

# Försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd för persontransporter

Kartläggning av möjligheten för försörjningsstöds-  
tagare att transportera sig samt av eventuella  
skillnader i tillämpning av regelverk mellan  
kommungrupper

# Förord

I regleringsbrevet för 2018 har Trafikanalys i uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om persontransportsituationen i Sverige inom olika trafikslag och färdstätt, såväl nationellt som i storstadsregionerna, i små och medelstora städer samt i gles-och landsbygder. Kunskapsunderlaget innefattar även internationella resor med specifikt fokus på andra länder i Norden. Vidare ska redovisningen innehålla en beskrivning av hur resor sker idag och en analys över möjligheterna för olika grupper i samhället att resa.

Kontigo har fått i uppdrag av Trafikanalys att redovisa ett kunskapsunderlag kopplat till gruppen personer med försörjningsstöd. Krister Sandberg har varit Trafikanalys kontaktperson vid genomförandet. För Kontigo har Erika Edquist (projektledare), Anna Rudberg, Thomas Westerberg och Martina Wingsell genomfört kartläggningen.



# Innehåll

<b>1 Inledning.....</b>	<b>4</b>
1.1 Kontigos uppdrag .....	4
1.2 Metod, avgränsningar och urval.....	4
<b>2 Försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd i Sverige.....</b>	<b>7</b>
2.1 Försörjningsstöd i Sverige .....	7
2.2 Vem kan ansöka om ekonomiskt bistånd? .....	7
2.3 Lagstiftning och riktlinjer .....	8
2.4 Riksnormen och skäliga kostnader .....	9
2.5 Arbetsresor inom försörjningsstödet .....	10
2.6 Ekonomiskt bistånd för andra typer av persontransporter inom försörjningsstödet .....	10
<b>3 Andra bidrag för resor .....</b>	<b>12</b>
3.1 Särskilda persontransporter .....	12
3.2 Handikappersättning.....	14
3.3 Bilstöd .....	15
3.4 Resebidrag från Arbetsförmedlingen .....	15
3.5 Reseersättning för asylsökande eller nyanlända invandrare .....	16
3.6 Ersättning för resor via rehabiliteringsersättning.....	17
3.7 Körkortslån från CSN .....	17
<b>4 Nordisk utblick – ekonomiskt bistånd för resor .....</b>	<b>18</b>
4.1 I Finland ingår resor i riksnormen.....	18
<b>5 Tillämpning av riktlinjer på lokal nivå .....</b>	<b>20</b>
5.1 Vanligt med försörjningsstöd för resor – men stora skillnader mellan kommunerna .....	20
5.2 Mindre vanligt med andra ekonomiska bistånd för resor inom försörjningsstödet.....	23
5.3 Lagstiftning och nationella riktlinjer för bedömning av bistånd för resor fungerar väl .....	27
5.4 Flertalet kommuner utgår från lokala riktlinjer för ekonomiskt bistånd .....	30
5.5 Skillnader mellan grupper av individer.....	34
5.6 Om resor hade ingått i riksnormen .....	35
5.7 Exempel på lokala transportinitiativ .....	36
<b>6 Sammanfattning av kartläggningen.....</b>	<b>38</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>40</b>
<b>Bilaga 1 – Intervjuguide .....</b>	<b>43</b>
<b>Bilaga 2 - Enkät .....</b>	<b>44</b>



# 1 Inledning

## 1.1 Kontigos uppdrag

Med bakgrund i ovanstående har Kontigo haft i uppdrag att genomföra en kartläggning av lagstiftning och andra regelverk för försörjningsstöd och andra individstöd som kan ha bäring på möjligheten för persontransporter, hur tillämpningen sker på kommunal nivå, samt deras omfattning. Kontigos uppdrag har mer specifikt innefattat en:

1. Inventering av gällande lagstiftning för olika typer av stöd till individer i samband med resor. Särskilt fokus har legat vid att beskriva kommunernas försörjningsstöd och riksnormen.
2. Inventering av rätten till färdtjänst/riksfärdtjänst och andra typer av stöd som kan vara aktuella
3. Kartläggning av kommunernas tillämpning av de identifierade regelverken. Kartläggningen syftar till att möjliggöra slutsatser om tillämpningen av regelverken i sex kommungrupper enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning.
4. Sammanställning av andra aktörers bistånd för resor, såsom bistånd från Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen osv.
5. Nordisk utblick över regelverk och tillämpning av försörjningsstöd kopplat till resor i övriga länder (Danmark, Finland, Norge, Island) samt en analys över skillnader och likheter med det svenska systemet.

## 1.2 Metod, avgränsningar och urval

Fokus för uppdraget har avgränsats till möjligheter till bidrag för resor för en individ med försörjningsstöd. Den individ som är berättigad försörjningsstöd har även möjlighet och krav att söka andra ekonomiska bidrag utöver försörjningsstödet, samt har möjlighet att ta del av till exempel lokala transportinitiativ. De tre moment som ligger till grund för genomförandet av kartläggningen är intervjuer, enkät och dokumentstudier. I följande avsnitt presenteras de tre momenten.

### 1.2.1 Intervjuer

Kartläggningen syftar till att ge en representativ bild av försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd för persontransporter i Sverige, samt inom de sex kommungrupper som följer Tillväxtverkets kommungruppsindelning. I de sex kommungrupper som presenteras i tabell 1 skiljer sig antalet kommuner åt. Eftersom grupperna varierar gällande antal kommuner har en viktning av urvalet gjorts. I var och en av kommungrupperna har sedan kommunerna som ska delta i studien valts ut slumpmässigt.

Totalt genomfördes 40 intervjuer som fördelades enligt tabell 1. Antal genomförda intervjuer per kommungrupp följer inte exakt antalet planerade intervjuer utifrån viktningen. Detta eftersom ett stort antal kommuner avböjde intervjuer eller inte var möjliga att få tag på för att boka in en intervju.



Tabell 1. Kommunintervjuer efter kommungrupp

Kommungrupp	Antal kommuner i gruppen	Antal genomförda intervjuer
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	15	3
Landsbygdskommuner avlägset belägna	45	8
Landsbygdskommuner nära en större stad	70	8
Storstadskommuner	29	3
Täta kommuner nära en större stad	103	13
Täta kommuner avlägset belägna	28	5

Intervjuer genomfördes som semistrukturerade telefonintervjuer med ansvarig tjänsteperson för försörjningsstödsfrågor i respektive kommun. Intervjuguiden presenteras i Bilaga 1.

Därtill har fem kortare intervjuer eller avstämningar med sakkunniga genomförts. För faktagranskning och sakkunskap på nationell nivå har Kontigo pratat med personer verksamma vid Arbetsförmedlingen, Socialstyrelsen och Skolverket. För den nordiska utblicken har Kontigo varit i kontakt med personer vid den finska myndigheten Folkpensionsanstalten (FPA) samt vid Nordregio. Nordregio är ett forskningscenter upprättat av Nordiska Ministerrådet.

### 1.2.2 Enkät

En enkät skickades ut till kommunernas kontaktadresser i Sveriges 290 kommuner. I försättsbrevet informerades mottagaren om att skicka vidare enkäten till tjänsteperson med ansvar för försörjningsstödsfrågor. Enkäten innehöll åtta frågor som bland annat berörde kommunernas försörjningsstöd och ekonomiska bistånd till resande, om de har tagit fram några lokala riktlinjer samt om det finns vissa grupper som i högre utsträckning beviljats försörjningsstöd kopplat till persontransporter. Enkäten presenteras i sin helhet i Bilaga 2. Svarsfrekvensen på enkäten var 62 procent men varierar något mellan frågorna.

Svaren från kommunerna har även dessa grupperats och analyseras efter Tillväxtverkets sex kommungrupper. Skillnader inom och mellan grupperna har analyserats och presenteras i avsnitt 5. Eftersom försörjningsstöd och ekonomiska bistånd i Stockholm och Göteborg hanteras av respektive stadsdelsförvaltning skickades enkäten ut till samtliga stadsdelar. Svaren från



stadsdelsförvaltningarna i respektive kommun slogs sedan samman och hanterades som ett svar för Stockholm respektive ett svar för Göteborg.<sup>1</sup>

### 1.2.3 Dokumentstudie

Kartläggningen har fokuserat på lagstiftning och regelverk för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd samt särskilda persontransporter. Därtill har ytterligare ekonomiska bidrag kopplat till resor hos ett urval av myndigheter kartlagts. Urvalet av myndigheter har baserats dels på Trafikanalys förståelse för tillgängliga resebidrag samt dels genom förfrågan till kommunerna om vilka bidrag för persontransporter som är möjliga att söka för individer. Vi har också genomfört öppna sökningar för att identifiera eventuella ytterligare transportrelaterade bidrag för individer. För detta användes sökorden "resebidrag individer", "bidrag för att transportera sig" och "ekonomiska bidrag resor".

I den nordiska utblicken har hemsidor studerats för Nordiska Ministerrådet, de nationella motsvarigheterna till Socialstyrelsen och Socialdepartementet, samt några kommunala och regionala webbsidor som det länkats vidare till från de nationella sidorna i respektive land.

För kartläggningen av lokala transportinitiativ har ett urval av kommuners hemsidor i de sex kommungrupperna studerats. Därtill har öppna sökningar genomförts. För detta användes sökorden "lokala initiativ resor" och "gratis kollektivtrafik". I intervjuerna med ansvariga tjänstepersoner för försörjningsstöd vid kommunerna ställdes även frågan om personen känner till några lokala initiativ för resor – varpå svaren har undersökts närmare via hemsidor för aktuell kommun eller länstrafik.

---

<sup>1</sup> I de frågor som besvarats utifrån skalan 1–5 har medelvärdet tagits fram och avrundats till närmsta heltal. I de frågor där svarsalternativen varit ja, nej eller vet ej har vi utgått från det vanligast förekommande svaret.



## 2 Försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd i Sverige

Följande avsnitt redogör för vad försörjningsstöd och annat ekonomiskt bistånd i Sverige innebär. Avsnittet innefattar således en inventering av gällande lagstiftning och riktlinjer, såsom vem som kan söka försörjningsstöd och annat ekonomiskt bistånd, samt en beskrivning av riksnormen och andra skäligena kostnader. Beskrivning syftar till att skapa en förståelse hos läsaren för vad försörjningsstöd och annat ekonomiskt bistånd innefattar innan resterande rapport fokuserar vid hur lagstiftningen och andra regelverk inom området kan ha bäring på möjligheten för persontransporter, hur tillämpningen sker på kommunal nivå, samt deras omfattning.

### 2.1 Försörjningsstöd i Sverige

Försörjningsstöd är en del av det som vanligen kallas för ekonomiskt bistånd<sup>2</sup> (tidigare kallat socialbidrag). Försörjningsstödet fungerar som ett sista skyddsnät för att skapa bättre förutsättningar för den som har tillfälliga ekonomiska problem att ta sig ur sin utsatta situation. För att få försörjningsstöd är en grundförutsättning att man har försökt att ta sig ur sin situation men av olika anledningar inte lyckats på egen hand. Det är exempelvis ett krav att man som arbetslös aktivt söker eller deltar i olika verksamheter för arbetssökande. Det vill säga, om en person kan arbeta måste hen enligt lagen stå till arbetsmarknadens förfogande för att ha rätt till försörjningsstöd.

Under 2016 fick 220 000 hushåll i Sverige ekonomiskt bistånd någon gång under året. Detta motsvarar ungefär vart tjugonde hushåll i Sverige. Drygt 10,5 miljarder kronor betalades ut under detta år, en summa som är nästintill oförändrat från föregående år. Under året fanns knappt 410 000 biståndsmottagare. Av dessa var 269 300 vuxna, ca 126 300 var kvinnor, 143 000 män och 140 300 barn. Drygt 36% av de vuxna biståndstagarna var mellan 18 och 29 år gamla.<sup>3</sup>

### 2.2 Vem kan ansöka om ekonomiskt bistånd?

Socialtjänstlagen gäller för alla som vistas i Sverige. Ekonomiskt aktiva EU/EES-medborgare har rätt till likabehandling hos socialtjänsten. Rätt till ansökan om ekonomiskt bistånd har även turister och utrikesfödda som saknar uppehållstillstånd eller uppehållsrätt. Likt tillfälliga besökare från andra kommuner i Sverige kan dock det bistånd som beviljas vara begränsat till exempelvis medel för hemresa. En person som söker asyl eller uppehållstillstånd i Sverige erhåller ofta ekonomiskt bistånd från Migrationsverket. Kommunen kan dock betala ut dagersättning till den som ansöker om

---

<sup>2</sup> Ekonomiskt bistånd kan man få från sin hemkommun om man har ekonomiska problem. Det består av två delar; försörjningsstöd och stöd till livsföringen i övrigt. Försörjningsstödet lämnas för skäligena kostnader (riksnorm), samt boende, hushållsel, arbetsresor, hemförsäkring samt medlemskap i fackförening och arbetslöshetskassa. För livsföringen i övrigt kan man erhålla stöd för andra nödvändiga utgifter vid sidan av försörjningen, såsom kostnader för barnomsorg, läkarvård, medicin och tandvård. Hela hushållets inkomster och tillgångar påverkar möjligheten att få ekonomiskt bistånd. Källa: Socialstyrelsen – statistik om ekonomiskt bistånd 2016; Socialstyrelsen – Ekonomiskt bistånd.

<sup>3</sup> Socialstyrelsen. Statistik om ekonomiskt bistånd 2016.



uppehållstillstånd på grund av familjeanknytning och som bor hos den anhörige. Kommunen söker sedan om att få tillbaka sina utlägg hos Migrationsverket.<sup>4</sup>

## 2.3 Lagstiftning och riktlinjer

Socialtjänstlagen reglerar försörjningsstöd i Sverige. Lagen är att betrakta som en ramlagstiftning, vilket innebär att lagen beskriver grundläggande värderingar, principer och riktlinjer. Det vill säga, den ställer upp mål snarare än detaljreglerar vad som ska göras. Detta innebär en frihet och flexibilitet vid skiftande omständigheter och ett visst överlåtande att ta beslut till experter inom olika områden.

Utöver Socialtjänstlagen finns Socialstyrelsens handbok för socialtjänsten gällande ekonomiskt bistånd. Denna är tänkt att fungera som ett förtydligande av socialtjänstlagen och underlätta den praktiska tillämpningen av lagen för bland annat handläggare och beslutsfattare inom socialtjänsten i kommunerna. Handboken utgår från bestämmelserna om rätten till bistånd i socialtjänstlagen och Socialstyrelsens rekommendationer i allmänna råd (SOSFS 2013:1) om ekonomiskt bistånd.<sup>5</sup>

Det är kommunerna som gör den individuella bedömningen och beslutar om vem som har rätt till försörjningsstöd samt hur mycket bistånd personen ska erbjudas.<sup>6</sup> Principen om kommunens yttersta ansvar innebär att kommunen inom sitt område ansvarar för att den enskilde individen får det stöd och hjälp hen behöver. Andra huvudmäns ansvar inskränks dock inte av kommunens yttersta ansvar, men en kommun kan behöva sörja för nödvändig hjälp i väntan på att annan huvudman ingriper.<sup>7</sup> Kommunerna har möjlighet att ta fram egna riktlinjer som stöd för handläggning och beslutsfattande. Överklagan av beslut gällande försörjningsstöd prövas hos Förvaltningsrätten.

### 2.3.1 Individuell behovsbedömning

Viktigt att uppmärksamma i diskussionen om ekonomiskt bistånd och försörjningsstöd är att rätten till biståndet bygger på individuell behovsbedömning. Detta innebär att ekonomiskt bistånd till viss del skiljer sig från de flesta andra svenska bidragssystem då det är helt relaterat till det enskilda hushållets behov. För skäliga kostnader utanför riksnormen (vars betydelse redogörs för nedan) samt för bistånd för livsföring i övrigt görs således en individuell bedömning av vad som anses som skäligt för just den enskilde sökande individen. Socialtjänstlagen förutsätter på så sätt att bedömningen av omfattningen av behovet av bistånd baseras på en individuell behovsbedömning. Detta ses vidare som en förutsättning för socialtjänstens möjligheter att arbeta mot målet om att frigöra och förstärka den enskildes egen förmåga.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Socialstyrelsen. Utländska medborgare

<sup>5</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.

<sup>6</sup> Socialstyrelsen. Ekonomiskt bistånd – för privatpersoner.

<sup>7</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.

<sup>8</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.





