Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Erik Norling
08-123 331 10
erik.norling@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2025-04-23, punkt 27

Information om resande utan giltig biljett år 2024

Ärendebeskrivning

Rapporten ger en översikt av resandet utan giltig biljett i SL-trafiken under 2024, med fokus på omfattning, orsaker och ekonomiska konsekvenser.

- År 2024 fortsätter resandet utan giltig biljett nedåt och är nu ännu lägre än 2023 som var den lägsta uppmätta nivån under jämförda tidigare år.
- 1,8 procent av det totala antalet resor under 2024 var resande utan giltig biljett, jämfört med 2,3 procent år 2023.
- Det uppskattade inkomstbortfallet uppgick till cirka 225 miljoner kronor år 2024, vilket är en minskning från 267 miljoner kronor år 2023.

Bakgrund
Trafikförvaltningen tar årligen fram en rapport som sammanfattar resandet utan giltig biljett i SL-trafiken.

Underlag
Rapporten i sin helhet finns att ta del av i:

- Bilaga 1. Information om resande utan giltig biljett år 2024

Erik Norling
Tillförordnad förvaltningschef

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion
Grupp

Handläggare
Erik Norling
08-123 331 10
erik.norling@regionstockholm.se

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Trafiknämnden
2025-04-23, punkt 27

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om resande utan giltig biljett år 2024

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion
Grupp

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

- År 2024 fortsätter resandet utan giltig biljett nedåt och är nu ännu lägre än 2023 som var den lägsta uppmätta nivån under jämförda tidigare år.
- 1,8% av det totala antalet resor under 2024 var resande utan giltig biljett, jämfört med 2,3% år 2023.
- Det uppskattade inkomstbortfallet uppgår till ca 225 miljoner kronor (267 miljoner år 2023).

Introduktion

Denna lägesrapport redovisar status för resandet utan giltig biljett i SL-trafiken 2024 i form av statistik om nivåer, anledning och intäktsbortfall. I rapporten används begreppet *fusk* som en synonym för resande utan giltig biljett.

De sista restriktionerna från Coronapandemin hävdes i februari 2022, men år 2024 gjordes fortfarande färre resor med kollektivtrafiken och med en annorlunda biljettfördelning jämfört med innan pandemin.

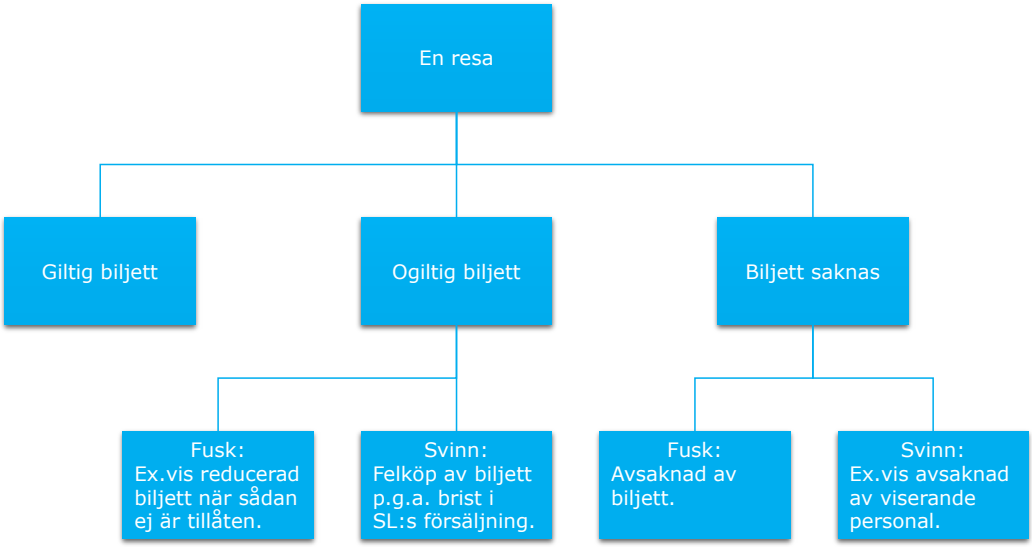
Definition av fusk och svinn

För beräkning av *fusk* och *svinn* i SL-trafiken 2024 definieras:

- *Fusk* där resenären genomför en resa i SL-trafiken med ogiltig biljett (t.ex. rabatterad utan att vara berättigad till det) eller helt saknar biljett. Som fusk räknas också de fall där resenären vid begäran av biljettkontrollant motsätter sig eller på annat sätt medvetet undviker att uppvisa biljett. För att räknas som fusk måste det vara uppmätt och dokumenterat av Mini-SL eller en annan metod som Trafikförvaltningen bestämt.

