

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2021-04-26

Ärende
TN 2021-0177

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 39 04
fredrik.cavalli-bjorkman@sl.se

Trafiknämnden
2021-05-18, punkt 31

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Lägesrapport om fusket i SL-trafiken 2020 Sammanfattning

Denna lägesrapport redovisar status när det gäller fusket i SL-trafiken 2020. Förutom uppdaterad statistik om fusknivåer och intäktsbortfall innehåller dokumentet en beskrivning av genomförda och pågående åtgärder.

Baserat på de mätningar som genomförts kan nedanstående slutsatser och resultat redovisas:

- Antalet tilläggsavgifter under 2020 uppgår till 32 309 stycken, vilket är i paritet med 2019 trots väsentligt färre genomförda biljettkontroller.
- Fusket i SL-trafiken 2020 bedöms uppgå till 12 procent vilket är en ökning med 290 procent jämfört med föregående år.
- Under juli månad reste upp till var fjärde resenär utan att göra rätt för sig.
- Fusket på buss bedöms ha ökat från 1,6 procent 2019 till 18 procent 2020. Ökningen bedöms till stor del bero på att den främre delen av bussarna varit avspärrad och ombordstigning istället varit tillåten i mitt- och bakdörrar utan att visera sin biljett hos föraren.
- Intäktsbortfallet för 2020 uppgår till cirka 747 mnkr, vilket är en ökning med 477 mnkr jämfört med 2019. Detta trots att resandet har minskat kraftigt under pandemin.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2021-04-26

Ärende
TN 2021-0177

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Status för genomförda och pågående åtgärder:

- Biljettkontrollavtalet som Trafikförvaltningen tecknade med ISS Facility Services AB innebär att de årligen ska genomföra fem miljoner biljettkontroller. Detta har dock inte varit möjligt på grund av pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer. Under perioden april-juli då biljettkontrollerna i princip var pausade ägnade sig biljettkontrollanternas främst åt att mäta trängsel i trafiken på uppdrag av Trafikförvaltningen.
- I november 2018 startade Datainspektionen ett tillsynsärende rörande kroppskameror vid biljettkontrollen. Beslutet i ärendet har inte avgjorts vid utgången av 2020.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2021-04-26

Ärende
TN 2021-0177
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Lägesrapport om fusket i SL-trafiken 2020

Introduktion

Denna lägesrapport redovisar status för fusket i SL-trafiken 2020 i form av statistik om fusknivåer, anledning till fuskåkning och intäktsbortfall.

Särskild omsorg har i årets rapport lagts på att redogöra för hur pandemin påverkat biljettkontrollens arbete, vilka konsekvenser det fört med sig och hur dessa har hanterats i de statistiska beräkningarna.

För att räknas som fusk måste det vara uppmätt och dokumenterat av Mini-SL eller annan metod som Trafikförvaltningen bestämt. Under 2020 har vi använt oss av Mini-SL och modellberäkningar, "Pandemimetoden".

Definition av fusk

Sedan mitten av mars 2020 och fram till årsskiftet har det för att skydda förarna från smitta under pandemin inte varit tillåtet med påstigning genom framdörrarna på buss. Detta har medfört att det inte varit möjligt att betala med reskassa ombord. För perioden mars – oktober har det därför varit tillåtet att resa på en icke validerad reskassa om resenären inte har haft möjlighet att validera på annat sätt. Efter oktober upphörde den möjligheten och en ej aktiverad reskassa var då inte längre giltig som biljett på buss.

För beräkning av fusket i SL-trafiken 2020 definieras:

- Fusk eller grundfusk som händelser där resenären genomför en resa i SL-trafiken med ogiltig biljett 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. Resenären är den ansvarige till förseelsen.
- Strategiskt fusk som händelse där resenären aktivt valt att åka buss med en ej aktiverad reskassa istället för annat trafikslag med vetskap om att SL inte tog betalt för denna resa till och med oktober.

För att räknas som fusk måste det vara uppmätt och dokumenterat av Mini-SL eller annan metod som Trafikförvaltningen bestämt. Under 2020 har vi använt oss av Mini-SL och modellberäkningar, "Pandemimetoden".

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 som Mini-SL.

