



## Till trafikutskottet

Trafikutskottet har beslutat bereda socialutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik jämte motioner.

Socialutskottet begränsar detta yttrande till frågorna om ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken, villkor för meddelande av tillstånd till färdtjänst och färdtjänstresenärernas egenavgifter i propositionen samt till motionerna 1996/97:T69 (s), 1996/97:T71 (mp), 1996/97:T72 (c), 1996/97:T73 (m) yrkandena 1 och 2, 1996/97:T74 (v) yrkandena 1 och 3–6, 1996/97:T75 (fp) yrkande 1, 1996/97:T213 (kd) yrkande 23 och 1996/97:T214 (fp) yrkande 16.

Med anledning av regeringens skrivelse 1996/97:120 om handikappolitik har väckts motionerna 1996/97:So51 (kd) yrkande 3, 1996/97:So54 (v) yrkandena 4–6 och 1996/97:So55 (fp) yrkande 2, vilka rör frågor som tas upp i propositionen. Dessa motionsyrkanden behandlas i yttrandet och överlämnas till trafikutskottet.

## Socialutskottet

### Propositionen

I propositionen redovisar regeringen förslag som syftar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade. Syftet är vidare att begränsa kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst genom ändrat resande, främst genom fler resor i linjetrafiken och genom ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor.

Regeringen föreslår att nuvarande lagstiftning om handikappanpassning av färdmedel inom kollektivtrafiken skall kompletteras med bestämmelser som avser att underlätta hela reskedjan för funktionshindrade. Förslaget ger kommuner och landsting en möjlighet att hantera såväl färdtjänst och riksfärdtjänst som ordinarie kollektivtrafik genom samma organ. Därmed skapas ett ekonomiskt incitament för bättre samordning och bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken. Anpassningen skall övergångsvis även stimuleras med hjälp av statliga medel. Målet är att öka resandet inom kollektivtrafiken och funktionshindrades valfrihet i resandet.

En ny lag om färdtjänst föreslås ersätta socialtjänstlagens (1980:620) – SoL – nuvarande bestämmelser om färdtjänst. Färdtjänst skall i första hand

## Ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken m.m.

### Propositionen m.m.

Regeringen har i *skrivelsen 1996/97:120 om handikappolitik* uttalat att den samlade strategin inom handikappområdet syftar till att inrikta den nuvarande och framtida handikappolitiken på målet ett samhälle tillgängligt för alla, dvs. även för personer med funktionshinder. Enligt regeringen har de handikappolitiska reformer som genomförts under senare år i hög grad inriktats på att förbättra det individuella stödet till personer med funktionshinder, insatser som ibland fått kompensera brister i den generella utformningen och planeringen. Regeringen anser att åtgärderna inom handikappområdet nu i större utsträckning måste inriktas på att åstadkomma bättre tillgänglighet för funktionshindrade i verksamheter och miljöer, exempelvis utemiljön och kollektivtrafiken. Även insatser avseende tillgång till information och service m.m. krävs för att personer med funktionshinder skall kunna delta i samhällslivet på samma villkor som andra.

Enligt 2 § *lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik* skall den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. När kollektivtrafik planeras och genomförs skall funktionshindrades särskilda behov beaktas. De färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

I 2 § *förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik* anges att handikappanpassningen skall ske i den takt och i den omfattning som bedöms skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken. I förordningen regleras vidare Vägverkets, Banverkets, Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets befogenheter att meddela föreskrifter om handikappanpassning av färdmedel och terminaler. Föreskrifter för anpassning finns med successivt ikraftträdande fr.o.m. år 1985. Bestämmelserna är tvingande för trafikutövarna genom kravet på att deras fordon måste vara besiktigade och godkända enligt föreskrifterna för att få användas i inrikes trafik.

Enligt *propositionen 1996/97:115* har bestämmelserna om handikappanpassning av kollektivtrafiken medfört att tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken har ökat. Bl.a. används s.k. låggolv- eller lågentrëbussar i allt större omfattning. Stödhandtag och stödrör har fått en mer ergonomiskt riktig placering och skall vara kontrastmarkerade. Destinations-skyltarna har blivit större och tydligare. Vidare finns det bl.a. särskilda bestämmelser som syftar till att underlätta för allergiker att resa.

Några föreskrifter som reglerar den funktionshindrades möjligheter att exempelvis ta sig till eller från en hållplats finns emellertid inte. Regeringen

påpekar att själva hållplatsens utformning liksom bristande information kan utgöra sådana hinder i reskedjan som ointetgör hela resan.

Enligt regeringen fungerar tvingande föreskrifter inte alltid som det är tänkt. De slår ”blint” mot alla fordon av ett visst slag och på alla linjer, vilket leder till att åtgärderna för anpassning blir dyra utan att behovet av transport kan garanteras. Till följd av detta har det vuxit fram andra trafiklösningar som inte är reglerade genom några statliga föreskrifter men som på ett allt bättre sätt kunnat tillgodose funktionshindrades resbehov, exempelvis servicetrafik och låggolvbussar.

