

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2026-05-11
Version: 1.0

Ärende/Dok. id.
3509693

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Felix Miranda Thyren
08-123 338 47
felix.miranda-thyren@regionstockholm.se

Pilotprojekt för biljett Nykvarn

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2026-05-11
Version: 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0185

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning	3
Uppdrag	4
<i>Avgränsningar</i>	4
Bakgrund och nuläge	5
<i>Mälardalstrafik</i>	5
Pilotprojekt för Nykvarn	10
<i>Identifierade alternativ</i>	10
<i>Gemensamma förutsättningar</i>	11
<i>Alternativ 1 och 2 (Nykvarnskort)</i>	12
<i>Alternativ 3 (biljett inom Movingo-systemet)</i>	22
<i>Lovbiljett inom ramen för pilotprojekt Nykvarn</i>	30
Utvärdering av för- och nackdelar för olika alternativ	33
Bilaga 1 – Trafikupplägg Mälartåg 2027 och framåt	43
Bilaga 2 – Resandeförändring till följd av pris- och restidsförändringar	45
Bilaga 3 - Juridisk analys av möjligheten att införa reducerade biljettpriser för tåg för resor till och från Nykvarn	46
Bilaga 4 – Beläggning på Mälartåg	49
Bilaga 5 - Anslutande busstrafik i Alternativ 3	50
Bilaga 6 - Alternativ som ej utretts vidare	52
Bilaga 7 - Kostnadsfördelning	53
Bilaga 8 - Känslighetsanalys	57

Sammanfattning

SL kör idag inga pendeltåg till eller från Nykvarns station. De som vill åka tåg är hänvisade till Mälartåg och Mälardalstrafiks biljettsortiment, vilket innebär att de möter ett högre pris än för SL-biljetter, alternativt till SL:s bussar till Södertälje och anslutande pendeltåg.

Detta uppdrag har utrett olika möjligheter att implementera ett pilotprojekt för biljetter med Mälartåg till och från Nykvarn. Detta mot bakgrund av ett behov av att erbjuda Nykvarnsresenärer en biljett som i pris är mer jämförbar med SL-taxan där de har tillgång till hela SL-utbudet, samt ett behov av att inhämta lärdomar till ett förnyat ställningstagande rörande vilken grad av harmonisering mellan SL-taxa och Mälartågstaxa som är att föredra på längre sikt.

Utredningen har identifierat två tänkbara sätt att avgränsa piloten. Det första innefattar ett så kallat "Nykvarnskort", som medger vissa villkor för resenärer hemmahörande i Nykvarns kommun, och det andra en biljett inom Mälartågs-sortiment med ett lägre pris än i dagsläget. Detta har i sin tur genererat tre alternativ för genomförande:

- **Alternativ 1:** Möjlighet för Nykvarnsbor att resa på SL-biljetter tillsammans med giltigt Nykvarnskort på Mälartåg.
- **Alternativ 2:** Möjlighet för Nykvarnsbor att köpa en särskild Mälartågs-produkt som endast är giltig tillsammans med giltigt Nykvarnskort.
- **Alternativ 3:** En ny Mälartågs-produkt som är giltig för alla inomlänsresor med Mälartåg, och som är billigare än majoriteten av dagens inomläns-resor.

De i utredningen identifierade alternativen har utvärderats utifrån ekonomiska samt icke-prissatta effekter. Vidare har process samt tekniska och affärsmässiga förutsättningar för ett genomförande utretts för respektive alternativ.

Uppdrag

I samband med beslut om att godkänna rapport efter genomfört åtgärdsval
regionpendel (SL 2022-0103) uppdrog trafiknämnden trafikförvaltningen:

- Att tillsammans med berörda parter utreda formerna, inklusive tekniska förutsättningar, för ett pilotprojekt för Nykvarn och återkomma till trafiknämnden under våren 2026.
- Att utreda möjligheterna att tillämpa SL:s lovkort eller motsvarande inom ramen för ett pilotprojekt för Nykvarn.

Av tillhörande tjänsteutlåtande (TN 2022-0103) framgår, angående pilotprojektet för Nykvarn följande:

Förslag att pröva pilotprojekt för Nykvarn

SL-taxan är en enhetstaxa som möjliggör resor i hela länet till samma pris. Det innebär att det inte går att isolera en viss sträcka eller resenärer från en specifik station som har rätt att åka på Mälartåg om SL-biljetter ges giltighet på Mälartågen. Det finns ett behov att erbjuda Nykvarnsresenärer en biljett som i pris är mer jämförbar med SL-taxan där de har tillgång till hela SL-utbudet och också får resa på Mälartåg. Trafikförvaltningen föreslår att ett pilotprojekt initieras med en biljett inom Movingosystemet vars prissättning säkerställer att det inte ger påverkan på länsöverskridande resor eller ger en stor överflyttning från SL-biljetter till Movingobiljetter i länet i övrigt. Utredningen ska även titta på möjligheten att kunna åka på SL-biljett inom piloten. Lärdomar från piloten kan sedan tas vidare i ett förnyat ställningstagande rörande vilken grad av harmonisering mellan SL-taxa och Mälartågstaxa som är att föredra på längre sikt.

Avgränsningar

Utredningen är avgränsad till ett pilotprojekt för Nykvarn, i enlighet med vad som beskrivs under Uppdrag ovan. Utredningen omfattar därmed inte att utreda frågan om harmonisering mellan SL-taxa och Mälartågstaxa, även om lärdomar från pilotprojektet ska kunna tas vidare till ett senare ställningstagande. Vidare omfattar utredningen i huvudsak frågor som rör biljetter, inklusive tekniska krav. Därmed kommer utredningen inte beakta frågor som kräver investeringar eller större förändringar i befintlig trafik.

Bakgrund och nuläge

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik, ett bolag som ägs av de sex berörda regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland, är huvudman för den samhällsorganiserade regionaltågstrafiken i Mälardalsregionen. Tågtrafiken benämns Mälartåg. Mälartågs nuvarande regionaltågsnät visas i Figur 1 nedan¹.



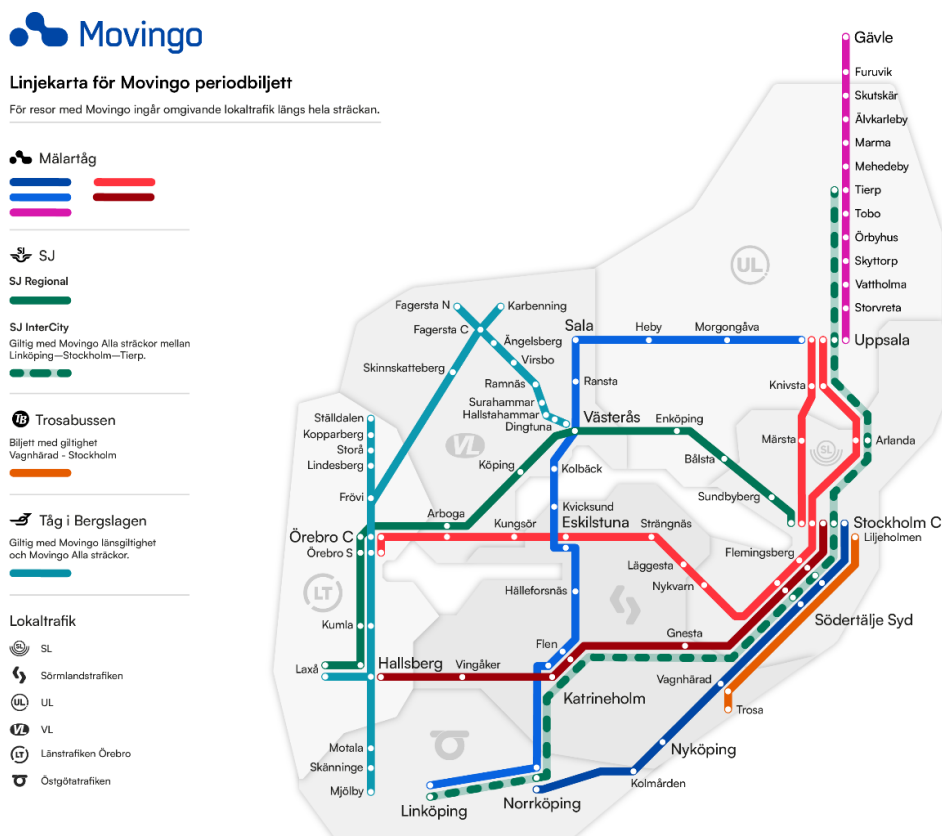
Figur 1: Mälartågs fem regionaltågslinjer.