## 2.4 Riksnormen och skäliga kostnader

I kap 4 § 1 i Socialtjänstlagen står det skrivet att ”Den som inte själv kan tillgodose sina behov eller kan få dem tillgodosedda på annat sätt har rätt till bistånd av socialnämnden för sin försörjning (försörjningsstöd) och för sin livsföring i övrigt.” Individens ska vidare genom biståndet tillförsäkras en skälig levnadsnivå och biståndet ska ges i den utsträckning att det stärker individens möjligheter att leva ett självständigt liv. Socialtjänstlagen gör gällande att försörjningsstöd lämnas för skäliga kostnader. Skäliga kostnader beräknas enligt en för hela riket gällande norm – riksnormen.

Bestämmelser om riksnormen finns både i socialtjänstlagen och i 2 kap. socialtjänstförordningen. Regeringen fastställer varje år beloppen för de personliga kostnaderna och de gemensamma hushållskostnaderna genom en ändring i socialtjänstförordningen<sup>9</sup>. Riksnormen för försörjningsstöd avgör, tillsammans skäliga kostnader för vissa andra behov, nivån på försörjningsstödet.<sup>10</sup> Denna grundas på officiella prisundersökningar av olika hushålls baskonsumtion. Om det föreligger särskilda skäl i ett enskilt fall kan socialnämnden däremot beräkna kostnaderna till en högre nivå, men även en lägre.<sup>11</sup> Särskilda skäl till att beräkna kostnader till en högre nivå kan exempelvis bero på att en person har en funktionsnedsättning vilken medför högre levnadsomkostnader, bland annat genom att individen har högre kostnader för att delta i samhällslivet. Denna förhöjning av normen kan gälla för en längre eller kortare period. En lägre nivå på riksnormen kan istället bero på att den bidragssökande har haft möjlighet att sörja för sig själv men inte gjort detta vilket lett till avsaknaden av ekonomiska tillgångar för sin försörjning under den närmaste tiden. En lägre nivå av försörjningsstöd kan även orsakas av att den enskilde saknar eller har lägre kostnader för vissa poster som ingår i riksnormen.<sup>12</sup>

Grundstödet i riksnormen ska täcka kostnader för livsmedel, kläder, telefon och är lika för alla. Boendekostnader och kostnader för andra behov där variationen mellan olika hushåll kan vara stor, ligger utanför riksnormen. Kostnader kan exempelvis variera beroende på var och hur man bor och anses därför inte skäligt kunna bestämmas på nationell nivå. Socialtjänsten i hemkommunen kan vidare välja att antingen beräkna beloppen i riksnormen till en högre respektive lägre summa om det finns särskilda skäl. Exempelvis kan ett hushåll av olika anledningar ha högre kostnader för exempelvis mat eller inte omfattas av en kostnad som faller inom ramen för riksnormen. Försörjningsstödet är således uppdelat i två ”delar”, en riksnorm och en som avser rätt till bistånd för skäliga kostnader för andra regelbundet återkommande behov.<sup>13</sup>

Enligt kap 4 § 3 första stycket 2 i Socialtjänstlagen framgår att försörjningsstöd kan lämnas för skäliga kostnader utanför riksnormen för ett antal andra behovsposter. Vad som ska betraktas som en skälig kostnad avgörs efter en individuell bedömning av vad som är skäligt för just den individen eller hushållet. Bedömningen av detta måste i stort anpassas efter den allmänna standardutvecklingen i samhället, vilket betyder vad individer i allmänhet kan kosta på sig. I relation till den aktuella kartläggningen är arbetsresor ett exempel på de kostnader som räknas till så kallade

<sup>9</sup> Beloppen inom riksnormen påverkas av hur många vuxna och barn som finns i hushållet. En ensamstående vuxen utan barn beviljas år 2018 4000 kr per månad. Se [https://www.socialstyrelsen.se/ekonomiskt\\_bistand/riksnormen](https://www.socialstyrelsen.se/ekonomiskt_bistand/riksnormen)

<sup>10</sup> Socialstyrelsen (2017). Riksnormen för försörjningsstöd 2018

<sup>11</sup> Socialdepartementet. SFS 2001:453. Socialtjänstlag.

<sup>12</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.

<sup>13</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.



”skäligen kostnader”. Utöver arbetsresor ingår även boende, hushållsel, hemförsäkring samt medlemskap i fackförening och arbetslöshetskassa i skäligen kostnader.

## 2.5 Arbetsresor inom försörjningsstödet

Arbetsresor inom försörjningsstödet innefattar inte enbart resor till och från en arbetsplats. I arbetsresor ingår även resor för att aktivt kunna söka arbete eller delta i andra liknande aktiva åtgärder som antingen kommunen eller arbetsmarknadsmyndigheter anordnar. Exempelvis innefattar det resor till och från ”... Arbetsförmedlingen eller anställningsintervjuer, resor i samband med SFI studier eller andra studier, praktik, arbetsträning, arbetssökarverksamhet, och så vidare.”<sup>14</sup>

Vid bedömning av skäligen kostnader för arbetsresor bör månadskostnaden för lokala resor med allmänna kommunikationer i regel beaktas. Om bil krävs för arbetsresor bör de faktiska kostnaderna för arbetsresor kunna användas som underlag vid beräkning av skäligen kostnader för användning av egen bil, till exempel för bensin, skatt, försäkring och besiktning. Den enskilde kan ha behov av bil om exempelvis allmänna kommunikationer saknas, turtätheten är starkt begränsad eller den enskilde lider av sjukdom eller har en funktionsnedsättning (se 3.2 nedan för mer om så kallat ”bilstöd”). Om det råder starkt begränsad turtäthet kan det exempelvis innebära svårigheter för en person som har oregelbundna arbetstider. I fall där behovet av bistånd blir långvarigt kan socialtjänsten diskutera huruvida det är möjligt för individen i fråga att sänka kostnaderna för arbetsresor, vilket exempelvis kan ske genom att byta bostad eller arbete eller genom att samåka till arbetet.<sup>15</sup>

## 2.6 Ekonomiskt bistånd för andra typer av persontransporter inom försörjningsstödet

Det finns även andra former av resor som den enskilde kan beviljas ekonomiskt stöd för. Dessa omfattar bland annat umgängesresor, rekreationsresor och egenavgift för särskilda persontransporter (se mer om särskilda persontransporter i kapitel 3.1). Nedan följer en kort redogörelse för innebörden av några av de former av resor som kan täckas in av det ekonomiska biståndet utanför försörjningsstödet.

### 2.6.1 Umgängesresor

Umgängesresor innebär att Socialnämnden bör tillhandahålla ekonomiskt bistånd till skäligen kostnader för att möjliggöra för ett barn att kunna umgås med sin förälder som bor på annan ort. Detta kan även vara en ort utanför Sverige. I Socialstyrelsens handbok<sup>16</sup> framgår att vad en familj i allmänhet kan antas ha råd med bör vara avgörande för vad som bör vara skäligen kostnad för resor och hur ofta bistånd bör ges till kostnader för umgänge. Vid bedömning av bistånd för umgängesresor bör nämnden även se till vad som har reglerats genom dom eller beslut av domstol eller genom avtal om umgänge. Även kostnader för exempelvis logi kan komma att beräknas som en

<sup>14</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.

<sup>15</sup> Socialstyrelsen (SOSFS 2013:1). Senaste version av Socialstyrelsens allmänna råd om ekonomiskt bistånd

<sup>16</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.



del av biståndet om detta, utöver reskostnader, ses som nödvändigt för att umgänget ska komma till stånd. Eftersom utgångspunkten i bedömningen är vad en familj i allmänhet har råd med kan resan ske på olika sätt. Om det tar oskäligt lång tid att resa och inverkar betydligt på umgänget kan resa med bil bli aktuellt om det är vad som krävs för att umgänget ska fungera. Därmed kan resalternativ annat än det billigaste bli aktuellt.<sup>17</sup>

Förälder som inte varaktigt bor tillsammans med barnet har det huvudsakliga ansvaret för resor i samband med umgänge. Däremot ska föräldern som barnet bor med vara med och betala för resan utefter vad som är skäligt med hänsyn till föräldrarnas ekonomiska situation och andra omständigheter. Om föräldern inte har möjlighet att bidra till resekostnaderna är den heller inte skyldig att göra detta. Socialtjänsten kan då behöva ge bistånd.<sup>18</sup>

## 2.6.2 Rekreativresor

Rekreation avser aktiviteter som normalt hör ihop med en semester, såsom resor och vistelse på annan ort. Det innefattar inte biobesök, motion eller andra mer vardagliga aktiviteter. För dessa aktiviteter finns en behovspost i riksnormen - de ingår således i försörjningsstödet. Hos barnfamiljer som under en längre tid på grund av ekonomiska problem inte har kunnat åka iväg på semester samt hos vuxna med långvariga medicinska och/eller sociala problem, kan det finnas särskilda behov av rekreation. I sådana fall bör Socialnämnden bevilja ekonomiskt bistånd till skäliga kostnader. Det ekonomiska biståndet bör räcka till exempelvis en tåg- eller bussresa samt logi. För barn bör biståndet även räcka till kostnader för exempelvis en koloni- eller lägervistelse.

---

<sup>17</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.

<sup>18</sup> Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten.



## 3 Andra bidrag för resor

Försörjningsstödet fungerar som ett sista skyddsnät för att skapa bättre förutsättningar för den som har tillfälliga ekonomiska problem att ta sig ur sin situation. Socialtjänstens uppgift är att komma in i sista hand. Innan en person söker försörjningsstöd, eller bidrag för resor via försörjningsstödet, söks således bidrag hos andra aktörer. Nedan ges exempel på bidrag för resor som individen kan söka från nationella aktörer. Vid ansökan om försörjningsstöd och andra ekonomiska bistånd kan socialtjänsten ta i beaktande huruvida individen redan beviljats reserelaterat stöd från annan aktör.

### 3.1 Särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter eller särskild kollektivtrafik avser sådan kollektivtrafik som kräver särskilt tillstånd. Detta står i kontrast till allmän kollektivtrafik som inte gör någon åtskillnad på vem som nyttjar den.<sup>19</sup> Personer som har behov av särskilda persontransporter och samtidigt är berättigade försörjningsstöd från kommunen har möjlighet att få ersättning för den egenavgift som betalas för exempelvis färdtjänst och riksfärdtjänst. I kapitel 5.2.1 beskrivs vidare hur kommunerna agerar i tillämpning av lagstiftning för särskilda persontransporter gällande frågan om ekonomiskt bistånd för egenavgifter.

Särskilda persontransporter syftar till att ge grupper med särskilda behov bättre förutsättningar att resa. Gruppen av personer som brukar särskilda persontransporter är dock ingen homogen grupp och därmed skiljer sig behoven åt mellan individer och tillfällen. Färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolresor faller under särskilda persontransporter. Dessa regleras av ett antal lagar och ges efter prövning av särskilt tillstånd. Lagarna om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor är individuella rättighetslagar medan kollektivtrafiklagen är en organisationslagstiftning.<sup>20</sup> Kostnadsersättning för sjukresor ligger på sjukvårdshuvudmännen, vilket oftast inbegriper landstingen eller regionerna. Ansvar för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts ligger däremot på kommunerna. Myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst kan överlåtas på Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM). Den allmänna kollektivtrafiken svarar RKM för.<sup>21</sup>

#### 3.1.1 Färdtjänst

År 1998 infördes den färdtjänstreglering som vi har idag vilket gjorde att färdtjänsten lyftes ut ur socialtjänstlagen och började behandlas som en transportform. Tillstånd att resa med färdtjänst ska beviljas 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" (7 §).<sup>22</sup> Om personen inte är berättigad till färdtjänst, exempelvis om funktionsnedsättningen inte är varaktig eller kostnaden för egenavgifter blir för hög, kan bistånd för resorna prövas enligt Socialtjänstlagen.<sup>23</sup> Om kommunen är färdtjänstansvarig eller om RKM är ansvarig för kommunens färdtjänsttransporter men kommunen har ett eget regelverk, är det även möjligt för kommunen att

<sup>19</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>20</sup> SKL (2014) Allmän och särskild kollektivtrafik – Analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning

<sup>21</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>22</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>23</sup> Socialdepartementet. SFS 2001:453



själv justera egenavgifterna, eller ta bort dem helt, för mer frekventa reseärenden. Regelverket måste justeras på ett icke-diskriminerande sätt, eller via försörjningsstöd enligt socialtjänstlagen.<sup>24</sup>

Vissa län har strävat efter att ha egenavgifter för färdtjänst i nivå med den allmänna kollektivtrafiken. Detta har dock ibland visat sig bli för dyrt och en del har då istället tillämpat en marginalkostnadsprissättning efter resans längd. Det finns däremot fortfarande en övre gräns för egenavgiftens storlek om resan överstiger 100 km. Det finns även vanligtvis ett högkostnadsskydd för egenavgifterna under en viss tidsperiod.<sup>25</sup>

### 3.1.2 Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst är en färdtjänstresa som sker utanför den egna folkbokföringskommunen, men inom Sveriges gränser. Riksfärdtjänsten samordnar resor med tåg, flyg, båt, taxi eller specialanpassade fordon. Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst reglerar inte hur transporter ska utföras utan enbart att de ska kompenseras ekonomiskt. Den som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt beviljas riksfärdtjänst (1 §). Målet med resan ska vara rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet (5 § 2.)<sup>26</sup>, och beviljas om resan inte av någon anledning bekostas av det allmänna.<sup>27</sup>

Hur mycket resenären ska betala regleras i förordningen om egenavgifter vid resor med färdtjänst.<sup>28</sup> Om den som söker beviljas riksfärdtjänst så betalar resenären en egenavgift och kommunen betalar sedan den överskjutande reskostnaden.<sup>29</sup> Det är upp till varje kommun vem som har tillstånd till transporter och hur de ska organiseras och administreras. Kommunen kan dock ha överlåtit denna uppgift till RKM, vilket innebär att kommunerna och RKM kan komma att tillämpa lagen om riksfärdtjänst olika. Exempelvis kan, beroende på hur strikt lagen tolkas, riksfärdtjänstresor i mindre utsträckning bli beviljade ersättning för ledsagning eftersom de ofta är interregionala och på så sätt i högre utsträckning omfattas av passagerarrättigheterna och ledsagning enligt EU förordningarna.<sup>30</sup>

### 3.1.3 Sjukresor

Lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor är en ersättningslag där landsting är huvudmän. Landstingen ansvarar enbart för ersättningen och inte för trafiken. Enligt 1 § fjärde stycket ska resor till vårdinrättningar, vid sjukdom, graviditetskontroller, förlossning, läkarutlåtanden, tandvård, vid tillhandahållande av handikapphjälpmedel, konvalescentvård och vård enligt LSS beviljas ersättning. Resor till privat sjukvård och fysioterapi ska även ersättas av landstinget. Färdmedel, tillstånd, beställning, egenavgifter, regler för betalning och återbetalning regleras i regionala föreskrifter och det krävs ett behovsprövat tillstånd från vårdgivaren för att få ersättning för resa. Sjukresor kan tas

<sup>24</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>25</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>26</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>27</sup> Näringsdepartementet. SFS 1997:735

<sup>28</sup> Näringsdepartementet RS T. SFS 1993:1148

<sup>29</sup> Trivector Traffic (2014). Intervjuer med brukare och internationell studie – Avseende regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter

<sup>30</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter.



med alla färdsätt, vilket inkluderar buss, taxi, egen bil, tåg, flyg eller fartyg. Allmänt hållet ska man välja det billigaste färdmedlet.

I och med den nya kollektivtrafiklagen är det okänt hur den juridiska situationen ser ut just nu. Vårdguiden verkar dock mena att de flesta landsting tillämpar en låg egenavgift för sjukresor även i egna bussar. Har man inte en kallelse till vården får man dock inte åka med. I vissa län finns däremot möjlighet att åka utan avgift i den allmänna kollektivtrafiken med en sjukvårdskallelse.<sup>31</sup>

### 3.1.4 Skolskjuts

Rätten till skolskjuts regleras i skollagen (2010:800). Skolskjuts till grundskolan är kommunens ansvar. Rätten till skolskjuts innebär: "kostnadsfri skolskjuts inom hemkommunen från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet." (till exempel 10 kap. 32 § första stycket)"

Ofta har kommunen möjlighet att utnyttja den allmänna kollektivtrafiken för skolskjuts. Om kommunen däremot inte kan använda sig av denna är det möjligt att utnyttja särskilt upphandlade bussar eller taxi. Bedömning om rätten till särskild skolskjuts görs individuellt och kan grundas på avståndsgränser till skolan, vilka trafikförhållanden som råder, hur gångvägen till hållplatsen ser ut, och så vidare. I vissa kommuner tillåts även ersättning för "självskjuts", vilket innebär en ersättning till föräldrar eller anhöriga som själva skjutsar sina barn till skolan.<sup>32</sup>

## 3.2 Handikappersättning

I lagen (1998:703) om handikappersättning och vårdbidrag står att en person som till följd av sin funktionsnedsättning inte har möjlighet att använda allmänna kommunikationer, och därför har extra kostnader för sina resor, kan få handikappersättning. Detta gäller exempelvis den som måste använda färdtjänst. Ersättning för hela utgiften kan utgå. Om personen i fråga under samma tid får antingen hel sjukersättning, hel aktivitetsersättning eller hel ålderspension får hen handikappersättning med 36 procent av prisbasbeloppet. Dock är det möjligt för blinda och gravt hörselskadade att få högre ersättning om stödbehovet ger anledning det.