Enligt propositionen är det i dag i allmänhet skilda huvudmän för färdtjänst och ordinarie linjetrafik. Trafikhuvudmannen får inte del av de minskade kostnader inom t.ex. färdtjänsten som en ökad handikappanpassning kan medföra utan i regel enbart ökade kostnader för sina anpassningsåtgärder. Följden blir brister i tillgängligheten för funktionshindrade men också onödigt höga kostnader för den kommunala färdtjänsten eller för sådan service-linjetrafik som bedrivs vid sidan av den ordinarie linjetrafiken. Regeringen anser mot bakgrund härav att den nuvarande lagstiftningen om handikappanpassning av kollektivtrafiken bör kompletteras med åtgärder som skapar drivkraft för ökad tillgänglighet för funktionshindrade vad gäller hela reskedjan. Servicelinjetrafik kan därvid vara ett utmärkt medel för att förbättra tillgängligheten, anför det. Ytterligare åtgärder behövs emellertid också i form av bättre möjligheter att nå hållplatserna, ökad tillgänglighet i terminaler och andra hållplatsanläggningar, förbättrad information om resmöjligheter m.m.

Regeringens förslag går ut på att färdtjänstresandet skall kunna integreras med den ordinarie linjetrafiken. Enligt 4 § förslaget till lag om färdtjänst och 3 § förslaget till lag om riksfärdtjänst kan kommunen, efter överenskom-melse med landstinget, överlåta sina uppgifter enligt nämnda lagar till trafik-huvudmannen i länet. Vad som enligt propositionen bör åstadkommas är en så långtgående anpassning av kollektivtrafiken och den yttre miljön att de med funktionshinder betydligt oftare kan resa med kollektiva färdmedel. Dyra resor med taxi kan därmed minska i antal. Ett sådant ändrat resande ligger också helt i linje med målen för handikappolitiken i form av en ökad normalisering av funktionshindrades resor, anför det. Genom en bestämmelse i den föreslagna lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik åläggs trafik-huvudmannen att verka för en handikappanpassning av all den trafik han har ansvar för (2 §).

Regeringen gör den bedömningen att fördelarna till stora delar bör kunna uppnås utan en tvingande lagstiftning. Enligt propositionen har Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) uttalat sig för att gentemot kommuner, landsting och trafik-huvudmän verka för en ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken och för att arbetet med en samordning av offentligt betalda resor påskyndas. Regeringen förut-sätter att arbetet påskyndas på lokal och regional nivå. Enligt regeringen bör dock Vägverket ges i uppdrag att utvärdera effekterna av de nya bestämmel-serna och avlämna en rapport vid utgången av år 2001. Rapporten skall ligga till grund för nya överväganden om behovet av ökad samordning och till-

gänglighet för funktionshindrade. Om målen inte uppnåtts i tillräcklig omfattning får åter övervägas om det skall vara obligatoriskt att överföra ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen, anför det.

Regeringen anser att det under en övergångsperiod även behövs vissa ekonomiska stimulansmedel i syfte att påskynda handikappanpassningen. Med anledning av *proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter* har riksdagen (1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) uttalat att särskilda medel bör avsättas för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades förutsättningar. Trafikutskottet uttalade att en ekonomisk ram på sammanlagt 1,5 miljarder kronor under perioden 1998–2002 avspeglar en rimlig ambitionsnivå.

Regeringen har våren 1997 beslutat om ändringar i *förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* Statsbidrag kan fr.o.m. den 1 juli 1997 ges också till åtgärder som ökar tillgängligheten i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer avseende kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor. Bidrag lämnas med 50 % av kostnaderna. För andra slags investeringar kan bidrag utgå med 75 % av kostnaderna, om det finns särskilda skäl.

Enligt nu ifrågavarande proposition anser regeringen det rimligt att bidrag med 75 % av kostnaderna skall kunna utgå även för åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade.

Såvitt avser trafikverkens insatser på området anges i skrivelsen 1996/97:120 om handikappolitik att samtliga verk har ökat insatserna för att åstadkomma en bättre handikappanpassning på sina respektive ansvarsområden. Vägverket har ett sektorsövergripande ansvar som innebär att man skall verka för att anpassningen av kollektiva färdmedel samordnas mellan olika trafikslag, initiera, planera och följa upp anpassningen samt tillsammans med olika trafikverk utfärda nödvändiga föreskrifter. Vägverket har som ett led i detta arbete bildat en samordningsgrupp med representanter för Banverket, Boverket, Luftfartsverket, SJ och Sjöfartsverket. Vägverket har utarbetat en policy med bl.a. den innebörden att funktionshindrades behov skall vägas in vid alla beslut som rör väghållning, vägtrafikmiljö och vägtrafikfordon. Verket har också organiserat regionala råd för handikappfrågor. I råden arbetar företrädare för handikapporganisationer, kommunförbund och trafikhuvudmän med att ta fram åtgärdsprogram för handikappanpassning av kollektivtrafiken och trafikmiljön. Verket har också startat ett arbete med att ta fram ett nationellt kollektivtrafikprogram där ökad tillgänglighet för funktionshindrade har en viktig roll. Vidare har Vägverket ingått ett avtal med SLTF. Föreningen skall enligt avtalet rekommendera trafikhuvudmännen i länen att ta fram program för en stegvis anpassning av fordon och trafikmiljöer till funktionshindrades behov.

