

## Färdtjänst för pensionärer – mot ett nytt avgiftssystem\*

*Avgiftspolitiken inom den kommunala färdtjänsten har från ekonomisk-teoretisk utgångspunkt påtagliga svagheter. Det är därför angeläget med en diskussion om alternativa avgiftssystem. En möjlighet vore att de färdtjänstberättigade tilldelas vouchers och att de betalar gängse marknadspriser, dvs taxameterkostnaden. Detta skulle kunna innebära höjd effektivitet inom färdtjänsten.*

Kommunal färdtjänst är en trafikservice för handikappade, som har svårt att använda allmänna kommunikationer eller förflytta sig på egen hand. Färdtjänsten, som alltså är ett komplement till de allmänna kommunikationerna, kan ses som ett medel att förverkliga mer övergripande mål rörande integration och normalisering för handikappade. Eftersom närmare 85 procent av de färdtjänstberättigade är ålderspensionärer kan färdtjänsten också ses som en del av äldreomsorgen. Det är färdtjänsten för de äldre som behandlas i denna artikel.

Den kommunala färdtjänsten omfattar i princip alla typer av resor utom behandlingsresor, som ersätts av försäkringskassan. Kommunala färdtjänstresor indelas i arbetsresor (mellan bostad och arbetsplats) och övriga resor. Kategorin övriga resor är givetvis den som är relevant för pensionärer. Övriga resor dominerar kostnadsmässigt. Från resursfördelningssynpunkt är övriga resor och hur de påverkas av avgiftssystemet mer intressanta än arbetsresorna. De senare är förhållan-

devis oberoende av avgiftssystemet (resor gäller ju i princip mellan två på förhand givna punkter). För övriga resor finns däremot mer valfrihet för konsumenterna. Konsumenternas resbeteende, och därmed resursfördelningen, kan därför påverkas bl a genom avgiftssystemets utformning.

Färdtjänsten regleras bl a i socialtjänstlagen. Denna ger kommunerna en stor frihet att organisera och avgiftssätta färdtjänsten. Kommunen har i regel en överenskommelse med taxi, som svarar för transporter. En tjänsteman på socialförvaltningen, t ex en hemvårdsassistent eller socialsekreterare utreder och bedömer behovet av färdtjänst samt beslutar om färdtjänstillstånd på delegation från socialnämnden.

Även om avgiftssystemet uppvisar en splittrad bild finns en gemensam ideologi. Då färdtjänsten började utvecklas för ungefär två decennier sedan formulerades på nationell nivå en ideologi för färdtjänsten och dess avgiftssystem. I det följande skall vi närmare beskriva denna ideologi och dess problem. Vi skall speci-

PER GUNNAR EDEBALK är universitetslektor vid Socialhögskolan, Lunds universitet.

\* Åke Elmér, Björn Elsasser, Ove Mallander, Jan Petersson och Karin Sandberg har bidragit med värdefulla synpunkter.

ellt peka på resursfördelningsproblemet som följer av ett strikt tillämpande av ideologin och diskutera möjligheten att med ett nytt system nå samma socialpolitiska mål men med en höjd effektivitet inom färdtjänsten.

## Den ursprungliga ideologin och färdtjänstens utveckling

Färdtjänsten började växa fram i början av 1960-talet. I betänkandet *Social omvårdnad av handikappade* (SOU 1964:43) redovisas att en kommunalt organiserad färdtjänst förekom i fyra kommuner 1963. På en del håll ordnade de handikappades egna organisationer och andra enskilda sammanslutningar (t ex Lions och Röda Korset) transporter för handikappade. Vid mitten av 1960-talet startade allt fler kommuner färdtjänst och 1970 hade kommunal färdtjänst införts i ett hundratal av landets då ca 850 kommuner.

Svenska kommunförbundet [1969], som under senare delen av 1960-talet utrett färdtjänsten, utfärdade 1969 en rekommendation till kommunerna att inrätta färdtjänst (Cirkulär 37/1969). Att just kommunerna sågs som naturliga huvudmän sammanhänger med att de enligt den dåvarande socialhjälpslagen hade förstahandsansvaret för handikappvården (numera ges ansvaret i socialtjänstlagen). Taxi rekommenderades som transportör. Motiveringen var bl a att man i taxi färdas effektivt och diskret samt att taxi kan ta emot beställningar dygnet runt.

