Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2022-04-21

Ärende
TN 2020-0274

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 23

Lägesrapport om fusket i SL-trafiken 2021

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2022-04-21

Ärende
TN 2020-0274

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

- 5,4 % av det totala antalet resor under 2021 var fuskresor
- Motsvarande siffra för 2020 var 12,0 % och för 2019 3,1 %
- Pandemin har påverkat fusket mycket kraftigt. Allra mest i busstrafiken och då främst under den period som bussarna haft påstigning via bakdörrarna
- Fusket under 2021 låg högt under våren men har under hösten nått de nivåer som det låg på innan pandemin bröt ut i mars 2020
- Intäktsbortfallet pga fusk uppgår till 424 miljoner kronor

Introduktion

Denna lägesrapport redovisar status för fusket i SL-trafiken 2021 i form av statistik om fusknivåer, orsaker till fuskåkning och intäktsbortfall.

Precis som år 2020 har pandemin haft mycket stora effekter på resandet, men till skillnad från fjolåret har biljettkontroller kunnat utföras under hela året på alla trafikslag även om vissa modifieringar av utförandet av en del kontroller varit nödvändiga ur ett smittsäkerhetsperspektiv.

För att få en helhetsbild av hur pandemin har påverkat fusket redovisas ett antal parametrar i jämförelse med både 2019 (innan pandemin) och 2020 (då restriktionerna var som störst).

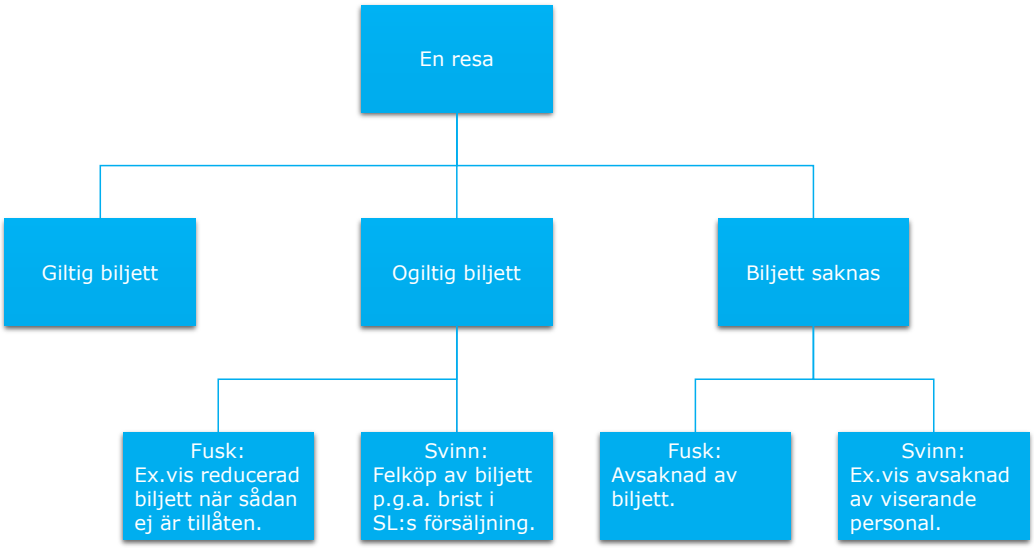
Definition av fusk och svinn

För beräkning av fusk och svinn i SL-trafiken 2021 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 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 fuskets omfattning behöver fusket först mätas på ett representativt sätt. Den metod som trafikförvaltningen tagit fram för ändamålet benämns Mini-SL. Under en vecka varje månad utförs mätningar på tunnelbana, pendeltåg, buss samt lokalbana (endast Tvärbanan). Mätningarna är fördelade för att så bra som möjligt täcka in den totala trafiken, hela trafikdygnet samt vardags- och helgtrafik. För att minimera att observatörerna upptäcks och därigenom öka tillförlitlighet utförs Mini-SL ombord på fordonen av civilt klädda kontrollanter och observatörer

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2022-04-21

Ärende
TN 2020-0274

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Arbetet med att mäta fusket under 2021

År 2021 har precis som året innan till stor del präglats av pandemin. Till skillnad mot 2020 har dock kontroller kunnat göras på alla trafikslag under alla månader.

För tunnelbana och pendeltåg har ombordkontroller startat upp igen under året, men i denna rapport används, precis som 2020, spärräkningar där man iakttagit och registrerat fusket på avstånd.

