

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU17

Riksfärdtjänsten



1988/89
TU17

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet förslag i proposition 1988/89:81 om riksfärdtjänsten. Vidare behandlas förslag i åtta motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandena eller – i några fall – lämnar dem utan särskild åtgärd. Förslagen innebär bl. a. följande.

De grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast.

Beställning och genomförande av resor med riksfärdtjänsten kan förenklas. Årligen fastställda egenavgifter för olika slag av färdmedel införs. Dessa avgifter blir anpassade till normala reskostnader vid resa med andra klass tåg inkl. kostnader för anslutningsresor.

Avgränsningen mellan begreppen ledsagare och medresenär förenklas. Kostnaden för ledsagares resa betalas liksom hittills av staten.

För att förhindra ett överutnyttjande av riksfärdtjänsten skall det vara möjligt att pröva sökandens behov av att resa särskilt ofta. Beslut och kostnadsramar förs samman till kommunerna.

För budgetåret 1989/90 föreslås att 66,4 milj.kr. anvisas till riksfärdtjänsten.

Utskottets ställningstagande föranleder åtta reservationer och ett särskilt yttrande.

Vpk-ledamoten anser att ett skäl till att bevilja tillstånd för riksfärdtjänst bör – förutom handikappets svårighetsgrad – vara att i en del fall måste resenären resa tillsammans med småbarn (res. 1).

Enligt vpk- och mp-ledamöterna bör frågan om införande av länsfärdtjänst i alla län bli föremål för en snabb utredning (res. 2).

Vpk- och mp-ledamöterna anser vidare att de framsteg beträffande handikappanpassning av kollektivtrafiken som gjorts sedan 1979 är otillräckliga (res. 3).

Enligt mp-ledamoten bör ledsagare som behövs före avfärd och efter ankomst få hela resan betald av riksfärdtjänsten (res. 4).

Enligt vpk-ledamöten kan ledsagaren vara den person som bäst känner till hur resenären skall kunna lyftas. Ledsagaren skall då också få rätt att utföra lyft. Försäkringsfrågan måste därför lösas (res. 5).

Vpk- och mp-ledamöterna finner stora risker förknippade med att

överföra de statliga medelsramarna till kommunerna. Regeringens förslag avstyrks i denna del (res. 6). 1988/89:TU17

Enligt c-ledamöterna bör 30 % av anslaget fördelas individuellt på kommunerna med hänsyn till variationer i resbehov och reskostnader (res. 7).

En särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor bör enligt vpk- och mp-ledamöterna inrättas. I en sådan nämnd bör handikapprörelsen vara starkt representerad (res. 8).

Vidare har till betänkandet fogats ett särskilt yttrande av fp-ledamöterna i fråga om en förbättrad kollektivtrafik.

Propositionen

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i proposition 1988/89:81 om riksfärdtjänsten

1. att riksdagen godkänner de mål för riksfärdtjänsten som föredragande departementschefen har förordat.

2. att riksdagen godkänner de grunder för egenavgifter som föredragande departementschefen har förordat.

3. att riksdagen godkänner de riktlinjer som föredragande departementschefen har förordat för tillstånd till ledsagare och medresenärer och till ersättning för dessas resor,

4. att riksdagen godkänner de riktlinjer som föredragande departementschefen har förordat för resor med tåg och flyg.

5. att riksdagen godkänner de riktlinjer som föredragande departementschefen har förordat för resor med taxi och specialfordon.

6. att riksdagen godkänner de riktlinjer som föredragande departementschefen har förordat för begränsning av kostnadsutvecklingen.

7. att riksdagen godkänner de riktlinjer som föredragande departementschefen har förordat för organisationen av riksfärdtjänsten.

8. att riksdagen till Riksfärdtjänst för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag av 66 400 000 kr.,

9. att riksdagen tar del av vad föredragande departementschefen i övrigt anfört om riksfärdtjänsten.

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 inkl. 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.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1988/89:81

1988/89:T10 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att även tillfälligt gravt handikappade ges viss möjlighet till riksfärdtjänst,
2. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om utvidgad färdtjänst (länsfärdtjänst) m.m. enligt vad som angivits i motionen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om förbättrad handikappanpassning inom kollektivtrafiken,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om uppföljning av det nya egenavgifterna och systemet för beställningar,
5. att riksdagen beslutar att ledsagare som verkligen behövs såväl före som efter resan, dock inte under själva resan, också bör kunna få resan betald genom riksfärdtjänsten,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om den fortsatta utvecklingen av riksfärdtjänsten.

1988/89:T11 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att 70 % av anslaget första året fördelas till kommunerna efter den fördelningsnyckel som anges i propositionen samt att 30 % fördelas av transportrådet enligt de riktlinjer som angetts i motionen,
2. att riksdagen hos regeringen begär att en utvärdering omedelbart sker av första årets fördelning i syfte att åstadkomma sådana justeringar av fördelningsnyckeln att regionala och lokala ojämnheter i resandefrekvens och resmönster kan beaktas samtidigt som möjligheterna till inordning av stödet i en vidgad och reformerad kommunal skatteutjämning prövas,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om möjlighet för även andra reseföretag än SJ och LIN att teckna avtal med TPR,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om möjlighet i vissa fall för mer än en ledsagare att medfölja riksfärdtjänstresenären.

1988/89:T12 av Barbro Sandberg (fp) vari yrkas

1988/89:TU17

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjlighet till mer än en ledsagare i vissa fall,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regeln om endast en medresenär och dess effekter på familjers möjlighet att resa tillsammans,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnadsansvaret för riksfärdtjänst.

1988/89:T13 av Sten Svensson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om begreppet vald taxi,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att fler än en ledsagare bör kunna medfölja vid resa med riksfärdtjänst om detta är motiverat utifrån handikappet.

1988/89:T14 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om införandet av ett färdtjänstkort,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om resenärens egenavgifter,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ledsagare,

4. att riksdagen beslutar att inte begränsa antalet resor per resenär och år.

5. att riksdagen beslutar att staten skall ha kostnadsansvaret för riksfärdtjänsten,

6. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en särskild nämnd med övergripande ansvar för de handikappades resor.

1988/89:T15 av Margareta Persson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om överförande av riksfärdtjänstens medel till kommunerna.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1989

1988/89:T922 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om en särskild nämnd med övergripande ansvar för de handikappades resor.

1988/89:So246 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om en särskild nämnd med övergripande ansvar för de handikappades resor.

Utskottet

1. Mål för riksfärdtjänsten

När riksdagen våren 1988 behandlade regeringens trafikpolitiska proposition (prop. 1987/88:50 bil. 1) anslöt sig riksdagen (TU 1987/88:15, rskr. 166) till bedömningen att en helhetssyn borde läggas på samhällets olika åtgärder för att säkerställa handikappades förflyttningsmöjligheter. Vad som särskilt

borde eftersträvas var en sådan anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades och äldres behov att färdmedlen och terminalerna kunde göras mera tillgängliga och att det därmed uppstod en ökad valfrihet i fråga om de färdmedel som kan utnyttjas.

Som ett led i dessa strävanden beslöt riksdagen 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.

Riksdagen beslöt också om en ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik så att lagen nu kom att omfatta alla slag av färdmedel som används i kollektivtrafiken.

