

Nr 144.

Av herr Engkvist, *angående frikort för blinda å samtliga svenska järnvägar, m. m.*

Genom olika åtgärder har samhället sökt lindra den hårda lott, som drabbat blinda och invalider. Sålunda har riksdagen i princip fastslagit att dessa oförskyllt lidande medmänniskor skola äga åtnjuta samhällets hjälp. Frågan om hjälp åt de blinda framfördes i början av 1920-talet i samband med utredning angående blindvården, men först år 1934 infördes en i viss mån behovsprövad blindhetsersättning. Redan år 1913 med antagande av lagen om pensionsförsäkring tillförsäkrades också invalider viss hjälp från det allmänna. Dessa hjälpformer ha sedan vid olika tillfällen steg för steg förbättrats för att med 1946 års lag om folkpensionering (KK nr 431/1946) erhålla sin nuvarande omfattning.

Den hjälp som utgår kan dock helt naturligt inte eliminera den skillnad i livsföring, som finnes mellan blinda och invalider samt övriga medborgare och som betingas av den oförmåga deras sjukdom medfört. Detta kommer även till synes vid användning av de moderna kommunikationsmedlen för resor från en ort till en annan. En blind måste åtminstone som regel ha följeslagare och får på så sätt dubbel kostnad för resan jämfört med en seende. De invalider, som för sin förflyttning äro beroende av tekniskt hjälpmedel, få också en högre reskostnad på grund av polletteringsavgift för invalidvagn. För den senare kategorien skulle en sådan olikhet kunna avhjälpas genom att de invalider, som måste använda hjälpmedel för sin förflyttning, tilldelades frikort för transport av detta. Vad avser åtgärder i samma syfte för de blinda kunna olika lösningar tänkas, men ur praktiska synpunkter torde det vara enklast om deras i allmänhet dubbla reskostnader nedbringades genom utfärdande av fria färdbiljetter för de blinda, som erhålla blindtillägg. Detta betyder att blinda, som enligt gällande bestämmelser om blindundervisning äro skolpliktiga, ej komma i åtnjutande av frikort, eftersom blindtillägg ej utgår till dessa. Under den tid nämnda skolplikt är för handen utgår emellertid redan visst resebidrag för resor till blindskola, varför denna inskränkning ej innebär särskild olägenhet, men väl kan bidra till enklare bestämmelser om frikorts utfärdande. Vid bedömning av de övriga bestämmelser, som böra ifrågakomma, kan också övervägas viss begränsning för frikorts giltighet beträffande resornas längd och antal per år. Sådan begränsning ter sig dock mest naturlig för resornas antal, medan den för resornas längd inte på samma sätt kan anses lämplig.

Det synes mig vara angeläget att dessa frågor komma under omprövning genom utredning av möjligheten för staten att medverka till en likställighet i berörda avseenden emellan blinda och invalider samt övriga medborgare. Denna utredning torde kunna utföras genom socialstyrelsen eller pensionsstyrelsen utan att särskilt utredningsorgan behöver tillsättas.

Med stöd av vad jag ovan anfört hemställer jag,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående frikort för blinda, gällande å samtliga svenska järnvägar, båt- och busslinjer, samt för invalider, som äro beroende av tekniskt hjälpmedel för sin förflyttning, frikort för transport av detta hjälpmedel i enahanda utsträckning.

Stockholm den 24 januari 1950.

Gunnar Engkvist.