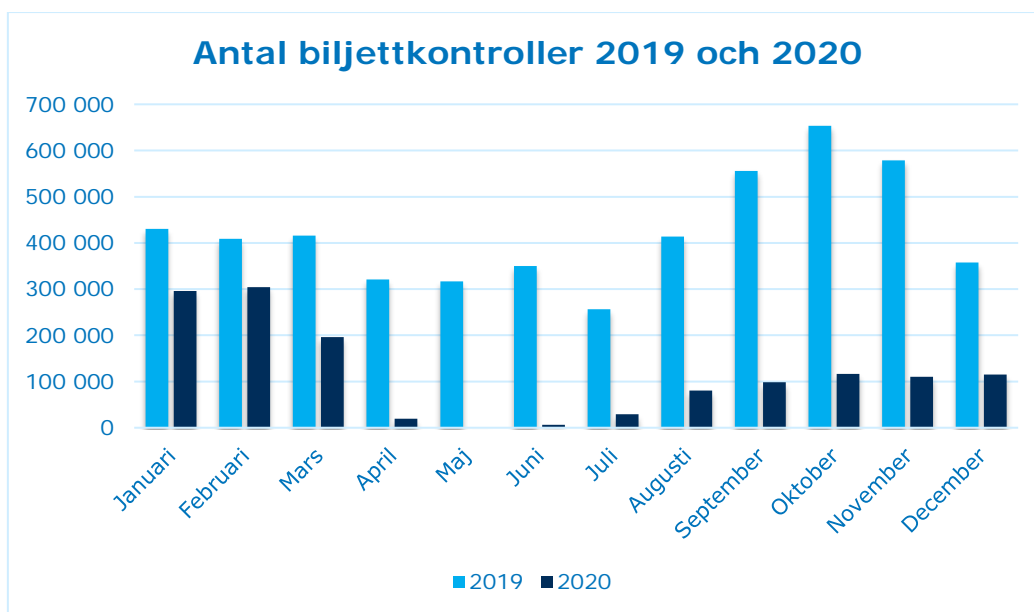
Arbetet med att mäta fusket under 2020

Årets arbete med att mäta fusket har som så mycket annat i vår omgivning kommit att präglats av den pågående pandemin. Där högsta prioritet i vanliga fall är att samla in data på ett så bra sätt som möjligt har den i år istället varit att skydda resenärerna från smitta. Som ett led i detta arbete har Mini-SL-mätningar ställts in där de inte gått att utföra på ett ur smittskyddssynpunkt säkert sätt, och på andra håll, där det varit möjligt, har metoden anpassats till rådande omständigheter. Därutöver har biljettkontrollens arbetsuppgifter kompletterats med att mäta trängsel och informera resenärerna om vikten av att hålla avstånd.

För tunnelbana och pendeltåg har ombordkontrollerna under pandemin ersatts av spärräkningar där observatörerna iakttagit och registrerat fusket på avstånd. Med denna justering av Mini-SL har det varit möjligt att på ett smittsäkert sätt mäta fusket för hela den aktuella perioden.

För buss och lokalbana har det under perioden april – juli inte varit möjligt att utföra Mini-SL på ett smittsäkert sätt. Mini-SL-mätningar har utförts under perioden januari – februari (mars för lokalbana) samt augusti – december. Under hösten har mätningar utförts utanför fordonen där det bedömts att dessa gått att genomföra utan att orsaka trängsel.

För 2020 uppgår antalet utförda biljettkontroller till cirka 1,4 miljoner vilket motsvarar 27 procent av kontrollerna utförda 2019. Under perioden april – juli har biljettkontrollerna i stort varit pausade. Antal tilläggsavgifter för 2020 uppgår till 32 309 stycken, vilket är i paritet med antalet tilläggsavgifter 2019. I figuren redovisas antal biljettkontroller per månad 2019 jämfört med 2020.



Figur 1: Antal biljettkontroller per månad 2020 jämfört med 2019.

Fuskberäkningar 2020

Då Mini-SL inte kunnat utföras som planerat på buss och lokalbana har det i år varit nödvändigt att använda modellberäkningar, "Pandemimetoden". Modellberäkningarna tillsammans med de genomförda mätningarna utgör sedan grunden för fuskberäkningarna.