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. Även om denna grupp kan beräknas minska, bl.a. genom snabbtågens tillkomst och till följd av riksdagens olika beslut på handikappområdet, 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 att behövas särlosningar för dem som har mycket stora funktionshinder vid resor. Till sådana nödvändiga lösningar hör riksfärdtjänsten.

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

- Riksfärdtjänsten skall vara till för dem som på grund av svårtat 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.

I motion T10 (mp) yrkande 1 begärs att tillfälligt gravt handikappade ges möjlighet till riksfärdtjänst. Det hänvisas till att i propositionen föreslås att endast sådana personer som har kvarstående handikapp skall få rätt till riksfärdtjänst. Motionärerna menar att även grava handikapp som är av övergående natur bör kunna omfattas av riksfärdtjänsten.

Riksfärdtjänsten har alltsedan den inrättades år 1980 varit inriktad på att lösa gravt handikappades transportproblem. I förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst har detta definierats som att tillstånd får meddelas personer som till följd av svåra och bestående handikapp inte kan resa på annat sätt än att det medför merkostnader. I transportrådets (TPR) allmänna råd för riksfärdtjänsten anges att med bestående handikapp menas att handikappet kan beräknas kvarstå minst sex månader.

För utskottet framstår det som nödvändigt att en avgränsning görs mellan gravt handikappade och personer som befinner sig i olika former av sjukdomstillstånd vilka kan beräknas vara av övergående natur. För den

senare gruppen ersätts kostnaden för resor bl.a. genom förordningen (1987:82) om ersättning vid sjukresa. För avgränsning av den särskilda personkrets som bör kunna vara berättigad till riksfärdtjänst bör därför uttrycket bestående finnas kvar.

Utskottet ställer sig bakom vad som i propositionen anförts om målen för riksfärdtjänsten, 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.

Det innebär att utskottet tillstyrker de av departementschefen förordade målen för riksfärdtjänsten och avstyrker motionsyrkandet.

I motion T14 (vpk) yrkande 1 tas upp frågan om ett införande av ett färdtjänstkort. Kortet skall bl.a. kunna användas för *riksfärdtjänstresor med småbarn*. Det anförts att vissa personer inte har behov av riksfärdtjänst när de reser ensamma men borde kunna vara berättigade till tillstånd när de reser tillsammans med småbarn.

Enligt utskottets mening är det i första hand handikappets svårighetsgrad som bör avgöra om en person skall kunna få tillstånd till riksfärdtjänst. Handikappet skall dessutom vara av den arten att det medför merkostnader vid resandet. Det ligger i sakens natur att bedömningar får ske från fall till fall i vad mån funktionsnedsättningarna, som kan vara av många olika slag, bl.a. orienteringssvårigheter, medför merkostnader vid resandet. Att därutöver på det sätt som motionärerna föreslår ta hänsyn till att småbarn medföljer på resan leder enligt utskottets mening till en alltför vidsträckt tillämpning av riksfärdtjänsten. Motionsyrkandet avstyrks därför i denna del.

Enligt motion T10 (mp) yrkande 2 bör riksdagen hos regeringen begära en utredning om utvidgad färdtjänst i form av *en länsfärdtjänst*. Motionärerna hänvisar till att det är de kortväga resorna inom riksfärdtjänsten som ökar mest och att det därför finns ett behov av en utbyggnad av färdtjänsten inom länen.

Utskottet kan konstatera att den kommunala färdtjänsten endast i två fall omfattar hela länet. Det är Stockholms län samt Gotlands län som utgör en enda kommun. Härtill kommer Östergötlands län där alla kommuner utom två är anslutna till en länsfärdtjänst.

Länsfärdtjänsten i Östergötlands län bedrivs som en försöksverksamhet. Genom transportforskningsberedningens försorg pågår en utvärdering som beräknas vara klar efter sommaren 1989.

Det är således ännu så länge svårt att bedöma effekterna av en länsfärdtjänst i form av resandets omfattning, kostnaderna för kommunerna och staten m.m. Härtill kommer att det kan finnas behov av att samordna fler slag av resor än enbart dem som organiseras genom den kommunala färdtjänsten och riksfärdtjänsten. Utskottet anser det därför bra att regeringen har för avsikt att låta göra en samlad översyn över hur transporter inom kommunerna och länen för gamla, handikappade och sjuka skall organiseras på ett mera effektivt sätt. Någon särskild utredning om länsfärdtjänst är således inte behövlig. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

I motion T10 (mp) yrkande 3 framhålls att *en förbättrad kollektivtrafik* är mycket angelägen. Resor med riksfärdtjänst sker i huvudsak med taxi och specialfordon och endast i mindre utsträckning med kollektivtrafik. Detta torde till viss del bero på bristfällig handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen och terminalerna. Motionärerna hänvisar därför till sin reservation i betänkandet 1988/89:TU11 där man begär ytterligare 50 milj.kr. till handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Utskottet har alltså redan behandlat denna fråga i sitt betänkande 1988/89:TU11 om transportrådet, transportstöd m.m. Utskottet avstyrkte där förslag om ytterligare 50 milj.kr. utöver dem som anvisades genom 1988 års trafikpolitiska beslut. Utskottet framhöll bl.a. att ansökningstiden för bidraget nyss hade gått ut. Utskottet ansåg därför att det var för tidigt att avgöra om behov förelåg av nya medel. Utskottet förutsatte att regeringen noga följer hur bidraget utnyttjas och för riksdagen redovisar resultatet av sina bedömningar. I samband därmed får avgöras om andra typer av stimulanser för handikappanpassning bör införas.

Utskottet finner inte någon anledning att frångå sitt tidigare ställningstagande och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

2. Resenärernas egenavgifter

En mycket omdiskuterad fråga beträffande riksfärdtjänstens utformning har gällt den avgift som resenären skall betala, den s.k. *egenavgiften*. Problemen har varit dels av administrativ art, dels av rättvisekaraktär.

I propositionen föreslås att den nuvarande ordningen för beräkning av egenavgiften för varje enskild sträcka och med hänsynstagande till resdag och tidpunkt på dagen m.m. ersätts av ett förenklat system. I detta skall egenavgifterna årligen fastställas för olika slag av färdmedel. Dessa avgifter skall vara anpassade till normala reskostnader vid resa med andra klass tåg inkl. kostnader för anslutningsresor.

Vidare föreslås att vid kommunens beslut om tillstånd till riksfärdtjänst skall valet av färdmedel inte låsas definitivt. Resenären skall kunna välja att åka taxi trots att dennes handikapp inte kräver det. Detta system förutsätter dock en differentiering och en högre egenavgift än för s.k. nödvändiga taxiresor.

En höjning av egenavgiften vid direktresor med taxi eller specialfordon föreslås också ske. Därmed jämställs nivån för denna avgift med prinsnivån vid tåg- eller flygresor inkl. anslutningsresor.

I två motioner – T13 (m) yrkande 1 och T14 (vpk) yrkande 2 – framhålls att det är viktigt att slå fast att resa med vald taxi alltid måste vara ett självvalt alternativ. Det är enligt motionärerna viktigt att det som betecknas som nödvändiga resor är alla resor med taxi när alternativt färdmedel inte finns.