¹ För ytterligare detaljer kring Mälardalstrafiks trafikupplägg i för utredningen relevanta relationer, se även Bilaga 1.

Movingo

Movingo är Mälartågs periodbiljett som erbjuds som 30/90/365 dagars periodbiljetter. Movingobiljetterna gäller både på vald tågsträcka med Mälartåg samt lokaltrafik i de eller den region som biljetten omfattar. En Movingo-biljett Eskilstuna – Stockholm C är därmed exempelvis giltig på Mälartåg på den sträckan, samt för resor med Sörmlandstrafiken samt SL, medan en Movingo-biljett Nykvarn – Stockholm C är giltig på Mälartåg på den sträckan, samt för resor med SL. Det bör noteras att Mälartåg även säljer enkelbiljetter och att dessa, till skillnad från periodbiljetterna inom Movingo, inte ger någon giltighet inom olika regioners lokaltrafik.

I Figur 2 nedan återges en linjekarta för Mälardalstrafiks periodbiljett Movingo inklusive giltighet med lokaltrafik. Som framgår av figuren medger Movingobiljetterna även, beroende på typ av periodbiljett, resande med andra aktörer längs vissa sträckor, exempelvis med SJ Intercity på sträckan Linköping – Tierp.



Figur 2: Linjekarta för Movingo-periodbiljett, inklusive omgivande lokaltrafik.

Inomlänsgiltighet

Flera ägarregioner inom Mälardalstrafik tillåter resor på Mälartåg med sina egna biljetter inom den egna regionen, hädanefter kallat inomlänsgiltighet. Exakt tillämpning skiljer sig dock mellan regionerna. De till Region Stockholm angränsande regionerna Sörmland och Uppsala tillåter exempelvis båda inomlännsresor, men med olika regler. I Region Sörmland ger periodkortsbiljetterna med Sörmlandstrafiken även rätt att resa inom länet med Mälartåg². I Region Uppsala ger både UL:s enkel- och periodbiljetter rätt att resa med Mälartåg³. Region Stockholm tillämpar inte inomlänsgiltighet på Mälartåg, det går med andra ord inte att resa på Mälartåg med en giltig SL-biljett. Av övriga regioner inom samarbetet tillämpar Region Västmanland inomlänsgiltighet för sina periodbiljetter inom sitt län, medan Region Östergötland tillämpar inomlänsgiltighet på samtliga biljetter inom sitt län. Region Örebro tillämpar inte inomlänsgiltighet, men antalet stationer inom Region Örebro som trafikeras av Mälartåg är mycket få, varför detta har begränsad betydelse.

Tidigare utredning om inomlänsgiltighet

Inom ramen för Åtgärdsval Regionpendel (SL 2022-0103) utredde trafikförvaltningen konsekvenser av att införa inomlänsgiltighet på Mälartåg inom hela Stockholms län, det vill säga sträckan Nykvarn – Södertälje Syd – Flemingsberg – Stockholms C – Märsta/Arlanda Centralstation. Effekten av detta blev att antalet resenärer på Mälartåg ökar, dels till följd av pris-sänkningen, dels till följd av restidsförbättring jämfört med att resa med SL:s pendeltåg, vilket leder till överströmning från pendeltågen till Mälartåg. Detta får i sin tur konsekvenser för Mälardalstrafiks biljettintäkter, som sjunker, samt SL:s, som ökar. Det får även effekter på kostnadsfördelningen inom Mälardalstrafik, där SL:s kostnader ökar till följd av att resandet ökar i länet. Vidare medför förändringen att beläggningen på Mälartågsfordonen, vilka inte är anpassade för stående resenärer, ökar. Slutligen skulle förändringen även innebära att Mälartågspersonal behöver ges möjlighet att validera SL-biljetter, något som är utmanande såväl tekniskt, eftersom de idag saknar rätt utrustning, som tidsmässigt, eftersom Mälartåg kontrollerar biljetter ombord med följd att det vid stor trängsel kan det bli svårt för konduktörer att passera genom tåget och hinna kontrollera alla resenärer. Trafikförvaltningens samlade bedömning var givet detta att det i det kortare perspektivet inte är lämpligt att införa SL-biljettgiltighet på Mälartåg.

² Sörmlandstrafikens periodbiljetter gäller på Mälartåg på sträckorna Eskilstuna –Läggesta, Vingåker – Gnesta, Nyköping – Vagnhärad samt Kvikksund – Katrineholm.

³ UL:s taxa gäller på Mälartåg på sträckorna Gävle – Uppsala, Uppsala – Märsta/Arlanda Centralstation, exklusive stationsavgift på Arlanda, samt Uppsala – Sala.

Nykvarn

SL kör idag inga pendeltåg till eller från Nykvarns station, utan de som vill åka tåg är hänvisade till Mälartåg och Mälardalstrafiks biljettsortiment. Det finns även möjlighet att resa till och från Nykvarn med SL:s bussar, exempelvis till Södertälje, för vidare resa med SL:s pendeltåg. I tabellen nedan återges pris för Mälardalstrafiks 30-dagars periodbiljetter (Movingo) för olika sträckor inom Stockholms län från Nykvarns station. Det bör noteras att dessa även medger resande med övrig SL-trafik.

Från Nykvarn station till:	30-dagar, Vuxen	30-dagar, Ungdom/Student
Södertälje Syd station	1 250 kr	940 kr
Flemingsberg station	1 390 kr	1 040 kr
Stockholm C	1 760 kr	1 320 kr
Märsta station	2 120 kr	1 590 kr
Arlanda Centralstation⁴	2 120 + 475 kr	1 590 + 475 kr

Tabell 1: Pris Mälartåg 30-dagar, Från Nykvarn station till olika målpunkter

30-dagarsbiljetter inom SL kostar 1 060 kr respektive 650 kr (rabatterat⁵). För en ej-rabatterad resenär är skillnaden därmed 700 kr jämfört med en SL 30-dagarsbiljett om denne reser från Nykvarns station till Stockholm C. Movingobiljetten ger dock något större resmöjligheter i fordon med högre komfort än en SL 30-dagarsbiljett eftersom det ingår Mälartåg sträckan Nykvarn till Stockholm C. Mälardalstrafik erbjuder även enkelbiljetter. I tabellen nedan återges pris för enkelbiljetter för olika sträckor inom Stockholms län från Nykvarns station. Det bör noteras att dessa, tillskillnad från periodbiljetterna ovan, inte ger någon giltighet i övrig SL-trafik.

Från Nykvarn station till:	Enkelbiljett, Vuxen	Enkelbiljett, Ungdom/Student
Södertälje Syd station	62 kr	47 kr
Flemingsberg station	78 kr	59 kr
Stockholm C	93 kr	70 kr
Märsta station	134 kr	101 kr
Arlanda Centralstation⁶	144 + 157 kr	108 + 157 kr

Tabell 2: Pris Mälartåg enkelbiljetter, Från Nykvarn station till olika målpunkter

Motsvarande SL enkelbiljett kostar 43 kr respektive 26 kr (rabatterat).

⁴ 475 kr tillkommer i passageavgift (2026) för att passera spärarna på Arlanda.

⁵ SL erbjuder rabatt till ungdomar, studenter, personer över 65 samt förtidspensionärer och förmånstagare enligt vissa villkor.

⁶ 157 kr tillkommer i passageavgift (2026) för att passera spärarna på Arlanda.

Skillnader i rabatter och andra regler mellan Mälartåg och SL

Det finns skillnader i rabatter och andra regler mellan Mälartåg och SL. SL erbjuder en större procentuell rabatt för sina rabatterade biljetter (cirka 39 procent) jämfört med Mälardalstrafik (cirka 25 procent). Vidare erbjuder SL denna rabatt för personer över 65 år samt till förtidspensionärer och förmånstagare enligt vissa villkor, medan Mälartåg inte erbjuder någon pensionärs- eller åldersrabatt. Det finns ytterligare skillnader i villkor och sortiment mellan Mälartåg och SL:

- Både SL och Mälartåg kräver idag 75 procents studietakt för studenter, andra kringliggande regioner kräver dock bara 50 procents studietakt.
- Mälartåg erbjuder resenärer att ta med upp till 2 barn under 6 år. SL erbjuder gratis resor för barn under 7 år samt att resenärer över 18 år får ta med sig upp till 6 stycken barn mellan 7 och 11 år gratis.
- Mälartåg erbjuder även en 5/30 biljett som innefattar 5 stycken 24-timmarsbiljetter för resor inom vald 30 dagarsperiod, inklusive omgivande lokaltrafik. I tabellen nedan återges pris för 5/30-biljetter för olika sträckor från Nykvarn inom Stockholms län.