- *Svinn* som händelser där resenären på grund av brister i SL:s försäljning inte kunnat köpa biljett, köpa rätt biljett eller kunnat visera sig för resan. I detta fall är Trafikförvaltningen ansvarig. Svinn kan exempelvis bero på bristande viseringsrutiner hos trafikutövarna eller på att teknisk utrustning för köp eller visering inte fungerar.

Några typexempel på där fusk eller svinn kan förekomma ges i följande figur:



Figur 1: Typexempel på fusk och svinn.

I lägesrapporten redovisas inte svinnet utan endast fusket i SL-trafiken.

Beskrivning av Mini-SL

För att kunna beräkna omfattning av resandet utan giltig biljett behöver det först mätas på ett representativt sätt. Den metod som Trafikförvaltningen tagit fram för ändamålet benämns som Mini-SL. Under en vecka varje månad utförs mätningar på tunnelbana, pendeltåg, buss och lokalbanor. Mätningarna är fördelade för att så bra som möjligt täcka in den totala trafiken, hela trafikdygnet samt vardags- och helgtrafik. För minskad upptäcktsmöjlighet och därigenom ökad tillförlitlighet utförs Mini-SL ombord på fordonen av civilt klädda kontrollanter och observatörer.

Arbetet med att mäta resande utan giltig biljett under 2024

Under 2024 har mätningarna av resande utan giltig biljett kunnat genomföras som planerat under årets alla månader på alla trafikslag.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion
Grupp

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beräkningar för resande utan giltig biljett 2024

Som grund för beräkning av fuskets omfattning ligger de Mini-SL-mätningar som utförts under året. Från dessa inhämtas information om antal biljettkontroller och antal fuskare per månad för vart och ett av de fyra trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, buss och lokalbana.

Med hjälp av dessa uppgifter beräknas andel resande utan giltig biljett per trafikslag och månad fram genom att dividera antal fuskare med det antal resenärer som kontrollerats (innefattar de som avvikit eller motsatt sig att visa upp sin biljett). Andel resande utan giltig biljett för hela året per trafikslag beräknas sedan som medelvärdet av andel resande utan giltig biljett per månad.

Dessa årsvärden slås därefter samman genom att vikta varje trafikslag efter hur många påstigande det har och resultatet blir ett procentuellt tal som representerar den totala andelen resande utan giltig biljett i kollektivtrafiken.

Därefter beräknas inkomstbortfallet utifrån fuskets storlek och fördelningen av olika biljettyper som sålts under året. Fram till 2020 var denna mix relativt konstant, men under och efter pandemin har det skett en tydlig förskjutning från periodbiljetter till framför allt enkelbiljetter vilket påverkar resultatet.

Omfattning av resandet utan giltig biljett under 2024

Resultat av Mini-SL

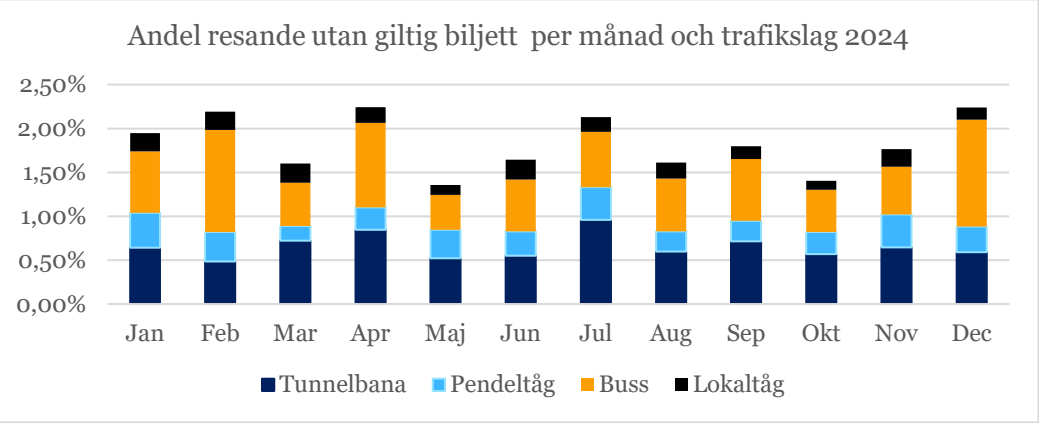
Hur resande utan giltig biljett är fördelat över årets månader och mellan trafikslagen illustreras i följande figur där summan för varje stapel utgörs av det viktade genomsnittet för månaden.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion
Grupp