Regeringen anför i skrivelsen 1996/97:120 att ett pilotprojekt bör påbörjas där bl.a. kommuner, handikapporganisationer och berörda myndigheter utformar ett program för generellt ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

En del av tillgänglighetsprogrammet bör enligt regeringen inriktas på att hitta former för en integrerad anpassning av trafiksystem och bebyggelse, dvs. att få till stånd ett fungerande nätverk i kommunerna där varje del av resandet som en funktionshindrad person gör är anpassad, från hemmet över hållplats och färdmedel fram till och in i den byggnad/eventemang resan avser. Insatser bör göras för att öka informationen till bl.a. kommuner, byggbransch, arkitekter och andra som arbetar med plan- och byggfrågor om vilka brister i tillgängligheten som finns och hur dessa kan undvikas och avhjälpas. Regeringen avser att ge Boverket i uppdrag att samordna arbetet med ett tillgänglighetsprogram. Boverket skall även få i uppdrag att undersöka vad kommunerna m.fl. fastighetsägare nu gör för att begränsa de hinder för framkomlighet som finns i publika lokaler och på allmänna platser och vad som planeras för att förbättra tillgängligheten och användbarheten.

*Transportrådets föreskrifter (TPRFS 1985:10) om handikappanpassad kollektivtrafik* reglerar säkerheten vid färdtjänsttransporter. Vägverket kommer under 1997 att revidera reglerna i författningssamlingen.

Kommunikationsminister Ines Uusmann har den 4 juni 1997 besvarat en skriftlig fråga om trafiksäkerheten för färdtjänstresenärer och därvid anfört bl.a. följande:

Inriktningen vid Vägverkets revidering av transportrådets föreskrifter är bl.a. att rullstolsburna passagerare skall kunna färdas lika säkert som övriga passagerare i färdtjänst eller i annan trafik. I samband med revideringen kommer verket att överväga om kraven på fastspänning av rullstol, bilbälte för den resande och användning av olika rullstolar i fordon behöver skärpas. Vägverket kommer även att studera alternativa lösningar, som t.ex. transport av rullstolsburna passagerare med ryggen mot färdriktningen och mot en stödvägg. Det är helt upp till beställaren av transport-tjänsten att ställa krav på operatörerna, exempelvis rörande utbildning av förarna och tillämpning av de rekommendationer som finns om fastsättning av rullstolar och passagerare. Kommunikationsministern framhöll behovet av utbildning och attitydpåverkan hos personal och företag som arbetar med transporter av funktionshindrade människor och utgick från att Vägverket vid sin översyn även beaktar behovet av att komplettera de nuvarande, i huvudsak tekniska, reglerna med tillämpningsföreskrifter. Ministern fann, med hänsyn till det arbete som Vägverket bedriver, ingen anledning att nu vidta några ytterligare åtgärder på området.

## Motionerna

I motion 1996/97:T74 av Karl-Erik Persson m.fl. (v) begärs ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om ökad tillgänglighet när det gäller att komma till och från kollektivtrafiken (*yrkande 1*). Motionärerna påpekar att regeringen under fem år satsar 1,5 miljarder kr för att stimulera en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer men att motsvarande satsning inte görs när det gäller den byggda miljön. Här finns enligt motionärerna en klar brist i samordningen mellan de olika departemen-

ten, något som strider mot den övergripande målformuleringen om att handikappolitiken måste beaktas inom alla politikområden.

I *motion 1996/97:So54 av Gudrun Schyman m.fl. (v)*, som väckts med anledning av regeringens skrivelse 1996/97:120 om handikappolitik, framförs samma synpunkter (*yrkande 4*).

I *motion 1996/97:T75 av Kenth Skårvik m.fl. (fp)* begärs ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken (*yrkande 1*). Motionärerna anser det viktigt att regeringens uttalande om att underlätta hela reskedjan för funktionshindrade, liksom förslaget om att trafikhuvudmannen skall verka för en handikappanpassning av den trafik som lyder under huvudmannen, genomförs i praktiken. Motionärerna påpekar att målet är att så många som möjligt skall kunna använda allmänna kommunikationer och att en förutsättning härför är att den omgivande miljön, exempelvis gatumiljön, så långt som möjligt är handikappanpassad, ett ansvar som åligger kommunerna.

I *motion 1996/97:So55 av Barbro Westerholm m.fl. (fp)*, som också väckts med anledning av skrivelsen om handikappolitik, yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre tillgänglighet i trafiken (*yrkande 2*). Även dessa motionärer framhåller vikten av handikappanpassning av fordon och omgivande miljö. För att färdtjänsten skall bli ett bra komplement för dem som behöver denna tjänst oavsett handikappanpassning, krävs enligt motionärerna att ansvaret för färdtjänst och kollektivtrafik ligger hos en och samma huvudman.

I *motion 1996/97:T214 av Kenth Skårvik m.fl. (fp)* från den allmänna motionstiden 1996 begärs ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om en handikappanpassning av kollektivtrafiken (*yrkande 16*). Motionärerna anför att riksdagen redan 1979 beslutade att kollektivtrafiken skulle handikappanpassas men att det sedan dess inte hänt så mycket. Riksdagen bör därför snarast uppdra åt regeringen att förverkliga besluten om en ökad handikappanpassning av kollektivtrafiken, anför det.

I *motion 1996/97:T213 av Mats Odell m.fl. (kd)* från den allmänna motions-tiden 1996 yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade (*yrkande 23*). Motionärerna påpekar att regeringen år 1994 gav trafikverken i uppdrag att utreda ökad tillgänglighet för funktionshindrade i trafiken och att en rapport avlämnats. Motionärerna efterlyser nu en handlingsplan från regeringen med målsättningen att kraftfullt öka kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade.