Modellen, "Pandemimetoden" är utformad för att ge en så rättvisande bild av fusket som möjligt under årets förutsättningar, men kan inte på ett fullgott sätt ersätta faktiska mätningar och är därigenom en källa till osäkerhet i fuskberäkningarna. Det är svårt att bedöma exakt hur stor denna osäkerhet är, men kontroller mot de fuskmätningar som utförts och data från Trafikförvaltningens system för manuella och automatiska trafikräkningar samt försäljningsstatistik ger en tydlig indikation på att modellberäkningarna är rimliga.

Modellberäkning av grundfusk och strategiskt fusk för buss

Fusket på buss är föremål för modellberäkning enligt nedan.

Tabell 1: Översikt av vilka perioder det har gjorts modellberäkning av fusket på buss, samt vad som har modellberäknats.

Period	Mini-SL	Modellberäkning/"Pandemimetoden"
Januari – februari	Ja	-
Mars – juli	Nej	Grundfusk + strategiskt fusk
Augusti – oktober	Ja	Strategiskt fusk
November – december	Ja	-

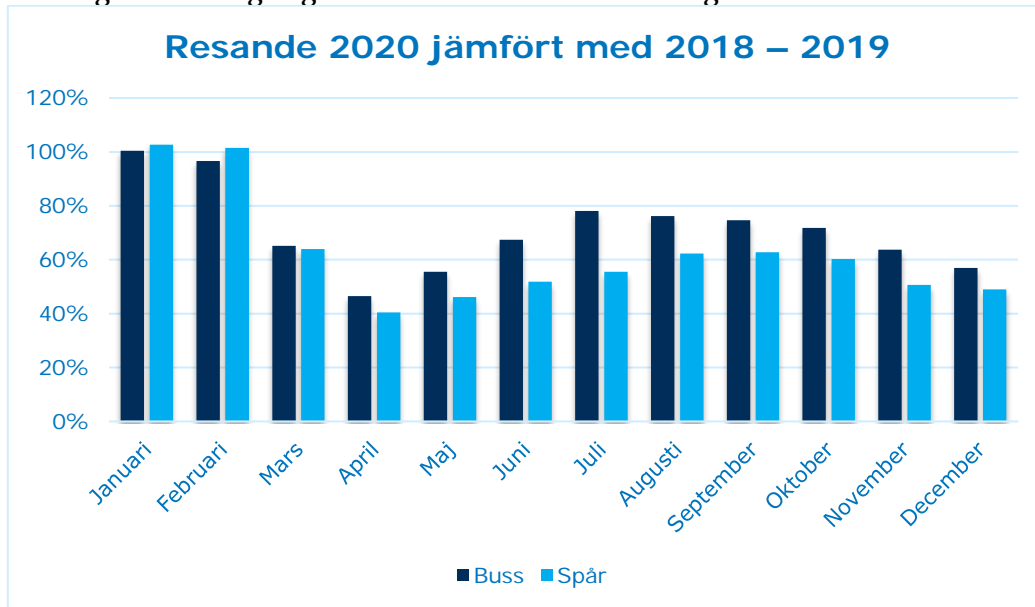
Modellberäkningen delas upp i två kategorier: grundfusk och strategiskt fusk.

- Grundfusket är det fusk som omfattas av resor med ogiltig biljett, resor där biljett saknats samt resor där resenären motsatt sig eller undvikit att visa upp sin biljett.
- Det strategiska fusket är det fusk som omfattas av resor där resenären aktivt valt att åka buss med en ej aktiverad reskassa istället för annat trafikslag, exempelvis tunnelbana, med vetskap om att SL inte tog betalt för denna resa. Det strategiska fusket innefattar inte resor där resenären nu som tidigare åkt buss med reskassa och på grund av avstängningen av främre delen av fordonet inte kunnat betala för sin resa.

Att det modellberäknade strategiska fusket kompletterar Mini-SL under augusti – oktober beror på att Mini-SL ej fångar upp den typen av fusk, som är unikt för 2020.