Från Nykvarn station till:	5/30 biljett, Vuxen	5/30 biljett, Ungdom/Student
Södertälje Syd station	530 kr	400 kr
Flemingsberg station	590 kr	1 160 kr
Stockholm C	750 kr	560 kr
Märsta station	900 kr	680 kr
Arlanda Centralstation⁷	900 + 475 kr	680 + 475 kr

Tabell 3: Pris Mälartåg 5/30 biljetter, Från Nykvarn station till olika målpunkter

⁷ 475 kr tillkommer i passageavgift (2026) för att passera spärrarna på Arlanda.

Pilotprojekt för Nykvarn

I följande avsnitt beskrivs först de potentiella lösningsalternativ som identifierats och utretts i syfte att uppfylla det som beskrivs i avsnittet Uppdrag ovan. Därefter beskrivs gemensamma förutsättningar, eller utmaningar, som behöver lösas oavsett hur piloten utformas. Detta följs sedan av en detaljerad beskrivning av identifierade alternativ, vad som krävs för att implementera dessa samt vilka ekonomiska och andra konsekvenser de skulle få. Slutligen beskrivs också möjligheterna att tillämpa SL:s lovkort eller motsvarande inom ramen för ett pilotprojekt för Nykvarn.⁸

Identifierade alternativ

Mälardalstrafik tillämpar en differentierad taxa beroende på hur långt resenären reser. SL-taxan en enhetstaxa som möjliggör resor i hela länet till samma pris. Detta innebär att det inom SL:s taxesystem är svårt att erbjuda differentierade priser för vissa sträckor eller vissa resenärer utan effekt på andra delar av systemet. Trafikförvaltningen har därför, utifrån nuvarande biljettsortiment samt tidigare utredningar, identifierat ett antal tänkbara sätt att utforma ett pilotprojekt som erbjuder Nykvarnsresenärer en biljett som i pris är mer jämförbar med SL-taxan och där de har tillgång till hela SL-utbudet och också får resa på Mälartåg⁹. Givet de slutsatser som beskrivs ovan, i avsnittet *Tidigare utredning om inomlänsgiltighet*, behöver piloten utformas på ett sätt som inte medför en generell SL-giltighet på Mälartåg. Trafikförvaltningen har utifrån detta identifierat två tänkbara sätt att avgränsa piloten:

- a) En pilot som är avgränsad till boende i Nykvarns kommun. Detta skulle då lösas med ett "Nykvarnskort" för personer skrivna i Nykvarns kommun. Process och tillvägagångssätt för detta bygger på de rutiner som idag finns för Ö-kort i skärgårdstrafiken, vilket är en liknande produkt då den är avgränsad utifrån en persons hemvist.
- b) En pilot som är tillgänglig för alla resenärer, men som avgränsas genom att den är dyrare än nuvarande SL-kort men billigare än dagens Movingo för de flesta resor med Mälartåg inom länet inklusive resor till och från Nykvarn.

⁸ Mälardalstrafiks tjänsteorganisation har deltagit i ett antal möten och dialoger kring pilotprojektet samt identifierade alternativ, samt även ombetts redovisa sin syn på dessa. Mälardalstrafiks tjänstemannasvar hänvisas till i relevanta delar av bedömningarna nedan, och återfinns i sin helhet Bilaga 9.

⁹ Ytterligare alternativ som ej utretts vidare beskrivs kort i Bilaga 6.

Utformningarna utifrån a) och b) ovan kan därefter delas upp i utföranden som bygger på en SL-biljett eller en biljett inom Movingosystemet. Inom ramen för detta har tre alternativ identifierats:

1. **Alternativ 1:** Möjlighet för Nykvarnsbor att resa på SL-biljetter tillsammans med giltigt Nykvarnskort på Mälartåg.
2. **Alternativ 2:** Möjlighet för Nykvarnsbor att köpa en särskilt Movingo-produkt för 1 300 kr (för en 30 dagarsbiljett, vuxen), som endast är giltig tillsammans med giltigt Nykvarnskort.
3. **Alternativ 3:** En ny Movingo-Stockholm produkt som är giltig för alla inomlänssresor med Mälartåg, och som är billigare än majoriteten av dagens inomlänss-Movingoprodukter.

Gemensamma förutsättningar

Längd på piloten

Trafikförvaltningen bedömer att en pilot bör vara i ett år. Detta för att möjliggöra en fullständig uppföljning och jämförelse som även fångar säsongsvisa variationer i resande.

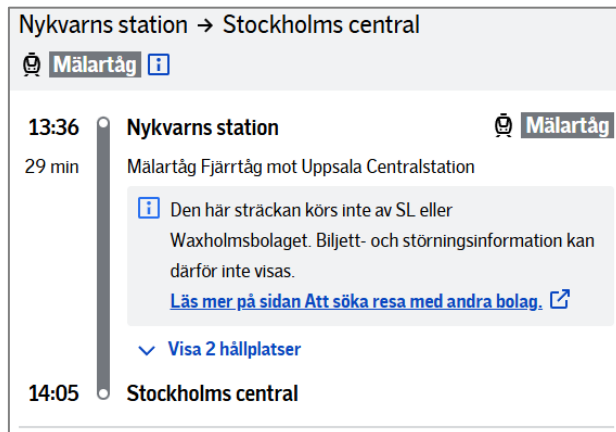
Kommunikation till resenärer

Piloten kommer att medföra ett behov av riktad kommunikation till Nykvarnsbor och beroende på val av alternativ även till andra resenärer. Val av alternativ styr kommunikationsinsatsernas utformning och kan exempelvis påverka i vilka kanaler (SL:s och/eller Mälardalstrafiks) som pilotprojektet behöver kommuniceras. Kommunikationsinsatserna bedöms kunna hanteras inom ramen för trafikförvaltningens ordinarie kommunikationsresurser.

Hänvisning i digitala kanaler

I de alternativ som innefattar en Movingoprodukt, det vill säga Alternativ 2 samt 3, finns även möjlighet att hänvisa de som söker i SL:s digitala kanaler. I dagsläget finns valmöjligheten att under resefilter inkludera resor med andra bolag vid resesökning på SL:s hemsida. Samma funktionalitet kommer med stor sannolikhet att lanseras i SL:s app under hösten 2026. I nuläget hänvisas en resenär, som exempelvis söker på sträckan Nykvarn – Stockholm C och får upp ett alternativ med Mälartåg, till en sida med mer information om resor med andra bolag, se Figur 3 nedan. Sidan innehåller bland annat information och vidarelänkningsmöjlighet till Mälardalstrafikens hemsida. Detta skulle, beroende på alternativ och utformning kunna utvecklas med mer specifik information till resenären, exempelvis information om särskilda villkor för

Nykvarn i Alternativ 2 eller om giltighet, pris och resmöjligheter inom Stockholms län i Alternativ 3.



Figur 3: Exempel, Mälartågs-resa vid sökning på resa Nykvarn – Stockholm C på SL:s hemsida med resefilter 'Inkludera resor med andra bolag'

Alternativ 1 och 2 (Nykvarnskort)

I följande avsnitt beskrivs Alternativ 1 samt 2, först utifrån alternativens gemensamma förutsättningar, kostnader samt vilka effekter de får på resande. Därefter beskrivs förutsättningar för genomförande för de två alternativen var för sig. Anledningen till att alternativen delats upp är att de olika lösningarna ställer olika krav på affärsregler samt på Mälartåg vad gäller valideringsmöjligheter. Slutligen summeras kostnader för de två alternativen, samt vilka andra överväganden som bör beaktas.

Ö-kort

Alternativ 1 och 2 innebär båda att biljettpiloten avgränsad till boende i Nykvarns kommun genom ett särskilt Nykvarnskort, tillgängligt för personer skrivna i kommunen. Process och tillvägagångssätt för detta bygger på de rutiner som finns för Ö-kort i skärgårdstrafiken. Ö-kort är tillgängliga för personer skrivna på en ö utan bro eller statlig färja. Kortet är personligt med foto och visas när innehavaren reser, se Figur 4 nedan.