Utskottet finner att det inte finns någon motsättning mellan motionärernas önskemål och vad departementschefen föreslår i denna del. I propositionen används uttrycket "nödvändiga resor med taxi" för att markera att det inte är ett självvalt alternativ. Tillstånd till nödvändiga resor med taxi skall sålunda kunna beviljas när så är befogat. Ett av skälen för vad som kan betecknas som

nödvändiga taxiresor är när resenärens handikapp är av den arten att resan inte kan genomföras med tåg eller med flyg, inte ens med ledsagare. Det andra skälet är att alternativt färdmedel blir för krångligt eller tidskrävande att använda med hänsyn till resenärens funktionshinder, t.ex. genom att anslutningsresorna blir orimligt långa. Motionärernas önskemål vad gäller villkoren för tillstånd till nödvändiga resor med taxi i riksfärdtjänsten synes således vara tillgodosedda.

Beträffande propositionens förslag till egenavgifter finner utskottet att det både av rättviseskäl och med hänsyn till den dyra administrationen av riksfärdtjänsten är nödvändigt att fastställa egenavgifterna på ett enklare sätt än vad som nu gäller. Utskottet ansluter sig sålunda till den schablonisering av egenavgifterna som föreslås.

Utskottet har inte heller någon erinran mot de föreslagna 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. Det är enligt utskottet också bra att resenären får en större frihet att själv välja hur en resa skall genomföras.

Av det anförda framgår att utskottet tillstyrker de grunder för egenavgifter som förordas i propositionen. Motionsyrkandena bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T10 (mp) yrkande 4 tas upp frågan om *en uppföljning av egenavgifterna*. Motionärerna instämmer i att administrationen av riksfärdtjänsten behöver förenklas avsevärt. De ansluter sig också till propositionens förslag om att resenärens kostnader för direktresor med taxi/specialfordon blir jämförbara med tåg/flyg. Detta anser motionärerna vara en klar förbättring jämfört med nuvarande system där direktresor är billigare än kollektivresor. Utvecklingen behöver enligt motionärerna emellertid noga följas för att man skall kunna vidta ytterligare förenklingar och förbättringar vad gäller egenavgifterna.

Även utskottet finner det angeläget att det föreslagna systemet med egenavgifter noga följs upp. Detta är också något som på ett flertal ställen framhålls i propositionen. Justeringar måste självfallet göras av egenavgifterna 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.

På TPR ligger därutöver ett allmänt uppföljningsarbete. Motionärernas önskemål synes därför vara tillgodosett. Motionsyrkandet påkallar därför ingen åtgärd från riksdagens sida och avstyrks följaktligen av utskottet.

3. Ledsagare

I propositionen föreslås att om den som har tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under någon del av själva resan, skall tillståndet också omfatta ledsagare. Kostnaden för ledsagares 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.

Av propositionen framgår att avgränsningen mellan begreppen ledsagare

och medresenär många gånger varit oklar. Det är därför angeläget att få bort ett stort antal svårbedömda gränfall. En myndighetsprövning av en persons egentliga syfte med en resa medför också enligt departementschefen problem som berör individens integritet.

I fyra motioner – T11 (c) yrkande 4, T12 (fp) yrkande 1, T13 (m) yrkande 2 samt T14 (vpk) yrkande 3, såvitt nu är i fråga, – tas upp frågan om *antalet ledsagare* som bör kunna omfattas av ett tillstånd för riksfärdtjänst. Motionärerna framhåller att en möjlighet bör finnas att ha mer än en ledsagare om handikappet motiverar detta. I motion T12 (fp) nämns att för vissa fall av grava handikapp, t.ex. psykiska, är det inte tillräckligt med en ensam ledsagare.

Enligt vad utskottet har erfarit har praxis varit att mer än en ledsagare har kunnat beviljas i det fall handikappet motiverat detta. Man har därvid stött sig på den formulering som finns i förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst, där uttrycket ledsagare används. Användningen av obestämd form innebär att tillståndet kan omfatta en eller flera ledsagare. Också i regeringens proposition används obestämd form, vilket betyder att nu gällande ordning även fortsättningsvis föreslås bli tillämpad.

För utskottet framstår det som angeläget att i de få fall där det på grund av handikapets svårighetsgrad inte är tillräckligt med enbart en ledsagare, även tillsammans med den service som tillhandahålls av trafikföretagets personal, det skall vara möjligt att ge tillstånd till flera ledsagare. Eftersom detta också är avsikten med formuleringarna i propositionen tillstyrker utskottet propositionens förslag i denna del. Av det anförda följer att motionsyrkandena, såvitt nu är i fråga, bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T10 (mp) yrkande 5 tas upp frågan om *ledsagarservice före och efter resan*. Motionärerna framhåller att om en sådan service behövs innan resan börjar och också på besöksorten efter resan är detta motiv för att ledsagare skall få hela resan betald genom riksfärdtjänsten, även i de fall då ledsagare inte behövs under själva resan.

Utskottet delar propositionens uppfattning att en ordning med utökad ledsagarservice bör uppmuntras 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 inkl. anslutningsresor till och från flygterminalerna. För personer med grava handikapp och svaga krafter bör en sådan ledsagarservice vara en klar fördel.

Utskottet ansluter sig också till vad som anförts i propositionen om att 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. I stället är det angeläget att ledsagarservicen byggs ut på flera 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. Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet propositionens förslag i denna del. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Utskottet ansluter sig också 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.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag i övrigt till riktlinjer för tillstånd till ledsagare och för ersättning för deras resor.

I motion T14 (vpk) yrkande 3 tas upp, såvitt nu är i fråga, *ledsagares rätt att utföra lyft av resenär*. Motionärerna yrkar på att det bör finnas en sådan rätt, liksom också att de försäkringsfrågor som eventuellt kan vara förknippade med detta måste lösas.

Den situation som torde vara vanligast då lyft förekommer av riksfärdtjänstresenärer gäller resor med flyg.

I det fall nosbrygga finns på flygplatsen, såsom på Arlanda, Landvetter, Sturup och Kallax, behövs dock i allmänhet inte något lyft för att komma in i flygplanet. Ett lyft kan däremot vara nödvändigt för att resenären skall kunna sätta sig i flygplanssätet. Denna förflyttning underlättas i väsentlig mån om platsernas armstöd mot mittgången är bortfällbara. Enligt TPR:s föreskrifter skall minst 3 % av flygplanets sittplatser, dock minst två platser, vara på detta sätt särskilt utformade för handikappade resenärer. Platserna skall även på andra sätt vara utformade så att tillräckligt utrymme finns för sådana resenärer.

För förflyttning ombord på planet skall enligt föreskrifterna för flygplan för mer än 49 passagerare finnas en transportstol om så begärs vid bokningen. Sådana transportstolar finns också tillgängliga på flygplatserna och är till stor hjälp framför allt vid lyft in och ur planet. Stolarna är utformade bl.a. för att underlätta för personalen att lyfta. De är försedda med väl utprovade lyfthandtag som syftar till att så långt möjligt minska påkänningen.

Vad sedan gäller försäkringsfrågorna bör man enligt utskottets mening skilja mellan två olika slag av ledsagarsituationer. Det ena fallet gäller om ledsagaren är kommunalt anställd. Om en sådan ledsagare i samband med resan bistår trafikföretagets personal med lyft gäller de försäkringar som finns för kommunalt anställda.

Om däremot ledsagaren är en privatperson, t.ex. en anhörig till resenären, finns inte något anställningsförhållande. Ledsagaren får resan betald av staten men har inte något arvode. Försäkringsfrågorna får därför lösas på det sätt som allmänt gäller för privatpersoner. Genom att ledsagaren i dessa fall sannolikt känner väl till resenärens handikapp och hur lyft på ett enkelt och smärtfritt sätt skall kunna ske, bör en väsentlig insats kunna påräknas genom att ledsagaren talar om för trafikföretagets personal hur lyftet bäst skall ske.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet i denna del.