Till grund för modellberäkningarna ligger data om antal resande på buss samt spårtrafik inhämtade från Trafikförvaltningens manuella och automatiska trafikräkningar. Andel resande, kvoten mellan antal resande 2020 och medelvärdet 2018 – 2019, beräknas för dem båda. Skillnaden däremellan, dvs hur mycket resandet med buss förändrats i förhållande till resandet med spårtrafik bedöms beskriva den mängd resenärer som gjort ett medvetet byte från spårtrafik till buss för att kunna utnyttja viseringsreglerna. Detta mått definieras som det strategiska fusket. Nedan redovisas de framräknade andelarna och dess differens under året. I figuren framgår det att

överströmningen av resande från spår till buss är kopplad till pandemin och de ändringar i viseringsreglerna som under delar av året gällt för buss.



Figur 2: Andel resande 2020 av medelvärdet 2018 – 2019 för buss och spår.

Tillvägagångssätt för beräkning av fusk och intäktsbortfall

Som grund för beräkning av fuskets omfattning ligger de fuskmätningar 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 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). Fusket för hela året beräknas sedan som medelvärdet av fusket per månad. Där mätningar saknas används modellberäkningarna som beskrivits i föregående avsnitt. 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.

Tillsammans med uppgifter från Trafikförvaltningens försäljningsstatistik används procentvärdet för att ta fram antal fuskresor. Dessa används sedan för att:

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2021-04-26

Ärende
TN 2021-0177

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

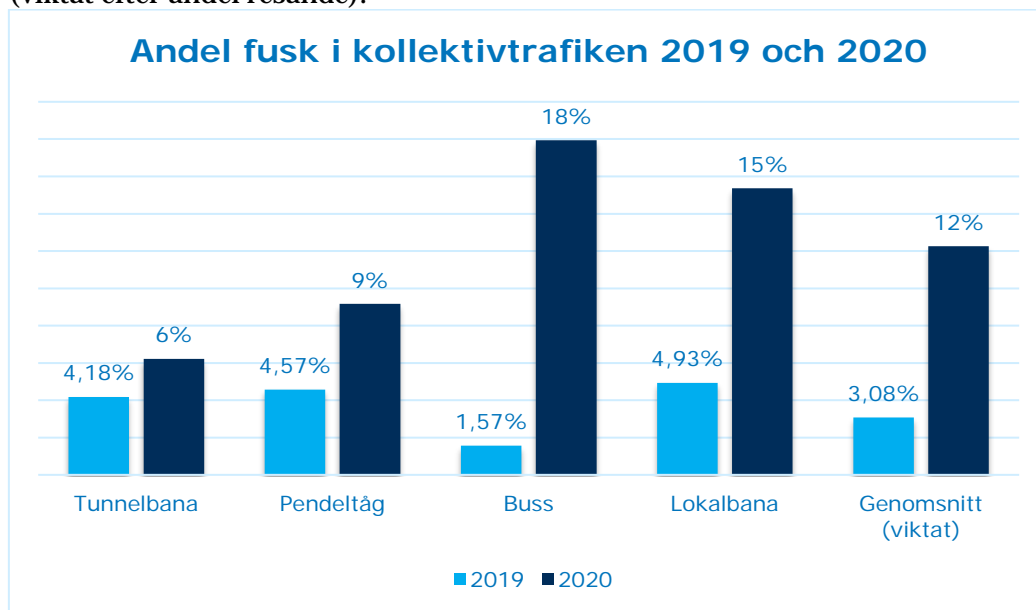
- a) beräkna intäkterna från fusket. Trafikförvaltningens intäkter uteblir helt då resenärer saknar färdbevis. Vissa typer av fusk leder dock till vissa intäkter - exempelvis kan en biljett inhandlats till ett reducerat pris istället för till ett fullt pris.
- b) uppskatta intäkterna i det hypotetiska fallet att fuskresorna genomförts med en giltig biljett.

Skillnaden mellan b) och a) är det absoluta värde som representerar intäktsbortfallet orsakat av fusket i kollektivtrafiken.

Fuskets omfattning 2020

Fusknivåer

Det totala fusket i SL-trafiken 2020 beräknas till 12 procent vilket är en ökning med nästan 9 procentenheter från 2019 års nivå om 3,08 procent. Ökningen sker för alla trafikslag men är särskilt påtaglig för buss och lokalbana. I figuren nedan presenteras fjolårets och årets fusknivåer per trafikslag och i genomsnitt (viktat efter andel resande).