Figur 4: Ö-kort

Ansökan om Ö-kort görs årsvis på Waxholmsbolagets hemsida. Den som ansöker anger person-, telefonnummer och e-post samt laddar upp ett foto. Därefter görs en automatiserad kontroll av folkbokföringsadress mot Skatteverket följt av en manuell kontroll av Waxholmsbolagets kundtjänst, som sedan skickar godkännande/avslag via e-post. Vid godkänd ansökan trycks också det fysiska kortet¹⁰ och skickas till den adress som personen är skriven på. Processen är snarlik, men förenklad, vid ett förnyat kort om personen fortfarande är berättigad till Ö-kort. Förfarandet är samma för minderåriga, med skillnaden att kontaktuppgifter är vårdnadshavarens. Innan ett Ö-kort kan användas behöver resenären ladda på kortet med en Ö-kortsbiljett (655 kr/år), en avgift som tas ut för "för ansökningsadministrationen" enligt Waxholmsbolagets Taxehandbok. Laddning görs ombord på Waxholmsbolagets fartyg och i samband med detta ska personen även uppvisa legitimation, därefter behöver personen inte visa upp annat ID när denne sen reser med Ö-kortet. Ö-kortet medger resande med hela Waxholmsbolagets trafik.

Ärendeflödet för hantering av Ö-korten är enligt Waxholmsbolagets kundtjänst ojämnt under året, med en större topp under december-januari, då många söker eller förnyar sina kort eftersom de gäller årsvis. Arbetet prioriteras under denna period för att eventuella förseningar inte ska generera kundtjänstären.

Nykvarnskort

Så kallade Nykvarnskort skulle likna Ö-kort enligt det som beskrivs ovan, med skillnaden att dessa inte laddas med en särskild biljettprodukt utan medger resande med en annan biljett, SL (Alternativ 1) eller Movingo (Alternativ 2). Vid biljettkontroll behöver resenären därför visa giltig biljett, Nykvarnskort samt ID. Detta liknar reglerna för andra biljettprodukter inom såväl SL som Mälartåg, exempelvis rabatterade biljetter för studenter, vilket kräver att studenten visar upp giltig biljett, ID samt giltig studentlegitimation.

¹⁰ Trafikförvaltningen saknar idag digitala lösningar för Ö-kort eller andra intyg, exempelvis i SL appen eller de så kallade *wallet*-lösningar som finns i olika tillverkares mobiltelefoner. I fallet studentkort använder resenärerna digitala alternativ som tillhandhålls av andra leverantörer, exempelvis Studentkortet eller Mecenat. Att tillhandahålla en digital Nykvarnskorts-lösning skulle kräva omfattande utvecklingsinsatser. Vidare krävs en lösning som fungerar även dom som saknar smart telefon. Detta har därför inte utretts vidare inom ramen för detta projekt.

Införande av Nykvarnskort

Ett eventuellt Nykvarnskort kommer att baseras på samma avtal som dagens Ö-korts-hantering. Detta kan hanteras inom det avtal som idag finns med kundtjänstleverantören (Releasy) som en tillkommande arbetsuppgift enligt gällande avtal.

Att införa Nykvarnskort kräver dock utveckling av systemstöd och en liknande hemsida som den som idag hanterar Ö-korten. Detta bedöms kräva cirka 3 till 4 utvecklare (*front- och backend*) samt testning, vilket uppskattas till en kostnad på cirka 1–1,5 miljoner kr. Vidare krävs att detta prioriteras gentemot andra planerade utvecklingsinsatser.

Hanteringen kräver även att rutiner sätts upp för handläggning av ärenden samt att medarbetare utbildas i detta. Detta bedöms ta 1–2 månader och förutsätter att systemet finns på plats samt att kortleverantören (Idemia) har sina flöden klara. Kostnad per producerat kort är 29,74 kr styck vilket inkluderar råkort, personalisering, tryck och kuvertering i enlighet med avtalet med Idemia.

Handläggningstiden för en kundtjänstmedarbetare varierar, men de flesta ärenden tar cirka 5 minuter i anspråk vilket motsvarar 33 kr/handlagt ärende (timdebiteringen är i 2026 års prisläge 398,82 kr). Det är då enbart kostnader för kundtjänstens nedlagda tid.

För kund att få sitt fysiska Ö-kort tar vanligtvis 1 till 2 veckor från det att beställningen genomförs till kortet har levererats till kundens postadress.

För Ö-korten saknas den förlustgaranti som finns för SL-kort, så varje borttappat kort genererar kundtjänstärenden. Kostnaden för detta har inte kvantifierats.

Kostnader för Nykvarnskort

Kostnaden för Nykvarnskort har beräknats utifrån 3 000 tryckta Nykvarnskort. Detta är en uppskattning baserat på dagens resande med Mälartåg samt befolkning i Nykvarns kommun, men det bedöms som sannolikt att relativt många personer kommer ansöka om kortet, utöver de som pendlar dagligen, för att ha möjligheten att resa någon gång då och då, särskilt om det inte tas ut någon avgift för ansökan. Kostnaden för utbildning av kundtjänstpersonal har beräknats utifrån 1,5 månad, vanlig arbetstid.

Tabell 4: Kostnader Nykvarnskort

Utvecklingskostnad: 1,25 miljoner kr
Utbildning kundtjänstpersonal: 96 000 kr
Kostnad för att trycka kort: 89 000 kr
Kostnad för kundtjänsthantering: 99 000 kr

Total kostnad: 1,53 miljoner kr

*Resande- och intäktsförändring till följd av Alternativ 1 och 2**Resandeförändring till följd av Alternativ 1 och 2*

Förändring i resande har beräknats utifrån trafikförvaltningens metod för resandeförändringar till följd av förändringar i pris och restid, vilken beskrivs i Bilaga 2. Eftersom det finns svårigheter i att på ett säkert sätt bedöma restidsförbättringen till följd av ett byte från dagens tillgängliga SL-resmöjligheter med buss till Södertälje och därefter vidare med pendeltåg, då det saknas data över exakt vart resenärer reser, har beräkningen endast tagit hänsyn till prisförändringen. Priselasticiteten är -0,3, vilket innebär att vid en prissänkning på 10 procent så ökar resandet med 3 procent.

Utifrån denna elasticitet, prisförändringen från dagens priser till/från Nykvarn idag (se även Tabell 1) samt försäljning av Mälardalstrafiks biljetter från Nykvarn under 2025 bedöms den samlade förändringen uppgå till följande:

- **Alternativ 1**
Motsvarande 1 241 sålda 30-dagarsbiljetter på årsbasis, eller 103 per månad, motsvarande cirka 1,3 miljoner kr i intäkter.
- **Alternativ 2**
Motsvarande 639 sålda 30-dagarsbiljetter på årsbasis, eller 53 per månad, motsvarande cirka 830 000 miljoner kr i intäkter.

93 procent av resandeökningen sker i relationen Nykvarn – Stockholm C. Kvarvarande 7 procent sker på övriga relationer mellan Nykvarn och andra stationer i regionen.

Beläggning till följd av Alternativ 1 och 2

För att skatta hur prisförändringar påverkar beläggning och därmed trängsel på tågen har beräkningar gjorts utifrån tillgängliga data i morgonrusningen mot Stockholm, beräkningarna beskrivs vidare i Bilaga 4.

Sammantaget bedöms tillkommande resenärer rymmas på de sittplatser som finns i befintlig trafik, både i Alternativ 1 och 2. Trängsel riskerar dock att uppstå i de fall då tåg som vanligen körs i dubbla tågsätt körs enkelt, vilket är relativt vanligt förekommande enligt Mälardalstrafik¹¹. I de fallen finns redan idag viss trängsel, som innebär att resenärer får stå, och denna effekt ökar.

Intäktsförlust till följd av Alternativ 1 och 2

Prissänkningarna som Alternativ 1 och 2 innebär medför förlorade intäkter motsvarande 4,9 miljoner kr i Alternativ 1 och 3,1 miljoner kr i Alternativ 2, baserat på försäljning för 2025. Detta till följd av att personer som idag köper olika biljetter från Nykvarn får ett lägre pris.