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Figur 3: Andel resande utan giltig biljett i kollektivtrafiken per månad och trafikslag under 2024. Summan för varje stapel utgörs av det viktade genomsnittet för månaden.

Variationen mellan månaderna är relativt liten jämfört med tidigare år. Alla månader ligger mellan 1,4% och 2,3%.

Det totala resandet utan giltig biljett under året landar på 1,8%, vilket är den lägsta siffran som uppmätts under de år som jämförelserna bakåt har gjorts.

Jämförelse med åren 2019–2023

År 2020 och 2021 samt januari 2022 var starkt präglade av Coronapandemin. Det som framförallt påverkade resande utan giltig biljett under delar av denna tid var stängda framdörrar på bussarna. Det blev då omöjligt för föraren att visera och en förekommande uppfattning bland resenärerna blev då att det var gratis att åka buss.

När man succesivt öppnade upp framdörrarna först under våren 2021 och sedan i februari 2022 sjönk denna andel i rask takt.

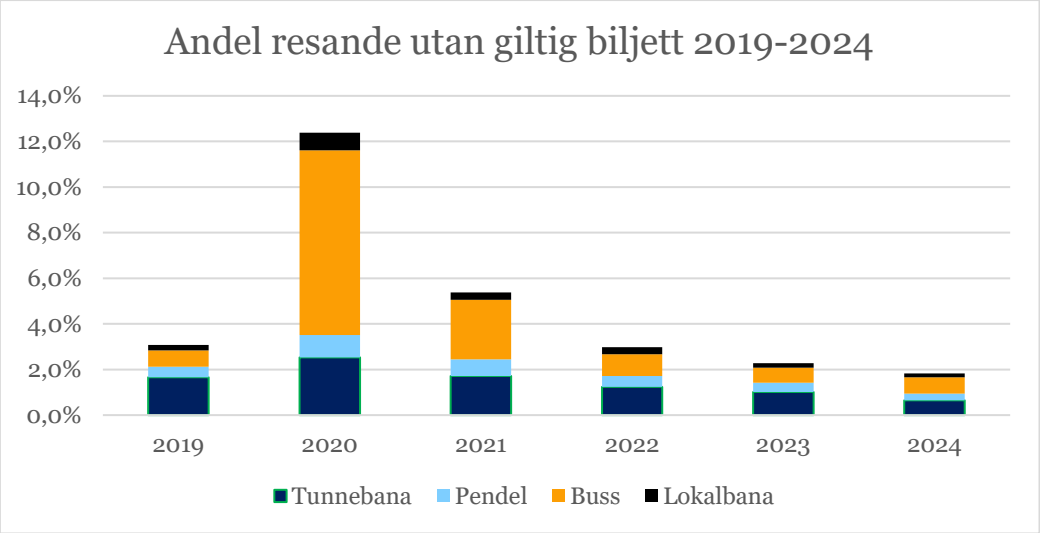
Hösten 2022 var resandet utan giltig biljett nere på samma nivå som innan pandemin och det har därefter fortsatt att sjunka.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion
Grupp

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Figur4: Andel resande utan giltig biljett per trafikslag 2019–2024.

Olika typer av fusk

Den vanligaste anledningen till fuskåkning 2024 är att resenären har åkt på rabatterad biljett, nästan hälften av resande utan giltig biljett är av denna typ. Under 2023 var andelen ungefär lika stor medan det är en tydlig ökning jämfört med pandemiåren.