I *motion 1996/97:So51 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd)*, som också väckts med anledning av regeringens skrivelse 1996/97:120 om handikappolitik, yrkas ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om trafiksäkerheten för färdtjänstresenärer (*yrkande 3*). Enligt motionärerna har krocktest visat att dagens rullstolar inte tål kraftigare kollisioner. Fastspänning av färdtjänstpassagerare i rullstol ger därför inte alltid ett tillräckligt skydd. Enligt motionärerna bör i Vägverkets författningssamling anges som ett uttalat mål att färd-

tjänstpassagerare skall ha rätt till samma trafiksäkerhet som övriga grupper. Motionärerna anser att Vägverket måste skärpa kraven på fastsättning av rullstolar, bilbälten för resande och användning av olika rullstolar i fordon. Enligt motionärerna måste vidare beställarna av transporttjänster uppställa tydligare och hårdare säkerhetskrav.

### Utskottets bedömning

Den svenska handikappolitiken har bl.a. som mål att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhällslivet för personer med funktionshinder, att ge dem förutsättningar för ökad självständighet och självbestämmande samt att möjliggöra för funktionshindrade personer att skapa sig ett värdigt liv i gemenskap med andra. Utgångspunkten är alla människors lika värde och lika rätt.

Utskottet ser positivt på regeringens förslag att kommuner och landsting skall ha möjlighet att hantera såväl färdtjänst och riksferdtjänst som ordinarie kollektivtrafik genom samma organ. En överlåtelse av ansvaret för färdtjänst och riksferdtjänst till trafikhuvudmannen skapar ett ekonomiskt incitament för en utökad handikappanpassning av kollektivtrafiken, vilket är ett betydelsefullt steg i riktning mot de handikappolitiska målen. Utskottet anser därför att propositionen i denna del bör tillstyrkas.

Utskottet kan konstatera att det på bred front pågår arbete för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade i trafiken, genom handikappanpassning av såväl fordonen i kollektivtrafiken som av den omgivande miljön. Samtliga trafikverk har ökat insatserna för att åstadkomma en bättre handikappanpassning. Samverkansgrupper där bl.a. kommuner och handikapporganisationer deltar har organiserats på regional nivå. Det planerade s.k. tillgänglighetsprogrammet som Boverket samordnar inriktas bl.a. på att förbättra tillgängligheten i hela reskedjan. Statliga stimulansmedel om 1,5 miljarder kronor avses ställas till förfogande för åtgärder som ökar tillgängligheten i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer. Statsbidrag kan därvid ges inte bara för anpassningsåtgärder avseende fordonen utan även för exempelvis terminaler och hållplatser samt för investeringar i reseinformationsanläggningar. Utskottet anser det mycket angeläget att arbetet med att öka tillgängligheten för funktionshindrade i trafiken fortsätter och förutsätter att regeringen fortlöpande följer utvecklingen på området. Bl.a. kommer en utvärdering av effekterna av de i den nu aktuella propositionen föreslagna reglerna att göras. Enligt utskottet får motionerna T74 (v) yrkande 1, T75 (fp) yrkande 1, T213 (kd) yrkande 23, T214 (fp) yrkande 16, So54 (v) yrkande 4 och So55 (fp) yrkande 2 i allt väsentligt anses tillgodosedda och bör därför avstyrkas.

Såvitt avser trafiksäkerheten för färdtjänstresenärerna genomför Vägverket för närvarande en genomgång av gällande föreskrifter på området. Revideringen av bestämmelserna syftar bl.a. till att göra rullstolsburna passagerares resor lika säkra som övriga passagerares i färdtjänst eller i annan trafik. Enligt utskottet är det viktigt att färdtjänsttransporterna sker på ett trafiksäkert

## Tillståndsgivningen

### Propositionen

Enligt propositionen skall färdtjänst inte längre primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten utan i stället behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Regeringens förslag innebär att en ny lag om färdtjänst ersätter nuvarande regler i socialtjänstlagen.

Tillstånd till färdtjänst skall enligt 7 § förslaget till lag om färdtjänst meddelas den som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Tillstånd behöver dock inte ges om transportbehovet kan tillgodoses på annat sätt.

Enligt regeringen skall tillstånd till färdtjänst meddelas om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sitt handikapp, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer.

Regeringen påtar sig att kommunerna redan i dag har möjlighet att vid bedömningen av huruvida bistånd skall ges i form av färdtjänst enligt 6 § SoL beakta den enskildes ekonomiska förhållanden. Det är emellertid mycket sällan som en framställan om färdtjänst avslås med motiveringen att sökanden har alltför god ekonomi. Enligt regeringen finns det dock skäl att även fortsättningsvis kunna beakta sökandens ekonomiska förhållanden. Avsikten är inte att vidga den personkrets som kan få färdtjänst. Genom att i den föreslagna lagen om färdtjänst ange att tillstånd till färdtjänst inte behöver meddelas om transportbehovet kan tillgodoses på annat sätt får tillståndsgivaren möjlighet att inför sitt ställningstagande beakta inte bara funktionshindret utan också den sökandes ekonomiska förhållanden. Ingenting hindrar givetvis att kommunerna, liksom det förekommer i dag, erbjuder färdtjänst utan att beakta sökandens ekonomi, anför det.

Enligt förslaget till 9 § samma lag får tillstånd till färdtjänst i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färdmedel som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får göras. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

Enligt regeringen innebär den, i jämförelse med riksfärdtjänsten, generösare lagstiftningen om färdtjänst ett större behov av att av kommunalekonomiska och andra skäl kunna förena ett tillstånd med föreskrifter. Sådana föreskrifter bör dock bara meddelas i skälig omfattning. Enligt propositionen gör flertalet av de färdtjänstberättigade ganska få resor under ett år. En begränsning av antalet tillåtna resor drabbar därför inte genomsnittsåkaren utan blir mer ett sätt att minska storförbrukarnas resor. Möjligheten att begränsa

antalet resor bör dock inte utnyttjas för nödvändiga resor, såsom resor till och från arbetet, anføres det.