Det är Försäkringskassan som beslutar om rätten till handikappersättning samt hur mycket individen har rätt att få ersättning för.<sup>33</sup> Den sökandes inkomst påverkar däremot inte storleken på ersättningen. Däremot kan ersättningen omprövas om du får sjukersättning eller aktivitetsersättning samt när individen beviljas ålderspension.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>32</sup> Trafikanalys (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter

<sup>33</sup> Försäkringskassan. Handikappersättning

<sup>34</sup> ILCO. Handikappersättning



### 3.3 Bilstöd

En person med funktionsnedsättning som har stora svårigheter att på egen hand förflytta sig eller har svårt att använda allmänna kommunikationer kan få bilstöd enligt (52 kap. socialförsäkringsbalken). Bilstödet beviljas av Försäkringskassan. Om man erhåller bilstöd är det exempelvis möjligt att få bidrag för att köpa bil, anpassa bilen genom en ändring eller anordning för att kunna använda bilen (vilket exempelvis beviljas personer med funktionsnedsättning), och för att ta körkort. Detta gäller även för motorcykel eller moped. En person som har en bestående funktionsnedsättning, ett barn med funktionsnedsättning, tillhör någon av bilstödet fem bidragsgrupper<sup>35</sup> eller bor i Sverige och inte arbetar i något annat land, kan beviljas bilstöd.

Om en person med funktionsnedsättning inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken är det dock möjligt för en kommun att som komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd (mobilitetsstöd) för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till denna person. Förutsättning är dock att den berörda personen har tillstånd till färdtjänst.

### 3.4 Resebidrag från Arbetsförmedlingen

Om en person ska på en anställningsintervju på annan ort i Sverige än där personen bor, i annat EU/ESS-land eller i Schweiz kan Arbetsförmedlingen betala antingen hela eller delar av kostnaden för resan. Bedömningen om resebidraget baseras på en individuell behovsbedömning men personen måste uppfylla/visa på följande krav:

- har fyllt 20 år och är eller riskerar att bli arbetslös
- är anmäld som arbetssökande på Arbetsförmedlingen
- har svårt att få arbete i närheten av sin bostad
- kan visa Arbetsförmedlingen att arbetsgivaren har kallat till en anställningsintervju hos dem
- Arbetsförmedlingen har bedömt att besöket är nödvändigt för att personen ska kunna få anställningen
- annonsen till arbetet finns på Eures hemsida, i Platsbanken eller i motsvarigheten till Platsbanken i det EU/EES-land där personen söker arbete.

Det är även möjligt att få ersättning för resekostnader om personen deltar i ett program eller en utredning som Arbetsförmedlingen har beslutat om. För att erhålla ersättningen är ett krav att

---

<sup>35</sup> Bilstödet fem bidragsgrupper är:

1. Person med funktionsnedsättning under 65 år som behöver ett fordon för att kunna försörja sig, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering
2. Person med funktionsnedsättning under 65 år som tidigare beviljats bidrag enligt grupp 1 och nu beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning
3. Person med funktionsnedsättning som inte tillhör grupperna 1 och 2 som fyllt 18 men inte 50 år
4. Förälder med funktionsnedsättning med barn under 18 år, om föräldern bor tillsammans med barnet
5. Förälder till barn med funktionsnedsättning, om föräldern bor tillsammans med barnet.” Källa: Försäkringskassan. Bilstöd.



resorna måste vara nödvändiga för att personen ska kunna delta i programmet eller utredningen. Reseersättningen täcker den del av kostnaden som överstiger vad det normalt brukar kosta för personen att pendla där hen bor. Ersättningen gäller antingen för dagliga resor mellan hemmet och platsen för programmet eller utredningen, eller för månadsresor mellan bostaden och platsen för programmet (inte dagliga resor). Personen får i de senare fallet ersättning för en resa i samband med programmets start och en resa när programmet är slut. En familjemedlem eller någon annan närstående kan också få ersättning för en hem- och återresa om personen i fråga har en funktionsnedsättning och behöver hjälp för att kunna resa. Utredningsresor innebär att en person kan få reseersättning för resorna till besök hos en specialist inom syn-, döv-, hörsel- eller dövblindhet på Arbetsförmedlingen. Även för tillfälliga och korta utredningar hos någon annan än Arbetsförmedlingen.

Vidare är det även möjligt att få ersättning från Arbetsförmedlingen för en person med en funktionsnedsättning om det blir ett uppehåll i ett arbetsmarknadspolitiskt program som personen deltar i. Upphållet ska vara längre än tio kalenderdagar i följd. Det är även möjligt att erhålla ersättning för obligatoriska studieresor i Sverige eller till ett annat land inom Norden. Nyanlända invandrare kan få ersättning för en resa till och från Arbetsförmedlingen inför beslut om etableringsprogrammet.<sup>36 37</sup>

### 3.5 Reseersättning för asylsökande eller nyanlända invandrare

Kommunens yttersta ansvar enligt Socialtjänstlagen kap 2 § 1 gäller även personer som omfattas av lagen om mottagande av asylsökande (LMA). Om en person blir kallad till Migrationsverket för att exempelvis genomgå en asylutredning, träffa en mottagningshandläggare eller medverka på en gruppinformation finns möjligheter till att erhålla ersättning för resekostnaderna.<sup>38</sup> Enligt kap 2 § 16 lämnas även ersättning till en nyanländ för skäligena kostnader för resor i syfte att den nyanlände ska kunna delta i etableringssamtal enligt förordningen (2010:409) och/eller kommunal vuxenutbildning i svenska för invandrare eller motsvarande utbildning. Detta förutsätter dock att utbildningen eller samhällsorienteringen följer av en upprättad etableringsplan. Ersättningen innebär endast bidrag för resor med allmänna kommunikationsmedel. Däremot kan det lämnas ersättning för resor med eget fordon om det finns särskilda skäl. Ansökan för ersättning för resor enligt kap 2 § 16 första stycket ska ges in till Arbetsförmedlingen senast en månad efter det att kostnaden uppstod. Det är även Arbetsförmedlingen som prövar och beslutar om ersättning för dessa resekostnader.<sup>39</sup>

Enligt 1951 års Genèvekonvention är det vidare möjligt att ansöka om bidrag för anhörigas resa till Sverige om individen med uppehållstillstånd i Sverige inte kan betala resan själv. Bidraget innebär som regel en flygbiljett per person från landet där de anhöriga befinner sig till Sverige. Migrationsverket beslutar om bidraget beviljas.<sup>40</sup>

<sup>36</sup> Arbetsförmedlingen (2018). Faktablad för arbetssökande – Ersättning för resor, boende och ledsagare

<sup>37</sup> Arbetsmarknadsdepartementet. (SFS 2015:500). Förordning om resebidrag.

<sup>38</sup> Migrationsverket. Ekonomiskt stöd för asylsökande.

<sup>39</sup> Arbetsmarknadsdepartementet. (SFS 2016:1362). Förordning om ersättning till vissa nyanlända invandrare

<sup>40</sup> Migrationsverket. Resebidrag för anhörigas resor till Sverige.





## 3.6 Ersättning för resor via rehabiliteringsersättning

Det är möjligt att erhålla rehabiliteringsersättning från Försäkringskassan för den som deltar i arbetslivsinriktad rehabilitering. En förutsättning är att rehabiliteringen ingår i den rehabiliteringsplan som individen i fråga har satt upp tillsammans med Försäkringskassan. En person som är sjukskriven har exempelvis möjlighet att erhålla rehabiliteringsersättning om hen arbetstränar under en viss period, deltar i ett arbetslivsinriktat rehabiliteringsprogram eller deltar i utbildning under max ett år. Inom ramen för det så kallade särskilda bidraget som rehabiliteringsersättningen bland annat består av kan en person exempelvis få ersättning för resor och traktamente om personen i fråga måste bo på en annan ort för att kunna delta i rehabiliteringen. Det är endast om kostnaderna inte på något annat sätt kan ersättas, exempelvis genom arbetsgivaren eller någon annan försäkring, som det särskilda bidraget betalas ut. Rehabiliteringsersättning söks hos Försäkringskassan som sedan tar beslut om den eventuella ersättningen.<sup>41</sup>

## 3.7 Körkortslån från CSN

Körkortslån från Centrala studiestödsnämnden (CSN) är ett lån och inte ett ekonomiskt bidrag och är därmed inte något som påverkar beloppet för försörjningsstöd. Däremot riktar sig körkortslånet till personer som är arbetslösa och är därför relevant inom ramen för kartläggningen av reserelaterade stöd som är möjliga att söka för personer med försörjningsstöd.

Personer som är arbetslösa kan ansöka om lån (högst 15 000 kr) för att ta B-körkort från CSN. Detta statliga lån är en del av regeringens satsning gällande att öka möjligheterna för arbetslösa att få anställning.<sup>42</sup> Lånet beviljas för personer som är mellan 18 och 47 år. Lånet måste betalas tillbaka, även om individen inte erhåller körkortet och CSN tar ut en ränta på lånet. CSN får varje år pengar för att ge ut körkortslån och beviljar lån så länge pengarna räcker till och i den ordning som ansökningarna kommer in.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Försäkringskassan. Rehabiliteringsersättning.

<sup>42</sup> CSN (2018). Nu går det att ansöka om körkortslån från CSN

<sup>43</sup> CSN (2018). Nu går det att ansöka om körkortslån från CSN



## 4 Nordisk utblick – ekonomiskt bistånd för resor

De nordiska välfärdsstaternas system porträtteras många gånger som unika och annorlunda mot andra länders system. Forskare refererar ofta till en "Nordisk välfärdsmodell" och återger likheterna mellan de nordiska länderna. Den underliggande principen benämns ofta som universalism – en enhetlig standard för olika typer av tjänster finns och alla medborgare har tillgång till de tjänster som de behöver inom samma system. En hörnsten i modellen är vidare lokal självstyrning, och det står ofta lokala myndigheter till befogande att planera, finansiera och tillhandahålla dessa sociala tjänster.<sup>44</sup> I samtliga nordiska länder räknas försörjningsstöd som ett bidrag som beviljas i sista hand, vilket innebär att försörjningsstödet inte kan täcka sådana utgifter som stödtagaren redan får ersättning för genom något annat system. Den här utblicken avgränsas till de nordiska länderna som, utöver Sverige, utgörs av Danmark, Finland, Island och Norge. Därmed har vi inte kartlagt eventuella särskilda riktlinjer för de självstyrande områdena Åland, Grönland och Färöarna.

De norska och danska systemen för ekonomiskt bistånd liknar i flera avseenden det svenska. Exempelvis utgörs lagstiftningen av ramlagar som är lokalt administrerande, finansierade och organiserade.<sup>45</sup> Staten tillhandahåller övergripande riktlinjer kring vilka utgifter som kan täckas av försörjningsstödet, men det är upp till de lokala socialkontoren att bestämma hur de exakta reglerna utformas i den egna kommunen. Försörjningsstödet är behovsprövat och det är de lokala socialkontoren som prövar den enskildes ekonomiska situation och de utgifter för vilka bistånd söks.<sup>46 47</sup> I både Danmark och Norge är de lokala socialkontoren en sammanslutning av kommunal och statlig verksamhet. På Island råder samma princip om övergripande statliga riktlinjer men med ett större utrymme för eget bestämmande i kommunerna.<sup>48</sup> Vad gäller ekonomiskt bistånd för transport är det en behovsprövad del i både Danmark och Norge, det vill säga att likt den svenska modellen ingår inte transporter i en riksnorm för det grundläggande försörjningsstödet utan beslutas på individuell basis.<sup>49 50</sup> Det finska systemet är också relativt likt det svenska i struktur men skiljer sig på några punkter, vilket gör det intressant att titta närmare på just detta exempel.

### 4.1 I Finland ingår resor i riksnormen

Folkpensionsanstalten (FPA) är den myndighet som handlägger utbetalningen av de flesta sociala stöden i Finland. Den finska motsvarigheten till försörjningsstöd kallas "utkomststöd" och består av tre delar: det grundläggande utkomststödet (inklusive övriga grundutgifter), det kompletterande utkomststödet och det förebyggande utkomststödet.<sup>51</sup> Det förstnämnda beslutas av den statliga myndigheten FPA medan de övriga två beslutas kommunalt. Detta är något som ser annorlunda ut i

<sup>44</sup> Petersson, Andreas (2015) Out and about in the welfare state. Diss.

<sup>45</sup> Socialdepartementet SOU 2007:2 Från socialbidrag till arbete

<sup>46</sup> Arbeids- og velferdsetaten (2018) Økonomisk sosialhjelp

<sup>47</sup> Borger (2018) Kontanthjælp

<sup>48</sup> Registers Iceland (2018) Security net.

<sup>49</sup> Arbeids- og velferdsetaten (2018) Økonomisk sosialhjelp.

<sup>50</sup> Borger.dk (2018) Kontanthjælp.

<sup>51</sup> Folkpensionsanstalten (2018) Helheten av utkomststödet



jämförelse med de övriga nordiska länderna där beslut gällande försörjningsstöd generellt tas på kommunal nivå. Den som ansöker måste alltid först ansöka om grundläggande utkomststöd hos FPA, om den sökande har utgifter utöver detta och därför behöver kompletterande eller förebyggande utkomststöd kan det anges i samma ansökan. På begäran kan FPA skicka ansökan om kompletterande eller förebyggande utkomststöd med bilagor till kommunen för handläggning. Om det redan finns ett beslut om grundläggande utkomststöd från FPA går det att ansöka om kompletterande utkomststöd och förebyggande utkomststöd direkt hos kommunen. Det krävs alltså alltid ett beslut om grundläggande utkomststöd även om ansökan enbart gäller kompletterande eller förebyggande utkomststöd.

Grundläggande utkomststöd kan beviljas en person eller familj vars inkomster och tillgångar inte räcker till för de nödvändiga dagliga utgifterna och delas in i ”utgifter som täcks med grunddelen” och ”övriga grundutgifter”. Den förstnämnda delen utgörs av ett fast belopp som är avsett för nödvändiga utgifter i det dagliga livet, vilket skulle kunna kallas för en riksnorm. Utgifterna som ingår i riksnormen beaktas följaktligen inte separat, utan ingår som en helhet i den grundläggande delen och det behövs alltså inte någon verifikation (såsom kvitton eller räkningar) på dessa utgifter. Det finska systemet ser annorlunda ut mot övriga nordiska länder eftersom ”utgifter för lokaltrafik” är något som ingår i den så kallade grunddelen, motsvarande riksnormen i Sverige.

De utgifter som ingår i den finska riksnormen är dessutom: utgifter för livsmedel, kläder, mindre hälso- och sjukvårdsutgifter (till exempel egenvårdsläkemedel), personlig hygien och renlighet i hemmet, prenumeration på en dagstidning, telefon och datakommunikation, hobby- och rekreationsverksamhet samt andra motsvarande utgifter som hänför sig till en persons och familjs dagliga uppehälle.<sup>52</sup><sup>53</sup> Utgifter för umgänge med barn ingår dock inte, biståndstagaren måste därför vid behov kunna verifiera de resekostnader som kommer av umgänget med barnet och då enligt det förmånligaste färd sättet. Resor utomlands betalas som regel inte av utkomststödet.

Sammanfattningsvis är en stor skillnad i sammanhanget att det finska systemet har räknat in utgifter för transport i riksnormen till skillnad från de övriga nordiska länderna där transportstödet istället varierar från kommun till kommun.