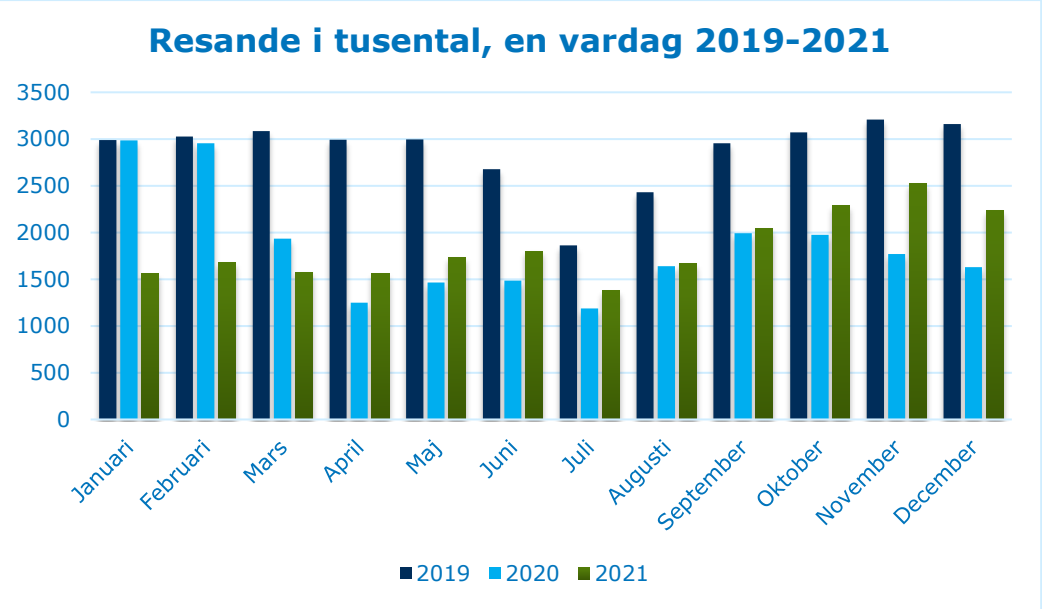
För buss och lokalbanor har kontroller gjorts utanför fordonen vid avstigning istället för under resan fram t.o.m. 29 september då en stor del av restriktionerna hävdes. Under årets tre sista månader har det även gjorts ombordkontroller.

Med dessa justeringar av Mini-SL har det varit möjligt att på ett smittsäkert sätt mäta fusket för hela den aktuella perioden.

Fuskberäkningar 2021

För att kunna sätta fusket i ett större perspektiv under pandemiåren är det viktigt att titta på det totala resandet. Under alla tidigare år har denna siffra varit relativt stabil och i stora drag följt befolkningsutvecklingen i länet.

Under 2020 och 2021 däremot har resandet förändrats på ett sätt som varit omöjligt att förutse och som kraftigt skiljer sig från tidigare års utveckling mellan månaderna. Diagrammet nedan visar det totala antalet resor en vanlig vardag varje månad under 2019-2021.



Figur 2: Antal resande per månad en vanlig vardag 2019-2021

Tillvägagångssätt för beräkning av fusk och intäktsbortfall

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 en fuskprocent fram per trafikslag och månad genom att dividera antal fuskare med det antal resenärer som kontrollerats (innefattar de som avvikit eller motsatt sig att visa upp sin biljett). Fusket för hela året per trafikslag beräknas sedan som viktat medelvärdet av fusket 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 det totala fusket i kollektivtrafiken.

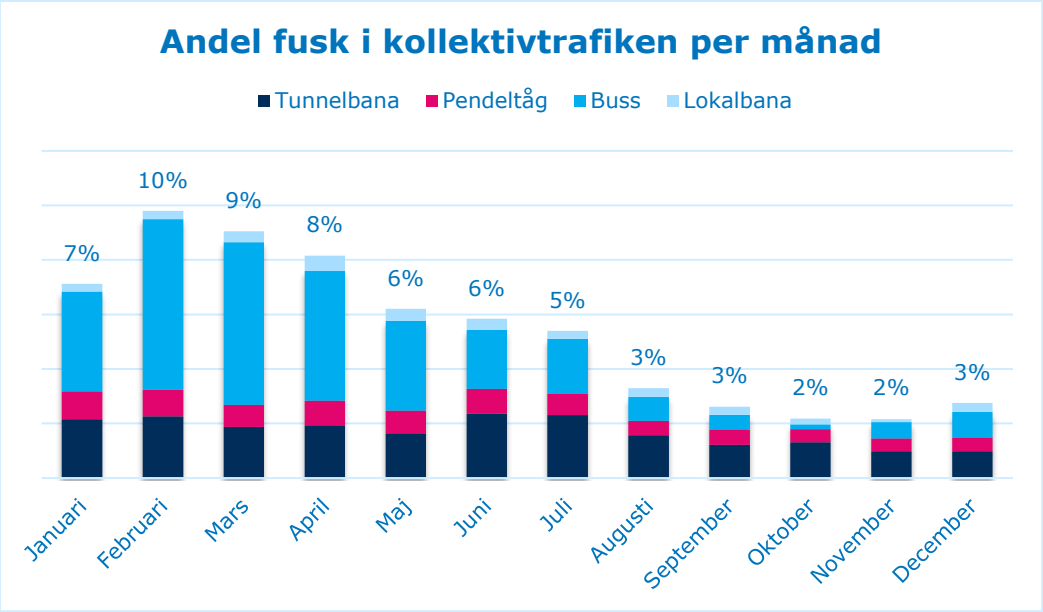
Därefter beräknas inkomstbortfallet utifrån fuskets storlek och fördelningen av olika biljettyper som sålts under året. Under ett normalår är denna mix relativt