Det bör enligt förslaget kunna föreskrivas inom vilket geografiskt område som resor med färdtjänst får företas. Regeringen anför att problemen för en funktionshindrad person att göra resor i en annan kommun än folkbokföringskommunen inte skall överdrivas. Enligt 3 § förslaget till lag om färdtjänst ansvarar kommunen för att kommuninvånarna tillhandahålls färdtjänst inom kommunen samt, om det finns särskilda skäl, även mellan kommunen och en annan kommun. Särskilda skäl kan föreligga om den sökande har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun. Kommunen har utöver denna skyldighet även möjlighet att för sina kommuninvånare anordna färdtjänst i eller mellan andra kommuner. Motsvarande ansvar gäller för trafikhuvudmannen i de fall där kommunen överlåtit sina uppgifter till denne (5 § samma lag). Regeringen erinrar vidare om möjligheten att genom lagen om riksfärdtjänst få ersättning för resor mellan olika kommuner inom Sverige. Den enskilde kan enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring m.fl. lagar också få ersättning för sjukresor utanför den egna kommunen och för resa med fordon som inte går i kollektivtrafik. Kommunen kommer även fortsättningsvis att enligt 3 § socialtjänstlagen ha det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver. Efter den 1 januari 1998, då de nya bestämmelserna i socialtjänstlagen om bistånd träder i kraft, kan undantagsvis bistånd för resa ges enligt 6 g § SoL, anføres det.

Svenska Kommunförbundet har utgivit rekommendationer innebärande att folkbokföringskommunen skall svara för kostnaderna för färdtjänstresa under högst tre månaders vistelse i annan kommun. Drygt 260 kommuner har anslutit sig till rekommendationen.

I förslaget till 12 § lagen om färdtjänst stadgas att en tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst bl.a. om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten.

En motsvarande bestämmelse finns i den nuvarande lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Enligt propositionen har bestämmelsen aldrig tillämpats, vilket emellertid inte motsäger att den har haft en betydelse för att förhindra ekonomisk brottslighet genom samarbete mellan trafikutövaren och tillståndshavaren vid t.ex. färdbevishanteringen. Regeringen bedömer att en återkallelse av tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst skall kunna ske endast då det föreligger ett allvarligt missbruk.

Tillståndsgivarens beslut enligt ovannämnda paragrafer kan enligt 16 § förslaget till lag om färdtjänst överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

## Motionerna

I sex motioner ifrågasätts förslaget att tillstånd till färdtjänst inte behöver meddelas om den sökande kan tillgodose sitt transportbehov på annat sätt. I en av motionerna yrkas avslag på regeringens förslag i denna del medan olika tillkännagivanden begärs i övriga motioner.

I motion 1996/97:T72 av Sivert Carlsson m.fl. (c) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om inkomstprövning i samband med prövning av tillstånd till färdtjänst (yrkande 1) samt att riksdagen uttalar att närståendes tillgång till bil inte kan vara grund för avslag på begäran om tillstånd till färdtjänst (yrkande 2). Motionärerna anser att den enskildes inkomster inte skall vägas in vid tillståndsprövningen. Om tillräckligt funktionshinder föreligger skall tillstånd meddelas, om så inte är fallet skall tillstånd inte medges. Förslaget i denna del bör därför avslås. Riksdagen bör även förtydliga att närståendes tillgång till bil inte kan vara grund för avslag vid tillståndsprövningen, anför det.

I motion 1996/97:T69 av Sonja Fransson och Hans Karlsson (s) begärs ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om att de handikappolitiska målen jämlikhet och delaktighet även skall tillämpas i fråga om rätten till färdtjänst. Motionärerna anför att syftet med den nya lagen är att färdtjänsten skall ses som en del av kollektivtrafiken och att det därför är principiellt felaktigt att väga in faktorer som närståendes tillgång till bil och sökandens ekonomiska förhållanden i bedömningen av om tillstånd skall ges. Inkomstprövning förekommer inte i kollektivtrafiken och bör följaktligen inte heller göra det inom färdtjänsten, anför det. Vidare påverkar närståendes tillgång till bil inte människors rätt att använda kollektivtrafiken. Enligt motionärerna måste det enda avgörande för rätten att resa med färdtjänst vara funktionshindret och den enskildes behov.

I motion 1996/97:T73 av Per Westerberg m.fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts avseende tillståndsgivningen (yrkande 1). Regeringens förslag kan enligt motionärernas mening leda till ett oacceptabelt godtycke vid bedömningen av om en sökande är färdtjänstberättigad eller ej. Enligt motionärerna är det funktionshindret, inte ekonomi eller hemförhållanden, som skall vara avgörande för vem som är berättigad till färdtjänst.

I motion 1996/97:T74 av Karl-Erik Persson m.fl. (v) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i lagen om färdtjänst att den enskildes transportbehov prövas oberoende av att make/maka, annan anhörig eller granne m.fl. kan sköta transporten (yrkande 3). Enligt motionärerna finns en risk att första stycket andra meningen i förslaget till 7 § lagen om färdtjänst öppnar för kommunernas godtycke och sparnit och medför försämringar för funktionshindrade personer. Motionärerna anser att meningen bör utgå och ersättas med en formulering om att rätten till färdtjänst bestäms av den enskildes transportbehov.

