

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2026-02-26

Ärende
TN 2026-0104

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om resande utan giltig biljett år 2025

Sammanfattning

- År 2025 noteras en mindre ökning av resande utan giltig biljett jämfört med 2024 som då var den lägsta siffran under tidigare jämförda år.
- 1,9% av det totala antalet resor under 2025 var resande utan giltig biljett, jämfört med 1,8% år 2024 och 3,1% år 2019.
- Det uppskattade inkomstbortfallet uppgår till ca 234 miljoner kronor (225 miljoner år 2024).

Introduktion

Denna lägesrapport redovisar status för resandet utan giltig biljett i SL-trafiken 2025 i form av statistik om nivåer, anledning och intäktsbortfall. I rapporten används också begreppet ”fusk” som i sammanhanget är synonymt med ”resande utan giltig biljett”.

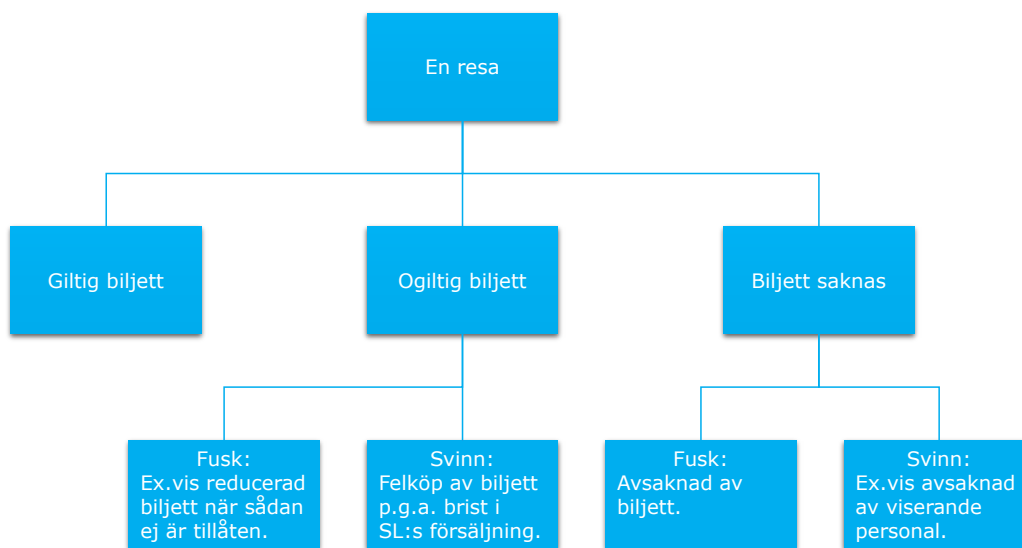
Efter coronapandemin har biljettmixen förändrats vilket lett till att intäktsbortfallet räknas på ett något annorlunda sätt jämfört med tidigare år. Siffrorna är dock fortfarande jämförbara.

Definition av fusk och svinn

För beräkning av fusk och svinn i SL-trafiken 2025 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 visa 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 fuskets omfattning 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 2025

Under 2025 har mätningarna av resande utan giltig biljett kunnat genomföras som planerat under årets alla månader på alla trafikslag.

Beräkningar för resande utan giltig biljett 2025

Som grund för beräkning av omfattning av resandet utan giltig biljett 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.