konstant, men under pandemin har det skett en tydlig förskjutning från periodbiljetter till framförallt enkelbiljetter vilket påverkar resultatet.

Fuskets omfattning 2021

Resultat av Mini-SL

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



Figur 3: Andel fusk i kollektivtrafiken per månad och trafikslag under 2021. Summan för varje stapel utgörs av det viktade genomsnittet för månaden.

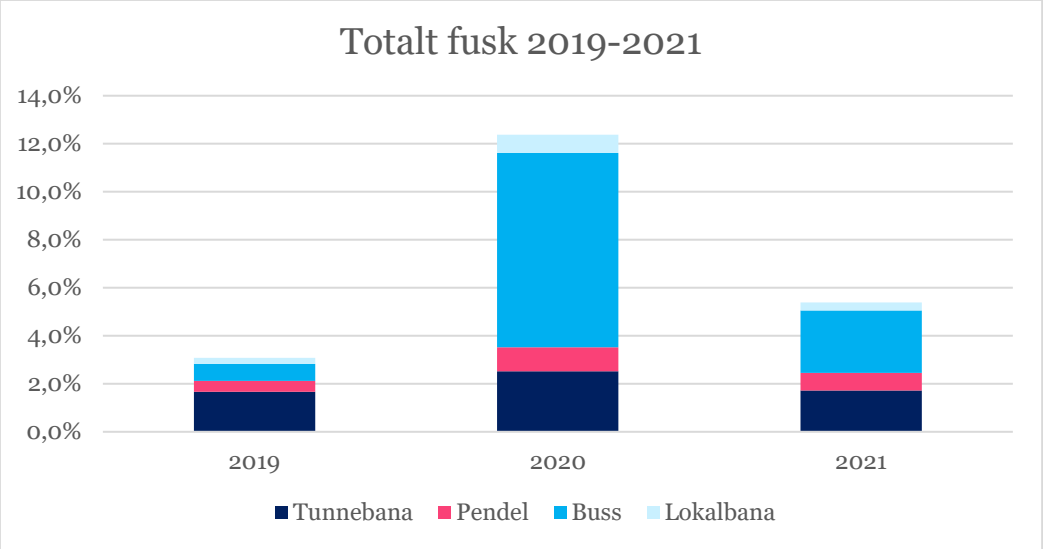
Fusket visar en tydligt avtagande trend under året vilket korresponderar mot den minskande möjligheten att använda bussens bakdörrar under våren. Vagnparken fick då successivt nya skydd för föraren vilket möjliggjorde påstigning i fram.

Den genomsnittliga siffran för hela året blir 5,4 %

Jämförelse med 2019 och 2020

I jämförelse mellan åren 2019 och 2020 syns mycket stora skillnader, vilket med all sannolikhet beror på de möjligheter som pandemin gett till att fuska. År 2019, innan pandemin, låg fusket på ca 3 %, medan det kaotiska 2020 med stängda framdörrar på bussarna och kraftigt inskränkta kontroller gav ett fusk på dryga 12 %. I relation till detta så ter sig 2021 års dryga 5 % som rimligt.

Under delar av 2020 kunde vare sig biljettkontroller eller mätmetoden Mini-SL genomföras som normalt på grund av pandemiläget och stängda framdörrar på bussarna. Under perioden mars – augusti 2020 mättes därför fusket genom att studera strategiska överflyttningar från andra trafikslag till buss. Resenärer som inte kunde använda sin reskassa på grund av pandemiåtgärder bedöms inte vara en del av dessa överflyttningar.