---

<sup>52</sup> Ensamstående utan barn beviljas 492,21 euro i månaden inom grunddelen för utkomststödet. Beloppet avsett för lokaltrafik inom utkomststödet specificeras ej. Se <https://www.kela.fi/documents/10180/0/Sifferbilaga+2018+utkomststod/90e58900-286d-44e0-a078-62d6d16a2274>

<sup>53</sup> Folkpensionsanstalten (2018) För vilka utgifter kan man få stöd?



## 5 Tillämpning av riktlinjer på lokal nivå

I det här kapitlet presenteras resultaten från enkätstudien och intervjuerna med ansvariga tjänstepersoner för försörjningsstöd vid kommunerna. Syftet med kapitlet är att ge en bild av hur lagstiftning och riktlinjer tillämpas på lokal nivå, hur vanligt försörjningsstöd och övriga ekonomiska bistånd för resor är samt hur detta skiljer sig mellan olika kommungrupper.

För intervjustudien har vi pratat med tjänstepersoner vid 40 kommuner. I kartläggningen presenteras sammanlagt 31 citat från 22 olika kommuner, spridda över kommungrupperna.

### 5.1 Vanligt med försörjningsstöd för resor – men stora skillnader mellan kommunerna

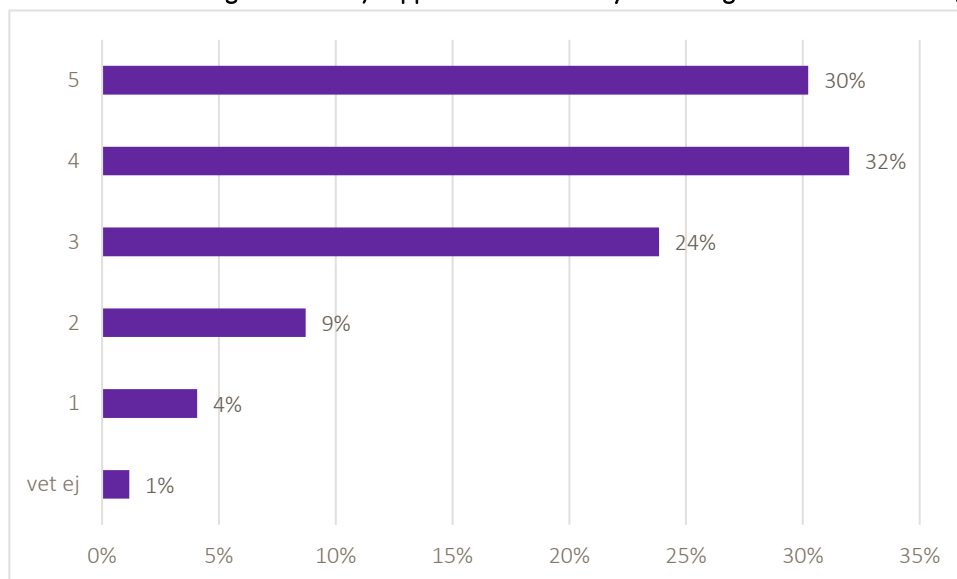
Ser vi inledningsvis till hur vanligt det är att bevilja försörjningsstöd för resor så framkommer bilden av att detta är vanligt, men att uppfattningen om hur vanligt det är skiljer sig mellan kommunerna.

Kontigo har, i intervjuer och enkät, ställt frågan hur vanligt det är att kommunerna beviljar försörjningsstöd inom riksnormen och skäligena kostnader för resor. Dessa bidrag handlar därmed om så kallade arbetsresor – dvs. resor till sysselsättningsinsatser. Det är för den typen av resor som det är möjligt att få bidrag inom försörjningsstödet skäligena kostnader (se kapitel 2.3–2.4 för vidare beskrivning).

I intervjuerna har det framkommit att kommunerna överlag har begränsad möjlighet att följa upp försörjningsstöden och vad som gått till vilka poster. Det finns ingen tillgänglig statistik för hur stor summa eller andel av försörjningsstödet som går till resor. Därmed har svaren på frågorna om hur vanligt det är att bidrag betalas ut baserats på respondentens uppfattning. Kontigos intryck, genom intervjuerna, är dock att ansvariga för försörjningsstöd i kommunerna överlag har relativt god uppfattning i frågan och har kunnat motivera sina svar väl.

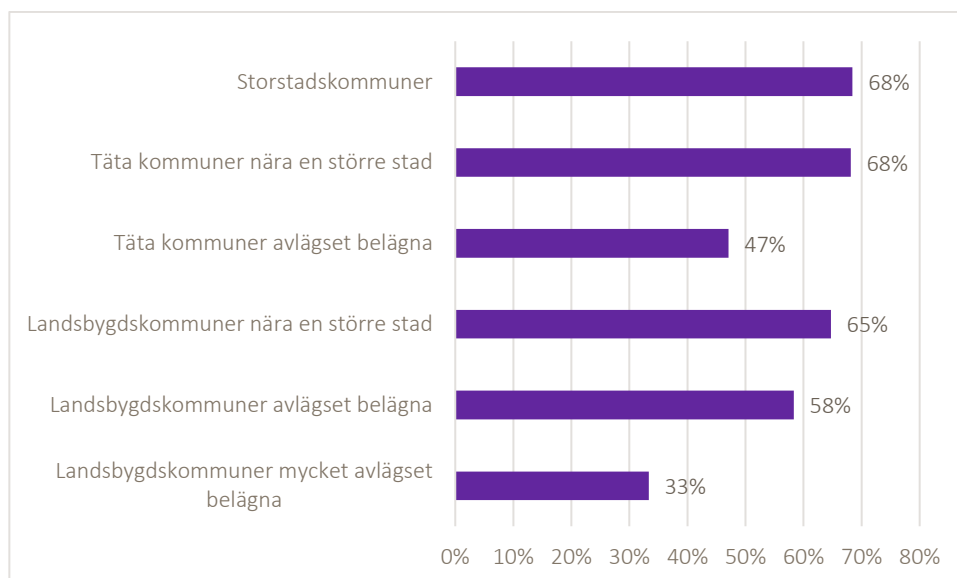
Från enkäten framkommer att en stor andel, 62 procent, av de svarande kommunerna anger en fyra eller femma på skalan ett till fem, där fem betyder mycket vanligt och ett inte alls vanligt.

**Figur 1. Hur vanligt är det, hittills under år 2018, att kommunen beviljat försörjningsstöd (enligt riksnormen och skäliga kostnader) kopplat till resor? 5=mycket vanligt och 1=inte alls vanligt. n= 172**



Det finns vissa skillnader mellan kommungrupperna i hur vanligt man uppfattar att det är att bevilja försörjningsstöd för resor. I figur 2 redovisas hur stor andel, i respektive kommungrupp, som uppgett en fyra eller femma på frågan hur vanligt det är med försörjningsstöd för resor. Det framkommer att storstadskommuner samt kommuner nära en större stad är de som i högst uträkning uppfattar att försörjningsstöd för resor är vanligt.

**Figur 2. Kommuner som har svarat att det är vanligt eller mycket vanligt<sup>54</sup> att kommunen beviljat försörjningsstöd (enligt riksnormen och skäliga kostnader) kopplat till resor under 2018. n=107**



<sup>54</sup> De som svarat 4 eller 5



En anledning till att det skiljer sig mellan kommungrupperna kan vara i vilken omfattning Arbetsförmedlingens reseersättningar är aktuella att söka eller ej. Flera respondenter i avlägset belägna kommuner hänvisar till Arbetsförmedlingens ersättningar på frågan om hur vanligt det är att försörjningsstöd beviljas för så kallade arbetsresor. Eftersom Arbetsförmedlingens ersättningar enbart beviljas till personer som behöver resa längre sträckor (se kapitel 3.4) är det troligt att försörjningsstöd för arbetsresor är mindre vanligt i avlägsna kommuner.

En intervjuperson från en kommun i gruppen landsbygdskommuner mycket avlägset belägna svarar följande på frågan hur vanligt det är med försörjningsstöd enligt riksnorm eller skäliga kostnader för resor:

*Det är inte så vanligt men det händer. Vi träffar ofta människor som får insatser från Arbetsförmedlingen och så får de bidragen därifrån i efterhand, men de vill ju börja åka direkt och då stöttar vi innan ersättningen från Arbetsförmedlingen kommer in eller de får en första lön.*

(Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna)

I större kommuner, eller kommuner nära storstäder, är det istället kommunens försörjningsstöd som ersätter resor till sysselsättning. I och med att försörjningsstödstagare ska stå till arbetsmarknadens förfogande och ofta är i någon form av planerad sysselsättning beviljas, enligt flera intervjupersoner, de flesta personerna bidrag för arbetsresor. I en tätortskommun nära större stad säger ansvarig för försörjningsstödsfrågor så här:

*Vi beviljar resor om man har fått ett arbete och behöver hjälp dit tills du har fått din första lön. Om man har planering, kontakt med Arbetsförmedlingen, läkarbesök så ger vi först och främst busskort. [...] Det är väldigt ofta man får det här stödet. Folk är ofta ute i någon aktivitet, någon arbetsträning eller liknande.*

(Täta kommuner nära en större stad)

Det är dock intressant att påpeka att kommunerna har svarat med stor spridning inom respektive kommungrupp. Detta indikerar att det inte finns något uppenbart mönster där vissa kommungrupper systematiskt beviljar försörjningsstöd enligt riksnormen och skäliga kostnader för resor i högre eller lägre utsträckning.

Tabell 2. Spridning på svar i respektive kommungrupp.

Kommungrupp	1	2	3	4	5	Vej ej	n
<b>Storstadskommuner</b>		5%	16%	42%	26%	11%	19
<b>Täta kommuner nära en större stad</b>		6%	26%	32%	36%		69
<b>Täta kommuner avlägset belägna</b>	12%	18%	24%	18%	29%		17
<b>Landsbygdskommuner nära en större stad</b>	6%	12%	18%	35%	29%		34
<b>Landsbygdskommuner avlägset belägna</b>	8%	8%	25%	33%	25%		24
<b>Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna</b>	11%	11%	44%	22%	11%		9
<b>Totalt</b>	<b>4%</b>	<b>9%</b>	<b>24%</b>	<b>32%</b>	<b>30%</b>	<b>1%</b>	172

Bilden från tabell 2 stärks av intervjuerna, där respondenter från samma kommungrupp har uppgett olika svar på frågan om hur vanligt det är med försörjningsstöd för resor inom riksnormen och



skäliga kostnader. Nedan följer intervjusvar från respondenter vid tre olika kommuner, samtliga inom kommungrupp landsbygd avlägset belägna. Av citaten att utläsa finns det skillnader i hur ofta kommunerna beviljar försörjningsstöd för resor.

*Det är vanligt. Vi beviljar busskort till arbetslösa som behöver söka jobb och ta sig till praktikplatser. Vi beviljar även när de ska ta sig till och från Arbetsförmedlingen. Sedan har vi de som går i behandling för att förebygga återfall, såsom AA-möten. Jag vet att vi beviljar för att sköta sina kontakter med Arbetsförmedlingen etc. För att de på sikt ska kunna bli självförsörjande. Annars kan de säga att de inte kunde åka på möten för att de inte hade några pengar. Oftast handlar det om ersättning till kollektivtrafik.*

(Landsbygdskommuner avlägset belägna)

*Det är hyfsat vanligt. Vi är en mindre kommun och vi ligger lite på utkanten och har kusten på ena sidan och har inte så bra kollektivtrafik. Det är ett mindre samhälle och det finns befolkning utanför samhället också. Arbetsförmedling och sjukvård finns i centralorten och folk har därmed behov av att åka in. För arbetsökande utanför centralorten måste vi bevilja reskassa för att åka kollektivt när man inte har något arbete. Det kan även vara så att man behöver en sjukvårdskontakt eller genomgår utredning vilket ingår i planeringen mot arbete och då möjliggör vi också att man kan ta sig kollektivt till dessa typer av besök. Sedan har vi den grupp som ingår i planeringen med Arbetsförmedlingen. Arbetsförmedlingen står för programresor men där finns en egenavgift upp till 600 kronor. Om man behöver ta sig ofta till ett ställe för aktivitet så beviljar vi bistånd för kostnaden över 600 kronor om man är beviljad arbetsresa av Arbetsförmedlingen.*

(Landsbygdskommuner avlägset belägna)

*Det är ganska ovanligt. Det kan vara enstaka sjukresor eller liknande. Har man inte pengar till sjukresor så kan det vara ett stöd som beviljas från kommunen. När det gäller pengar till busskort när man är arbetslös och går på någon aktivitet som man måste åka till så får man ersättning från Arbetsförmedlingen. Vad det gäller arbetsresor, då är man nästan självförsörjande och får inte försörjningsstöd. Generellt sett så är det relativt ovanligt och ingen stor fråga.*

(Landsbygdskommuner avlägset belägna)

## 5.2 Mindre vanligt med andra ekonomiska bistånd för resor inom försörjningsstödet

Utöver riksnorm och skäliga kostnader inom försörjningsstödet finns övrigt ekonomiskt bistånd genom vilket det också är möjligt att få ersättning för resor. Som beskrivs i kapitel 2.5 handlar detta främst om umgängesresor och rekreationsresor. I intervjuerna framkommer att ekonomiskt bistånd även kan beviljas för exempelvis egenavgift för sjukresor och färdtjänst, för resor till begravning eller för transport vid flytt. Som vid allt försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd framhåller intervjupersonerna att det är individuella prövningar som avgör vilken ersättning som är möjlig att ta del av för individen.



*Om en person har barn och söker umgängesresor och är boendeförälder då brukar vi gå in. Söker man för umgängesresor och har bistånd i övrigt så hjälper vi till. De måste få träffa sina föräldrar.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

*Det händer att man beviljar umgängesresor med SJ, om det är någon som har ett barn i en annan kommun och den föräldern inte har betalningsutrymme. Kostnader för resor utanför arbetsresor är nästan alltid bara när det gäller barn.*

(Storstadskommuner)

*När det gäller sjukresor går sjukvården in men det innebär också egenavgifter som vi tar.*

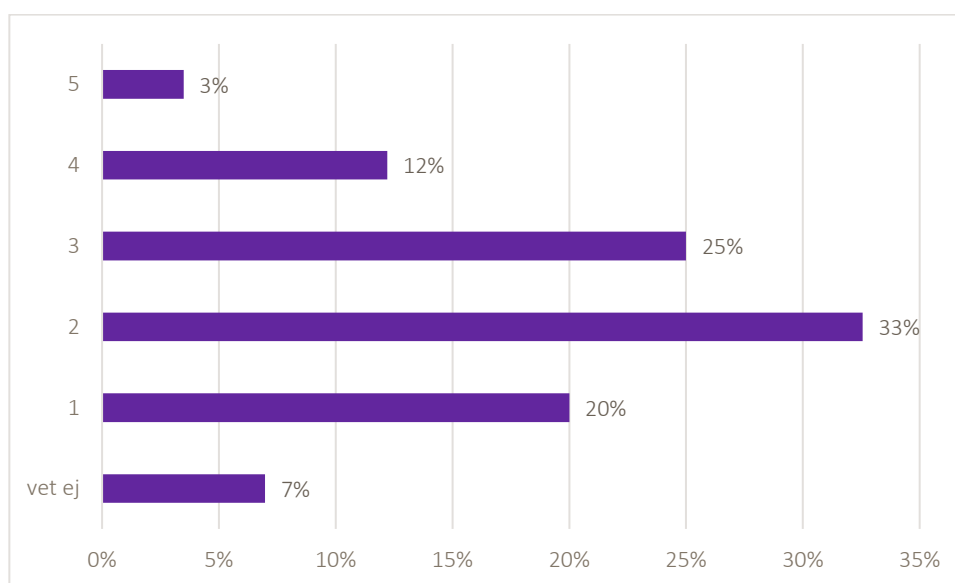
(Täta kommuner nära större stad)

*Man kan få ersättning för sjukresor om man ska till läkare eftersom vi har långt till närmsta sjukhus. De måste ta sig till sjukvården. Eller du har behandling med samtal då kan du få stöd för det.*

(Täta kommuner avlägset belägna)

Jämfört med ersättning för arbetsresor inom skäligen kostnader uppfattas övrigt ekonomiskt bistånd för resor vara mindre vanligt förekommande. Som figur 3 visar beviljar drygt hälften (53 procent) av kommunerna ekonomiskt bistånd för resor i begränsad omfattning (svar 1–2 på femgradig skala) medan 15 procent beviljar i stor uträkning (svar 4–5 på femgradig skala).