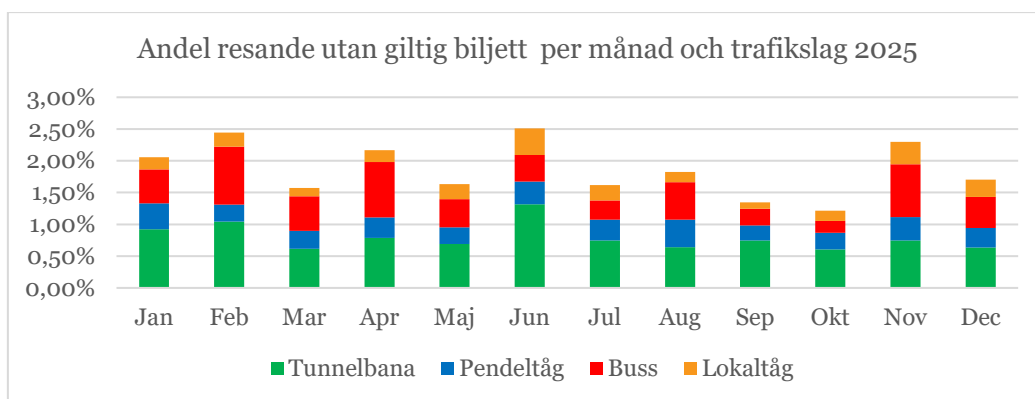
Dessa årsvärden slås därefter samman genom att vikta varje trafikslag efter hur många påstigande det har och resultatet blir ett procentuellt tal som representerar den totala andelen resande utan giltig biljett i kollektivtrafiken.

Därefter beräknas inkomstbortfallet utifrån fuskets storlek och fördelningen av olika biljettyper som sålts under året. Fram till coronapandemin 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 2025

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.



Figur 3: Andel resande utan giltig biljett i kollektivtrafiken per månad och trafikslag under 2025. Summan för varje stapel utgörs av det viktade genomsnittet för månaden.

Variationen mellan månaderna ligger mellan 1,3% och 2,5%. Det är ungefär i paritet med 2024 men betydligt mer stabilt än under pandemiåren.

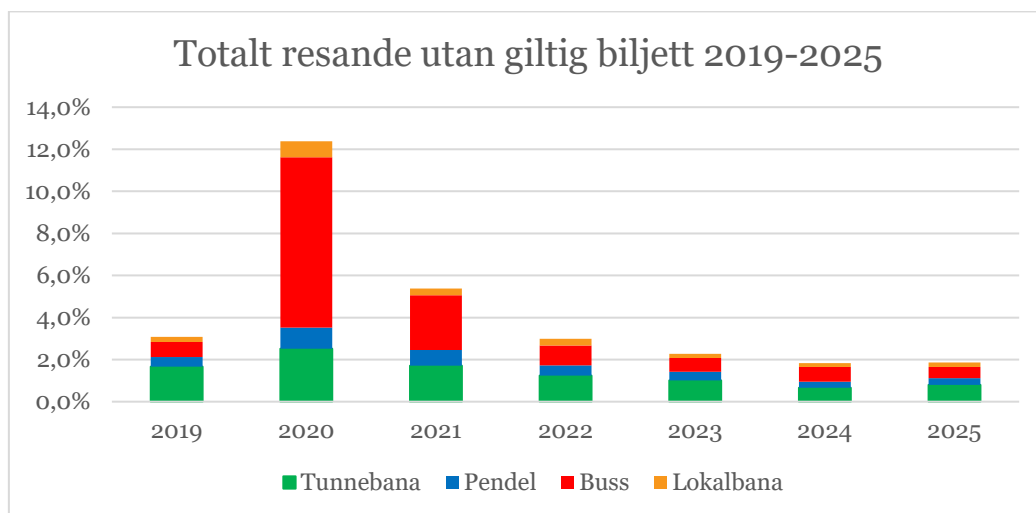
Det totala resandet utan giltig biljett under året landar på 1,9%, vilket är den näst lägsta siffran som uppmäts under de år som jämförelserna bakåt har gjorts.

Jämförelse med åren 2019–2024

År 2020 och 2021 samt januari 2022 var starkt präglade av coronapandemin. Det som framför allt 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 fusket nere på samma nivå som innan pandemin och det har därefter fortsatt nedåt till 2024 då den lägsta nivån bland jämförda år noterades. 2025 ligger något högre, men mycket nära 2024.