I motion T14 (vpk) yrkande 3 begärs, såvitt nu är i fråga, att man beträffande *beställning av biljetten för ledsagare* skall slippa vända sig till olika instanser.

Utskottet finner att i den mån generellt tillstånd finns för riksfärdtjänst med tillstånd också för ledsagare är motionärernas önskemål tillgodosett. Resenären eller ledsagaren vänder sig då direkt till trafikföretaget och beställer så många färdbevis som behövs för resan.

Om däremot inté något generellt tillstånd finns ligger det i sakens natur att resenären först måste vända sig till tillståndsmyndigheten, dvs. kommunen och i Stockholms län landstinget, för att få prövat om tillstånd kan ges för resa med riksfärdtjänst tillsammans med ledsagare. Med den enkelhet i beställningssystemet tillsammans med kommunens aktiva medverkan som förordas i propositionen bör emellertid en sådan ordning kunna fungera smidigt och inte behöva ta någon längre tid. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen såvitt nu är i fråga.

4. Medresenär

Som tidigare nämnts under avsnitt 3 har utskottet tillstyrkt den av departementschefen föreslagna förenklingen vad avser gränsdragningen mellan begreppen ledsagare och *medresenär*. Vad sedan gäller den avgift som medresenären skall erlägga föreslås i propositionen att resekostnaden för medresenären skall motsvara den egenavgift som den riksfärdtjänstberättigade resenären skall betala. Det innebär att även medresenären får färdas till ett starkt subventionerat respris. Vid resa med tåg eller flyg föreslås att endast en sådan medresenär skall tillåtas.

I motion T12 (fp) yrkande 2 reses invändningar mot förslaget om att antalet medresenärer vid resa med tåg eller flyg bör begränsas till endast en sådan resenär. Förslaget anges få negativa effekter på familjers möjligheter att resa tillsammans. De hänvisningar som finns i propositionen beträffande de rabattsystem som tillämpas av trafikföretagen accepteras inte av motionären som också framhåller att anslutningsresorna till och från flygplatserna med taxi inte täcks av något rabattsystem. Motionären framhåller också att handikappades lika möjligheter att resa inte bör baseras på transportföretagens rabattsystem, vilka kan komma att ändras av företagsekonomiska skäl.

Enligt utskottets bedömning betyder den föreslagna begränsningen av antalet medresenärer mycket litet för en familj. Om denna t.ex. består av två vuxna och två barn betalar vid resa med flyg medresenären en egenavgift, som inkl. anslutningsresorna i de flesta fall uppgår till 200 kr. per enkelresa. För övriga familjemedlemmar kan utnyttjas de rabatter som finns. För t.ex. barn mellan 12 och 25 år är rabatten 50 % eller om man åker till minipris en kostnad på 200–300 kr. sammanlagt för resa tur och retur. För barn mellan 2–11 år är rabatten 75 % eller vid minipris en kostnad på 100–200 kr. tur och retur.

För medföljande barn tillkommer dock kostnaden för anslutningsresorna. Dessa är emellertid i många fall starkt rabatterade. På SL-bussarna till och från Arlanda åker t.ex. barn under 16 år gratis tillsammans med förälder. Vid flygtaxi tillämpas 50 % rabatt för barn.

Sammanfattningsvis finner utskottet övervägande skäl tala för att vid resor med tåg eller flyg antalet medresenärer för vilka staten bekostar en del av resan, bör begränsas till en person.

Beträffande antalet medresenärer vid resa med taxi eller specialfordon föreslås i propositionen däremot att ett obegränsat antal medresenärer bör tillåtas. Motivet för den föreslagna ordningen är att totalpriset blir detsam-

ma, oberoende av hur många passagerare som färdas i fordonet. Det finns emellertid enligt propositionen 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.

Utskottet är för sin del också medvetet om denna nackdel. Resorna med taxi och specialfordon är dyra och varje liten grad av samåkning innebär starkt minskade kostnader. I likhet med departementschefen menar utskottet dock att denna nackdel får accepteras för att systemet skall kunna hållas enkelt och för att resenären skall få så stor valfrihet som möjligt.

Beträffande den avgift som medresenär skall betala ansluter sig utskottet till vad som föreslås i propositionen. 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.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker vad som i propositionen anförs beträffande tillstånd till medresenärer och för ersättning för deras resor. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

5. Resor med tåg och flyg

Utskottet har tidigare i avsnitt 2 tillstyrkt propositionens förslag beträffande en ny utformning av systemet för beräkning av resenärens egenavgifter. Ändringen innebär avsevärda förenklingar i administrativt hänseende.

I propositionen föreslås vidare att resenären skall kunna använda så normala rutiner som möjligt vid beställning av sin resa och för köp av biljetter. Det betonas att detta förutsätter ett fastställande av egenavgifterna på det förenklade sätt som tidigare behandlats.

Förslaget innebär vad gäller flygresor att resenären beställer sin biljett direkt hos Linjeflyg för hela resan inkl. anslutningsresor med flygtaxi. Resenären blir därmed jämställd med inrikesflygets andra kunder.

Resenären får samtidigt beställa resa för medresenär eller ledsagare. Linjeflyg skickar sedan biljetterna direkt till resenären tillsammans med ett inbetalningskort för de avgifter som skall erläggas.

De fördelar för riksfärdtjänsten och dess resenärer som uppstår vid resor med flyg föreslås också kunna tas till vara vid tågresor.

I motion T11 (c) yrkande 3 begärs att det skall vara möjligt för även andra reseföretag än SJ och Linjeflyg att teckna avtal med TPR om beställning av resor med riksfärdtjänsten.

Utskottet kan konstatera att det i propositionen föreslagna systemet innebär väsentliga förbättringar för resenärerna, jämfört med i dag. Beställningsförfarandet normaliseras och hela reskedjan blir mera tillförlitlig genom att antalet led i beställningen blir färre än vad som nu är fallet.

En annan fördel är att försäljningsställena har väsentligt bättre öppethållandetider än SJ Resebyrå som nu anlitas för beställning av resor med tåg och flyg. Härtill kommer att administrationskostnaderna kan minska avsevärt genom att man slopar ett led i beställningsförfarandet. Resenäerna vänder sig direkt till trafikföretagen, varvid den ersättning till resebyrån som hittills utbetalats från såväl dessa företag som från TPR bortfaller.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker de i propositionen föreslagna

riktlinjerna för resor med tåg och flyg. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

1988/89:TU17

6. Resor med taxi och specialfordon

Av propositionen framgår att omkring 80 % av resorna i riksfärdtjänsten företas med taxi eller specialfordon. Den övervägande delen av dessa resor sker med endast en resenär.

Av den anledningen har det allt sedan riksfärdtjänstens tillkomst eftersträvat en samåkning i fordonen. Detta har man sökt uppnå genom olika former av beställningscentraler.

Mot bakgrund av bl.a. den kritik från handikapporganisationerna som riktats mot en för hela landet gemensam beställningscentral tar man i propositionen avstånd från inrättandet av en sådan beställningscentral. I stället föreslås en ordning som innebär att kommunerna medverkar i beställningsverksamheten och också utfärdar kreditbevis åt resenärerna. Detta förfarande medför enligt departementschefen 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.

