill --- lika med utskottet --- den 1 juli 1984.

Vad gäller de i propositionen föreslagna riktlinjerna vill utskottet framhålla att det inte ser några skäl till begränsningar i antalet resor, eftersom de handikappade bör behandlas jämlikt i förhållande till resenärer i allmänhet. Någon höjd egenavgift beroende på färdmedel bör inte heller enligt utskottets mening införas. Utskottet anser vidare – i likhet med föredraganden – att det är angeläget att handikapprörelsen får ett betydande inflytande över den fortsatta riksfärdtjänstverksamheten. För att skapa garantier härför fordras att handikapporganisationerna är företrädda i transportrådets styrelse i frågor som rör riksfärdtjänsten. Härutöver krävs en rådgivande delegation av den art som föreslås i propositionen.

De i propositionen i övrigt föreslagna riktlinjerna har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Härav följer att motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2509 (m) i de delar som nu är i fråga avstyrks. Motion 1983/84:2442 (vpk) tillstyrks i nu berörd del. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion 1983/84:1282 (s) får anses tillgodosett.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *en permanent riksfärdtjänst*
   att riksdagen
   a. med bifall till motion 1983/84:2442 (vpk) yrkande 2 samt med anledning av de i propositionen förordade riktlinjerna och motion 1983/84:1282 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
   b. avslår motion 1983/84:414 (c) yrkande 20,
   c. avslår motion 1983/84:2509 (m) yrkande 23,

3. Anslaget Riksfärdtjänst (mom. 2)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottet godtar" och slutar med "25 milj. kr. avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med de begränsningar i förhållande till regeringens förslag som enligt utskottets mening bör gälla för den fortsatta verksamheten med riksfärdtjänst synes en medelsanvisning på 25 milj. kr. för nästa budgetår vara tillräcklig. Yrkandet härom i motion 1983/84:2496 (m) tillstyrks följaktligen, medan regeringens förslag till medelsanvisning avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1983/84:2496 (m) yrkande 10 till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 25 000 000 kr.,

4. Handikappanpassning av kollektivtrafiken (mom. 3 a)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "avstyrks följaktligen." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar denna uppfattning men vill understryka att riksdagens beslut år 1979 innebar att anpassningen skulle vara genomförd senast år 1989. För att handikappanpassningen skall kunna genomföras på ett effektivt sätt fordras enligt utskottets mening en myndighet med ett uttryckligt ansvar för uppgiften. Transportrådets nuvarande samordnande roll innebär inte något sådant ansvar. Rådets uppgifter i fråga om handikappanpassning gäller dessutom endast färdmedlen. Någon myndighet med ett klart definierat ansvar för handikappanpassning av trafikterminalerna har – som framhålls i motion 1983/84:2442 (vpk) – inte utsetts.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet yrkandet i nämnda motion att en myndighet snarast skall utses med ansvar för handikappanpassning av såväl färdmedel som trafikterminaler. Myndigheten bör så snart som möjligt upprätta en plan för genomförandet av de erforderliga åtgärderna.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 a bort ha följande lydelse:

3. beträffande *handikappanpassning av kollektivtrafiken*
att riksdagen
a. med bifall till motion 1983/84:2442 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilt yttrande

En permanent riksfärdtjänst (mom. 1)

Margareta Persson (s) anför:

Det vore olyckligt om ytterligare överväganden kring en differentiering av avgifterna skulle leda fram till att handikappade som tvingas åka taxi eller specialfordon, därför att inget annat färdmedel fungerar, skall debiteras en högre avgift under hänvisning till att andra människor får betala högre pris för en dörr-till-dörr-service. Om flyget och tåget anpassas bättre efter handikappades behov kommer fler riksfärdtjänstkunder att kunna använda dessa transportmedel. De kunder som på grund av mycket grava handikapp ändå måste anlita taxi eller specialfordon har inget val. Då bör de heller inte debiteras högre avgift för sin resa.