Andelen biljett saknas är knappt 40% vilket är i linje med 2023. Under pandemiåren däremot var detta den klart dominerande typen av resande utan giltig biljett.

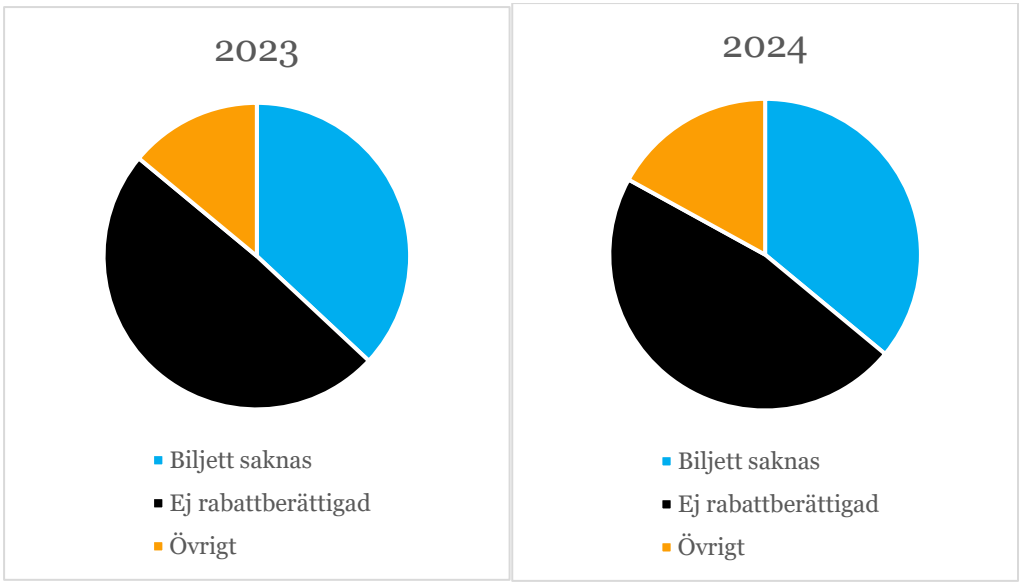
I kategorin ”Övrigt” finns bland annat resor med biljett som ej inhandlats innan resan påbörjats. Den har under alla de senaste fem åren varit den minsta kategorin.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion
Grupp

INFORMATIONSÄRENDE
2025-03-17

Ärende
TN 2025-0133

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

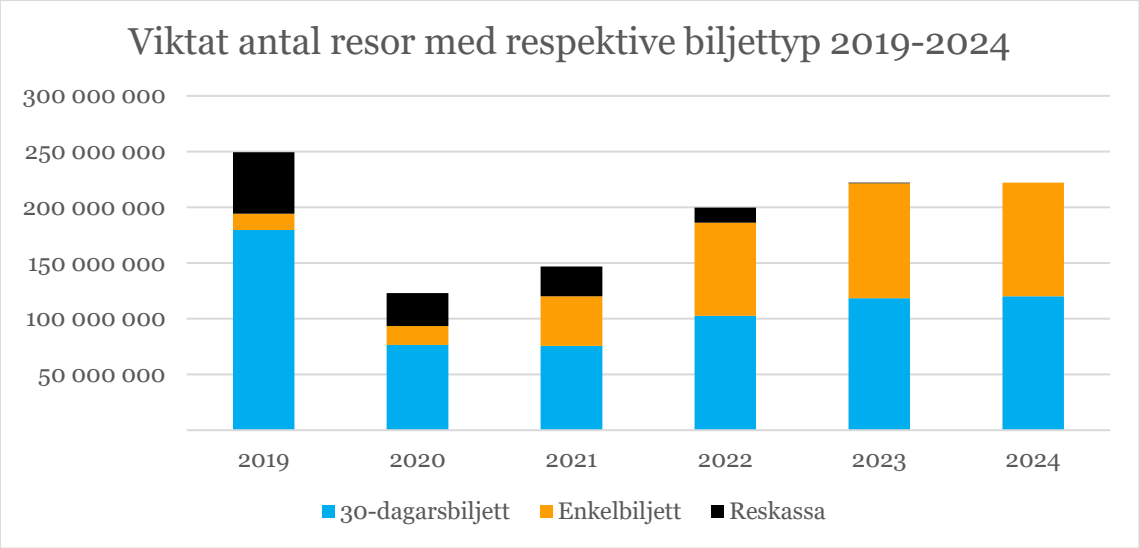


Figur 5: Anledning till fuskåkning 2023–2024. Kategorin övrigt innehåller exempelvis resor med biljett som ej inhandlats innan resan påbörjats.