I motion T14 (vpk) yrkande 1 begärs, såvitt nu är i fråga, att generella tillstånd skall ha formen av ett rikstäckande färdtjänstkort. Det framhålls också att legitimering för färdtjänst skall kunna ske med enkla rutiner.

I den mån motionärerna med färdtjänst avser riksfärdtjänst torde det enligt utskottets mening framgå av det ovan anförda att legitimeringen i de allra flesta fall skall kunna ske mycket snabbt och enkelt. Särskilt viktigt är det att resenären, eventuellt med medverkan från kommunen, själv skall kunna beställa sin resa. Av propositionen framgår att vid en övergång till ett system med kontokort kan behovet av att utfärda kreditbevis för varje enskild resa falla bort.

Eftersom utvecklingen vad gäller olika former av kontokort går mycket snabbt torde det vara mindre lämpligt att riksdagen, utan att låta göra en särskild utredning i frågan, uttalar sig beträffande utformningen av sådana kort.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet de i propositionen föreslagna riktlinjerna för resor med taxi och specialfordon. Motionsyrkandet avstyrks såvitt nu är i fråga.

7. Begränsning av kostnadsutvecklingen

När riksdagen våren 1984 fattade beslut om att permanenta riksfärdtjänsten fann man att åtgärder borde övervägas för att begränsa kostnadsutvecklingen.

en. Bakgrunden var att någon avmattning i ökningstakten för verksamheten inte kunde skönjas.

Till sådana åtgärder som borde studeras hörde särskilt en begränsning av antalet tillåtna resor. Sedan utredning gjorts i frågan kan konstateras att antalet resor uppvisar stora variationer mellan olika personer som fått tillstånd till riksfärdtjänst. Detsamma gäller reskostnaderna per resenär.

De flesta resenärer 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.

Föredragande departementschefen framhåller att det inte är 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.

Det finns därför, enligt propositionen, anledning att tydligare än hittills pröva 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. 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. Till grund för en sådan prövning bör enligt propositionen ligga en ändrad lydelse av 3 § förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst med innebörd att vid beslut om riksfärdtjänst skall möjlighet finnas att pröva i vad mån sökanden behöver resa särskilt ofta.

I propositionen framhålls vidare att 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 riksdagens beslut år 1984 om en permanentning av riksfärdtjänsten – kunna bidra till ett större kostnadsmedvetande hos de organ som fattar beslut om riksfärdtjänst. 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.

Regeringens förslag innebär att det statliga anslaget för ersättning för riksfärdtjänst årligen överförs till kommunerna, inom Stockholms län dock till Stockholms läns landsting. 80 % av anslaget föreslås bli fördelat enligt en schablonregel. 20 % fördelas individuellt mellan kommunerna och Stockholms läns landsting med hänsyn till hur behovet av riksfärdtjänstresor kan bedömas bli under kommande budgetår. 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 ett antal motioner uttrycks, med något olika formuleringar, en oro över att överförandet av de statliga medlen till kommunerna kan få negativa konsekvenser för resandet med riksfärdtjänst. Staten bör sålunda även fortsättningsvis ha kvar *kostnadsansvaret för riksfärdtjänsten*. Enligt motion T12 (fp) yrkande 3 finns annars risk för att små kommuner med ansträngd ekonomi nekar handikappade att resa. En liknande formulering finns i motion T15 (s), vari framhålls att ett överförande av riksfärdtjänstens medel till kommunerna kan leda till att enskilda handikappade inte kan få sitt resbehov tillgodosett på grund av att budgetramen inte räcker till.

I motion T14 (vpk) yrkande 5 begärs att riksdagen beslutar att staten skall ha kostnadsansvaret för riksfärdtjänsten. I annat fall finns risk för att det blir stora skillnader mellan kommunerna i tillämpningen. Enligt motion T14 (vpk) yrkande 4 får någon begränsning av antalet resor per person och år inte förekomma. Enligt motion T10 (mp) yrkande 6 bör staten skaffa sig en god ekonomisk beredskap för att möta det ökade behovet av riksfärdtjänst så att det inte uppstår oönskade inskränkningar i reseverksamheten.

Med anledning av vad som sägs i de nu nämnda motionerna vill utskottet understryka att frågan om ersättning för riksfärdtjänst även fortsättningsvis bör vara 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.

Med hänsyn till den höga resfrekvens som ett mycket begränsat antal resenärer har, med resor med riksfärdtjänst nära nog varje dag eller mycket långa resor en eller flera gånger i veckan, finns det enligt utskottets mening anledning att för sådana fall göra en mera ingående prövning av behovet att resa så ofta. Resbehovet skall därvid jämföras med vad som normalt brukar gälla för resor för rekreation, vilket som nämnts är riksfärdtjänstens primära syfte.

I likhet med vad som anges i propositionen bör emellertid från den nu nämnda prövningen undantas sådana riksfärdtjänstresor som företas av förtroendevalda i samband med uppdrag inom föreningslivet.

Vad sedan gäller de i motionerna nämnda riskerna för att medelsramarna inte skulle räcka till i en del kommuner har detta i första hand att göra med hur varje enskild kommun under det löpande budgetåret förvaltar de statliga ramarna. Frågan har självfallet också ett samband med hur fördelningen av medlen kommer att ske, något som utskottet senare återkommer till. Utskottet vill emellertid peka på de i propositionen föreslagna möjligheterna för TPR att utöka medelsramarna i det fall större generella taxehöjningar uppstått under det löpande budgetåret och som rimligen inte kunnat förutses. 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. Det skall också vara möjligt för TPR att under löpande budgetår kunna jämka medelsramarna med hänsyn till enstaka fall av sådant mera omfattande resande som inte kunnat förutses. Det framhålls i propositionen

att sådana jämkningar kan vara behövliga särskilt under det första året.

Beträffande de risker som framhålls i motion T14 (vpk) yrkande 5 för att stora skillnader kan uppstå mellan kommunerna i tillämpningen av riksfärdtjänsten, vill utskottet peka på att sådana skillnader lättare kan uppstå i nuvarande läge då det finns en åtskillnad mellan beslut och kostnadsramar.

Utskottet gör sammanfattningsvis den bedömningen att de i propositionen föreslagna åtgärderna på ett smidigt och obyråkratiskt sätt bör kunna begränsa kostnadsutvecklingen inom riksfärdtjänsten och medverka till ett ökat resande med tåg och flyg. Utskottet ser åtgärderna som ett klart bättre alternativ jämfört med att bygga ut den statliga tillsynen av riksfärdtjänsten. Utskottet delar departementschefens uppfattning att en generell begränsning inte bör ske av antalet tillåtna resor per resenär och år. Inte heller bör man generellt maximera det tillåtna resebeloppet per resenär.

Av det sagda följer att utskottet tillstyrker propositionens förslag i denna del. Utskottet avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

I motion T11 (c) yrkande 1 tas upp frågan om hur *fördelningen av medelsramar på kommunerna* lämpligast bör ske. Motionärerna ställer sig i huvudsak bakom förslaget men menar att endast 70 % bör fördelas schablonmässigt enligt en fördelningsnyckel som bör vara antalet personer över 65 år. Resten av anslaget, alltså 30 %, fördelas med särskild hänsyn till ojämnheter i resmönster och resfrekvens, liksom också till förhållanden i glesbygdskommuner med ringa befolkningsunderlag och där invånarna kan ha långa och kostsamma resor. Om inte särskild hänsyn tas till förhållandena i sådana regioner kan enligt motionen tilldelningen av de statliga medelsramarna riskera att bli otillräcklig.