Kostnader (Mälardalstrafik kostnadsfördelningsmodell) till följd av Alternativ 1 och 2

Ökat resande i Alternativ 1, motsvarande 1 241 sålda 30-dagarsbiljetter, beräknas ge ökade kostnader på motsvarande cirka -1,23 miljoner kr i Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell. Motsvarande i Alternativ 2 är -700 000 kr, baserat på en försäljning motsvarande 639 sålda 30-dagarsbiljetter. För ytterligare detaljer kring kostnadsfördelningsmodellen, se även Bilaga 7.

Osäkerheter

Det bör noteras att beräkningarna ovan utgår från ordinarie pris, och ej har tagit hänsyn till rabatterade biljetter exempelvis för studenter. Samtidigt har beräkningen även utgått från att samtliga betalar fullpris för sin SL-produkt. Det finns vidare en viss skillnad för de som är berättigade till rabatterade biljetter vid ett införande av Alternativ 1 eftersom SL har något större rabatt än Mälartåg i sitt sortiment, denna har inte kvantifierats.

Det bör också noteras att det i dagens försäljningsstatistik inte går att urskilja vilka som är skrivna i Nykvarn och inte, och det är således troligt att alla de som idag köper biljetter till och från Nykvarn inte är berättigade till Nykvarnskort.

¹¹ Det mest belastade tåget på linjen kördes enligt uppgifter från Mälardalstrafik enkelt, det vill säga ej i dubbelt tågsätt som planerat, 15 gånger under november, 5 gånger under december, 10 gånger under januari och 15 gånger under februari (2025–2026), det vill säga drygt var tredje dag. Detta var dock en period med förhållandevis stora problem, under en normalperiod bedöms det hända cirka en gång i veckan.

Utifrån tillgängliga data bedöms dock den stora majoriteten av de som köper biljetter vara personer som bor i och pendlar från Nykvarn.

Givet osäkerheterna ovan speglar beräkningarna inte fullt ut de verkliga effekterna. Effekten av dessa osäkerheter bedöms dock som försumbar, inte minst eftersom vissa sannolikt underskattar förändringar i resande och därmed även intäkter, medan vissa överskattar den.

Genomförande Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att personer med giltigt Nykvarnskort tillåts resa med en ordinarie SL-biljett på Mälartåg inom Stockholms län. Nedan beskrivs de specifika förutsättningar och krav som denna lösning medför.

Validering av SL-biljetter

Mälardalstrafik saknar idag valideringsmöjligheter för SL-biljetter. Utredningen har identifierat två lösningar för detta:

- **Validering med SL:s valideringsutrustning**

Mälartågs personal på relevanta sträckor får tillgång till SL:s bärbara valideringsutrustning, och kan med denna validera samtliga SL produkter, vilket innebär att den med Nykvarnskort även skulle kunna erbjudas att resa på Mälartåg med SL:s enkelbiljetter. Detta medför dock ytterligare krav på Mälartågspersonal då de behöver bära och använda olika utrustning. Vidare kräver det mindre teknisk justering av SL:s utrustning, samt utlån av utrustning med tillhörande överenskommelse om villkor för detta. Detta bedöms inte medföra några extra kostnader för trafikförvaltningen. Det bedöms dock kräva tillkommande systemutveckling och personal av Mälardalstrafik, som sammantaget bedömer att de inte ser det som en möjlig lösning att trafikförvaltningen enbart tillhandahåller separat utrustning (se även Bilaga 9).

- **Validering utan SL:s valideringsutrustning**

Personal på Mälartåg kan även kontrollera gröna SL-kort med sin tjänstetelefon samt biljetter i SL:s app okulärt. Denna lösning tillämpas idag av Region Sörmlands biljettkontroll på Länstrafiken Sörmlands bussar inom Gnesta kommun¹². Med denna lösning kan personalen endast kontrollera aktiva biljetter, ej aktivera en biljett. Detta medför därför att det inte går att erbjuda betalning med bank-/kreditkort eller

¹² SL:s periodbiljetter med 30 dagars giltighet eller längre gäller på Länstrafiken Sörmlands bussar inom Gnesta kommun, om resan börjar och slutar i Gnesta kommun.

att aktivera vilande biljetter exempelvis på ett grönt SL-kort. Utbudet gentemot resenärer blir därmed begränsat till vissa biljetter och biljettbärare. Vidare medför denna lösning ytterligare krav på Mälartågspersonal då förfarandet är något mer tidskrävande än ordinarie kontroll av biljetter och kan enligt Mälardalstrafik innebära ökad risk för fuskåkande och därför behov av förstärkt bemanning ombord (se även Bilaga 9).

Enkelbiljetter

I Alternativ 1 beror möjligheten till att ge Nykvarnskorts-innehavarna tillgång till billigare enkelbiljetter på om Mälartågspersonal får tillgång till SL:s valideringsutrustning eller inte. Om Mälartågspersonal har SL:s valideringsutrustning går det även erbjuda SL:s enkelbiljetter, om de inte har det utan tillämpar ovan beskriven rutin är detta begränsat till periodbiljetter.

Uppföljning Alternativ 1

Möjligheten till att följa upp pilotprojektet inom Alternativ 1 beror på valideringslösning. Om Mälardalstrafiks personal ges SL:s valideringsutrustning bedöms det finnas tekniska möjligheter att följa antal valideringar genom denna. Om de tillämpar rutinen för validering utan utrustning krävs att resandet dokumenteras av Mälartågspersonal eller på annat sätt, exempelvis genom riktade uppföljningsinsatser på stationer eller i trafiken. Detta kan även kompletteras genom Mälartågs ordinarie automatiserade system för räkning av påstigande.

Tidplan Alternativ 1

Genomförande av Alternativ 1 bedöms kräva beslut i Regionfullmäktige med avseende på införandet av Nykvarnskort, även om det i sig inte innebär någon taxeförändring för de berörda resenärerna. Vidare bedöms det även krävas beredning av Mälardalstrafik genom dess Mälardalstrafiks Ägarråd, även om beslut fattas av berörd ägarregion, i detta fall Region Stockholm (för beskrivning av beslutsprocess inom Mälardalstrafik, se även Bilaga 9).

Sammantaget bedöms Alternativ 1 sannolikt kunna genomföras till och med början av 2027. Detta förutsätter att nödvändiga politiska beslut fattas samt att resurser prioriteras så att system och process för ansökningar finns på plats så att Nykvarnsbor kan söka och få sina kort inom en rimlig tid innan reglerna börjar gälla. Vidare behöver Mälardalstrafik ges tillgång till nya SL:s valideringsutrustning, alternativt nya affärsregler och rutiner för att validera

SL-biljetter, samt vid behov få möjlighet att genomföra nödvändig systemutveckling (se även Bilaga 9).

Genomförande Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att Mälardalstrafik skapar en särskild biljettprodukt för boende i Nykvarns kommun, som medger resande med Mälartåg i hela Stockholms län inklusive SL-giltighet, men som endast är giltigt tillsammans med giltigt Nykvarnskort. Produkten liknar därmed nuvarande rabatterade produkter hos Mälartåg, exempelvis student-biljetter, som kräver såväl giltig biljett som ett ID och intyg.

Produktens prissätts till 1 300 kr för en 30 dagarsbiljett (vuxen). Alternativet innebär att de som har Nykvarnskort via denna biljettprodukt kan resa med Mälartåg och SL. Prisnivån har satts utifrån ett pris som bedöms ge Nykvarnsborna en biljett vars pris är mer jämförbar med SL-taxan, där de har tillgång till hela SL-utbudet och också får resa på Mälartåg, samtidigt som den bibehåller ett något högre pris för att spegla Movingo-sortimentets bredare utbud i fordon med högre komfort.

Kommunikativt innebär detta alternativ vissa utmaningar då det utöver möjligheten att köpa dagens Movingo-periodbiljetter till och från Nykvarn till ordinarie pris för de som saknar Nykvarnskort (exempelvis för de som reser till Nykvarn men inte bor där), tillkommer ytterligare ett pris och en biljett i Movingo-sortimentet.

Enkelbiljetter

I Alternativ 2 är möjligheten att ge Nykvarnskorts-innehavarna tillgång till motsvarande SL-enkelbiljetter begränsade, eftersom de då behöver köpa sina enkelbiljetter i Mälardalstrafiks sortiment, där enkelbiljetterna idag saknar giltighet i lokaltrafiken.

Uppföljning Alternativ 2

Uppföljning av piloten kan inom ramen för Alternativ 2 ske utifrån sålda biljetter, Mälardalstrafiks ordinarie valideringsrutiner samt kompletteras genom Mälartågs ordinarie automatiserade system för räkning av påstigande.