Försäljningsstatistik

Coronapandemin har inte bara lett till ett kraftigt reducerat resande. Den har också fört med sig en stor förändring i den typ av biljetter som resenärerna använder. För att åskådliggöra detta visas antal gjorda resor för de tre vanligaste biljettslagen, 30-dagarsbiljett, enkelbiljett (i appen/betalkort) och reskassa, under 2019–2024 nedan. Reskassan fasades successivt ut under 2022–2023.

Diagrammet redovisar antalet resor, vilket in sin tur bygger på ett antagande om hur många resor som görs per försäljningstillfälle med de olika biljettyperna (det görs betydligt fler resor per försäljning av ett periodkort), men som jämförelse mellan åren är det ett relevant mått.



Figur 6: Viktat antal resor för de tre vanligaste biljettyperna 2019–2024.

Fram till pandemiutbrottet i mars 2020 var det en relativt konstant fördelning där 30-dagarsbiljetterna stod för merparten. Under resterande del av 2020 rasade biljettförsäljningen på alla fronter. Under 2021 när samhället gradvis har öppnat upp och bussarna återigen släppt på i framdörrarna har biljett-försäljningen succesivt tagit fart, men det är då främst enkelbiljetterna som kraftigt ökat sin andel, vilket med stor sannolikhet beror på att en större andel resenärer bara reser till jobbet etc. ett par dagar i veckan istället för varje dag. Det blir då mer fördelaktigt med enkelbiljetter.

Ytterligare en faktor som troligen bidragit till detta är att det från februari 2021 blev möjligt att använda sitt eget betalkort (tjänsten Res med betalkort).

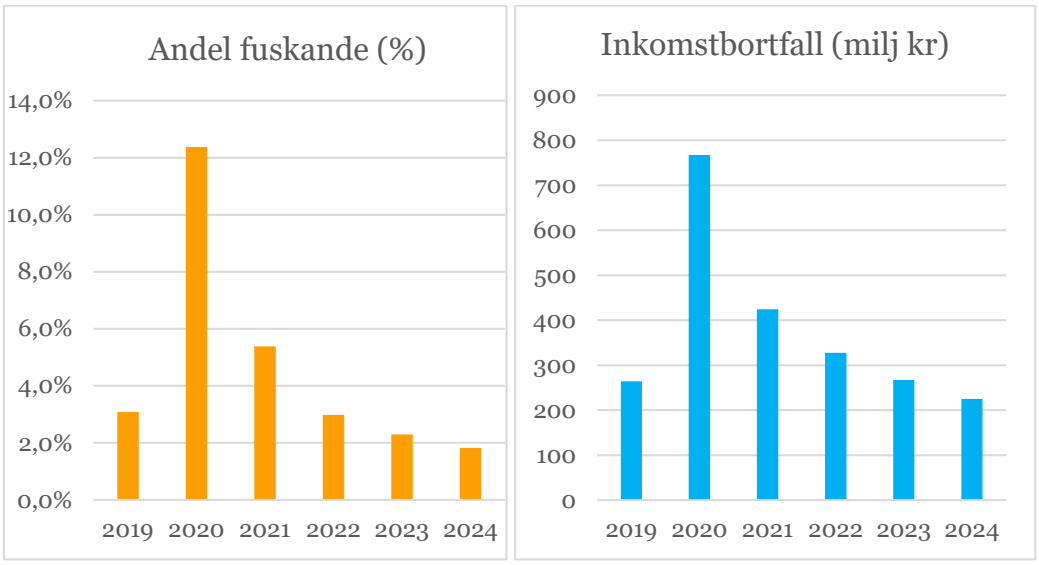
Sedan 2022 har reskassan succesivt fasats ut för att upphöra helt i april 2023. Denna har i stor utsträckning ersatts av enkelbiljetter. Försäljningen av 30-dagarsbiljetter ökar men ligger fortfarande långt under nivån innan Coronapandemin.