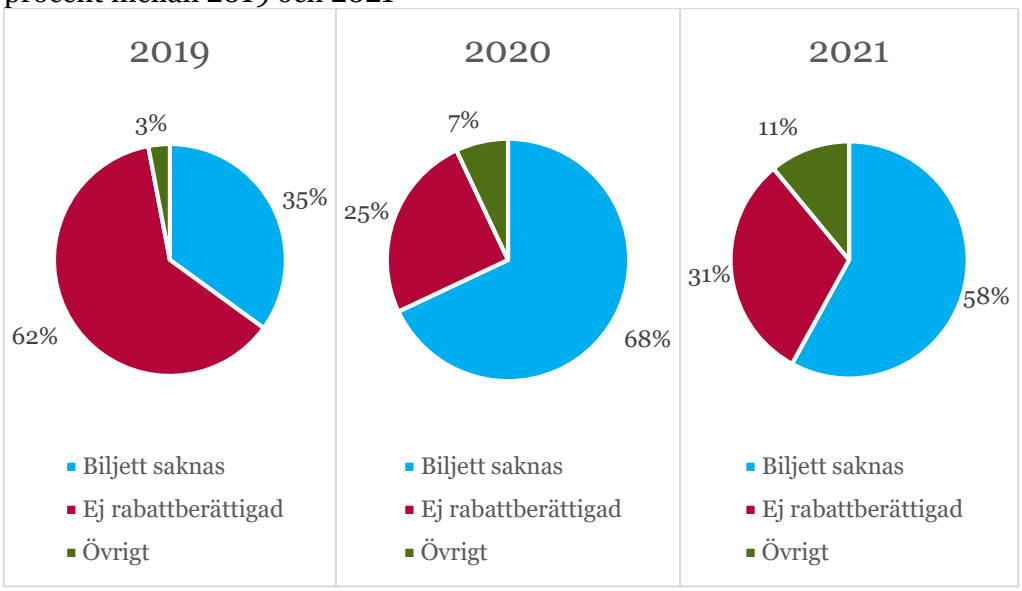
Figur4: Totalt fusk per trafikslag 2019-2021

Olika typer av fusk

Den vanligaste anledningen till fuskåkning 2021 är att resenären helt saknat biljett. 58 procent av fusket är av denna typ. I jämförelse med tidigare år så har andelen minskat mot 2020 medan det fortfarande är en kraftig ökning jämfört med innan pandemin.

År 2019 var det klart vanligaste fusket ”Ej rabattberättigad” men denna andel har sjunkit markant i och med ändrade förutsättningar under pandemin.

Utöver dessa två typer växer kategorin ”Övrigt” (där bland annat resor med biljett som ej inhandlats innan resan påbörjats återfinns) från tre till elva procent mellan 2019 och 2021