**Figur 3. Hur vanligt är det, hittills under år 2018, att kommunen beviljat övrigt ekonomiskt bistånd kopplat till resor? 5=mycket vanligt och 1=inte alls vanligt. n= 172**

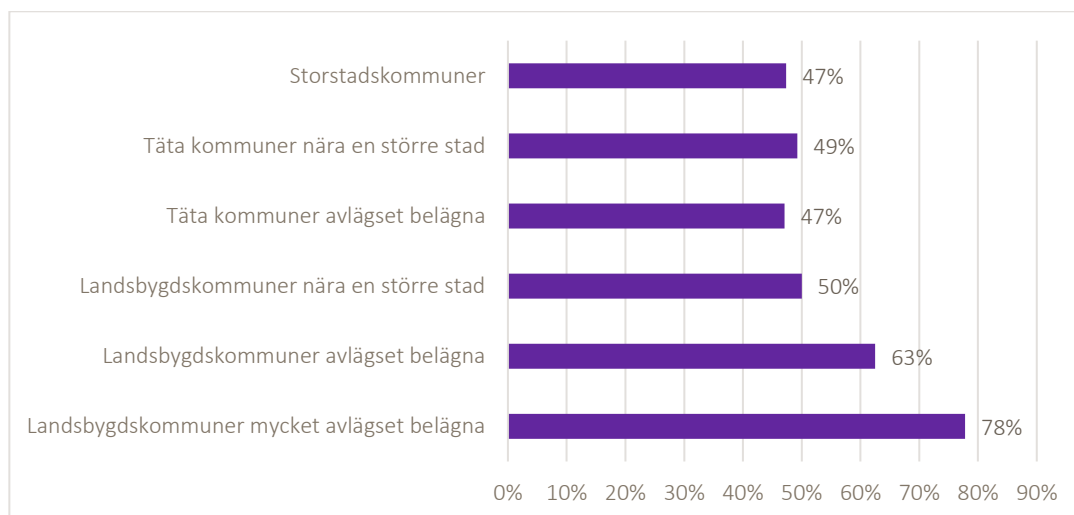


Det är inga påtagliga skillnader mellan kommungruppernas medelvärden för hur vanligt det är att bevilja ekonomiskt bistånd till resor. Täta kommuner nära en större stad erhåller det högsta medelvärdet med 2,56. Det lägsta medelvärdet per kommungrupp uppgår till 2,11 och återfinns i gruppen landsbygdskommuner mycket avlägset belägna.



Figur 4 illustrerar skillnaden mellan kommungrupperna i vilka av kommunerna som beviljat ekonomiskt bistånd för resor i begränsad omfattning<sup>55</sup> under 2018.

Figur 4. Kommuner som har svarat att kommunen beviljat ekonomiskt bistånd kopplat till resor under 2018 i begränsad omfattning. n=90



Som figuren visar finns ett mönster där avlägset belägna kommuner i lägre utsträckning beviljat ekonomiskt bistånd kopplat till resor under 2018 jämfört med de kommuner som ligger närmre städer. Emellertid finns det även här stor spridning mellan kommunerna gällande i vilken omfattning de upplever att de beviljar övrigt ekonomiskt bistånd till resor.

Tabell 3. Spridning på svar i respektive kommungrupp.

Kommungrupp	1	2	3	4	5	Vet ej	n
<b>Storstadskommuner</b>	21%	26%	26%	11%		16%	19
<b>Täta kommuner nära en större stad</b>	14%	35%	30%	10%	6%	4%	69
<b>Täta kommuner avlägset belägna</b>	18%	29%	35%	12%		6%	17
<b>Landsbygdskommuner nära en större stad</b>	21%	29%	18%	21%	3%	9%	34
<b>Landsbygdskommuner avlägset belägna</b>	33%	29%	17%	8%	4%	8%	24
<b>Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna</b>	22%	56%	11%	11%			9
<b>Totalt</b>	<b>20%</b>	<b>33%</b>	<b>25%</b>	<b>12%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>	<b>172</b>

Bilden som framkommer i intervjuerna är att kommunerna överlag sällan eller aldrig ger avslag för umgängesresor eller egenavgift för färdtjänst och sjuktransport. Det som däremot framstår som

<sup>55</sup> De som svarat 1 eller 2



skillnader är i vilken omfattning kommunerna beviljar rekreationsresor, resor för flytt och andra mindre vanligt förekommande resor.

Det finns flera exempel, ur intervjuerna, på kommuner där intervjupersonen anser att de är generösa med att bevilja ersättning för flyttkostnader. Intervjupersonen vid en kommun menar till och med att detta är den vanligaste kostnaden för transporter utöver arbetsresor. Intervjupersoner i flera andra kommuner uppger istället kostnader för flytt som något de alltid eller oftast ger avslag för.

Även kopplat till rekreationsresor förefaller det finnas vissa skillnader mellan kommunerna. Även om flertalet menar att möjligheten för rekreationsresor för barnfamiljer finns och att dessa prövas från fall till fall. Citaten nedan illustrerar hur respondenter vid tre olika kommuner resonerar kring beviljande av rekreationsresor.

*Enstaka gånger kanske man ansöker om att man vill hälsa på en släkting. Det ges avslag för. Allt som gör att man blir självförsörjande ger vi stöd för. Av de resorna som är mer privata, de pengarna får man avsätta från normen, om man vill åka och hälsa på någon. Vi går igenom noga med dem vad de kan söka och inte.*

(Täta kommuner nära större stad)

*Vi kan avslå rekreationsresor om man ska på semester. Ibland kan vi bevilja till vissa familjer till sommaren, men inte generellt till semesterresor. Vi bestämmer till skälig levnadsnivå och där ingår rekreationsresor inte. Vi prövar alltid vad man behöver för att klara sin vardag.*

(Täta kommuner nära större stad)

*Rekreationsresor kan handla om man vill åka iväg till sommarland och då kan vi bevilja det. Allt prövas individuellt.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

### 5.2.1 Gränsdragning mot annan lagstiftning för ekonomiska bidrag för resor ses som oproblematisk

Då försörjningsstöd är tänkt att fungera som ett sista skyddsnet när alla andra alternativ är uttömda finns det ett antal andra bidrag för resor som individen först bör se över. Som beskrivs i kapitel 3.1 finns lagstiftning för särskilda persontransporter såsom färdtjänst, sjukresor m.m. Dessa bidrag ska sökas innan individen ansöker om ekonomiskt bistånd genom försörjningsstöd.

I intervjuerna framkommer att nästintill samtliga intervjupersoner anser att gränsdragningen mellan olika lagstiftningar är oproblematisk. Respondenterna anger att de generellt sett alltid beviljar egenavgiften för resor med färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor för de försörjningsstödmottagare som blivit beviljade särskilda persontransporter. I några fall kan avslag för egenavgift ges. Detta handlar om resor som inte anses ingå i skälig levnadsstandard och kan exempelvis röra sig om nöjesresor med färdtjänst.

Intervjupersonerna menar att de inte behöver ha full insyn i de regelverk som rör andra bidrag för resor utan gör enbart bedömningar utifrån lagstiftning och riktlinjer gällande försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd. Detsamma gäller även för andra frågor, som inte rör persontransporter, att bidrag utifrån annan lagstiftning ska prövas innan försörjningsstödet. Flera intervjupersoner menar att det finns andra frågor, exempelvis kopplat till kostnader för mediciner, som är svårare att fatta beslut om och där gränsdragning mot annan lagstiftning är en mer aktuell fråga.



Nedan följer några citat som belyser hur flertalet av intervjupersonerna resonerat gällande gränsdragning mot annan lagstiftning.

*Vi beviljar egenavgift och vi bryr oss inte hur ofta de reser. Även vad gäller sjukresor så har man fått den egenavgiften så tar vi den. Vi överprövar inte andras beslut. Däremot har vi ett fall där en person hade väldigt mycket resor som man inte kunde se som en normalgrad och den personen hade också handikappersättning och då ansåg vi att vi kan gå in och hjälpa med en viss del, men de får använda handikappersättningen för resten. Men överlag så ifrågasätter vi inte.*

(Täta kommuner nära större stad)

*Vi är sist på banan – har man möjlighet att få färdtjänst så ska man söka det. Har man fått ett avslag för färdtjänst så kan vi pröva det igen. Men det är ingen problematik med gränsdragning, det fungerar bra att använda oss av våra riktlinjer.*

(Täta kommuner avlägset belägna)

*Just färdtjänst och riktstjänst går vi inte in och omprövar. Har man rätt till det så har man. Socialtjänstlagen är underordnad den. Samma sak med sjukresor. Annars skulle lagarna motarbeta varandra.*

(Täta kommuner nära större stad)

*När det gäller färdtjänst är det ofta gruppen äldre eller funktionsnedsatta så det är egentligen inte några diskussioner med oss här. Vi har aldrig stött på den frågan på det sättet, de får nog information på rätt vägar. Sedan finns det ju egenavgift och det kan hända att den här gruppen har problem med ekonomin och då kan de söka den hos oss.*

(Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna)

Det finns ett fåtal intervjupersoner som framhåller att det kan vara problematiskt med gränsdragningarna med annan lagstiftning och att handläggare för försörjningsstöd behöver ha god insyn i andra regelverk för att göra bedömningar. Nedan följer två citat som belyser problematiken i gränsdragningen.

*Det kan vara knepigt ibland att ta reda på vad som gäller. Det var en person som var inlagd på sjukhuset och skulle ha en sjukresa och då var det svårt att veta vilka andra som kan gå in innan vi går in. Det kan vara svårt att ha koll på det. Det är nog inte specifikt för resor men vad gäller resor är det många huvudmän.*

(Storstadskommuner)

*Ibland kan det vara svårt när det gäller sjukresor och patienterna ska betala en egenavgift till en behandling i ett annat län. Då kan det hända att vi måste sätta oss in i annan lagstiftning. Men det fungerar bra. Resor är ingen stor fråga generellt.*

(Landsbygdskommuner avlägset belägna)

### 5.3 Lagstiftning och nationella riktlinjer för bedömning av bistånd för resor fungerar väl

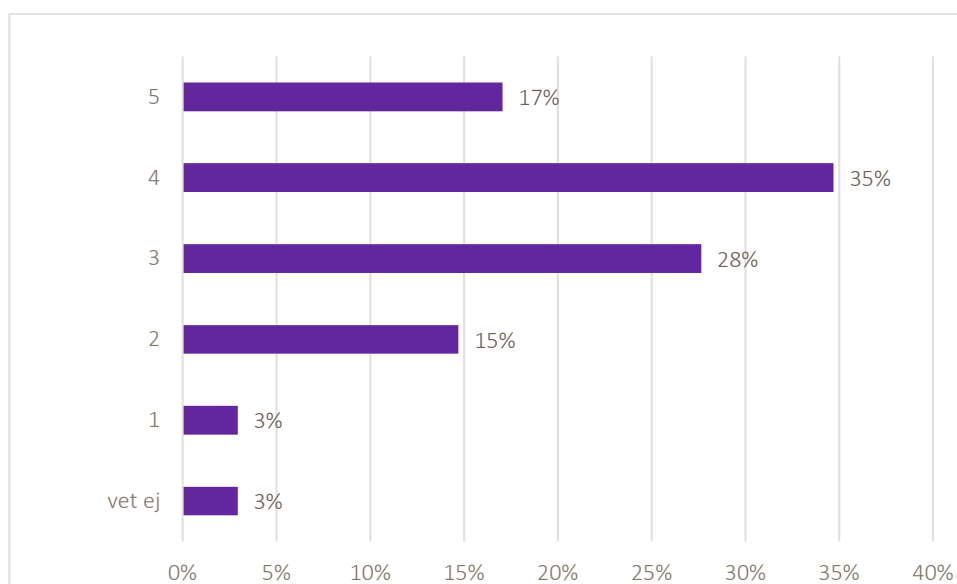
I kartläggningen har det ingått att se över hur väl lagstiftning och riktlinjer för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd fungerar. Som beskrivs i kapitel 2.2. är det socialtjänstlagen som reglerar försörjningsstöd i Sverige. Socialtjänstlagen är en ramlagstiftning som ställer upp mål snarare än detaljreglerar vad som ska göras. Detta innebär en frihet och flexibilitet vid skiftande omständigheter och ett visst överlåtande att ta beslut till experter inom olika områden.



Utöver Socialtjänstlagen finns Socialstyrelsens handbok för socialtjänsten gällande ekonomiskt bistånd. Denna är tänkt att fungera som ett förtydligande av socialtjänstlagen och underlätta den praktiska tillämpningen av lagen för bland annat handläggare och beslutsfattare inom socialtjänsten i kommunerna.

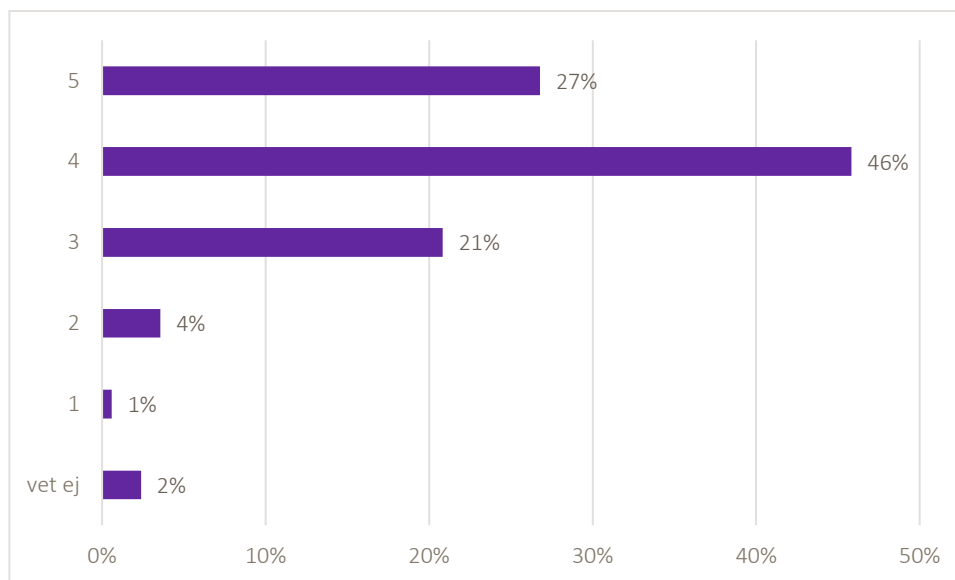
I figur 5 framkommer att över hälften av de kommuner som svarat på enkäten (52 procent) anger en fyra eller femma på en femgradig skala, där fem betyder mycket väl, på frågan hur väl socialtjänstlagen fungerar vid beslut om ersättning gällande resor.

**Figur 5. Hur väl fungerar socialtjänstlagen som stöd vid beslut om ersättning gällande resor? 5=mycket väl och 1=inte alls väl. n=170**



I figur 6 framkommer att de nationella riktlinjerna i Socialstyrelsens handbok för ekonomiskt bistånd är än mer välfungerande vid beslut om bistånd för resor. Över två tredjedelar av de kommuner som svarat på enkäten (73 procent) har angett en fyra eller femma. Endast fem procent av svaren anger en etta eller två.

Figur 6. Hur väl fungerar Socialstyrelsens handbok för ekonomiskt bistånd som stöd vid beslut om ersättning gällande resor? 5=mycket väl och 1=inte alls väl. n=168



Den här bilden, att lagstiftning och riktlinjer fungerar väl samt att riktlinjerna är de som är mest välfungerande, stärks från intervjuerna. Majoriteten av intervjupersonerna menar att frågor kring persontransporter inte skiljer sig anmärkningsvärt från annan bedömning av försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd, utan att lagstiftning och riktlinjer är breda och individuella bedömningar görs i varje enskilt fall. Riktlinjerna i Socialstyrelsens handbok är mer detaljerade än sociallagen och därför lyfts dessa fram som extra välfungerande.

*Lagstiftningen är bred och det är upp till kommunerna att bestämma vad det finns att göra. Jag ser inte att det är annorlunda vad gäller transporter än någon annan del av försörjningsstödet – det är lika tydligt*

(Täta kommuner nära större stad)

*De är tillräckligt tydliga. Det ingår i allt som har att göra med försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd att man måste göra individuella bedömningar och även bedömningar utefter kommun. Det är inget speciellt just med resor.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)



Flera intervjupersoner framhåller att de även utgår från rättspraxis i bedömningarna.