Tidplan Alternativ 2

Genomförande av Alternativ 2 bedöms kräva beslut i Regionfullmäktige, både med avseende på införandet av Nykvarnskort, samt beslut om nya priser inom

Mälardalstrafik för de berörda resenärerna. Vidare bedöms det även krävas beredning av Mälardalstrafik genom dess Ägarråd, även om beslut fattas av berörd ägarregion, i detta fall Region Stockholm (för beskrivning av beslutsprocess inom Mälardalstrafik, se även Bilaga 9).

Sammantaget bedöms Alternativ 2 sannolikt kunna genomföras till och med början av 2027. Detta förutsätter att nödvändiga politiska beslut fattas samt att resurser prioriteras så att system och process för ansökningar finns på plats så att Nykvarnsbor kan söka och få sina kort inom en rimlig tid innan reglerna börjar gälla. Vidare behöver Mälardalstrafik skapa nya biljettprodukter samt vid behov möjliggöra för ökad bemanning (se även Bilaga 9).

Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 1 och 2

Nedan redogörs för de samlade kostnaderna för att genomföra Alternativ 1 eller 2. Tabellerna innefattar implementeringskostnader samt intäkter och kostnader för resande under ett år.

Tabell 5: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 1

Kostnader för Nykvarnskort: -1,53 miljoner kr

Ökat resande: 1,3 miljoner kr

Minskade intäkter: -4,9 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell:
-1,35 miljoner kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: -6,48 miljoner kr

Tabell 6: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 2

Kostnader för Nykvarnskort: -1,53 miljoner kr

Ökat resande: 830 000 kr

Minskade intäkter: -3,1 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell:
-700 000 kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: -4,5 miljoner kr

Ytterligare överväganden Alternativ 1 och 2

Nedan beskrivs ytterligare relevanta överväganden som måste beaktas kopplat till ett genomförande av Alternativ 1 och 2.

Juridiska förutsättningar för ett Nykvarnskort

Eftersom införandet av ett Nykvarnskort kan betraktas som ett avsteg från likställighetsprincipen i kommunallagen har en samlad juridisk analys genomförts. Denna återfinns i Bilaga 3. Av analysen framgår att det sammantaget framstår som osäkert om de skäl som anförs för att begränsa förmånen till Nykvarnsbor skulle anses tillräckligt objektiva och sakliga i en rättslig prövning. Det krävs dock att en regionmedlem klagar på beslutet inom föreskriven tid från beslutsfattande för att en prövning ska ske.

Liknande krav från andra kommuner

Det finns fördelar med att nyttja befintlig trafik med tillgänglig kapacitet, i detta fall de Mälartåg som Region Stockholm är delägare i och medfinansiär av. Inte minst mot bakgrund av de begränsningar som konstateras i ÅV regionpendel. Samtidigt finns idag en möjlighet att resa med denna trafik och få tillgång till SL:s övriga utbud genom Movingo, dock till ett högre pris, något som kan anses motiverat givet att det ger tillgång till ett större utbud och dessutom till fordon med högre komfort än SL:s pendeltåg.

Att införa en Nykvarns-specifik produkt enligt Alternativ 1 och 2 medför en betydande risk att detta uppfattas som en särbehandling, i linje med den bedömning som gjorts i den juridiska analysen. Detta kan medföra liknande diskussioner i andra orter eller kommuner som har lägre utbud av SL-trafik. Det finns exempelvis ett flertal kommuner i regionen som helt saknar tillgång till pendeltåg, och många orter i länet där resenärer, likt de i Nykvarn, är hänvisade till att resa med SL:s bussar för att nå ett anslutande pendeltåg in mot länets centralare delar. Dessa kan tänkas komma med krav på liknande behandling som kompensation för faktiska eller upplevda begränsningar i tillgång till attraktiv kollektivtrafik. Detta riskerar både att komplicera biljettutbudet gentemot resenären, öka den administrativa bördan samt potentiellt bli mycket kostnadsdrivande, inte minst då flera av dessa kommuner har betydligt större befolkning än Nykvarn.

Möjliggör endast för boende i Nykvarns kommun

Det bör noteras att Alternativ 1 och 2 utesluter de som reser till Nykvarn men bor i en annan kommun, vilket bland annat innebär att arbetsgivare i Nykvarn

riskerar att få en relativt sett sämre tillgång till arbetskraft, eftersom det förblir dyrare att pendla från övriga delar av regionen till Nykvarn med kollektivtrafik. Det är dock ingen försämring jämfört med nuläget. Detta skulle eventuellt kunna lösas med någon typ av ansökningsförfarande knutet till att en person har stadigvarande anställning i Nykvarns kommun. Då rutiner för detta saknas (exempelvis för Ö-kort) bedöms dock en sådan process, inklusive rutiner för ansökningsförfarande, regelverk för typ av anställning samt bevisning av denna som allt för resurskrävande att ta fram inom ramen för ett avgränsat pilotprojekt.

Alternativ 3 (biljett inom Movingo-systemet)

I följande avsnitt beskrivs Alternativ 3, en ny Movingo-produkt som är giltig för inomlänresor med Mälartåg. Först beskrivs nuvarande priser samt de effekter som måste beaktas vid prisförändringar inom Mälartågssystemet. Därefter beskrivs föreslaget pris för en ny produkt samt hur detta pris skulle påverka Region Stockholm, andra regioner samt systemet som helhet. Slutligen beskrivs förutsättningarna för ett genomförande samt kostnader för alternativet.

Priser Movingo, inomlänresor i Region Stockholm

I tabellen nedan återges priser för Movingo 30-dagarsbiljett (vuxen) till och från samtliga stationer som Mälartåg trafikerar inom Region Stockholm.

Från/till:	Nykvarn	Södertälje Syd	Flemingsberg	Stockholm C	Märsta/Arlanda
Nykvarn	—	1 250 kr	1 390 kr	1 760 kr	2 120 kr
Södertälje Syd	1 250 kr	—	1 390 kr	1 760 kr	2 120 kr
Flemingsberg	1 390 kr	1 390 kr	—	1 250 kr	2 100 kr
Stockholm C	1 760 kr	1 760 kr	1 250 kr	—	1 760 kr
Märsta/Arlanda ¹³	2 120 kr	2 120 kr	2 100 kr	1 760 kr	—

Tabell 7: Pris Mälartåg 30-dagar, från/till stationer inom Region Stockholm

En ny produkt skulle innebära att samtliga relationer får ett enhetspris. Avgränsningar samt föreslagen prisnivå diskuteras nedan.

Giltighet

I figuren nedan illustreras Mälartågssträckorna inom länet, det vill säga Nykvarn – Södertälje Syd – Flemingsberg – Stockholms C – Märsta/Arlanda Centralstation. Utgångspunkten för Alternativ 3 är att den nya Movingo-produkten medger resande på samtliga dessa sträckor med Mälartåg, samt

¹³ Notera att det för resor till Arlanda tillkommer 475 kr i passageavgift (2026) för att passera spärrarna på Arlanda, ej i tabellen.

giltighet i SL-trafiken. Den kan därmed betraktas som ett "SL plus", där de resenärer som ser behov av och är beredda att betala för resmöjlighet med Mälartåg ges denna möjlighet till ett högre pris.



Figur 5: Mälartåg, linjer och stationer inom Stockholms län

Vid val av Alternativ 3 behöver dock konsekvenserna av inkludera sträckorna norr om Stockholm, till och från Märsta och Arlanda i biljetten, analyseras vidare med avseende på effekten på trängsel i befintliga fordon på sträckorna till och från Region Uppsala. Om denna bedöms som allt för stor skulle biljetten kunna utformas så den bara omfattar resor från Stockholm C och söderut¹⁴. Följande beräkningar utgår dock ifrån, om inget annat anges, att Märsta och Arlanda ingår i giltigheten.

Pilotens påverkan på länsöverskridande resor och andra regioner

Prissättning av en ny produkt kan vidare komma att få effekt på länsöverskridande resor då den, vid ett tillräckligt lågt pris, gör att det blir mer lönsamt för en resenär som reser in i Stockholms län att köpa två Movingo-produkter, en som korsar länsgräns samt en för Stockholms län, än en produkt för den längre resan. Detta får vidare en effekt på intäkten, inte bara för Region Stockholm, men även det eller de andra län som ingår. Effekten beror dels på vad den ursprungliga, längre resan utanför Stockholms län och in i länet kostar, dels vad den nya produkten och de kortare resorna kostar. Anledningen till att fördelningen blir olika beror i sin tur på att biljetterna inte enbart prissätts efter linjelängd. Dessa samband är förhållandevis komplexa eftersom det varierar från linje till linje. Nedan beskrivs detta i två exempel:

¹⁴ Detta skulle innebära en begränsning för Nykvarnsbor. Pendlandet från Nykvarn till Märsta/Arlanda är dock i dagsläget begränsat. 2025 uppgick försäljningen av biljetter Nykvarn – Märsta/Arlanda till färre än 20 månadskort och färre än 10 stycken 5/30 biljetter.