Enligt vad utskottet kan finna ligger motionärernas önskemål mycket nära vad som föreslås i propositionen. En skillnad är att i propositionen föreslås att 80 % av skall fördelas schablonmässigt på kommunerna medan 20 % skall fördelas individuellt med hänsyn till att i en del kommuner bor personer som anlitar riksfärdtjänsten ovanligt mycket eller ovanligt litet. Det framhålls att sättet att fördela medlen är en avvägning mellan 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.

En annan mindre skillnad i förhållande till motionsyrkandet är att man i propositionen inte velat låsa sättet att fördela medlen till just andelen personer över 65 år i förhållande till antalet sådana personer i hela landet. Denna fördelningsnyckel kan t.ex. kompletteras med att man också tar hänsyn till andelen förtidspensionerade personer i kommunen. Ett tredje sätt att fördela medlen skulle kunna vara att tillämpa den metodik som används i sjukvårdssammanhang i de s.k. Dagmarförhandlingarna.

Utskottet vill med detta peka på att det blir möjligt att utforma även fördelningsnyckeln på ett sådant sätt att hänsyn kan tas till de särskilda behov av medel för riksfärdtjänst i de delar av landet som kan beräknas ha såväl ett högt antal resenärer som höga reskostnader. Som framgår av propositionen är avsikten att TPR skall få i uppdrag att i samråd med Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet närmare utforma principerna för medelsfördelningen.

Som tidigare nämnts i avsnitt 7 skall det också vara möjligt att under löpande budgetår rätta till en del skevheter i fördelningen av medel.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker propositionens förslag i denna del och avstyrker motionsyrkandet.

I motion T11 (c) yrkande 2 begärs *en utvärdering av medelsfördelningen*. En sådan bör ske omedelbart efter första verksamhetsåret i syfte att åstadkomma sådana justeringar av fördelningsnyckeln att lokala ojämnheter i resandefrekvens och resmönster kan beaktas.

I motionen yrkas också att man bör överväga att inordna statens insatser för riksfärdtjänst i ett reformerat och utvidgat skatteutjämningssystem.

Av det tidigare anförda beträffande fördelningen av medelsramarna framgår att en utvärdering kommer att ske varje år för att man inför kommande budgetår skall kunna bedöma behovet av riksfärdtjänstresor och kostnaderna för dessa. På TPR ligger också ett allmänt uppföljningsarbete för att man skall kunna utvärdera effekterna av det föreslagna sammanförandet av beslut och kostnadsramar till kommunerna.

Beträffande en eventuell finansiering av riksfärdtjänsten inom ramen för skatteutjämningssystemet bör enligt utskottets mening en sådan finansiering sättas in i ett vidare sammanhang med beaktande av bl.a. olika huvudmannaskapsfrågor och finansieringssätt.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet propositionens förslag i denna del och avstyrker motionsyrkandet.

Det anförda innebär också att utskottet tillstyrker de riktlinjer i övrigt som förordas i propositionen för begränsning av kostnadsutvecklingen.

8. Organisationen av riksfärdtjänsten

I motion T14 (vpk) yrkande 6 samt i de båda likalydande motionerna T922 (vpk) och So246 (vpk) begärs förslag om *en särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor*. Ansvarsområdet anges vara handikappanpassning av kollektivtrafiken, riksfärdtjänsten och bilstödet. I en sådan nämnd bör enligt motionärerna handikappprörelsen vara starkt representerad.

Bakgrunden till motionerna anges vara det missnöje som finns hos handikapporganisationerna över takten och över det sätt som handikappanpassningen av kollektivtrafiken sker. Organisationerna anser också att de fått alltför lite gehör för sina synpunkter på kollektivtrafiken och på riksfärdtjänsten.

Med anledning av vad som anförts i ett gemensamt remissyttrande från De Handikappades Riksförbund (DHR) och Handikappförbundens Centralkommitté (HCK) över TPR:s rapport över riksfärdtjänsten har i propositionen tagits upp frågan om en särskild nämnd för handikappades resor. En sådan nämnd bör enligt organisationerna ansvara för all färdtjänst och för anpassning av kollektivtrafiken.

Förslaget avvisas i propositionen, bl.a. med hänsyn till att en sådan ny myndighet 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. Utökningar av personal skulle också behövas för handläggningen av det nya statsbidraget för täckande av merkostnader för en utökad handikappanpassning av färdmedel och terminaler.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att det är bättre att se riksfärdtjänsten och handikappanpassningen av den kollektiva trafiken i ett större trafikpolitiskt sammanhang. Utskottet vill därutöver tillägga – i motsats till vad som sägs i motionerna T922 (vpk) och So246 (vpk) – att de föreskrifter som utfärdas för handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen är bindande för trafikföretagen. De blir därmed också bindande för olika transportmedelstillverkare med försäljning på den svenska marknaden.

När det sedan gäller sambandet med den kommunala färdtjänsten och med sjukresorna vill utskottet hänvisa till att utskottet i likhet med propositionen bedömer 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.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena och tillstyrker departementschefens förslag i denna del.

Utskottet tillstyrker även de riktlinjer i övrigt som förordas i propositionen för organisationen av riksfärdtjänsten.

9. Anslagsfrågor samt övriga frågor

I propositionen föreslås att riksdagen under anslaget *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1989/90 bör anvisa ett förslagsanslag av 66 400 000 kr.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

Utskottet lämnar utan erinran vad som i propositionen anförts om *riksfärdtjänsten i övrigt*.

10. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande målen för riksfärdtjänsten

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T10 yrkande 1 godkänner de mål för riksfärdtjänsten som förordas i proposition 1988/89:81,

2. beträffande riksfärdtjänstresor med småbarn

att riksdagen avslår motion 1988/89:T14 yrkande 1 i denna del,

3. beträffande en länsfärdtjänst

att riksdagen avslår motion 1988/89:T10 yrkande 2,

4. beträffande en förbättrad kollektivtrafik

att riksdagen avslår motion 1988/89:T10 yrkande 3,

5. beträffande egenavgiften

att riksdagen godkänner de grunder för egenavgifter som förordas i proposition 1988/89:81 samt lämnar motionerna 1988/89:T13 yrkande 1 och 1988/89:T14 yrkande 2 utan särskild åtgärd,

6. beträffande en uppföljning av egenavgifterna

att riksdagen avslår motion 1988/89:T10 yrkande 4,

7. beträffande *antalet ledsagare*

att riksdagen godkänner de riktlinjer som i denna del förordas i proposition 1988/89:81 samt lämnar motionerna 1988/89:T11 yrkande 4, 1988/89:T12 yrkande 1, 1988/89:T13 yrkande 2 och 1988/89:T14 yrkande 3 i denna del utan särskild åtgärd,

8. beträffande *ledsagarservice före och efter resan*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T10 yrkande 5 godkänner de riktlinjer som i denna del förordas i proposition 1988/89:81,

9. beträffande *ledsagare i övrigt*

att riksdagen godkänner de riktlinjer som förordas i proposition 1988/89:81 för tillstånd till ledsagare och för ersättning för deras resor och som ej omfattas av vad utskottet hemställt under momenten 7 och 8,