*Socialtjänstlagen, den rättar vi oss efter. Även rättspraxis håller vi oss a jour med. Sen kan det finnas sådant som till exempel barnkommissionen för att vi ska ha barnperspektiv. Men socialtjänstlagen är tyngst, speciellt när vi överlägger. Vi har även riktlinjer inom kommunen för hur vi handlägger och ska tänka i olika frågor men vi utgår ifrån socialtjänstlagen och handboken för praxis.*

(Täta kommuner nära större stad)

*Det är som allt försörjningsstöd, det är en ramlag och det är väldigt allmänt hållet. Det är inget särskilt för transporter. Det är en tolkningsfråga, men vi brukar följa Socialstyrelsens rekommendationer och kammarrättsdomarna vilka går före om det finns en konflikt. Det är vanligast att vi använder oss av Socialstyrelsens rekommendationer.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

Ett fåtal intervjupersoner har menat att det finns vissa brister i tillämpningen av lagstiftning och riktlinjer. En intervjuperson menar exempelvis att lagstiftning och riktlinjer inte är uppdaterade, men hänvisar då främst till aspekter som ligger utanför frågor som rör persontransporter och resor.

*De är tydliga, men som alla dokument så hänger de inte med i den takten som samhället förändras. Vi har tagit fram mer uppdaterade kommunala riktlinjer*

(Täta kommuner nära större stad)

Några kommuner menar att den nationella lagstiftningen inte är tydlig gällande rätt till försörjningsstöd och innehav av bil. Detta diskuteras vidare i kapitel 5.4.1 nedan. En intervjuperson uttrycker sig på följande vis gällande otydlighet kring bilinnehav:

*När det gäller arbetsresor och busskort är det [lagstiftning och nationella riktlinjer. Kontigos anm.] tydligt. Men hanteringen av bil, där är det inte så tydligt. Kommuner har goda möjligheter att göra egna bedömningar och det skiljer sig mellan kommuner, man gör alltid olika bedömningar. Det beror mycket på kulturen i kommunen och hur dialogen sett ut mellan tjänstemän och politiker. Vissa kommuner gör hårdare bedömningar än andra.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

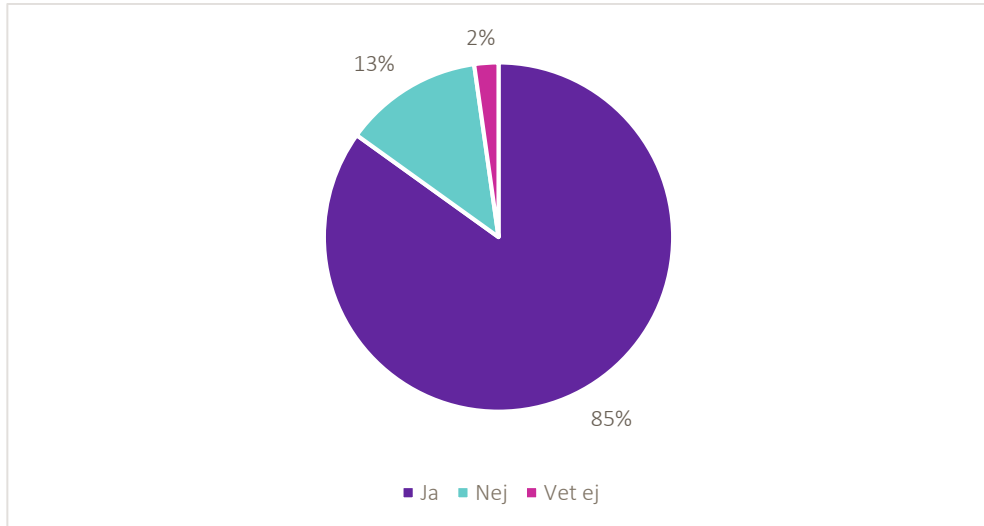
## 5.4 Flertalet kommuner utgår från lokala riktlinjer för ekonomiskt bistånd

Som framkommit ovan är lagstiftning och riktlinjer på nationell nivå brett hållna och kommunerna har stora möjligheter att ta fram egna riktlinjer för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd.

I enkäten uppger 85 procent av de kommuner som besvarat enkäten att de tagit fram lokala riktlinjer gällande försörjningsstöd och annat ekonomiskt bistånd för resor, vilket framgår av figur 7.

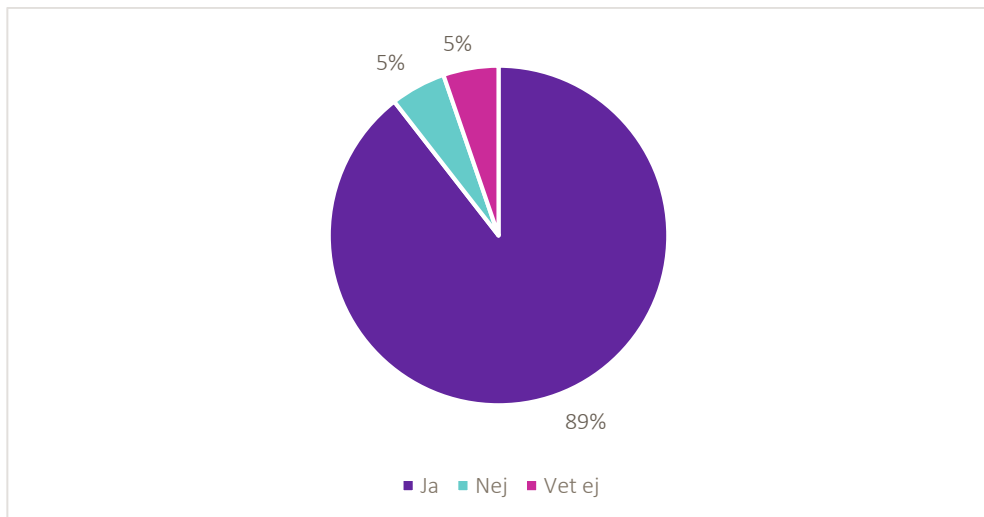


Figur 7. Har er kommun tagit fram lokala riktlinjer gällande försörjningsstöd och andra ekonomiska bistånd för resor? n = 179.

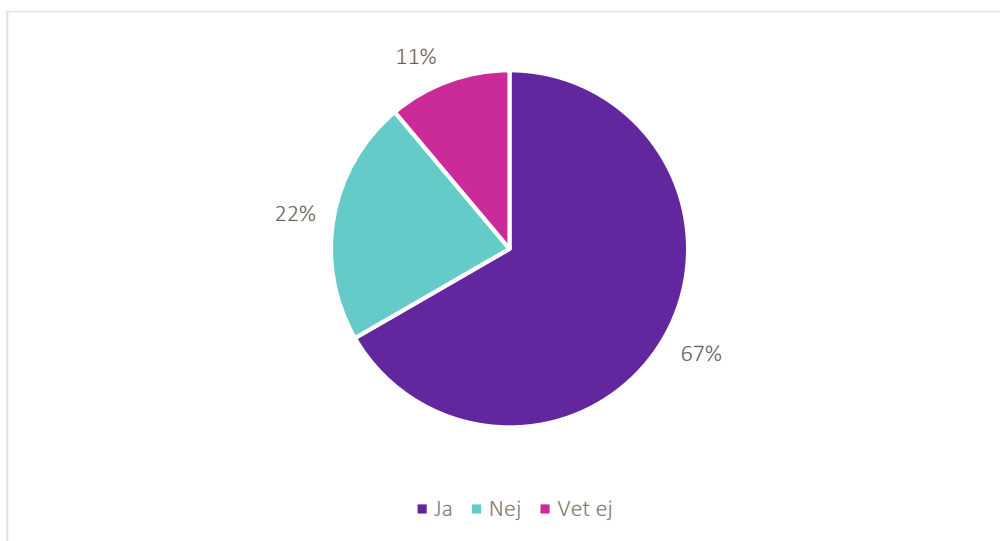


De kommungrupper som sticker ut i denna fråga är storstadskommunerna där man i en större utsträckning tagit fram lokala riktlinjer (se figur 8) samt landsbygdskommuner mycket avlägset belägna där man i en lägre utsträckning tagit fram lokala riktlinjer (se figur 9).

Figur 8. Storstadskommuner. n=19



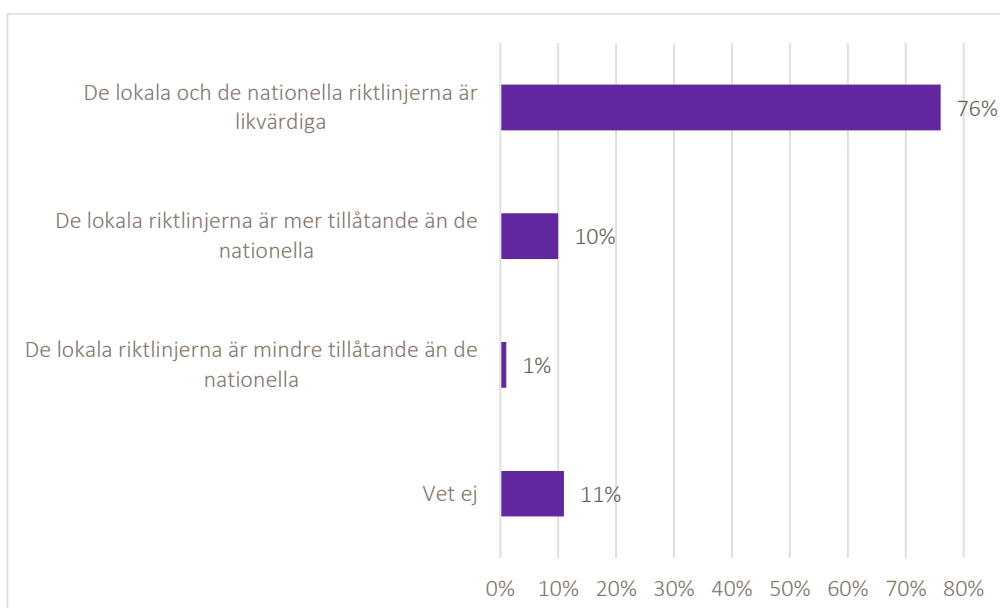
Figur 9. Landsbygdskommuner mycket avlägsna. n=9



Värt att notera är även att en högre andel (elva procent) svarar vet ej på frågan i mycket avlägsna landsbygdskommuner jämfört med två procent för samtliga kommuner. Ur intervjuerna syns inga tydliga mönster kring skillnader mellan kommungrupperna gällande huruvida de tagit fram lokala riktlinjer. Däremot menar Kontigo att det framstår som troligt att större kommuner har högre kapacitet att ta fram lokala riktlinjer.

I figur 10 syns hur de lokala riktlinjerna förhåller sig till de nationella. I de allra flesta av de kommuner som besvarat enkäten (76 procent) är de lokala riktlinjerna kopplade till resor likvärdiga med de nationella. Tio procent av de kommuner som besvarat enkäten uppger att de lokala riktlinjerna är mer tillåtande än de nationella. Detta resultat menar Kontigo stärker bilden från figur 6 att kommunerna är nöjda med de nationella riktlinjerna.

Figur 10. Hur förhåller sig de lokala riktlinjerna till de nationella riktlinjerna gällande försörjningsstöd och andra ekonomiska bistånd för resor? n=147.





Det går inte att utläsa något mönster kring att specifika kommungrupper skulle ha mindre tillåtande riktlinjer än de nationella eftersom detta endast är två kommuner. Dock skiljer sig resultatet gällande om de lokala riktlinjerna är mer tillåtande än de nationella. Tabell 4 illustrerar exempelvis att 50 procent av respondenterna i landsbygdskommuner mycket avlägset belägna anser att deras riktlinjer är mer tillåtande än de nationella. Detta ska jämföras med landsbygdskommuner avlägset belägna där denna siffra är noll procent. Antalet svarande kommuner i respektive kommungrupp skiljer sig dock åt och kan påverka utfallet i frågan.

Tabell 4. Andel som uppgett att deras riktlinjer är mer tillåtande än de nationella uppdelat på kommungrupper

Kommungrupp	Mer tillåtande	n
<b>Storstadskommuner</b>	18%	17
<b>Täta kommuner nära en större stad</b>	8%	60
<b>Täta kommuner avlägset belägna</b>	7%	14
<b>Landsbygdskommuner nära en större stad</b>	10%	30
<b>Landsbygdskommuner avlägset belägna</b>	0%	20
<b>Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna</b>	50%	6

Från enkätens öppna svar samt från intervjuerna får vi kunskap om på vilka sätt de lokala riktlinjerna skiljer sig från de nationella. Flertalet kommuner menar, som nämnts, att lokala och nationella riktlinjer följer varandra. I de kommuner där de lokala riktlinjerna är mer tillåtande än de nationella handlar detta främst om att pengar till kollektivtrafik betalas ut till samtliga försörjningsstödstagare istället för att individuella prövningar görs i varje enskilt fall. Exempelvis betalar några kommuner ut en schablon för kollektivtrafikanvändning och ytterligare behov utöver den summan som prövas individuellt. I andra kommuner får samtliga försörjningsstödstagare månadskort för kollektivtrafik även när individen inte är i sysselsättning eller har dagliga aktiviteter.

*Vi har riktlinjer just nu där man beviljar varje vuxen 200 kronor per månad. Deltar man i daglig aktivitet och är beroende av transportmedel så får man motsvarande zonen. Har man behov av månadskort på bussen så får man inte de 200 kronorna. Det är ett gammalt beslut som legat kvar. Sen är det väldigt många som har bilar av våra försörjningstagare.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

Många intervjupersoner påpekar att de lokala riktlinjerna ändras utifrån politiskt läge i kommunen och ser olika ut i olika mandatperioder beroende på vilka partier som styr. På så sätt kompletterar de lokala riktlinjerna de nationella genom att de är mer föränderliga och kan anpassas utifrån styrande partiers politik för ekonomiskt bistånd.

#### 5.4.1 Kommunala skillnader kopplat till innehav av bil

I intervjuerna framkommer att det finns lokala variationer kopplat till möjligheten för försörjningsstödmottagare att inneha bil. Här finns det även intervjupersoner som menar att det inte tydligt framkommer i de nationella riktlinjerna vad som gäller kring bilinnehav för försörjningsstödmottagare.

Respondenter för flera landsbygdskommuner och avlägset belägna kommuner lyfter i intervjuerna att de beviljar innehav av bil med ett uppskattat värde upp till en viss summa. Detta maxbelopp



ligger för de flesta kommuner på runt 5000 till 10 000 kronor. Det finns dock flera kommuner där det inte är tillåtet att äga en bil, oavsett värde, för den individ som beviljas försörjningsstöd.

*Vi accepterar ju oftare att man har bil eftersom det går lite kollektivtrafik här, så det är skillnaden mot de nationella riktlinjerna. Vi ser det inte alltid som en tillgång att ha bil utan man behöver den och får behålla den*

(Landsbygd mycket avlägset belägna)

Även om vissa kommuner är mer generösa gällande bilinnehav så lyfter flera intervjupersoner i dessa kommuner att det samtidigt finns en problematik med att tillåta försörjningsstödstagare att äga bil. Omkostnader som reparationer, försäkringar, bensin etc. ingår inte i riksnormen och är inte något det vanligtvis går att få bidrag för. Detta, menar flera intervjupersoner, innebär att pengar för bilen behöver tas från andra poster i riksnormen. Därmed finns det risk att pengarna inte går till det de är avsedda för. Några intervjupersoner har framhållit att det finns risk att pengarna tas från till exempel barnbidrag eller de delar av riksnormen som är tänka att täcka utgifter för familjens barn.

*Samtliga bidragstagare får ha bil som motsvarar ca 9000 kronor oavsett var man bor. Då har vi inte beviljat några kostnader för bilen men man har rätt att ha den. Deltagaren kan få beviljat kollektivtrafikkort men om man köper kort för det eller använder pengarna till bensin bryr vi oss inte om. Vi ligger väldigt högt på biltäthet i vår kommun. I kommuner där kommunikationerna inte är utbyggda så behöver man mer bil. Hos oss är det många orter där man inte kan ta sig till mataffären till exempel – det finns ingen turtäthet vilket förutsätter bilinnehav. Men man måste ta pengarna från annat håll, normen är inte högre för att man har bil. Det finns risk att man tar det från barnens pengar eller något. Det kostar ett par tusen kronor per månad minst och de pengarna måste komma någonstans ifrån.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

Det ska dock betonas att det endast är ett fåtal intervjupersoner som lyft problematik kring innehav av bil.

