

Nr 341.

Av herrar **Johanson** i Norrköping och **Dahlgren**, om åtgärder till underlättande för vanföra att anskaffa invalidvagnar och rullstolar m. m.

De många tusentals medborgare i vårt land som på grund av olycksfall, barnförlamning, ledgångsreumatism och andra sjukdomar blivit vanföra ha som regel särskilt svåra utkomstbetingelser. Enligt arbetsskyddsnämnden förekom 283 000 olycksfall i arbete under år 1947 bland de 2 miljoner arbetstagare, som enligt lag skola vara försäkrade. Av dessa utföllo 500 med dödlig utgång och inte mindre än 3 600 resulterade i invaliditet, d. v. s. 10 nya invalider per dag.

Många av invaliderna kunna inte förflytta sig utan hjälp. För dessa är tillgången till invalidvagn och rullstol nödvändig icke blott för att kunna förflytta sig inom eller utom bostaden utan än mer för att kunna utföra lämpligt arbete och därmed skaffa sig försörjning. Långt ifrån alla invalider ha emellertid tillgång till sådana hjälpmedel.

En utredning verkställd av De vanföras riksorganisations vagnkommitté visar, att endast 32 av de 230 uppgiftslämnarna på kommitténs förfrågningar hade både rullstol och invalidvagn. På en fråga i vilken grad vagn, respektive stol användes, svarades av 112 »dagligen» och endast 2 »sällan». Av 164 uppgiftslämnare, som nu sakna såväl stol som vagn, svarade 113 att de hade behov av båda dessa och angåvo som skäl, att de skulle ha nytta av dem för sitt arbete. Av 143 invalider, som icke sökte någon hjälp till anskaffandet av rullstol eller invalidvagn var orsaken härtill okunnighet om hjälpmöjligheterna.

Även om denna utredning inte kan göra anspråk på att vara fullständig ger den dock värdefulla upplysningar om behovet i fråga. Samma kommitté räknar med att ett årligt behov av 300—350 vagnar och stolar föreligger.

För närvarande erhållas rullstolar och invalidvagnar efter ansökan huvudsakligast genom landets fyra vanförestalter. Det finnes emellertid ingen förordning, som reglerar statens bidrag i detta fall eller lämnar upplysningar därom. Detta är säkerligen även orsaken till att många inte känna till den statliga hjälpen och följaktligen inte sökt densamma. Emellertid ha vanförestalterna i allt större utsträckning reglerat dessa frågor under förordningen om hjälp för anskaffandet av proteser och bandage, där statens bidrag utgör $\frac{2}{3}$ av kostnaderna, utan behovsprövning. En ändring i de hitintills gällande reglerna synes därför vara av behovet påkallad. Det bör författningsmässigt bestämmas, att statligt bidrag utgår för anskaffan-

det av rullstol och vagn, vilket även underströks av den tidigare nämnda kommittén.

Med hänsyn till den vanföres lott i övrigt synes det motiverat att staten bestrider hela kostnaden och inte endast som nu $\frac{2}{3}$ av denna — för vilket också nämnda kommitté i princip uttalat sig — detta desto mer som innehavet av en invalidvagn ofta är enda förutsättningen för den vanföre att kunna utföra ett arbete, som lämpar sig för honom. Den överskjutande tredjedelen får nu bekostas av invaliden själv eller genom kommunens bidrag i form av fattigvård.

Vad som här framförts bör även gälla för motordrivna invalidvagnar. För sådana bevilja icke vanförestalterna $\frac{2}{3}$ av kostnaderna. Emellertid kan bidrag för anskaffning av motordriven invalidvagn i särskilda fall erhållas genom pensionsstyrelsen och likaså av Svenska vanförestalternas centralkommittés medel. Här torde det dock på grund av de stora kostnaderna med de motordrivna vagnarna vara nödvändigt med behovsprövning.