Figur4: Andel resande utan giltig biljett per trafikslag 2019–2025.

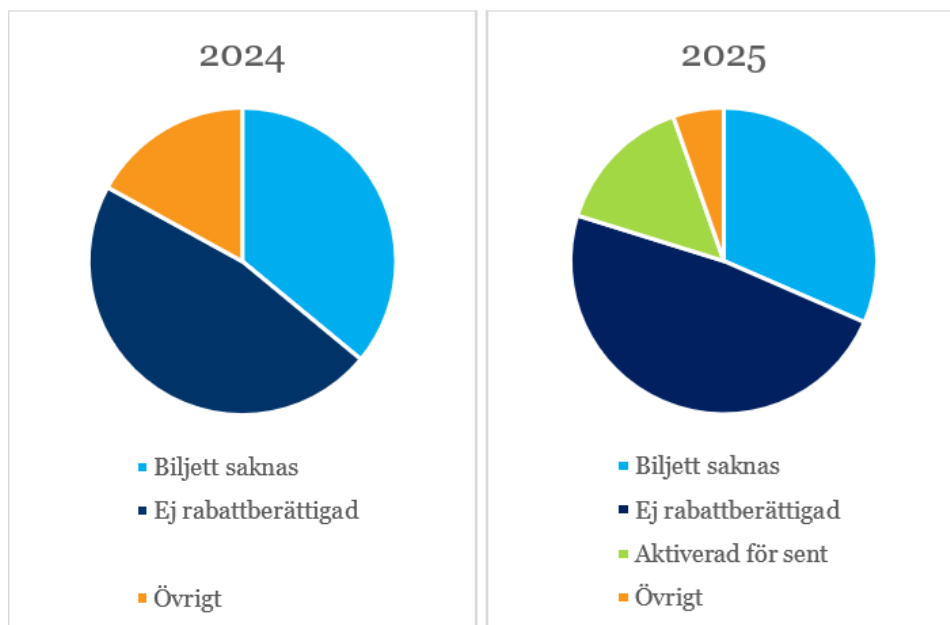
Olika typer av fusk

Den vanligaste anledningen till fuskåkning 2025 är att resenären har rest på rabatterad biljett, nästan hälften av fusket är av denna typ. Under 2024 var andelen ungefär lika stor medan det är en tydlig ökning jämfört med pandemiåren.

Andelen biljett saknas är drygt 30% vilket är något lägre än 2024. Under pandemiåren däremot var detta den klart dominerande fusktypen.

Kategorin "Övrigt" har vuxit från under 10% under 2019–2020 till omkring 20% de senaste två åren. Från år 2025 skapades därför en separat kategori "Aktiverad för sent" som tidigare låg under kategorin "Övrigt".

Det visade sig att ungefär tre fjärdedelar av de som förut låg i kategorin "Övrigt" härrörde från "Aktiverad för sent" under 2025. Det finns inga specifika siffror för "Aktiverad för sent" tidigare år, men eftersom övrigtkategorin vuxit så pass kraftigt de senaste åren kan det antas att en stor del av denna ökning finns bland de som aktiverat för sent.