## 5.5 Skillnader mellan grupper av individer

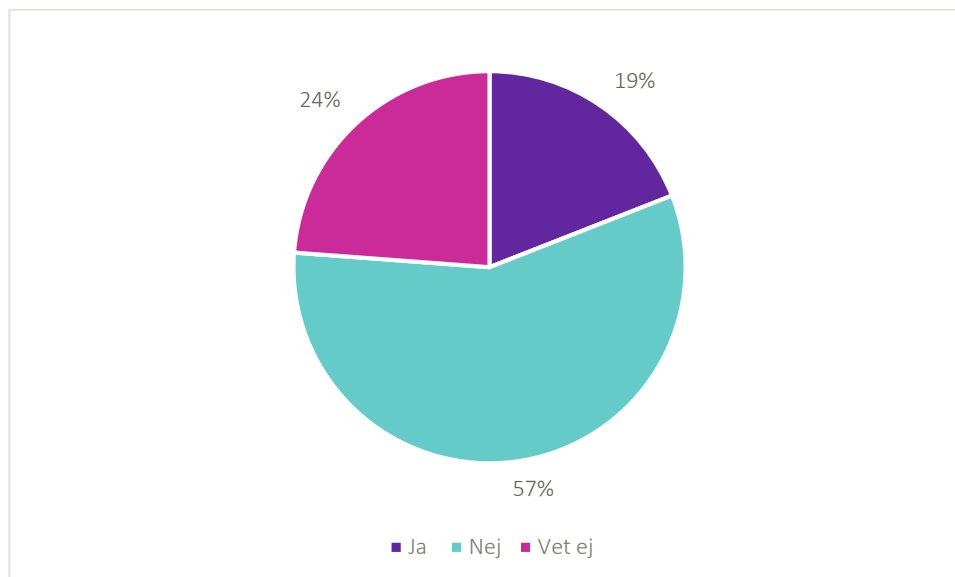
I uppdraget för Trafikanalys ingår att kartlägga skillnader i möjligheten att resa för olika grupper av individer med försörjningsstöd. Respondenterna i intervjuerna betonar att försörjningsstöd och övrigt ekonomiskt bistånd bedöms individuellt och att det är individens behov som står i centrum, inte vem personen är. Därmed menar intervjupersonerna att riktlinjer och lagstiftning inte gynnar eller missgynnar specifika grupper. Däremot lyfter vissa intervjupersoner att några grupper har större behov kopplat till resor och därmed i högre utsträckning beviljas medel för detta. Till dessa grupper lyfts nyanlända som har behov av att resa till Migrationsverket, Skatteverket m.m. även när de inte är i sysselsättning och således inte har rätt till bidrag för arbetsresor.

Några intervjupersoner lyfter även fram att personer med funktionsnedsättningar tenderar att få mer bidrag för resor då de har behov av färdtjänst och därmed har möjlighet att få ersättning för egenavgiften.

I figur 11 framkommer i vilken omfattning kommunerna anser att det finns någon grupp av individer som beviljas försörjningsstöd för resor oftare än andra. 57 procent menar att det inte finns någon sådan grupp. 24 procent svarar vet ej, och övriga 19 procent menar att det finns grupper av individer som oftare beviljas försörjningsstöd för resor.



Figur 5. Finns det någon grupp av individer som, hittills under år 2018, vid fler tillfällen än andra grupper beviljats försörjningsstöd för resor? (Med grupper av individer menas t.ex. kvinnor och män med svensk och utländsk bakgrund, av olika åldrar, med eller utan funktionsnedsättningar.) n=168<sup>56</sup>



Av de 19 procent som svarade ja på frågan är det enbart ett fåtal som uppgett vilken/vilka grupper det rör sig om. Majoriteten av de grupper som nämns är nyanlända och utrikesfödda kvinnor.

Både i enkät och intervjuer har ett fåtal respondenter även uppgett att personer utsatta för våld och specifikt kvinnor som upplever våld i nära relation beviljas bidrag för resor oftare än andra. Detta för att undkomma våldssituationer och ha möjlighet att vistas på annan ort.

## 5.6 Om resor hade ingått i riksnormen

I intervjuerna har respondenterna vid kommunerna diskuterat vad det skulle innebära om resor hade ingått i riksnormen. I den nordiska utblicken har det framkommit att resor ingår i normen i Finland och i intervjuerna med tjänstepersoner vid kommunerna är det flera som menar att de tagit fram lokala normer där samtliga försörjningsstödstagare får ett kollektivtrafikkort eller motsvarande.

Det är ingen entydig bild som framkommer i intervjuerna. Flertalet respondenter menar att handläggningen skulle effektiviseras och att bedömningarna skulle bli enklare om resor ingick i riksnormen.

*Det skulle förenkla hanteringen såklart, det blir ett bedömningsmoment mindre så påverkar det oss positivt. En annan effekt av det blir att kostnaderna ökar, men det är så marginellt. Handläggningmässigt blir det enklare.*

(Storstadskommuner)

Det finns dock intervjupersoner som anser att handlägningsprocessen inte skulle förenklas betydande om arbetsresor ingick i normen. Detta eftersom ett flertal individer ändå skulle ha behov

<sup>56</sup> Stockholm har uteslutits ur analysen eftersom hälften av stadsdelarna sa ja och hälften sa nej



för resor som ligger utanför riksnormen och därmed söka ytterligare bidrag för dessa extra kostnader. Handläggningsprocessens omfattning skulle därmed inte påverkas avsevärt.

Vad gäller skillnader för försörjningsstödstagaren framkommer även här olika bilder av huruvida det skulle förenkla eller försvåra för individen om resor ingick i riksnormen. Intervjupersoner vid en del kommuner, framför allt i större städer, menar att det skulle bli bättre för individen då den skulle få mer pengar och även få större möjlighet att resa.

Flera intervjupersoner uttrycker däremot tvivel mot att försörjningsstödmottagaren skulle gynnas om resor ingick i riksnormen. Detta eftersom pengarna inte skulle vara öronmärkta för resor och att risken är stor att pengarna läggs på annat och därmed försvårar resandet. Flera kommuner framhåller även att det innebär minskad jämlikhet om resor ingår i normen eftersom förutsättningarna för resande är så olika i olika kommuner och län. Tillgång till kollektivtrafik och avgifterna för densamma skiljer sig mycket och därmed, menar intervjupersonerna, blir det inte rättvist att ge schablonbelopp för resor.

Nedan följer citat från svar på frågan hur försörjningsstödmottagaren skulle påverkas av att resor ingick i riksnormen.

*Eventuellt finns det risk att pengarna går till annat och personen får begränsad chans att resa för att det istället går till att täcka andra hål i ekonomin. Å andra sidan är det inte vårt ansvar att bestämma vad de ska göra med pengarna. Det är individens ansvar att bestämma.*

(Landsbygdskommuner avlägset belägna)

*Det skulle kunna slå olika för dem. Det beror på varje individs situation. Har du långt till jobbet så drabbas du mer än de som bor nära. Då måste man höja riksnormen för alla och då skulle det bli dyrare för kommunen.*

(Landsbygdskommuner nära större stad)

*Det är inte möjligt för du kan inte hitta ett rättvist sådant belopp. Det är långt ifrån alla som jobbar och alla har inte behov av att resa, och har du behov av att resa så är kostnaderna otroligt olika beroende av vilket län du befinner dig i. Arbetsmarknadsregionerna är inte identiskt lika i hur länstrafik är uppbyggd osv.*

(Landsbygdskommuner avlägset belägna)

## 5.7 Exempel på lokala transportinitiativ

Som en del av kartläggningen för Trafikanalys har Kontigo även studerat lokala initiativ för persontransporter. Initiativen har inte behövt ha fokus på personer med försörjningsstöd men är tillgängliga att ta del av även för den gruppen. De lokala initiativen handlar främst om kommuner eller län där kollektivtrafiken gjorts avgiftsfri eller där vissa invånargrupper har möjlighet att resa gratis under avgränsade tider på dygnet eller året. Nedan följer exempel på ett antal lokala transportinitiativ.

Flera lokala initiativ förekommer när det gäller gratis eller kraftigt subventionerad kollektivtrafik, exempel på några orter som infört detta är Kiruna, Avesta, Ockelbo och Fagersta.<sup>57</sup> I Kiruna finns

<sup>57</sup> SVT (2018) Med gratis bussar vill många kommuner nå bilpendlarna.



”Kirunakortet” att köpa för hundra kronor från och med januari 2018. Kortet ger resenärerna tillgång till samtliga av lokal- och länstrafikens linjer enligt tidtabell inom Kiruna kommun samt efterfrågestyrda servicelinjer.<sup>58</sup> Niclas Sirén (V), vice ordförande i Kiruna kommunstyrelse skriver i ett debattinlägg på SVT<sup>59</sup> att en av de viktigaste anledningarna till införandet av gratis kollektivtrafik är att utjämna klassklyftorna genom att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla.

I Avesta har kollektivtrafiken varit avgiftsfri på linjer inom kommunen sedan sommaren 2012, syftet är att minska biltrafiken men även att göra det enklare att resa kollektivt.<sup>60</sup> På kommunens hemsida framhävs miljöaspekten som det främsta skälet till nolltaxan men i en tidningsintervju lyfter Avestas dåvarande kommunalråd Lars Isacson (S) även den sociala aspekten. Han menar att de som använder kollektivtrafik i störst utsträckning är ekonomiskt svaga grupper och att fri kollektivtrafik därför blir en fråga om jämlikhet och folkhälsa.<sup>61</sup>

Busstrafiken i Ockelbo har varit avgiftsfri för resenärerna i över tjugo år. Totalt finns nio linjer och basen i systemet är skolskjutsarna som i de flesta fall gjorts om till vanliga busslinjer. Carita Carter, som är koordinator för trafiken i kommunen, menar att det råder politisk enighet kring beslutet att fortsätta finansiera kollektivtrafiken via skattsedeln, trots att det inte har så stor effekt på bilåkandet.<sup>62</sup>

Fagersta kommun har avsatt en miljon kronor under år 2018 för att införa gratis kollektivtrafik. Det är Kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland som svarar för planeringen av trafiken.<sup>63</sup>

I Kils kommun får invånare utan körkort skjuts till mataffären av privatpersoner som tar emot ersättning av kommunen. Detta efter som det inte finns någon kollektivtrafik i byn. För att använda sig av servicen måste personen bo mer än två kilometer från butiken. Kils kommun och Länsstyrelsen delar på kostnaderna för initiativet.<sup>64</sup>

I Uppsala län har invånarna rätt till att få åka gratis till och från sitt vårdbesök. I länstrafikappen kan personen få en gratis 24-timmarsbiljett för sig och en följeslagare den dag vårdbesöket är bokad, inom Uppsala länstrafiks trafikområde<sup>65</sup>.

I Mullsjö finns den så kallade Mjuka linjen som är avgiftsfri. Mjuka linjen fyller, enligt kommunens hemsida, en servicefunktion i samhället och hjälper människor att komma närmare vissa viktiga knutpunkter som exempelvis mataffärer, apotek, vårdcentral och kommunkontor.<sup>66</sup> Mjuka linjen är anpassad för äldre och personer med funktionsnedsättningar men lämpar sig även för de som vill resa lugnare, exempelvis föräldrar som är hemma med barn. Bussarna är designade för att vara lättare att kliva på samt har gott utrymme för rullatorer, rullstolar och barnvagnar.<sup>67</sup>

---

<sup>58</sup> Kiruna kommun (2018) Kirunakortet.

<sup>59</sup> Sirén, Niclas (2014) Klassklyftorna kräver gratis kollektivtrafik. SVT opinion.

<sup>60</sup> Avesta kommun (2017) Avgiftsfri busstrafik

<sup>61</sup> Nyblad, Henrik (2014) Fri kollektivtrafik en självklarhet. Hela Hälsningland

<sup>62</sup> Ockelbo kommun (2018) Kollektivtrafiken i Ockelbo

<sup>63</sup> Fagersta kommun (2018) Avgiftsfri kollektivtrafik

<sup>64</sup> Sveriges Television Värmland (2018)

<sup>65</sup> UL, Bokad vårdbesök?

<sup>66</sup> Mullsjö kommun, Mjuka linjen

<sup>67</sup> UL, En lugnare resa som tar dig närmare



## 6 Sammanfattning av kartläggningen

Denna rapport har syftat till att beskriva möjligheten för försörjningsstödstagare att transportera sig. Kartläggningen har studerat:

- lagstiftning och andra regelverk för försörjningsstöd samt tillämpning av desamma
- i vilken omfattning ekonomiskt bistånd beviljas för persontransporter
- hur tillämpning och omfattning skiljer sig mellan kommungrupper
- om det finns grupper i samhället som gynnas eller missgynnas av rådande regelverk och lagstiftning för ekonomiskt bistånd kopplat till persontransporter.

Kontigo konstaterar i kartläggningen att:

### **Persontransporter inkluderas inte i riksnormen, något vissa kommuner anser är bra och andra kommuner ser som önskvärt**

I kartläggningen framkommer att persontransporter inte ingår i riksnormen för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd i Sverige, dvs. bistånd för resor är något som prövas utifrån individens behov. I kartläggningen framkommer en delad bild mellan kommunerna kring huruvida det vore önskvärt att resor ingick i riksnormen. Både potentiella för- och nackdelar för försörjningsstödstagaren har lyfts fram. Å ena sidan kan det innebära en ökad ekonomisk frihet att persontransporter ingår i normen, men å andra sidan kan det innebära minskad jämlikhet eftersom behoven skiljer sig åt individer och kommuner emellan.

### **Arbetsresor och resor till sysselsättning är de vanligast förekommande skälen för beviljat försörjningsstöd för persontransporter**

Arbetsresor och resor till sysselsättning som syftar att få individen närmare egenförsörjning är vanligast att beviljas ekonomiskt bistånd för. Försörjningsstöd för arbetsresor tenderar vara vanligt förekommande men samtidigt framkommer stora skillnader mellan kommunerna i vilken omfattning de menar att de beviljar försörjningsstöd för arbetsresor. En förklaring till detta kan vara att individer i avlägset belägna kommuner oftare får ersättning från Arbetsförmedlingen för resor till aktiviteter inom arbetsmarknadspolitiska program.

### **Ekonomiskt bistånd för andra typer av resor förekommer men i betydligt mindre omfattning**

Ekonomiskt bistånd för andra typer av resor handlar främst om umgängesresor med barn, rekreationsresor samt ersättning för egenavgift för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjuktransport. Överlag är ekonomiskt bistånd för den här typen av resor mindre vanligt förekommande än för arbetsresor, men även här skiljer det sig mellan kommunerna i uppfattningen av hur vanligt förekommande det är. Vissa kommuner tenderar att vara mer generösa med att bevilja bistånd för exempelvis rekreationsresor eller bidrag till transporter vid flytt.

### **Regelverk och riktlinjer för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd kopplat till resor är tydliga och välfungerande**

Generellt sett anser kommunerna att regelverk och riktlinjer för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd kopplat till resor är tydliga och välfungerande. På nationell nivå utgår tjänstepersoner vid kommunerna främst från Socialstyrelsens handbok för ekonomiskt bistånd samt från praxis.



### **De flesta kommunerna tar fram lokala riktlinjer för försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd kopplat till resor**

Som för allt ekonomiskt bistånd har kommunerna stora möjligheter att ta fram egna riktlinjer kopplat till resor, vilket denna kartläggning visar att en majoritet av kommunerna även gjort. Det framkommer vidare att de lokala riktlinjerna för resor motsvarar riktlinjerna på nationell nivå i en majoritet av de kommuner som tagit fram egna riktlinjer. Detta menar Kontigo stärker bilden av att de nationella regelverken och riktlinjerna anses tillräckliga och användbara.

### **Det förekommer skillnader mellan kommunerna kring hur de ser på beviljande av försörjningsstöd till persontransporter**

I de kommuner där de lokala riktlinjerna skiljer sig från de nationella handlar detta främst om att samtliga försörjningsstödstagare får en schablonsumma för resor, eller får utbetalt bistånd motsvarande ett månadskort för kollektivtrafiken. Med andra ord har en del kommuner inkluderat resor i en lokal norm för försörjningsstödet. Vidare framkommer skillnader mellan kommunerna i hur de hanterar innehav av bil hos försörjningsstödstagare. Mindre och mer avlägset belägna kommuner tenderar att tillåta bilinnehav i större utsträckning än kommuner i eller nära tätort utifrån bevekelsegrunden att kollektivtrafiken inte är tillräckligt utbyggd.