10. beträffande *ledsagares rätt att utföra lyft av resenär*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T14 yrkande 3 i denna del,

11. beträffande *beställning av biljett för ledsagare*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T14 yrkande 3 i denna del,

12. beträffande *medresenär*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T12 yrkande 2 godkänner de riktlinjer som förordas i proposition 1988/89:81 för tillstånd till medresenärer och för ersättning för deras resor,

13. beträffande *resor med tåg och flyg*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T11 yrkande 3 godkänner de riktlinjer som förordas i proposition 1988/89:81,

14. beträffande *resor med taxi och specialfordon*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T14 yrkande 1 i denna del godkänner de riktlinjer som förordas i proposition 1988/89:81,

15. beträffande *kostnadsansvaret för riksfärdtjänsten*

att riksdagen med avslag på motionerna 1988/89:T10 yrkande 6, 1988/89:T12 yrkande 3, 1988/89:14 yrkandena 4 och 5 och 1988/89:T15 godkänner de riktlinjer som i denna del förordas i proposition 1988/89:81,

16. beträffande *fördelningen av medelsramarna på kommunerna*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T11 yrkande 1 godkänner de riktlinjer som i denna del förordas i proposition 1988/89:81,

17. beträffande *en utvärdering av medelsfördelningen*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T11 yrkande 2 godkänner de riktlinjer som i denna del förordas i proposition 1988/89:81,

18. beträffande *begränsning av kostnadsutvecklingen i övrigt*

att riksdagen godkänner de riktlinjer för begränsning av kostnadsutvecklingen som förordas i proposition 1988/89:81 och som ej omfattas av vad utskottet hemställt under momenten 15–17,

19. beträffande *en särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor*

att riksdagen med avslag på motionerna 1988/89:T14 yrkande 6, 1988/89:T922 och 1988/89:So246 godkänner de riktlinjer som i denna del förordas i proposition 1988/89:81,

20. beträffande *organisationen av riksfärdtjänsten i övrigt*
att riksdagen godkänner de riktlinjer för organisationen av riksfärdtjänsten som förordas i proposition 1988/89:81 och som ej omfattas av vad utskottet hemställt under moment 19.

21. beträffande *anslagsfrågor*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:81 till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag av 66 400 000 kr..

22. beträffande *riksfärdtjänsten i övrigt*
att riksdagen lämnar utan erinran vad som i proposition 1988/89:81 anförts om riksfärdtjänsten i övrigt.

Stockholm den 6 april 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Rune Thorén (c) och Hans Lindfors (mp).

Reservationer

1. Riksfärdtjänstresor med småbarn (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "denna del" bort har följande lydelse:

Riksfärdtjänsten skall göra det möjligt för människor med svåra funktionsnedsättningar och/eller med orienteringshandikapp att resa längre sträckor. Det är då viktigt att den handikappades hela resesituation beaktas i samband med legitimeringen. Handikappet kan ofta vara situationsberoende och kan bl.a. hänga samman med de kollektiva färdmedlens bristande tillgänglighet. En annan omständighet som bör vägas in är om den handikappade måste resa tillsammans med småbarn. Detta kan så allvarligt försvåra den handikappades möjligheter att resa att hela resan måste ställas in. Ett skäl till att bevilja tillstånd till riksfärdtjänst bör därför vara – förutom handikappets svårighetsgrad – att resan måste ske med småbarn. Detta bör särskilt anges på de färdtjänstkort som utvecklas.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motion T14 (vpk) yrkande 1 i denna del tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *riksfärdtjänstresor med småbarn*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T14 yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. En länsfärdtjänst (mom. 3)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Det är" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Kommunal färdtjänst finns i samtliga kommuner i landet. I åtskilliga fall innebär de kommunala bestämmelserna att resandet med färdtjänst är begränsat till den egna kommunens område eller till någon kort sträcka utanför kommungränsen.

De handikappades behov av att nå service, arbete eller att göra olika slag av rekreationsresor är emellertid inte alltid begränsat till det egna kommunområdet. Den omständigheten att de kortväga resorna inom riksärdtjänsten är så många och ökar så snabbt talar för detta.

Översynen av hur resor för gamla, sjuka och handikappade bör organiseras i länen bör därför omfatta också frågan om införande av länsfärdtjänst i alla län. Det är viktigt att denna fråga utreds snabbt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T10 (mp) yrkande 2 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *en länsfärdtjänst*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T10 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. En förbättrad kollektivtrafik (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet har" och slutar med "följaktligen motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T10 (mp) yrkande 3 att de framsteg beträffande handikappanpassningen av kollektivtrafiken som gjorts sedan år 1979 är otillräckliga. I dag utnyttjas inom riksärdtjänsten i huvudsak taxi och specialfordon och endast i mindre utsträckning kollektivtrafik. Detta torde till viss del bero på bristfällig handikappanpassning av kollektivtrafiken. Därigenom förhindras den handikappade att i vissa fall resa på ett likartat sätt som andra människor.

Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till reservation nr 7 till betänkandet 1988/89:TU11, vari yrkas att ytterligare 50 milj.kr. anvisas för handikappanpassning av kollektivtrafiken, utöver de medel som anvisades för ändamålet i samband med 1988 års trafikpolitiska beslut.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T10 (mp) yrkande 3 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

1988/89:TU17

4. beträffande *en förbättrad kollektivtrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T10 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Ledsagarservice före och efter resan (mom. 8)

Hans Lindfors (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet ställer sig alltså bakom förslaget om en förbättrad ledsagarservice under resor med riksfärdtjänst. Ledsagare kan emellertid också behövas före avresan och efter ankomst. Den kommunala service som på detta område bör tillhandahållas kan vara otillräcklig och omintetgöra en resa med riksfärdtjänst. Utskottet anser därför att även en ledsagare som verkligen behövs före avfärd och efter ankomst, men trots det inte under själva resan, bör få hela resan betald av riksfärdtjänsten.

Vad utskottet nu anfört med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:81 innebär att motion T10 (mp) yrkande 5 tillstyrks. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *ledsagarservice före och efter resan*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:81 och med bifall till motion 1988/89:T10 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Ledsagares rätt att utföra lyft av resenär (mom. 10)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Om däremot" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att även sådana ledsagare som inte är kommunalt anställda skall få utföra lyft av resenär. Om ledsagaren är en privatperson, t.ex. en anhörig till resenären, finns dock inte något anställningsförhållande. Ledsagaren får resan betald av staten men har inte något arvode. Ett sådant förhållande får enligt utskottets mening inte förhindra att en sådan ledsagare är försäkrad genom riksfärdtjänstens försorg gentemot skador som denne kan få i samband med lyft av en riksfärdtjänstresenär. Ledsagaren kan vara den som bäst känner till hur resenären skall kunna lyftas och skall då också ha rätt att göra detta. Försäkringsfrågan måste därför lösas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T14 (vpk) yrkande 3 i denna del tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *ledsagares rätt att utföra lyft av resenär*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T14 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindfors (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Med anledning" och på s. 16 slutar med "följaktligen motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den oro som förs fram i motionsyrkandena över att personer som är berättigade till riksfärdtjänst inte kan få sitt resande tillgodosett på grund av otillräckliga medelsramar. Det är enligt utskottets mening alltför många risker förknippade med den föreslagna omläggningen för att den skall vara acceptabel. Det är lätt att se framför sig en utveckling som innebär att kommunerna på sikt får hela kostnadsansvaret (jämför utvecklingen av bostadsanpassningsbidraget). Risken är också stor för att det blir stora skillnader över landet i tillämpningen av riksfärdtjänsten. Det är viktigt att slå fast att de som har behov av färdtjänst också skall ha rätt till det.