För närvarande råder stor brist på invalidvagnar, såväl med som utan motor samt rullstolar. Det borde ligga i statsmakternas intresse att mer beakta denna fråga och sörja för en framställning som täcker behovet. Varje invalid som är i behov av rullstol och invalidvagn bör med statens hjälp kunna skaffa en sådan. Dessutom är av behovet påkallat att ålderdomshem, pensionärshem, sjukhus, vilohem och liknande anstalter har ett tillräckligt antal av stolar och vagnar för utlåning.

Nära förbunden med denna fråga är konstruktionen av stolar och vagnar. För närvarande göres från statens sida mycket litet i detta avseende och invaliderna äro hänvisade till de enskilda fabriker som framställa dem. Vagnarnas konstruktion är alltför litet varierande i förhållande till olika behov. Vanförestalten liksom de enskilda produktionsföretagen söka nu i möjligaste mån ändra och anpassa vagnarna efter behov vid särskild hemställan från beställaren.

Konstruktion och tillverkning av invalidvagnar och rullstolar för olika vanförhetsgrader och former bör ske under statsmakternas kontroll och omedelbara medverkan och vara förbunden med en omfattande praktisk experimentverksamhet under ledning av medicinska och tekniska experter. Den tidigare nämnda kommittén har uttalat sig för att förslagsvis statens institut för folkhälsan skulle få i uppdrag att grundligt utreda denna betydelsefulla fråga.

De privata firmorna, som framställa invalidvagnar och stolar ha under de senaste åren rätt kraftigt höjt priserna. Som exempel kan anföras att en motordriven invalidvagn nu kostar mellan 2 000 och 3 000 kronor.

Utifrån dessa förhållanden synes en av staten ledd eller kontrollerad produktion och konstruktionsverksamhet vara av behovet påkallad. Det kan icke vara riktigt att samtidigt som staten skall bidra till anskaffnings-

kostnaderna, den även skall bidra till en stegrad vinst för de privata företagen inom branschen.

»I detta sammanhang» — heter det i den tidigare citerade utredningen — »kan dock ifrågasättas, om denna tillverkning, som en grupp medborgare är så beroende av, lämpligen skötes av det privata näringslivet ensamt. Av de uppgifter, som kommittén inhämtat, ha plötsliga förhöjningar på ca 30 % av försäljningspriset kunnat iakttagas utan att produktionskostnaderna ökats.»

En annan fråga i detta sammanhang är frågan om fri frakt för vagnar och stolar på statens järnvägar. En invalid, som endast kan förflytta sig medelst invalidvagn eller rullstol, får vid eventuell resa, antingen detta sker för utförandet av visst arbete eller vid rekreation, extra ekonomiskt utlägg för frakt. Det torde därför vara välbetänkt att pröva frågan om fraktbefrielse för invaliders vagnar.

Den 26 april 1946 tillsatte Kungl. Maj:t en utredning vars uppdrag är att utreda ortoped- och vanförevårdens organisation. Enär denna kommitté ännu inte har slutfört sitt arbete och direktiven för utredningen inte synes innesluta de frågor varom här talats vore det angeläget, att kommittén även upptog till behandling de frågor, som här behandlats.

Dessa frågor äro alltså:

att i förordningen om hjälp till de vanföra klart bestämmas, att invalider vid behov kunna erhålla invalidvagnar och rullstolar utan kostnader och behovsprövning, i fråga om motordrivna vagnar dock efter behovsprövning;

att staten på lämpligt sätt direkt eller indirekt medverkar till en ökad produktion och förbättrad och mångsidigare konstruktion av såväl motordrivna som icke motordrivna vagnar och rullstolar;

att de vanföra kostnadsfritt få frakta sina vagnar och stolar på statens järnvägar.

Med hänvisning till vad här ovan framförts vilja undertecknade hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att kommittén för utredning av ortoped- och vanförevårdens organisation även måtte få i uppdrag att utreda här berörda frågor.

Stockholm i januari 1948.

Harald Johanson.

Gunnar Dahlgren.