Liknande synpunkter har framförts i motion 1996/97:So54 av Gudrun Schyman m.fl. (v) (yrkande 5 delvis).

I motion 1996/97:T71 av Elisa Abascal Reyes m.fl. (mp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om 7 § andra meningen i förslaget till lag om färdtjänst (yrkande 1), om att ej inkomstrelatera rätten till färdtjänst (yrkande 4) och om att ej inskränka rätten till färdtjänst med hänvisning till familjemedlem (yrkande 5). Motionärerna

befarar att paragrafens lydelse skall leda till inskränkningar i människors rätt till färdtjänst p.g.a. sparnit inom kommunerna. Enligt motionärerna bör vid tillståndsprövningen inte någon hänsyn tas till den enskildes eller familjens sammanlagda inkomst. Motionärerna hänvisar därvid till regeringens ambition att färdtjänst skall vara en trafikpolitisk fråga. En funktionshindrad, myndig person skall vidare inte kunna bli nekad tillstånd med hänvisning till att en familjemedlem kan tillgodose den funktionshindrades behov av att resa. En sådan beroendeställning till närstående är enligt motionärerna integritetskränkande.

I tre motioner behandlas föreskrifter för och återkallelse av tillstånd till färdtjänst.

I *motion 1996/97:T71 (mp)* yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunens möjlighet att meddela föreskrifter om tillstånd till färdtjänst (*yrkande 2*). Den föreslagna lagen ger utrymme för att ställa villkor beträffande hur många resor som tillståndet omfattar och inom vilket område resan får göras. Enligt motionärerna innebär denna inskränkning att skillnaderna mellan funktionshindrades och andra människors möjligheter att resa ökar. Rätten för en kommun att meddela föreskrifter angående antalet resor som tillståndet berättigar till skall enligt motionärerna vara begränsad på ett tydligare sätt i lagtexten. Sådana föreskrifter skall inte kunna motiveras med, som det anges i propositionen, ”kommunalekonomiska behov”, anför det.

I *motion 1996/97:T74 (v)* yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till reglering så att ett tillstånd till färdtjänst skall gälla färd i hela landet (*yrkande 4*). Motionärerna anser att om någon har fått tillstånd till färdtjänst i den egna kommunen eller regionen, skall han automatiskt få tillstånd även i andra regioner i landet, för att exempelvis kunna färdas obehindrat vid besök på andra orter. I samma motion yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om återkallelse av tillstånd till färdtjänst vid missbruk (*yrkande 5*). Enligt motionärerna skall åtgärder p.g.a. missbruk av tillstånd till färdtjänst vidtas i enlighet med reglerna i brottsbalken. Motionärerna vill inte ställa sig bakom en regel som innebär att en person kan få sin rätt till färdtjänst indragen och därefter under flera månader medan saken utreds inte kan resa någonstans. Motionärerna påpekar att ingen kan utestängas från rätten att använda sig av kollektivtrafiken på grund av missbruk.

Liknande synpunkter har framförts i *motion 1996/97:So54 av Gudrun Schyman m.fl. (v)* (*yrkande 5 delvis*).

### Utskottets bedömning

Utskottet har inget att erinra mot att bestämmelserna om färdtjänst lyfts ur socialtjänstlagen och ersätts av en särskild lag om färdtjänst. Såvitt särskilt gäller förslaget till 7 § i den nya lagen, dvs. bestämmelsen om vad som krävs för att tillstånd till färdtjänst skall meddelas, har utskottet emellertid delvis en annan uppfattning än regeringen. Regeringen påpekar i propositionen att kommunerna i dag har möjlighet att vid bedömningen av huruvida

bistånd skall ges i form av färdtjänst enligt 6 § socialtjänstlagen beakta sökandens ekonomiska förhållanden. Enligt regeringens mening finns det skäl att även fortsättningsvis kunna lägga den enskildes goda ekonomi såsom grund för ett avslagsbeslut. Regeringen föreslår därför att 7 § lagen om färdtjänst skall innehålla en mening om att för det fall den sökande kan tillgodose sitt transportbehov på annat sätt behöver tillstånd till färdtjänst inte meddelas. Utskottet vill emellertid erinra om att syftet med att ersätta bestämmelserna om färdtjänst i socialtjänstlagen med en särskild lag om färdtjänst är att färdtjänst fortsättningsvis skall behandlas som en transportform och inte längre som en form av bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå. I konsekvens härmed anser utskottet att det endast är den enskildes funktionshinder som skall få läggas till grund för bedömningen av om tillstånd till färdtjänst skall meddelas. Omständigheter som den sökandes ekonomiska förhållanden eller någon närståendes tillgång till bil får således inte påverka avgörandet. Enligt utskottet bör därför den andra meningen i första stycket i regeringens förslag till 7 § lag om färdtjänst utgå och motionerna T69 (s), T71 (mp) yrkandena 1, 4 och 5, T72 (c) yrkandena 1 och 2, T73 (m) yrkande 1, T74 (v) yrkande 3 och So54 (v) yrkande 5 delvis bifallas.