Enligt utskottets uppfattning måste utgångspunkten för att en person skall beviljas rätt att resa med riksfärdtjänst vara individens behov och ingenting annat. Det är säkert så att onödigt många beviljats rätt att färdas med taxi därför att servicen och handikappanpassningen av allmänna färdmedel varit för dålig. Men utgångspunkten vid beviljande av färdstätt måste helt och hållet grundas på den enskilde individens specifika behov. Propositionens förslag om att kommunerna skall förfoga över pengarna för att därigenom få en bättre kostnads kontroll vid beviljandet, antyder att det är hur mycket pengar som finns kvar av anslaget som skall avgöra hur kommunen skall bedöma enskilda ärenden. Enskilda människor kan därigenom komma i kläm, om man råkar bo i en kommun som en bit in på budgetåret upptäcker att pengarna kanske inte kommer att räcka.

Utskottet ställer sig vidare frågan hur den fördelningsnyckel skall se ut som blir rättvis. Vilket generellt system man än väljer för att fördela pengarna mellan kommunerna så kommer problem att uppstå. De administrativa problemen att klara detta kommer att bli mycket stora. Det finns också en uppenbar risk för att enskilda handikappade kan komma i kläm och inte få sitt individuella behov tillgodosett, därför att budgetramen i just den kommunen riskerar att spräckas. Samtidigt kan andra kommuner ha fått pengar över och det krävs då en omständig procedur för att överföra medlen.

Utskottet ställer sig alltså avvisande till regeringens förslag till ett sammanförande av beslut och kostnadsramar hos kommunerna. Någon överföring av de statliga medlen för riksfärdtjänsten till kommunerna bör därför inte förekomma.

Vad utskottet nu anfört innebär att regeringens förslag avstyrks i denna del och att motionerna T10 (mp) yrkande 6 och T14 (vpk) yrkandena 4 och 5 tillstyrks. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär vidare att syftet med motionerna T12 (fp) yrkande 3 och T15 (s) torde få anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *kostnadsansvaret för riksfärdtjänsten*
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T10 yrkande 6 och 1988/89:T14 yrkandena 4 och 5, med anledning av motionerna

1988/89:T12 yrkande 3 och 1988/89:T15 samt med avslag på regeringens förslag i proposition 1988/89:81 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

1988/89:TU17

7. Fördelningen av medelsramarna på kommunerna (mom. 16)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Enligt vad" och på s. 17 slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner att motionärernas önskemål ligger rätt nära vad som föreslås i propositionen. En skillnad är dock att i propositionen föreslås att 80 % skall fördelas schablonmässigt på kommunerna medan 20 % skall fördelas individuellt. Utskottet bedömer att denna fördelningsnyckel kan bli alltför stelbent i förhållande till de geografiska variationer som finns.

En effekt av framför allt sextiotalets omfattande befolkningsomflyttningar är att många äldre människor i dag finns i glesbygd långt borta från barn och barnbarn. Riksfärdtjänstresorna för äldre människor exempelvis i Norrlands inland och andra utpräglade glesbygdsregioner blir många gånger mycket långa och kostsamma samtidigt som kommunerna är små och har ett ringa befolkningsunderlag i absoluta tal räknat. Tilldelningen av statsanslag riskerar därför att bli klart otillräcklig för att kunna täcka kostnaderna.

Med en andel av anslaget på 30 % som fördelas individuellt på kommunerna kan enligt utskottet större hänsyn tas till sådana variationer i resbehov och reskostnader som nämnts. En sådan fördelningsnyckel bör därför komma i tillämpning.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T11 (c) yrkande 1 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *fördelningen av medelsramarna på kommunerna* att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:81 och med bifall till motion 1988/89:T11 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

8. En särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor (mom. 19)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Det finns inom handikapprörelsen ett stort missnöje med transportrådets sätt att handlägga handikappanpassningen av de kollektiva färdmedlen och riksfärdtjänsten. Missnöjet är så starkt att de stora handikapporganisationerna HCK och DIIR har lämnat transportrådets rådgivande delegation för handikappanpassning av kollektivtrafiken. Man anser att man fått alltför lite gehör för sina synpunkter på kollektivtrafiken och på riksfärdtjänsten.

Utskottet anser att handikapprörelsens missnöje är väl grundat. Rörelsens

synpunkter och erfarenheter måste tas till vara och vara vägledande för de beslut man fattar. Är organisationerna inte delaktiga i arbetet uppstår lätt onödiga konflikter. Det finns mycket som talar för att pröva handikapprörelsens förslag om en särskild nämnd som tar ett övergripande ansvar för de handikappades resor, dvs. de kollektiva färdmedlens anpassning, riksfärdtjänsten och bilstödet. I denna nämnd bör handikapprörelsen vara starkt representerad.

Utskottet anser vidare att regeringens motiveringar till att säga nej till handikapporganisationernas förslag inte är särskilt väl grundade. Ett skäl som anges är t.ex. att den särskilda nämnden skulle få ett alldeles för smalt verksamhetsområde. Utskottet menar i stället att transportrådet har ett alldeles för brett område att verka på. Omsorgen om de handikappade kan lätt försvinna i detta mångsyssleri. Det är då bättre med en specialiserad nämnd för handikappades resor som, med hänsyn till de flera olika sätt som finns att klara av transportproblemen, ingalunda skulle få ett särskilt smalt verksamhetsområde.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T14 (vpk) yrkande 6, T922 (vpk) och So246 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringens till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *en särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor*

att riksdagen med anledning av regeringens proposition 1988/89:81 och med bifall till motionerna 1988/89:T14 yrkande 6, 1988/89:T922 och 1988/89:So246 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilt yttrande

En förbättrad kollektivtrafik (mom. 4)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Vi kan i stora delar ansluta oss till de mål för riksfärdtjänsten som anförts men vill därjämte hänvisa till den reservation som avgivits i annat sammanhang (1988/89:TU11) beträffande handikappanpassning av kollektivtrafiken. Bristen i anpassningen kan vara en av anledningarna till att resandet med taxi och specialfordon blivit så omfattande bland riksfärdtjänstresenärerna. Det är därför angeläget att handikappanpassningen påskyndas och görs mera omfattande. Ökade ekonomiska bidrag kan vara ett medel att stimulera fram en förbättrad tillgänglighet för handikappade inom kollektivtrafiken.

Innehållsförteckning

1988/89:TU17

Sammanfattning	1
Propositionen	2
Motionerna	3
Motioner väckta med anledning av proposition 1988/89:81	3
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1989	4
Utskottet	4
1. Mål för riksfärdtjänsten	4
2. Resenärernas egenavgifter	7
3. Ledsagare	8
4. Medresenär	11
5. Resor med tåg och flyg	12
6. Resor med taxi och specialfordon	13
7. Begränsning av kostnadsutvecklingen	13
8. Organisation av riksfärdtjänsten	17
9. Anslagsfrågor samt övriga frågor	18
10. Hemställan	18
Reservationer	20
Särskilt yttrande	25