I avgiftsfrågan var kommunförbundets inställning att resenärer bör betala en avgift som motsvarar de priser som gäller för resa med allmänna kommunikationsmedel. Resterande kostnad borde kommunen svara för. Detta tillsammans med uppfattningen att den enskildes ekonomi inte skall påverka möjligheten att använda färdtjänst implicerar ett synsätt som brukar formuleras så att "färdtjänsten är en specialform inom kollektivtrafiken och

skall inte ses som en fristående service" (Grönvall-Nasenius, [1981], s 178).

Kommunförbundets synsätt återkom året därpå i handikapputredningens betänkande *Bättre socialtjänst för handikappade* (SOU 1970:64), i vilket det också föreslogs att statsbidrag borde utgå för att stimulera kommunerna att inrätta färdtjänst. Förslaget överlämnades till kommunalekonomiska utredningen, som föreslog att statsbidraget skulle uppgå till 35 procent av kommunernas bruttodriftkostnader för färdtjänst (SOU 1974:41). Inga restriktioner avseende antalet resor per person eller resans längd fick finnas om statsbidraget skulle utgå. Regering och riksdag anslöt sig i allt väsentligt till innehållet i betänkandena och statsbidraget infördes den 1 januari 1975 (Proposition 1974:141).

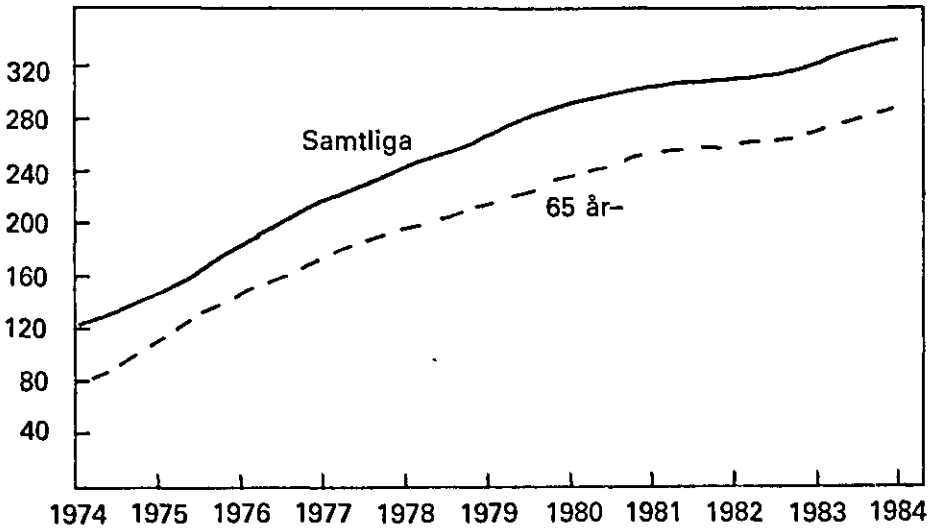
Utvecklingen av färdtjänsten hade stimulerats dels av kommunförbundets rekommendationer, dels av kommunreformen i början av 1970-talet. År 1974 fanns kommunal färdtjänst i 250 av de då 278 kommunerna. Med statsbidraget gavs en ny stimulans och år 1978 hade samtliga kommuner infört färdtjänst. Sedan 1974 sammanställer och redovisar statistiska centralbyrån årlig statistik över färdtjänsten (SOS, Socialvården och Statistiska meddelanden). *Figur 1* visar utvecklingen av antalet färdtjänstberättigade 1974-84.

Den snabba utvecklingen av färdtjänsten ledde till ökade utgifter för stat och kommuner. Redan i budgetpropositionen 1977/78 konstaterades att riksrevisionsverket pekat på "den snabba och delvis svärförklarade kostnadsstegringen för färdtjänsten" (Proposition 1977/78:100, Bilaga 8). Tre år senare infördes en begränsning av ökningstakten för statsbidraget eftersom kostnaderna ansågs ha "utvecklats i en takt som inte förutsågs när reformen genomfördes" (Proposition 1980/81:100, Bilaga 8).