### **Försörjningsstödet beslutas efter behov och inte målgrupp**

Generellt sett går det inte att se att några grupper i samhället skulle gynnas eller missgynnas i förhållande till möjlighet att transportera sig med hjälp av försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd. En majoritet av kommunerna menar att det inte finns någon specifik grupp av i samhället som oftare får försörjningsstöd och ekonomiskt bistånd för resor. Några kommuner menar att det finns grupper, framför allt nyanlända och i några fall personer med funktionsnedsättningar, som tenderar att oftare beviljas bistånd för resor utifrån att de har särskilda behov.

### **Inga större skillnader mellan Sverige och övriga nordiska länder gällande ekonomiskt bistånd för resor, undantaget Finland**

Övriga nordiska länder, framför allt Danmark och Norge, har liknande system för ekonomiskt bistånd kopplat till resor som Sverige. Finland skiljer sig åt genom att bidrag för resor ingår i den norm som betalas ut till samtliga individer som beviljas ekonomiskt bistånd.

S



# Referenser

Arbeids- og velferdsetaten. (2018) Økonomisk sosialhjelp. Tillgänglig på:  
<https://www.nav.no/no/Person/Flere+tema/Sosiale+tjenester/økonomisk-sosialhjelp#chapter-5>

Arbetsförmedlingen. (2018) Faktablåd för arbetssökande – Ersättning för resor, boende och ledsagare. Tillgänglig på:  
<https://www.arbetsformedlingen.se/download/18.4b7cba481279b57bec180001125/1525256946911/ersattning-for-resor-boende-och-ledsagare.pdf>

Arbetsmarknadsdepartementet. (SFS 2015:500). Förordning om resebidrag. Tillgänglig på:  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015500-om-resebidrag\\_sfs-2015-500](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015500-om-resebidrag_sfs-2015-500)

Arbetsmarknadsdepartementet. (SFS 2016:1362). Förordning om ersättning till vissa nyanlända invandrare. Tillgänglig på: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010407-om-ersattning-till-vissa\\_sfs-2010-407](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010407-om-ersattning-till-vissa_sfs-2010-407)

Avesta kommun. (2017). Avgiftsfri busstrafik <https://www.avesta.se/trafik-och-infrastruktur/kollektivtrafik/avgiftsfri-kollektivtrafik2/>

Borger (2018). Kontanthjælp <https://www.borger.dk/arbejde-dagpenge-ferie/Dagpenge-kontanthjaelp-og-sygedagpenge/Kontanthjaelp/Kontanthjaelp-under-30-med-uddannelse>

CSN (2018). Nu går det att ansöka om körkortslån från CSN. Tillgänglig på: <https://www.csn.se/om-csn/aktuellt/nyhetsflode/2018-09-01-nu-gar-det-att-ansoka-om-korkortslan-fran-csn.html>

Folkpensionsanstalten. (2018) För vilka utgifter kan man få stöd? Tillgänglig på:  
<https://www.kela.fi/web/sv/utkomststod-for-vilka-utgifter-kan-man-fa-stod>

Folkpensionsanstalten. (2018) Helheten av utkomststödet. Tillgänglig på:  
<https://www.kela.fi/web/sv/utkomststod-helheten>

Försäkringskassan. Bilstöd. Tillgänglig på:  
[https://www.forsakringskassan.se/wps/wcm/connect/5b256cc7-de8c-4f04-8675-8992c2083245/Bilstod\\_forsakringsanalys.pdf?MOD=AJPERES](https://www.forsakringskassan.se/wps/wcm/connect/5b256cc7-de8c-4f04-8675-8992c2083245/Bilstod_forsakringsanalys.pdf?MOD=AJPERES)

Försäkringskassan. Handikappersättning. Tillgänglig på:  
<https://www.forsakringskassan.se/privatpers/funktionsnedsattning/handikappersattning>

Försäkringskassan. Rehabiliteringsersättning. Tillgänglig på:  
<https://www.forsakringskassan.se/myndigheter/arbetsformedlingen/forsakring/rehabiliteringsersattning>

ILCO. Handikappersättning. Tillgänglig på: <http://www.ilco.nu/jag-vill-veta-mer-om/samhallets-stod/handikappersattning.html>

Kiruna kommun. (2018) Kirunakortet. [www.kiruna.se/Kommun/Trafik-infrastruktur/Busstrafik/Kiruna-Lokaltrafik/Kirunakortet/](http://www.kiruna.se/Kommun/Trafik-infrastruktur/Busstrafik/Kiruna-Lokaltrafik/Kirunakortet/)





Migrationsverket. (2018) Ekonomiskt stöd för asylsökande. Tillgänglig på:  
<https://www.migrationsverket.se/Privatpersoner/Skydd-och-asyl-i-Sverige/Medan-du-vantar/Ekonomiskt-stod.html>

Migrationsverket. (2017) Resebidrag för anhörigas resor till Sverige. Tillgänglig på:  
<https://www.migrationsverket.se/Privatpersoner/Skydd-och-asyl-i-Sverige/Efter-beslut/Om-du-far-stanna/Familjeaterforening/Resebidrag-for-anhoriga.html>

Mullsjö kommun. (2017) Mjuka linjen <http://www.mullsjö.se/mjukalinjen>

Nyblad, Henrik (2014) Fri kollektivtrafik en självklarhet. Hela Hälsningland  
<https://www.helahalsingland.se/artikel/halsingland/bollnas/fri-kollektivtrafik-en-sjalvklarhet>

Näringsdepartementet. Lag (1997:735) om riksfärdtjänst. Tillgänglig på:  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1997735-om-riksfardtjanst\\_sfs-1997-735](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1997735-om-riksfardtjanst_sfs-1997-735)

Näringsdepartementet RS T. Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Tillgänglig på: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-19931148-om-egenavgifter-vid-resor\\_sfs-1993-1148](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-19931148-om-egenavgifter-vid-resor_sfs-1993-1148)

Ockelbo kommun. (2018) Kollektivtrafiken i Ockelbo  
<https://www.ockelbo.se/Invanare/Kollektivtrafik/>

Petersson, Andreas (2015) Out and about in the welfare state. Diss. Tillgänglig på: <http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:802039/FULLTEXT01.pdf>

Registers Iceland. (2018) Security net. Tillgänglig på:  
[https://www.island.is/en/finance/finances/security\\_net/](https://www.island.is/en/finance/finances/security_net/)

Sirén, Niclas. (2014) Klassklyftorna kräver gratis kollektivtrafik. SVT opinion.  
<https://www.svt.se/opinion/klassklyftorna-kraver-gratis-kollektivtrafik>

SKL. (2014) Allmän och särskild kollektivtrafik – Analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning. Sveriges Kommuner och Landsting.

Socialdepartementet (SFS 2001:453) Socialtjänstlag. Tillgänglig på:  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/socialtjanstlag-2001453\\_sfs-2001-453](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/socialtjanstlag-2001453_sfs-2001-453)

Socialdepartementet (SOU 2005:34) Socialtjänsten och den fria rörligheten. Tillgänglig på :  
<https://data.riksdagen.se/fil/3DF649BA-1F3F-488B-8F9F-4F5CC2FED58B>

Socialdepartementet (SOU 2007:2) Från socialbidrag till arbete. Tillgänglig på:  
<https://www.regeringen.se/contentassets/205aca001e824e0fa5c6748ca5101f63/fran-socialbidrag-till-arbete-del-1-av-2-forord-och-kapitel-1-10-sou-20072>

Socialstyrelsen (2018). Ekonomiskt bistånd. Tillgänglig på:  
[https://www.socialstyrelsen.se/hittarattmyndighet/ekonomiskt\\_bistand](https://www.socialstyrelsen.se/hittarattmyndighet/ekonomiskt_bistand)

Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – Handbok för socialtjänsten. Tillgänglig på:  
<https://www.socialstyrelsen.se/publikationer2013/2013-12-31>

Socialstyrelsen (2017). Riksnormen för försörjningsstöd 2018. Tillgänglig på:  
<https://www.socialstyrelsen.se/SiteCollectionDocuments/Riksnormen-forsorjningsstod-2018.pdf>

Socialstyrelsen (SOSFS 2013:1) Senaste version av Socialstyrelsens allmänna råd om ekonomiskt bistånd. Tillgänglig på: <https://www.socialstyrelsen.se/sosfs/2013-1>

Socialstyrelsen. Ekonomiskt bistånd – för privatpersoner. Tillgänglig på:  
<https://www.socialstyrelsen.se/hittarattmyndighet/ekonomisktbistand>

Socialstyrelsen. Statistik om ekonomiskt bistånd 2016. Tillgänglig på:  
<http://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/20681/2017-9-16.pdf>

Socialstyrelsen. Utländska medborgare. Tillgänglig på:  
<https://www.socialstyrelsen.se/ekonomisktbistand/utlandskamedborgare>

Sveriges Television Värmland. (2018) <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/varmland/har-skjutsas-byborna-till-affaren>

Sveriges Television. (2018) Med gratis bussar vill många kommuner nå bilpendlarna.  
<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/sverige-avgiftsfri-kollektivtrafik>

Trafikanalys. (2014). Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter. Rapport 2014:7

Trivector Traffic. (2014). Intervjuer med brukare och internationell studie – Avseende regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter. Rapport 2014:35 Version 1.0. Tillgänglig på:  
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2014/trivector---intervjuer-med-brukare-och-internationell-studie.pdf>

UL. Bokad vårdbesök? Tillgänglig på: <https://www.ul.se/kampanjer/resa-pa-kallelse/>

UL. En lugnare resa som tar dig närmare. Tillgänglig på:  
<https://www.ul.se/reseinfo/tillganglighet/mjuka-linjen/>



# Bilaga 1 – Intervjuguide

1. Hur vanligt är det att personer beviljas försörjningsstöd för persontransporter?
  - a. Finns det grupper av individer (ex, ålder, etnicitet, kön) som genom försörjningsstödet i högre utsträckning beviljas stöd för transporter?
2. Vilken typ av resor beviljas det främst ekonomiskt bistånd för (ex, arbetsresor, sociala resor, umgängesresor)
  - a. Finns det andra restyper (ex, arbetsresor, sociala resor, umgängesresor) som personer söker försörjningsstöd för men som ofta ges avslag? Vad beror det på?
3. Är lagstiftningen och Socialstyrelsen riktlinjer tillräckligt tydliga för att bereda försörjningsstöd för persontransporter på ett ändamålsenligt sätt?
  - a. Är lagstiftningen och Socialstyrelsen riktlinjer tillräckligt tydliga för att bereda övriga ekonomiska bistånd för persontransporter på ett ändamålsenligt sätt?
4. Har ni tagit fram egna lokala riktlinjer för försörjningsstöd kopplat till resor?
  - a. Hur skiljer sig dessa från de nationella riktlinjerna?
5. Känner du till om det finns några lokala initiativ kopplat till transporter hos er? (Exempel: vissa kommuner erbjuder alla skolelever kollektivtrafikkort på sommaren/har gratisbussar som går till mataffärerna)
6. Hur skulle kommunens beredning och beslut av försörjningsstöd påverkas om persontransporter istället ingick i riksnormen?
  - a. På vilket sätt skulle brukarna av försörjningsstöd påverkas av att persontransporter ingick i riksnormen?
7. Hur hanteras gränsdragningen mot annan lagstiftning (t.ex. gällande färdtjänst/riksfärdtjänst) och huvudmän vad det gäller stöd till persontransporter i beredningen av försörjningsstöd?
  - b. Hur förhåller sig försörjningsstöd för arbetsresor till Arbetsförmedlingens reseersättning. Är gränsdragningen tydlig? (när går AF in och när går försörjningsstöd in?)
8. Finns det behov att utveckla regelverken och stöd för individernas resande? Beskriv vad som skulle behövas enligt dig?
9. Har du något mer du vill tillägga kopplat till persontransporter för personer med försörjningsstöd och/eller andra ekonomiska bidrag?



## Bilaga 2- Enkät

Hej,

Myndigheten Trafikanalys har i regleringsbrevet för 2018 i uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om persontransportsituationen i Sverige för olika grupper av individer. Som en del i uppdraget ingår att kartlägga försörjningsstöd enligt riksnormen och annat ekonomiskt bistånd för persontransporter.

Med persontransporter avser vi exempelvis arbetsresor, sociala resor, umgängesresor och andra typer av resor.

Myndigheten Trafikanalys har upphandlat Kontigo AB för att distribuera en webbenkät till samtliga kommuner. Enkäten riktas till tjänsteperson med ansvar för försörjningsstöd i kommunen.

Enkäten består av 8 frågor och tar omkring 5-10 minuter att besvara. Svaren kommer att presenteras på en aggregerad nivå. Enskilda svar kommer därför inte kunna spåras. För att kartläggningen ska bli rättvisande är det av stor vikt att Ni besvarar enkäten. Deltagandet är frivilligt. Vi önskar Era svar senast 10 september.

Har ni frågor kring uppdraget eller enkäten är ni välkomna att kontakta:

Krister Sandberg  
Projektledare Myndigheten för Trafikanalys  
[krister.sandberg@trafa.se](mailto:krister.sandberg@trafa.se)

Erika Edquist  
Projektledare Kontigo AB  
[erika.edquist@kontigo.se](mailto:erika.edquist@kontigo.se)

Stort tack för Ert deltagande!

Vänligen,

Myndigheten för trafikanalys och Kontigo AB



**Har er kommun tagit fram lokala riktlinjer gällande försörjningsstöd och andra ekonomiska bistånd för resor?**

Ja

Nej

Vet ej

**Hur förhåller sig de lokala riktlinjerna till de nationella riktlinjerna gällande försörjningsstöd och andra ekonomiska bistånd för resor?**

De lokala riktlinjerna är mer tillåtande än de nationella

De lokala och de nationella riktlinjerna är likvärdiga

De lokala riktlinjerna är mindre tillåtande än de nationella

Vet ej

**Kommentera gärna hur riktlinjerna för resor förhåller sig till varandra**

.....

.....

.....

**Hur vanligt är det, hittills under år 2018, att kommunen beviljat försörjningsstöd (enligt riksnormen och skäliga kostnader) kopplat till resor?**

*Ange på skalan 1-5 där 1 är inte alls vanligt och 5 är mycket vanligt*

1

2

3

4

5

Vet ej



**Hur vanligt är det, hittills under år 2018, att kommunen beviljat övrigt ekonomiskt bistånd kopplat till resor?**

*Ange på skalan 1-5 där 1 är inte alls vanligt och 5 är mycket vanligt*

- |        |                          |
|--------|--------------------------|
| 1      | <input type="checkbox"/> |
| 2      | <input type="checkbox"/> |
| 3      | <input type="checkbox"/> |
| 4      | <input type="checkbox"/> |
| 5      | <input type="checkbox"/> |
| Vet ej | <input type="checkbox"/> |

**Hur väl fungerar socialtjänstlagen som stöd vid beslut om ersättning gällande resor?**

*Ange på skalan 1-5 där 1 är inte alls väl och 5 är mycket väl*

- |        |                          |
|--------|--------------------------|
| 1      | <input type="checkbox"/> |
| 2      | <input type="checkbox"/> |
| 3      | <input type="checkbox"/> |
| 4      | <input type="checkbox"/> |
| 5      | <input type="checkbox"/> |
| Vet ej | <input type="checkbox"/> |



**Hur väl fungerar Socialstyrelsens handbok för ekonomiskt bistånd som stöd vid beslut om ersättning gällande resor?**

*Ange på skalan 1-5 där 1 är inte alls väl och 5 är mycket väl*

- |        |                          |
|--------|--------------------------|
| 1      | <input type="checkbox"/> |
| 2      | <input type="checkbox"/> |
| 3      | <input type="checkbox"/> |
| 4      | <input type="checkbox"/> |
| 5      | <input type="checkbox"/> |
| Vet ej | <input type="checkbox"/> |

**Finns det någon grupp av individer som, hittills under år 2018, vid fler tillfällen än andra grupper beviljats försörjningsstöd för resor?**

*Med grupper av individer menas t.ex. kvinnor och män med svensk och utländsk bakgrund, av olika åldrar, med eller utan funktionsnedsättningar.*

- |        |                          |
|--------|--------------------------|
| Ja     | <input type="checkbox"/> |
| Nej    | <input type="checkbox"/> |
| Vet ej | <input type="checkbox"/> |

**Vilken eller vilka grupper av individer, har hittills under år 2018, beviljats försörjningsstöd kopplat till persontransporter vid fler tillfällen än andra grupper?**

*Med grupper av individer menas t.ex. kvinnor och män med svensk och utländsk bakgrund, av olika åldrar, med eller utan funktionsnedsättningar. Ange svar:*

.....