Intäktsbortfall

Intäktsbortfallet på grund av resande utan giltig biljett uppskattas vara ca 225 miljoner kr under 2024. Det är en minskning med 42 miljoner eller 16% sedan

2023. Fusket i sig har under samma tid minskat med 20%. Skillnader beror på en kombination av att biljetterna har blivit något dyrare och att det görs något fler resor.

Beräkningen av intäktsbortfall kompliceras av Coronapandemin och de förändrade resvanor som blivit bestående efter den, då biljettmixen är en viktig parameter. Enkelbiljetter är generellt dyrare per resa än periodbiljetter vilket leder till att intäktsbortfallet relativt sett blir högre under och efter pandemitiden. Detta stämmer också med andra beräkningar som gjorts i olika sammanhang av Trafikförvaltningen.



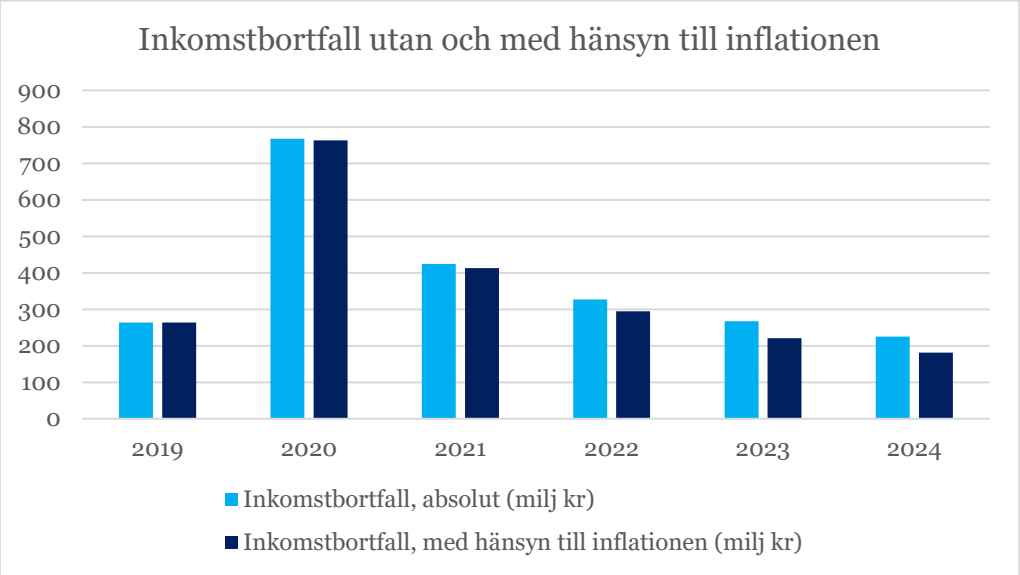
Figur 7: Andel fuskande och intäktsbortfall 2019–2024.

Från 2019 till 2022 syns en tydlig förskjutning mot en större andel enkelbiljetter vilket gjort att priset per resa gått upp för resenären (en periodbiljett köps rimligen i princip endast då resenären ser att detta är mer ekonomiskt fördelaktigt).

Genomsnittsresan har blivit 37% dyrare sedan 2019. Detta är då en kombination av höjda biljettpriser och förändrad biljettmix. Ca 40% av fördyringen kan kopplas till biljettpriset med övriga 60% ligger i biljettmixen.

Jämfört med 2019 har andelen resande utan giltig biljett gått ned med nästan 40% vilket då till stor del tas ut av att genomsnittsresan blivit dyrare. Men eftersom antalet resenärer är färre nu än innan Coronapandemin blir intäktsbortfallet ändå ca 15% lägre än 2019.

Under 2022 tog inflationen fart vilket kan avläsas ur KPI (Konsumentprisindex) som redovisas av SCB. År 2024 var prisnivån ca 24% högre än 2019. Om hänsyn tas till inflationen var intäktsbortfallet klart lägre än 2019 redan under 2023, och hade 2024 fallit med 32% eller 181 mot 264 miljoner kronor jämfört med 2019 (figur 8).



Figur 8: Intäktsbortfall per år utan och med hänsyn tagen till inflationen enligt KPI.