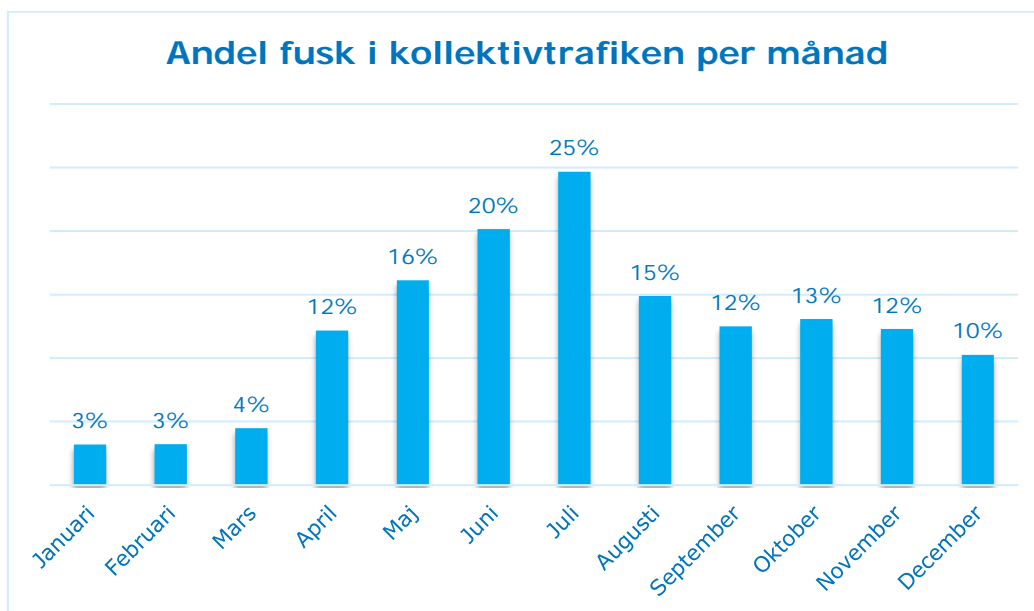


Figur 3: Andel fusk i kollektivtrafiken 2019 och 2020 per trafikslag och i genomsnitt (viktat efter andel resande).

Den generella uppgången bedöms i huvudsak höra samman med att biljettkontrollerna i stort varit pausade under perioden april – juli 2020 men även antal biljettkontroller under återstoden av året anses vara en bidragande faktor då dessa är klart färre än under samma period 2019. Att buss och lokalbana utmärker sig tillskrivs uteblivna/färre biljettkontroller i kombination med att:

- inpasseringskontroll saknas på lokalbana.
- främre delen av bussarna varit avspärrad med följderna att ombordstigning istället varit tillåten i mitt- och bakdörr utan att behöva visa sin biljett hos föraren.

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



Figur 4: Andel fusk i kollektivtrafiken per månad under 2020.

Den vanligaste anledningen till fuskäkning 2020 är att resenären helt saknat biljett. Med en andel på 68 procent för året mot 35 procent 2019 representerar detta en förändring av fuskets karaktär och ett tydligt skifte från den tidigare vanligaste anledningen; att resenären rest på biljett till reducerat pris där sådan ej varit tillåten. I figuren sorteras dessa resor in under kategorin "Ej rabattberättigad" och andelen uppgår till 25 procent för året mot 62 procent 2019. Därutöver växer kategorin "Övrig" (där bland annat resor med biljett som ej inhandlats innan resan påbörjats återfinns) från tre till sju procent.



Figur 5: Anledning till fuskåkning 2020. Kategorin övrigt innehåller exempelvis resor med biljett som ej inhandlats innan resan påbörjats.

Intäktsbortfall

2020 års fusk i SL-trafiken om 12 procent ger upphov till ett intäktsbortfall på cirka 747 mnkr. Jämfört med 2019 är detta en ökning med 477 mnkr. Totalt så avvek helårsutfallet för biljettintäkter 2020 jämfört med helårsbudget med - 3 870 mnkr.

Under året ställdes tilläggsavgifter ut för 49,0 mnkr. Bokade kundförluster uppgår till 10,9 mnkr och återvunna tidigare avskrivna kundfordringar till 1,5 mnkr.