Färdtjänstexpansionen i kombination med en generellt sett stram offentligushållning innebar att man också inom kom-

Figur 1 Antal färdtjänstberättigade 1974-84.

1 000-tal



munerna började bli alltmer oroadade över utvecklingen. På olika sätt sökte man dämpa expansionens konsekvenser för den kommunala ekonomin. Avgifternas andel av bruttodriftkostnaderna har höjts från ca 9 procent 1979 till ca 16 procent 1984 (Svenska kommunförbundet [1984]) och regleringar har införts/skärpts i besparingssyfte (Ståhl [1983]).

Begränsningen av statsbidragets ökningstakt och de vidtagna förändringarna i kommunerna har inneburit att den reala kostnadsutvecklingen påtagligt dämpats efter 1980. För år 1986 beräknas den totala färdtjänstkostnaden uppgå till 1 170 miljoner kronor (Proposition 1985/86:100, Bilaga 7).

### Den ursprungliga ideologin och resursfördelningsproblemet

Förutom att ge intäkter bör avgifter på offentliga tjänster bidra till att förenkla ransoneringen av begränsade tjänstekvantiteter och främja ett effektivt resursut-

nyttjande. Ett effektivt resursutnyttjande förutsätter att avgifterna ger konsumenterna en korrekt information om den relevanta kostnaden. Härigenom kan konsumenterna för varje enhet av en tjänst jämföra värdet av denna med kostnaden och välja tjänster och kvantiteter därefter. Subventionerade tjänster inom socialpolitiken kan tolkas som att "övriga medborgare" har en betalningsvilja som tillsammans med den aktuella konsumentgruppens svarar mot kostnaden. Inom den ursprungliga färdtjänstideologin kan detta tolkas så att den färdtjänstberättigade får välja tjänstekvantitet utifrån en kollektivtrafiktaxa och att "övriga medborgare" är beredda att finansiera kostnader härutöver.

Att nå en effektiv lösning i ovannämnda mening är emellertid en svår uppgift och det är lätt att se problemen. Ett allvarligt problem sammanhänger med själva urvalet, dvs beviljandet av färdtjänsttillstånd. Enligt ideologin innehåller färdtjänsten inga resebegränsningar när man väl passerat ingången till systemet.

Detta innebär att en ansökan om färdtjänsttillstånd kan ge "allt eller inget" och skillnader i transportvillkor (beträffande kostnader och bekvämlighet) kan givetvis bli betydande mellan dem som erhåller respektive förvägras tillstånd. Detta trots att skillnader i funktionsnedsättning kan vara marginella. Den genomsnittliga kostnaden för en färdtjänstresa ligger i storleksordningen 65-70 kronor. Detta belopp får en person utan tillstånd själv betala om han åker taxi, medan en tillståndsinnehavare i genomsnitt betalar ca 10 kronor.

En konstruktion med "allt eller inget" innehåller en inre drivkraft till expansion. För den socialtjänsteman som har att fatta beslut kan systemet förväntas ge incitament till en "generös" bedömning. För potentiella konsumenter, som har enbart mindre funktionsnedsättningar, kan den vinst avseende transportkostnad och bekvämlighet som uppstår om man erhåller tillstånd förväntas ge starka incitament att ställa krav och kanske överdriva sin funktionsnedsättning och sina transportbehov. Sammantaget medför detta risker för en överdimensionering av färdtjänsten.

I samma expansiva riktning verkar också möjligheten för personer med specifika transportbehov att vinna inträde i färdtjänstsystemet. Ett enkelt exempel kan illustrera detta. En äldre person, med en funktionsnedsättning som dock ej i princip förhindrar att kollektiva färdmedel kan användas, lever isolerat och är förhindrad att besöka sin dotter eftersom hon bor så långt från en hållplats att den gamle inte till fots kan ta sig till dotterns hem. Anta för enkelhetens skull också att dottern inte har något lämpligt transportmedel. I detta fall kan man säga att ett "specifikt transportbehov" föreligger. Skulle personen få tillträde till färdtjänstsystemet utnyttjas sannolikt färdtjänsten även när allmänna kommunikationer finns tillgängliga.