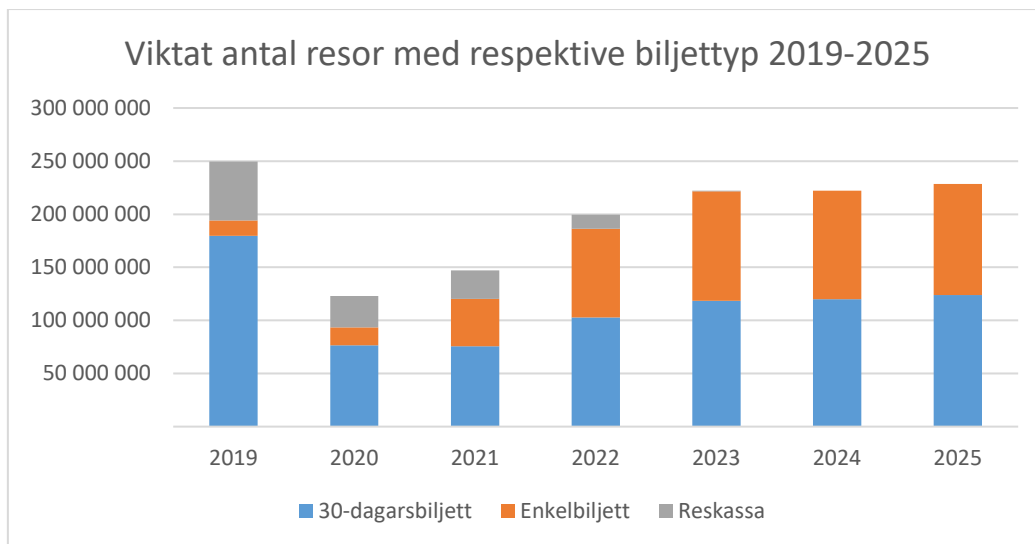


Figur 5: Anledning till fuskåkning 2024–2025. Kategorin "Aktiverad för sent" bröts loss ur kategorin "Övrigt" till 2025.

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 2019–2025 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 2019–2025.

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 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 i stället 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).

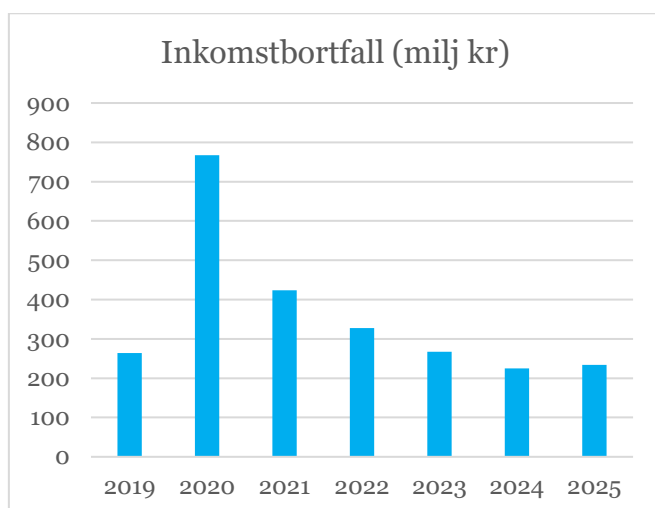
Sedan 2022 har reskassan succesivt fasats ut för att upphöra helt i april 2023. Denna har i stor utsträckning ersatts av enkelbiljetter. Försäljningen av 30-dagarsbiljetter ökar något men ligger fortfarande långt under nivån innan coronapandemin.

Från 2023 är fördelningen mellan 30-dagarsbiljetter och enkelbiljetter relativt oförändrad och det har därför gått att använda samma mått för biljettmixen sedan dess.