Exempel 1: Resa Eskilstuna – Stockholm C

Resenären köper idag en Movingo 30-dagars för 3 500 kr. Intäkterna från denna fördelas enligt gällande fördelningsmodell cirka hälften var¹⁵ mellan Region Sörmland och Region Stockholm, baserat på linjelängd. Om resenären istället köper två Movingoprodukter, Eskilstuna – Nykvarn samt Nykvarn – Stockholm C, kostar detta totalt 3 670 kr. Skulle en ny produkt, med giltighet i hela länet, prissänkas så att summan för Eskilstuna – Nykvarn samt Nykvarn – Stockholm C är lägre än 3 500 kr, innebär det att det blir billigare för resenärer på denna sträcka att köpa två produkter. Detta får till följd att Region Sörmland, som tidigare fått 1 735 kr i intäkt för en såld Eskilstuna – Stockholm C, istället får 1 650 kr i intäkt för en såld biljett Eskilstuna – Nykvarn, medan resten av intäkten tillfaller Region Stockholm, som får 260 kr för biljetten Eskilstuna – Nykvarn samt hela intäkten för inomlans-produkten inom Stockholm. I detta fall förlorar Region Sörmland sammanlagt 85 kr per tidigare Eskilstuna – Stockholm C resenär som byter till att köpa två Movingo-produkter till följd av Region Stockholms prissättning på sin inomlans-produkt.

Exempel 2: Resa Strängnäs – Stockholm C

Resenären köper idag en Movingo 30-dagars för 2 770 kr. Intäkterna från denna fördelas enligt gällande fördelningsmodell cirka 30 procent till Region Sörmland och 70 procent till Region Stockholm.¹⁶ Om resenären istället köper två Movingoprodukter, Strängnäs – Nykvarn samt Nykvarn – Stockholm, kostar detta totalt 3 010 kr. Skulle en ny produkt, med giltighet i hela länet, prissänkas så att summan för Strängnäs – Nykvarn samt Nykvarn – Stockholm är lägre än 3 100 kr, innebär det att det blir billigare för resenärer på denna sträcka att köpa två produkter. Detta får till följd att Region Sörmland, som tidigare fått 834 kr i intäkt för en såld biljett Strängnäs – Stockholm, istället får 919 kr i intäkt för en biljett Strängnäs – Nykvarn, medan resten av intäkten tillfaller Region Stockholm, som får 331 kr för biljetten Strängnäs – Nykvarn samt hela intäkten för inomlans-produkten inom Stockholm. I detta fall ökar Region Sörmlands intäkter sammanlagt med 85 kr per tidigare Strängnäs – Stockholm resenär som byter till att köpa två Movingo-produkter till följd av Region Stockholms prissättning på sin inomlans-produkt.

¹⁵ 49,57 procent till Region Sörmland och 50,43 procent till Region Stockholm.

¹⁶ 30,12 procent till Region Sörmland och 69,88 procent till Region Stockholm.

Prissättningen behöver därmed beakta detta och i vilken mån andra län missgynnas, eller gynnas, av prissättningen av en inomlans-produkt.

Vidare behöver prissättningen särskilt beakta priset på UL-biljetter, eftersom dessa är giltiga till och med vissa stationer i Region Stockholm (Arlanda samt Märsta). Priset för en UL:s 30-dagarsbiljett (2026) är 1 150 kr, medan priset Movingo 30-dagar Uppsala-Stockholm¹⁷ är 2 560 kr. Detta innebär att priset för en inomlans-produkt inte kan understiga 1 410 kr utan att det i så fall blir billigare att köpa UL:s 30-dagarsbiljett samt en inomlans-produkt, snarare än ordinarie Movingo 30-dagar Uppsala-Stockholm. Det bör dock noteras att detta endast behöver beaktas om inomlans-produkten är giltig för resor till och från Märsta och Arlanda (se avsnittet Giltighet ovan).

Pris för ny produkt

I utredningen av Alternativ 3 har det huvudsakliga priset för en ny inomlans-produkt satts till 1 410 kr för en 30-dagarsbiljett. Som framgår av Tabell 7 är detta något högre än de lägsta prisnivåerna som finns på befintliga relationer idag, där 1 250 kr är det lägsta priset. Nivån skulle innebära att de som idag reser i de kortaste relationerna med Mälartåg får ett något högre pris. Baserat på försäljningsstatistik från Mälartåg rör det sig dock om ett litet antal resenärer, drygt 100 per månad. Vidare skulle de som idag reser för 1 390 kr få ett något högre pris. Det skulle dock innebära en väsentlig prissänkning för de flesta som idag reser med Mälartåg inom länet, däribland på sträckan Nykvarn – Stockholm C, vilken idag kostar 1 760 kr. 1 410 kr bedöms även vara en välavvägd nivå med avseende på beläggning i befintlig trafik, samt påverkan på länsöverskridande resor, vilket diskuteras ytterligare nedan. Sammantaget bedöms därmed 1 410 kr vara ett lämpligt pris då det ger liten påverkan på länsöverskridande resor jämfört med lägre priser, samtidigt som det inte skapar incitament att kombinera Movingo produkter med UL-biljetter.

Känslighetsanalyser har även gjorts för prisnivåerna 1590 kr samt 1250 kr, det förstnämnda eftersom det är den lägsta nivån på en inomlans-produkt som inte påverkar något resande över länsgräns. Det är vidare den prisnivå som förordas av Mälardalstrafik, se även Bilaga 9. Det senare eftersom det är det lägsta priset för nuvarande inomlansresor, vilket skulle medföra att ingen som gör inomlansresor idag får ett högre pris. Känslighetsanalyserna redovisas i Bilaga 8.

¹⁷ Priset för en biljett Stockholm-Knivsta justeras till detsamma som Stockholm-Uppsala under 2026.

Beläggning till följd av Alternativ 3

För att skatta hur prisförändringar påverkar beläggning och därmed trängsel på tågen har beräkningar gjorts utifrån tillgängliga data i morgonrusningen mot Stockholm. Beräkningarna beskrivs vidare i Bilaga 4. Sammantaget bedöms tillkommande resenärer rymmas på de sittplatser som finns i befintlig trafik. Trängsel riskerar dock att uppstå i de fall då tåg som vanligen körs i dubbla tågsätt körs enkelt, vilket varit relativt vanligt förekommande enligt Mälardalstrafik under vintern 2025–2026¹⁸. I de fallen finns redan idag viss trängsel, som innebär att resenärer får stå, och denna effekt ökar enligt modellberäkningarna med cirka 31 stående resenärer i den mest belastade avgången.

Resande- och intäktsförändring till följd av Alternativ 3

Resandeförändring till följd av Alternativ 3

Förändring i resande har beräknats utifrån trafikförvaltningens metod för intäktsanalyser, vilken visas schematisk i Bilaga 4. Eftersom det finns svårigheter i att på ett säkert sätt bedöma restidsförbättringen till följd av att byta från dagens tillgängliga resmöjligheter med buss till Södertälje och därefter vidare med pendeltåg, då det saknas data över exakt vart resenärer reser, har beräkningen endast tagit hänsyn till prisförändringen. Priselasticiteten är -0,3, vilket innebär att en prissänkning på 10 procent medför 3 procent ökat resande.

Utifrån denna elasticitet, prisförändringen på dagens priser till och från Nykvarn (se även Tabell 7) samt försäljning av biljetter från Nykvarn under 2025, bedöms den samlade förändringen till följd av ett inomlänspris på 1 410 kr uppgå till motsvarande 937 sålda 30-dagarsbiljetter på årsbasis, motsvarande cirka 1,3 miljoner kr i intäkt. Cirka 45 procent av tillkommande biljetter säljs i relationen Nykvarn – Stockholm C, och 45 procent i relationen Södertälje – Stockholm C. Att de stora förändringarna sker där beror på att det är förhållandevis stora resenärsflöden som får en relativt stor prisminskning. Resterande ökning på cirka 10 procent sker i huvudsak i relationen Märsta – Stockholm C, motsvarande cirka 90 sålda 30-dagarsbiljetter på årsbasis.