Förekomsten av denna drivkraft får visst empiriskt stöd av kommunaleko-

nomiska utredningen som 1977 konstaterade att färdtjänsten expanderat kraftigt de senaste åren till stor del beroende på att "kommunerna utvidgat bidragsområdet till att gälla pensionärer över huvud taget och inte enbart handikappade" (SOU 1977:78, s 318).

Den ursprungliga färdtjänstideologin leder till en gradvis expansion. Problematiken skärps om vi beaktar att många kommuner tillämpar en noll-taxa.

Som ovan har nämnts har kommunerna i princip stor frihet att utforma sina avgiftssystem. Man finner också i verkligheten betydande skillnader kommunerna emellan. Inte sällan finner man att likheten med kollektivtrafiken medfört att någon form av noll-taxa tillämpas. En renodlad noll-taxa innebärande att färdtjänst är helt gratis för konsumenterna förekom tidigare i några kommuner. År 1974 tillämpade 22 kommuner detta system (SOS, Socialvård 1974). Motiveringen var sannolikt att merkostnaden för att administrera en låg avgift ansågs för hög jämfört med intäkterna. För konsumenterna tenderar noll-taxans avsaknad av kostnadsansvar att öka efterfrågad kvantitet restjänster och uppenbarligen stärks de tidigare nämnda tendenserna till efterfrågeöverskott och därtill kopplade problem.

Även om den renodlade noll-taxan inte längre tillämpas förekommer noll-taxa för (marginella) tjänstenheter. I ett system med månadsavgift (där avgiften svarar mot ett månadskort inom kollektivtrafiken) möter konsumenten inte någon kostnad för extra åkande.

En speciell ransonerings- och fördelningskonsekvens följer vid användandet av månadskort. Tillträde till färdtjänstsystemet sker efter behovsprövning men nu också efter det att potentiella konsumenter bedömt det som lönsamt att ansluta sig. Generellt sett torde här gälla att en sådan lönsamhetsbedömning, allt annat lika, gynnar dem med goda privatekonomiska resurser och dem med inte alltför

starka funktionsnedsättningar (och vilka alltså inte har några större fysiska restriktioner för sina respreferenser).

En annan form av noll-taxa föreligger då en fast avgift (t ex 5 kronor) per resa tas ut. Även i detta fall blir kostnaden för den enskilde oberoende av tjänstemängden och någon kostnad för extra åkande upplevs ej. I den numera vanligen förekommande avgiftsmodellen inom färdtjänsten utgår avgiften med en viss procent (exempelvis 20 procent) av taxameterkostnaden. Ofta finns emellertid uppställda minimi- och/eller maximivärden (i exempelvis Lund uppgår dessa till 4 respektive 10 kronor vilket svarar mot lägsta respektive högsta kollektivtrafiktaxa). Även om huvudregeln således innehåller en kostnad för varje resa för den enskilde kommer individen, då maximivärdet nåtts, att möta en noll-taxa för resterande reslängd.

### Försök att minska expansionen

Den ideologiska utgångspunkten att rörelsehindrade skall kunna göra resor till samma pris som ickerörelsehindrade ledde till ett system där personer fick antingen "allt eller inget". Det har i sin tur medfört att kretsen av färdtjänstberättigade efter hand vidgats och till höga subventionskostnader per person. "Övriga medborgare" har inte funnit denna expansion önskvärd, och kommunerna har på olika sätt försökt begränsa expansionen.

Frågan är då hur tendenser till expansion kan hanteras. I princip kan tre tekniska lösningar urskiljas.

- (1) Skärpta urvalskriterier för att minska konsumentgruppen och därmed efterfrågan. Effekten blir att den "orättvisa" som ligger i "allt eller inget"-konstruktionen skärps.
- (2) Som ransoneringsinstrument måste färdtjänstavgiften kompletteras med administrativa regleringar. Begräns-

ningar av reslängd eller av antalet resor under en viss period, något som ju egentligen strider mot ideologin, kan nämnas som exempel. Det kan också gälla krav på samåkning något som sannolikt ses som en kvalitetsförsämring av färdtjänsten.