Utskottet delar regeringens uppfattning att ett tillstånd till färdtjänst, bl.a. av kommunalekonomiska skäl, bör kunna förenas med föreskrifter exempelvis rörande hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resorna får göras. Genom att villkor endast får uppställas i skälig omfattning saknas det enligt utskottets mening anledning att befära att den genomsnittlige färdtjänstresenären kommer att drabbas av inskränkningar i antalet tillåtna resor. Inte heller kommer enligt utskottets uppfattning den färdtjänstberättigade person som gör ett stort antal nödvändiga resor med färdtjänst, exempelvis dagliga resor till arbetet, att förlora möjligheten till detta. Avsikten med bestämmelsen är i stället att minska överkonsumtionen av icke nödvändiga resor. Vad gäller föreskrifter om geografiska begränsningar får även sådana villkor meddelas endast i skälig omfattning. Kommunen har vidare enligt förslaget till 3 § lag om färdtjänst en skyldighet att, om det finns särskilda skäl, tillhandahålla färdtjänst för resor mellan kommunen och en annan kommun. Kommunen har enligt samma paragraf möjlighet att anordna färdtjänst i eller mellan andra kommuner. Funktionshindrade personer kan vidare ha rätt till ekonomiskt stöd för resor utanför hemkommunen. Enligt utskottet bör regeringens förslag i denna del tillstyrkas och motionerna T71 (mp) yrkande 2, T74 (v) yrkande 4 och So54 (v) yrkande 5 delvis avstyrkas.

Utskottet har heller inget att erinra mot att det i lagen om färdtjänst införs en bestämmelse om att tillståndsgivaren skall ha möjlighet att återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst. Vad gäller återkallelse av tillstånd på grund av att tillståndshavaren överträtt de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten krävs enligt lagförslaget att det rör sig om allvarliga eller upprepade överträdelser. Utskottet instämmer med regeringen att återkallelse av tillstånd i dessa fall skall kunna ske endast då det föreligger ett allvarligt missbruk av rätten att anlita färdtjänst. Utskottet förutsätter vidare att återkallelse av tillstånd till färdtjänst, liksom hittills beträffande riksfärdtjänsten, sker med försiktighet. Beslut om återkallelse av tillstånd kan överklagas till all-

män förvaltningsdomstol. Enligt utskottet bör propositionen i denna del tillstyrkas och motionerna T74 (v) yrkande 5 och So54 (v) yrkande 5 delvis avstyrkas.

1997/98:SoU2y

## Resenärens egenavgift

### Propositionen

Enligt förslaget till 11 § lagen om färdtjänst skall de avgifter som kommunerna får ta ut för resor med färdtjänst vara skäligen och inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Grunderna för avgifterna bestäms av kommunen om denna är tillståndsgivare och som regel av de länstrafikansvariga organen om en trafikhuvudman är tillståndsgivare.

Enligt Socialstyrelsen (Att resa med färdtjänst; Socialstyrelsen följer upp och utvärderar 1997:3) varierar den egenavgift som en färdtjänstberättigad person betalar avsevärt mellan landets kommuner. I 60 undersökta kommuner utgjorde den avgiftsfinansierade andelen mellan 7 och 29 % av färdtjänstbudgeten. För en färdtjänstresa på sex kilometer med taxi var den högsta avgiften 40 kr och den lägsta 11 kr.

I sin rapport till regeringen ”Det offentliga åtagandet i samhällsbetalda resor” (1996) är Statskontoret tveksamt till att staten bör reglera prissättningen för färdtjänst genom att föreskriva att en kollektivtrafiktaxa skall tillämpas. Det är enligt statskontoret lämpligare att börja med olika kostnadssänkande åtgärder i form av gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafik och färdtjänst, gemensamma beställningscentraler och effektivare upphandling och först senare överväga minskade avgifter.

Regeringen anser att den avgift som resenären skall betala vid färdtjänst liksom nu bör bestämmas lokalt eftersom färdtjänstresandets omfattning beror på många sammanhängande faktorer. Att avgifterna kan komma att skilja sig mellan landets olika kommuner är inte något principiellt mer anorlunda än att kollektivtrafiktaxan varierar mellan de olika länen. Skillnaderna i avgifter för färdtjänsten kan dock enligt regeringen beräknas bli mindre när ansvaret för färdtjänsten förs över till trafikhuvudmannen. En varierad prissättning under dygnets olika timmar, vilket förekommer för linjetrafiken, kan enligt propositionen vara motiverad. Exempelvis kan rabatter ges under tider då taxitrafiken har god kapacitet och en högre avgift gälla när det över huvud taget inte finns någon linjetrafik.

### Motionerna

I fyra motioner anförs att färdtjänstavgifterna bör motsvara kostnaderna för resor med kollektivtrafik. I en av motionerna yrkas att riksdagen beslutar i frågan.

I motion 1996/97:T74 av Karl-Erik Persson m.fl. (v) yrkas att riksdagen beslutar att vid färdtjänstresa skall tillståndshavaren betala en avgift (egenavgift) som motsvarar normala resekostnader med allmänna färdmedel (yrkande 6). Enligt motionärerna har huvudprincipen hittills varit att funktions-

hindrade som har ett transportbehov skall ha samma utgifter för detta som icke funktionshindrade har i kollektivtrafiken. Regeringens förslag till 11 § lagen om färdtjänst ger en öppning för inkomstprövning av färdtjänsten. Motionärerna anser därför att riksdagen skall fastställa färdtjänstavgiften till den nivå som gäller för kollektivtrafiken.