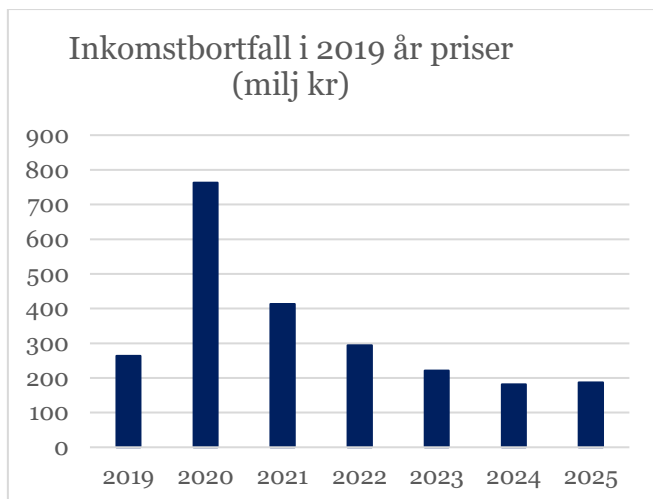
Intäktsbortfall

Intäktsbortfallet på grund av resande utan giltig biljett uppskattas vara ca 234 miljoner kr under 2025. Det är en ökning med 9 miljoner eller 4% sedan 2024. Fusket i sig har under samma tid ökat med 2%. Skillnader beror på en kombination av att biljetterna har blivit något dyrare och att det görs något färre 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: inkomstbortfall 2019–2025 (MKR)



Figur 8: Intäktsbortfall i 2019 års priser 2019–2025 (MKR).

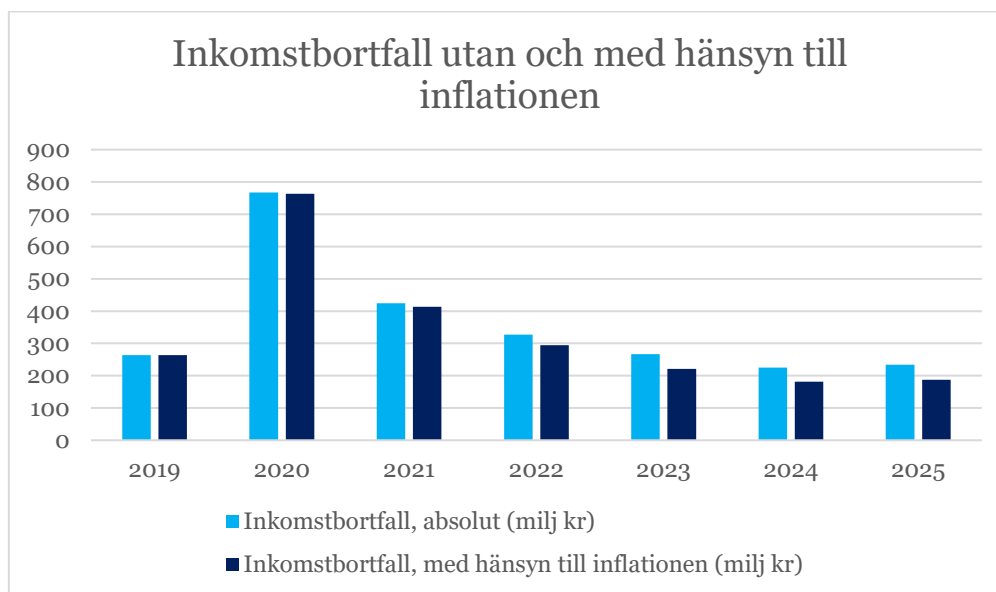
Från 2019 till 2022 syns en tydlig förskjutning mot en större andel enkelbiljetter vilket gjort att priset per resa gått upp för resenären (en periodbiljett köps rimligen i princip endast då resenären ser att detta är mer ekonomiskt fördelaktigt).

Genomsnittsresan har blivit drygt 40% dyrare sedan 2019. Detta är då en kombination av höjda biljettpriser och förändrad biljettmix. Drygt 40% av fördyringen kan kopplas till biljettpriset med övriga knappt 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 12% lägre än 2019.

Under 2022 tog inflationen fart vilket kan avläsas ur KPI (Konsumentprisindex) som redovisas av SCB. År 2025 var prisnivån ca 25% högre än 2019. Om hänsyn tas till inflationen var intäktsbortfallet klart lägre än 2019 redan under 2023, och hade 2025 fallit med 29% eller 187 mot 264 miljoner kronor jämfört med 2019 (figur 8).

I figur 9 nedan visas en jämförelse mellan hur intäktsbortfallet utvecklats med och utan hänsyn till inflationen.



Figur 9: Intäktsbortfall per år utan och med hänsyn tagen till inflationen enligt KPI.