- (3) Färdtjänstavgiften höjs och används som ransoneringsinstrument även om detta kan vara ett avsteg från ideologin. Vi kan härigenom få en minskad efterfrågad kvantitet. Förutom en allmänt sett negativ realinkomsteffekt kan en negativ fördelningseffekt uppkomma inom konsumentgruppen. Likheten med kollektivtrafiken innebär nämligen att avgiftsdifferentiering (utifrån exempelvis inkomstolikheter) är en främmande företeelse. Den stora risken med en höjd avgift ligger i att mindre bemedlade med påtagliga färdtjänstbehov (t ex mycket gamla som ej är ATP-berättigade) kraftigt minskar sin efterfrågade kvantitet eller helt avhåller sig från att utnyttja färdtjänsten. Det från fördelningssynpunkt kanske värsta som kan hända är att den gruppen minskar sitt resande så mycket att det skapas ett utrymme här så att nya grupper (bättre bemedlade och med svagare färdtjänstbehov) kan få tillträde till systemet eller så att de kvarstående, de kanske mer välbeställda pensionärerna, får kvalitetsförbättringar t ex i form av eventuell minskad samåkning eller avlägsnandet av eventuella administrativa regleringar.

### Vouchermetoden

Den kommunala färdtjänsten håller i verkligheten på att avlägsna sig från den ursprungliga ideologin. Man kan observera stramare regler och höjda avgifter och peka på förklaringar som en ökad andel äldre, besparingar inom den offentliga

sektorn, s k missbruk osv. Vid sidan av det som är påtagligt och observerbart kan man från en ekonomisk-teoretisk utgångspunkt se att det existerande systemet innehåller vissa uppenbara svagheter. Det är angeläget att finna nya lösningar på färdtjänstens problem.

Den lösning som här skall diskuteras bygger på att dagens färdtjänstsubventioner tilldelas de berättigade i form av *vouchers*, som får användas som betalningsmedel för resor. I gengäld erläggs den fulla taxameterkostnaden. Metoden innebär att vouchern ses som ett socialpolitiskt instrument och att vanliga marknadsmässiga förutsättningar gäller i övrigt. Till skillnad från vissa andra socialpolitiska områden, där voucherlösningar föreslagits, är de marknadsmässiga förutsättningarna gynnsamma just inom färdtjänsten (jfr Edebalk-Petersson [1985], kap 6). Tjänsterna är standardiserade varför konsumenterna utan större svårigheter kan hålla sig informerade och bedöma vad man erhåller i utbyte mot avgiften. Normalt sett förväntas en marknadsmässig lösning leda till ett effektivt resursutnyttjande och till en behändig tjänsteransöring.

Den socialpolitiska bedömningen av vouchervärdet kan göras individuell där hänsyn bli a kan tas till graden av funktionsnedsättning och transportbehov. Givetvis kan man här, om så anses önskvärt, tillämpa schablonmässiga bedömningsgrunder för att minska kostnader och svårigheter som kan vara förbundna med en alltför individuell bedömning. En möjlighet som vouchermetoden ger är att värdet också kan relateras till den enskildes ekonomiska förutsättningar. Som tidigare nämnts är ett sådant hänsynstagande främmande för det nuvarande färdtjänstsystemet. Inkomstdifferentierade avgifter är däremot ett vanligt inslag inom hemtjänsten vilken betjänar i stort sett samma konsumenter som färdtjänsten.

Den stora fördelen med ett vouchersystem är att en effektiv lösning med mark-

nadsjämvikt kan nås. Jämfört med nuvarande system ökar kostnadsmedvetandet och valfriheten. Valfriheten kan öka genom att vissa av de byråkratiska regler som ofta styr färdtjänsten kan slopas. En sådan regel kan vara att färdtjänstberättigade har ett obegränsat antal resor inom en radie av fem mil från bostaden. En annan kan vara att uppehåll under resa förbjuds. I vouchersystemet kan den färdtjänstberättigade ges frihet att åka vart och hur långt han vill förutsatt att han håller sig inom budgetrestriktionen. Individen kan givetvis också välja att göra sina resor tillsammans med andra eller att förlägga sitt resande till tider då taxameterkostnaden är låg. Den färdtjänstberättigade ges också möjlighet att variera den egna betalningsgraden för varje resa. En viss resa kan betalas till 80 procent, en annan kanske till 20 procent. Valet blir den resandes ensak.