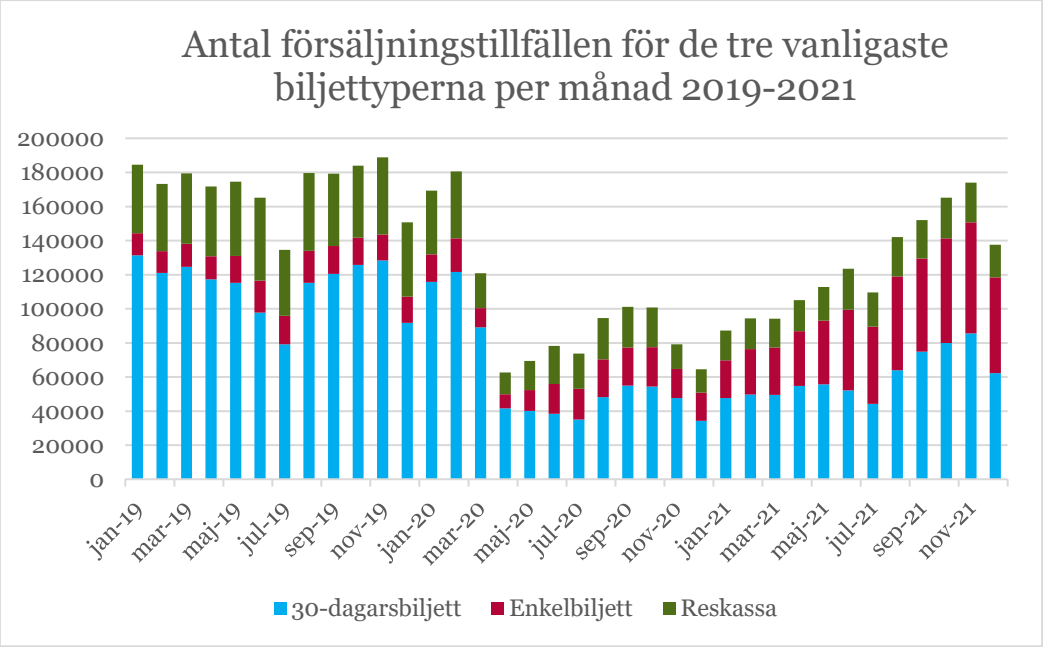


Figur 5: Anledning till fuskåkning 2019-2021. Kategorin övrigt innehåller exempelvis resor med biljett som ej inhandlats innan resan påbörjats.

Försäljningsstatistik

Pandemin 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 försäljningsstatistiken för de tre vanligaste biljettslagen, 30-dagarsbiljett, enkelbiljett (i appen/betalkort) och reskassa, under 2019-2021 nedan.

Observera att diagrammet redovisar antalet försäljningstillfällen, vilket inte är samma sak som antalet resor (det görs betydligt fler resor per försäljning för ett periodkort), men som jämförelse mellan månaderna är det ett relevant mått.



Figur 6: Antal försäljningstillfällen för de tre vanligaste biljettyperna 2019-2021

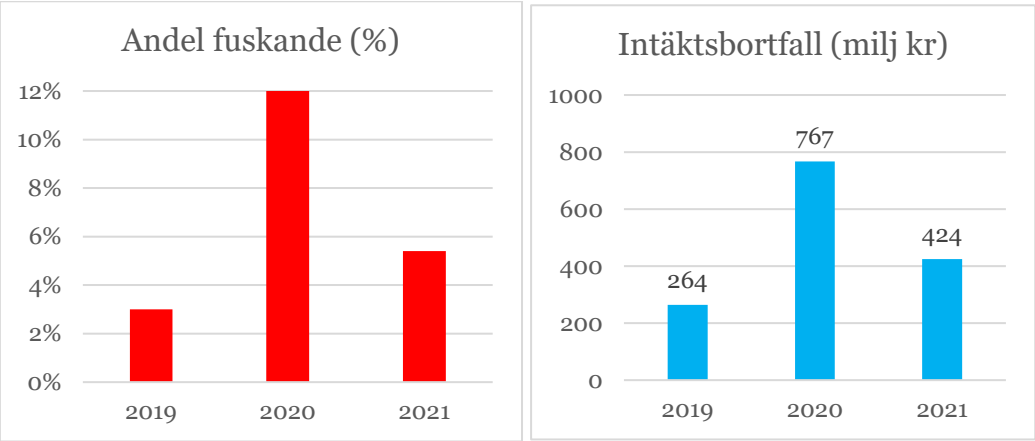
Fram till pandemiutbrottet i mars 2020 var det en relativt konstant fördelning där 30-dagarsbiljetterna stod för merparten. Under resterande del av 2020 minskade biljettförsäljningen drastiskt för samtliga biljettyper. Under 2021 när samhället gradvis har öppnat upp och bussarna återigen släppt på i framdörrarna har biljettförsäljningen 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 resa med betalkort.

Intäktsbortfall
Intäktsbortfallet på grund av fusk uppskattas vara ca 424 miljoner kr under 2021

Beräkningen av intäktsbortfall kompliceras av pandemin, då biljettmixen är en viktig parameter. Enkelbiljetter är generellt dyrare per resa än periodbiljetter vilket leder till att intäktsbortfallet relativt sett blir högre under pandemitiden. Detta stämmer också med andra beräkningar som gjorts i olika sammanhang av trafikförvaltningen.

Det bör poängteras att det finns en större osäkerhet i inkomstbortfallet under pandemin. Det saknas kunskap om vilken biljett fuskarna skulle ha valt om de inte fuskat eller om de skulle avstått från att resa helt och hållet.



Figur 7: Andel fuskande och intäktsbortfall 2019-2021

Det finns ytterligare osäkerheter i beräkningen av intäktsbortfall, framförallt under de tider då det varit möjligt att kliva på genom bussarnas bakdörrar. Eftersom bussresandet inte sjunkit i samma utsträckning som resandet på spår finns det fog för att anta att resenärer har bytt trafikslag för att kunna åka gratis, men storleken på denna överströmning är i princip omöjlig att modellera då förutsättningarna för att skifta mellan spår och buss är platsberoende och mycket olika runt om i länet.