*I motion 1996/97:So54 av Gudrun Schyman m.fl. (v) framförs liknande synpunkter (yrkande 6).*

*I motion 1996/97:T73 av Per Westerberg m.fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående avgiften för färdtjänst (yrkande 2). Motionärerna anser att ansvaret för att funktionshindrade så långt som möjligt skall kunna leva ett normalt liv skall gälla även vad avser resandet. Eftersom färdtjänstresor är en ersättning för, eller ett komplement till, kollektivtrafik bör taxorna följa samma principer, anför det. Under de tider på dygnet då färdtjänst ersätter kollektivtrafik bör enligt motionärerna principen vara att färdtjänsttaxan knyts till kollektivtrafiktaxan. Andra tider, t.ex. nattetid, skall avgifterna vara skäliga och inte överstiga tillståndsgivarens självkostnad.*

*I motion 1996/97:T71 av Elisa Abascal Reyes m.fl. (mp) begärs ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om avgifter för färdtjänst (yrkande 3). Motionärerna anser att den avgift som kommunen tar ut av tillståndshavaren skall vara skälig och att den inte i alltför stor mån får överstiga avgifterna inom kollektivtrafiken.*

### Utskottets bedömning

Enligt förslaget till 11 § lagen om färdtjänst skall avgifter för resor med färdtjänst vara skäliga, inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader samt fastställas enligt grunder som kommunen eller annat länstrafikansvarigt organ bestämmer. Förslaget överensstämmer i väsentliga delar med nu gällande bestämmelse i socialtjänstlagen. I likhet med regeringen anser utskottet att grunderna för avgifter för resor med färdtjänst även fortsättningsvis bör bestämmas lokalt. Inriktningen bör enligt utskottet vara att avgifterna skall följa samma principer som, och på sikt fastställas i nivå med, taxorna för kollektivtrafiken. Regeringens förslag bör även i denna del tillstyrkas. Motionerna T71 (mp), yrkande 3, T73 (m) yrkande 2, T74 (v) yrkande 6 och So54 (v) yrkande 6 får enligt utskottet anses tillgodosedda och bör därför avstyrkas.

### Övrigt

Socialutskottet beslutar att med detta yttrande till trafikutskottet för fortsatt beredning överlämna motionerna 1996/97:So51 (kd) yrkande 3, 1996/97:So54 (v) yrkandena 4–6 och 1996/97:So55 (fp) yrkande 2, vilka alla väckts med anledning av skrivelsen 1996/97:120 om handikappolitik.

På socialutskottets vägnar

*Sten Svensson*

I beslutet har deltagit: Sten Svensson (m), Ingrid Andersson (s), Hans Karlsson (s), Christina Pettersson (s), Liselotte Wågö (m), Marianne Jönsson (s), Roland Larsson (c), Conny Öhman (s), Leif Carlson (m), Mariann Ytterberg (s), Stig Sandström (v), Thomas Julin (mp), Elisebeht Markström (s), Catherine Persson (s), Annika Jonsell (m), Kerstin Heinemann (fp) och Michael Stjernström (kd).

## Avvikande meningar

### 1. Ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken m.m.

Michael Stjernström (kd) anser att tredje och fjärde styckena av socialutskottets bedömning under avsnittet ”Ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken m.m.” bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att regeringen bör upprätta en handlingsplan med målsättningen att kraftfullt öka kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade.

Utskottet ser mycket allvarligt på den bristande trafiksäkerheten inom färdtjänsten. Krocktest har visat att dagens rullstolar endast tål smärre kollisioner. Fastspänning av passagerare i rullstolen ger därför inte alltid ett tillräckligt skydd. Målsättningen måste enligt utskottet vara att färdtjänstpassagerare skall ha rätt till samma trafiksäkerhet som alla andra. Kraven på fastsättning av rullstol, bilbälte för den resande och användning av olika rullstolar i fordon måste skärpas i de nya reglerna. Vägverket bör vid sin revidering av föreskrifterna på området beakta detta. Enligt utskottet måste vidare bestämmelser av transporttjänster uppställa tydligare och hårdare krav, exempelvis på förarutbildning och på att de rekommendationer som finns tillämpas strikt. Även i dessa avseenden måste bestämmelserna skärpas.

Detta bör med bifall till motionerna T213 (kd) yrkande 23 och So51 (kd) yrkande 3 samt med anledning av motionerna T74 (v) yrkande 1, T75 (fp) yrkande 1, T214 (fp) yrkande 16, So54 (v) yrkande 4 och So55 (fp) yrkande 2 ges regeringen till känna.

### 2. Tillståndsgivningen

Thomas Julin (mp) anser att andra stycket av socialutskottets bedömning under avsnittet ”Tillståndsgivningen” bort ha följande lydelse:

Enligt regeringens förslag skall ett tillstånd till färdtjänst i skälig omfattning kunna förenas med föreskrifter exempelvis rörande hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resorna får företas. Motsvarande

inskränkningar i rätten att resa finns inte beträffande kollektivtrafiken. Enligt utskottet medför förslaget att skillnaderna mellan funktionshindrade personers och andra människors möjligheter att resa ökar, vilket är otillfredsställande. Mot bakgrund av att de flesta kommuner har ekonomiska svårigheter anser utskottet att föreskrifter angående antalet tillåtna resor inte skall kunna ställas upp av "kommunalekonomiska skäl". Rätten för en kommun att meddela föreskrifter bör enligt utskottets mening vara begränsad på ett tydligare sätt än i nu föreliggande lagförslag. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med ett nytt förslag till lagtext.

Detta bör med bifall till motion T71 (mp) yrkande 2 ges regeringen till känna. Motionerna T74 (v) yrkande 4 och So54 (v) yrkande 5 delvis bör avstyrkas.