Två andra fördelar med ett vouchersystem skall också uppmärksammas. I kommunerna torde budgeteringen av färdtjänsten underlättas eftersom det blir enklare att förutse kommunens åtaganden. En annan fördel är att den socialpolitiska debatten kan bli mer explicit. En hämsko på nuvarande debatt är nämligen att regelsystemen är svårgenomträngliga och att det är näst intill omöjligt att avgöra vem som gynnas respektive missgynnas med nuvarande form av subventionering.

Ett system med färdtjänstvoucher kan utformas på olika sätt. En möjlighet är att de färdtjänstberättigade tilldelas kuponger av visst värde. Då taxi mottagit dessa kuponger återlöses de hos socialförvaltningen. Alternativt kan vouchervärdet bestå av ett kontotillgodohavande. Till kontoadministratören lämnar den färdtjänstberättigade kvitton efter företagen resa och kan utnyttja kontot till dess det tömts.

En relevant fråga är huruvida någon administrativ merkostnad uppträder i ett vouchersystem. Svaret beror på hur färdtjänsten med nuvarande system administ-

reras i den enskilda kommunen och hur den konkreta voucherlösningen ser ut (inklusive behovsbedömningar). A priori är det emellertid svårt att finna någon väsentlig kostnad med ett vouchersystem som inte återfinns i nuvarande system, möjligtvis med ett undantag. Om en konsument har starka preferenser för andra varor och tjänster än färdtjänst kan det i princip finnas incitament att växla (en del av) vouchervärdet mot kontanter. Förutsatt att vouchern är personlig och inte får växlas kan en "svart marknad" uppkomma.

Detta är en inte okänd problematik med voucherkonstruktioner som bygger på kuponger (se t ex Collard [1978], s 133). Den merkostnad som kan uppträda sammanhänger med att kontrollera att vouchern används på avsett sätt, att lagföra "svartabörshandlare" osv. I princip torde det dock inte vara svårt att finna voucherkonstruktioner som omöjliggör voucherhandel. Med ett kontotillgodohavande i kombination med identitetskort kan överlåtelser näppeligen ske. Det bör också vara relativt enkelt att konstruera personliga kupongkort som skall användas tillsammans med legitimationshandling.

Det har framförts farhågor att ett vouchersystem kan innehålla incitament till "överdrivet åkande". Tanken har då varit att den enskilde strävar efter att under voucherperioden utnyttja hela sin tilldelning eftersom han i annat fall riskerar få en minskad tilldelning under nästföljande period. Ett sådant beteende verkar inte orimligt för personer som i dagsläget utnyttjar färdtjänst mindre än de anses behöva inom ett vouchersystem. Det skall emellertid betonas att incitament till mer resande inte behöver ses som något negativt. Åtgärder inom den öppna åldringsvården syftar ju bl a till att aktivera äldre att aktivt delta i samhällslivet. Generellt sett kan inte heller ett fenomen som "överdrivet åkande" uppträda, givet den offentliga subventioneringen. Ökningen

för dem som skulle åka mer i ett vouchersystem kommer nämligen att balanseras av en inbesparing för dem som i nuläget bedöms "överkonsumera" färdtjänst.

Ett eventuellt vouchersystem för färdtjänst innehåller såväl principiell som praktisk problematik. En fråga, som vi avslutningsvis skall uppmärksamma, gäller gränserna för konsumenternas valfrihet. En dimension av valfriheten gäller i vad mån konsumenten skall ha rätt att utnyttja ett eventuellt överskott som kan uppstå under en period. Ett överskott kan bero på att direkta fysiska restriktioner förelegat eller på att färdtjänst haft ett lågt värde för den enskilde.

Här finns i princip flera alternativ. Den lägsta graden av valfrihet innebär helt enkelt att överskottet dras in. En annan möjlighet består i att överskottet (eller delar därav) får användas under framtida perioder. Konsumenterna ges i så fall en viss frihet att tidsmässigt förlägga sitt resande. Ett tredje alternativ vore att medge konsumtion av andra äldreomsorgstjänster. Störst valfrihet, och minst styrning, erhålls om hela eller delar av överskottet får växlas till kontanter (som alltså kan användas till ökad konsumtion i största allmänhet). En sådan lösning innebär att vouchern de facto blir ett rent inkomsttillskott. Om en sådan valfrihet skulle anses önskvärd borde man snarare överväga att införa en direkt behovsprövad inkomstförstärkning, förslagsvis kallad färdbidrag, som skulle få vissa likheter med ett bostadsbidrag.

## Slutsatser

Det finns många delar av det svenska färdtjänstsystemet som kan och bör diskuterat. Hit hör exempelvis det specialdestinerade statsbidraget som tillkommit som ett stimulansbidrag men som nu blivit mer av ett allmänt finansieringsstöd (Jonsson [1986], s 79). Hit hör också frågan huruvida taxi är den lämpligaste

transportverkställaren. Ett tredje exempel är kategorin behandlingsresor, vars avgifter för den enskilde uppgår till 30 kronor per resa, dvs normalt sett betydligt mer än för en sk övrig resa. Att avgiften för behandlingsresor ger påtagliga incitament till "förtäckta" färdtjänstresor är uppenbart.

Avgiftssystemet för kategorin övriga resor förtjänar särskild uppmärksamhet. Enligt den ursprungliga ideologin skall avgifterna motsvara kollektivtrafikens. Inbyggt i systemet ligger en drivkraft till expansion och efterfrågeöverskott. Det kan ifrågasättas om resurserna används effektivt och om tjänsterna fördelas rättvist.

För att nå socialpolitiska mål och en effektiv resursanvändning har voucherlösningar diskuterats och i vissa fall testats inom en rad områden som t ex arbetsmarknad, boende, fritid, sjukvård och utbildning. Sannolikt är förutsättningarna för en voucherlösning särskilt gynnsamma inom färdtjänsten. Tjänsterna är relativt standardiserade och välkända för konsumenterna. Med en voucherlösning erhåller konsumenterna en finansiell ram för sin tjänstekonsumtion och erläggandet av marknadspriser skapar ett kostnadsmedvetande som i mångt och mycket saknas i det nuvarande systemet.

## Referenser

- Collard, D, [1978], *Altruism and Economy. A Study in Non-selfish Economics*. Martin Robertson, Oxford.
- Edebalk, P G, Petersson, J, [1985], *Sociala avgifter - problem och möjligheter inom färdtjänst och hemtjänst*. Rapport till expertgruppen för studier i offentlig ekonomi. DsFi 1985:11.
- Jonsson, E, [1986], *Effekter av statsbidrag till kommuner*. Rapport till expertgruppen för studier i offentlig ekonomi. DsFi 1986:7.
- Gronvall, L, Nasenius, J, [1981], *Socialtjänstens mål och medel*. Skeab, Stockholm.
- Regeringens proposition 1974:141, *Statsbidrag till kommunerna för färdtjänst, hemhjälp och familjedaghem*.
- Regeringens proposition nr 100 med förslag till statsbudget. Olika årgångar.
- SOU 1964:43, *Social omvårdnad av handikappade*. En sammanställning gjord inom socialpolitiska kommittén.
- SOU 1970:64, *Bättre socialtjänst för handikappade*. Förslag från handikapputredningen om bättre färdmöjligheter för handikappade och bättre samordning i handikappfrågor.
- SOU 1974:41, *Statsbidrag till kommunal färdtjänst, hemhjälp och familjedaghemsvärksamhet*. Betänkande av Kommunalekonomiska utredningen.
- SOU 1977:78, *Kommunerna. Utbyggnad. Utjämning. Finansiering*. Slutbetänkande av 1976 års Kommunalekonomiska utredning.
- SOS, *Socialvården*, olika årgångar.
- SOS, *Färdtjänst 31 december 1984*. Statistiska meddelanden S20 SM 8501.
- Ståhl, A, [1983], "Färdtjänst i kommuner. Regelsystem och vidtagna effektiviseringsåtgärder inom färdtjänsten". Bulletin 53, Trafikteknik, Tekniska högskolan i Lund.
- Svenska kommunförbundet, [1969], "Färdtjänst för personer med handikapp". Cirkulär 37/1969.
- Svenska kommunförbundet, [1984], "Avgiftsfinansiering av kommunal verksamhet 1983-1984". Bilaga till cirkulär 84.81.