¹⁸ Det mest belastade tåget på linjen kördes enligt uppgifter från Mälardalstrafik enkelt, det vill säga ej i dubbelt tågsätt som planerat, 15 gånger under november, 5 gånger under december, 10 gånger under januari och 15 gånger under februari (2025–2026), det vill säga drygt var tredje dag. Detta var dock en period med förhållandevis stora problem, under en normalperiod bedöms det hända cirka en gång i veckan.

Intäktsförlust till följd av Alternativ 3

Prissänkningen som Alternativ 3 innebär medför förlorade intäkter på motsvarande 4,8 miljoner kr baserat på försäljning för 2025, till följd av att personer som idag köper olika Movingo-biljetter inom Stockholms län får ett lägre pris.

Som underlag till denna utredning har även en samlad beräkning över hur olika prissättning påverkar resandet i samtliga relevanta relationer över länsgräns gjorts. Vid prisenivån 1 410 kr medför detta att resenärer som idag reser från Strängnäs och Eskilstuna till Stockholm C får ett lägre pris om de köper en Movingobiljett över länsgräns till Nykvarn samt den nya inomläns-produkten. Detta får i sin tur effekten att Region Sörmland förlorar intäkter i relationen Eskilstuna – Stockholm. Men samtidigt ökar Region Sörmland sina intäkter i relationen Strängnäs – Stockholm. Detta beror på intäktsfördelningsmodellen och priserna på dessa sträckor (se även exemplen i avsnittet om länsöverskridande resor ovan). Region Stockholm förlorar intäkter på detta, dels till följd av intäktsfördelnings-modellen, dels till följd av lägre priser på den nya inomläns-produkten.

Givet 2025 års försäljning ger detta en total intäktsförändring för resor över länsgräns som följer:

Tabell 8: Intäktsförändring resor över länsgräns, Alternativ 3

Region Sörmland: - 102 000 kr

Region Stockholm: - 1 676 000 kr

Totalt: - 1 778 000

Det bör noteras att dessa resultat förutsätter att alla resenärer är fullt ut rationella i sitt val av att byta från en till två Movingo-produkter, effekten är därmed sannolikt något överskattad. Vidare kan incitamenten för att kombinera Movingo-produkter tas bort genom justeringar av priserna mellan Eskilstuna samt Strängnäs och Nykvarn, motsvarande 110–180 kr¹⁹. Detta behöver dock ske i överenskommelse med Region Sörmland, och konsekvenserna av en sådan

¹⁹ En liknande prishöjning på sträckan Stockholms C – Knivsta beslutades under 2026 för att skapa enhetlighet i prissättningen för resor mellan Region Stockholm och Region Uppsala, eftersom Region Uppsala tillämpar inomläns giltighet på Mälartåg.

förändring bör analyseras vidare vid ett beslut om genomförande av Alternativ 3.

Kostnader (Mälardalstrafik kostnadsfördelningsmodell) till följd av Alternativ 3

Ökat resande med motsvarande 937 månadskort beräknas ge ökade kostnader på motsvarande cirka 3,6 miljoner kr i Mälardalstrafik kostnadsfördelningsmodell, se även Bilaga 7.

Osäkerheter

Det bör noteras att beräkningarna ovan utgår från ordinarie pris, och ej har tagit hänsyn till rabatterade biljetter exempelvis för studenter. Givet osäkerheterna ovan speglar beräkningarna inte fullt ut de verkliga effekterna. Effekten bedöms dock som liten, inte minst eftersom vissa osäkerheter sannolikt underskattar förändringar i resande och därmed även intäkter, medan vissa överskattar denna.

Genomförande Alternativ 3

Enkelbiljetter i Alternativ 3

I Alternativ 3 förutsätts att Mälardalstrafiks enkelbiljetter förblir oförändrade, då de idag saknar giltighet i tillhörande SL-trafik. Det vore dock möjligt att vid ett beslut om vidare genomförande se över möjligheten att sänka enkelbiljettpriserna inom länet för att spegla prissänkningen på periodbiljetter vad gäller prinsnivå och enhetlighet. Exempelvis tillämpar Region Uppsala, som även har inomlänsgiltighet på sina ordinarie periodbiljetter, enhetlig taxa på Mälartågs-enkelbiljetter inom sin region.

Uppföljning Alternativ 3

Uppföljning av piloten kan inom ramen för Alternativ 3 sker utifrån sålda biljetter, Mälardalstrafiks ordinarie valideringsrutiner samt kompletteras med hjälp av ordinarie automatiserade system för räkning av påstigande på Mälartåg.

Ekonomiska konsekvenser Alternativ 3

I tabellen nedan summeras påverkan på intäkter och kostnader till följd av Alternativ 3 vid en prinsnivå på 1 410 kr. Tabellen innefattar intäkter och kostnader för resande under ett år.

Tabell 9: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 3

Ökat resande: 1,17 miljoner kr

Minskade intäkter:

- Resande över länsgräns: -1,78 miljoner kr (varav -102 000 kr för Region Sörmland)
- Inomlänresor: -4,8 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks fördelningsmodell: -1,02 miljoner kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: - 6,43 miljoner kr

Det bör noteras att intäktsförändringar kan påverka Mälardalstrafik eller SL, även om Region Stockholm i slutänden är de som får intäkterna och bär kostnaderna för ytterligare resande med Mälartåg inom Stockholms län. En mindre del av intäktsförlusten för resor över länsgräns faller också på Region Sörmland, och vid ett beslut om genomförande behövs en överenskommelse med Region Sörmland för att åtgärda detta, exempelvis genom mindre prishöjningar på resorna mellan Eskilstuna samt Strängnäs och Nykvarn, alternativt att Region Stockholm på annat sätt kompenserar Region Sörmland.

Tidplan Alternativ 3

Genomförande av Alternativ 3 kräver beslut i Regionfullmäktige till följd av att det innebär nya priser inom Mälardalstrafik för de berörda resenärerna. Vidare bedöms det även krävas beredning av Mälardalstrafik genom dess Ägarråd, samt med berörda Regioner, i huvudsak Region Sörmland men även Region Uppsala. Beslut behöver fattas av berörda ägarregioner, i detta fall Region Stockholm och Region Sörmland (för beskrivning av beslutsprocess inom Mälardalstrafik, se även Bilaga 9).

Sammantaget bedöms Alternativ 3 sannolikt kunna genomföras till och med början av 2027. Detta förutsätter dialog med andra berörda regioner samt Mälardalstrafik, samt att nödvändiga politiska beslut fattas, inklusive vid behov av Region Sörmland. Vidare behöver Mälardalstrafik skapa lämpliga biljettprodukter.

Vidare kan ett genomförande av Alternativ 3 även medföra möjligheter till att med hjälp av mindre ändringar i busstrafiken få till mer konkurrenskraftiga resmöjligheter i bland annat Södertälje. Detta beskrivs vidare i Bilaga 5.

Huruvida detta är lämpligt inom ramen för ett pilotprojekt bör analyseras vidare vid beslut om genomförande.

Lovbiljett inom ramen för pilotprojekt Nykvarn

Uppdraget omfattar utöver alternativen ovan:

- Att utreda möjligheterna att tillämpa SL:s lovkort eller motsvarande inom ramen för ett pilotprojekt för Nykvarn.

Nedan beskrivs först SL:s nuvarande lovbiljett, därefter beskrivs förutsättningarna för att tillämpa denna inom ramen för respektive alternativ.

SL Lovbiljett

Ungdomar²⁰ som är folkbokförda i Stockholms län får under början av varje år en personlig värdekod. Denna kan användas för att hämta en lovbiljett till SL:s app eller till ett SL-kort. Lovbiljetten är personlig och får inte lånas ut. Den medger kostnadsfritt resande med SL under skolloven, vilket under 2026 och början av 2027 innefattar följande datum:

- Sportlovet: 21 februari–1 mars 2026.
- Påsklovet: 28 mars–12 april 2026.
- Sommarlovet: 1 juni–31 augusti 2026.
- Höstlovet: 24 oktober–1 november 2026.
- Jullovet: 15 december 2026–10 januari 2027.

Som framgår ovan är SL:s lovbiljett en SL-produkt och de kan därför inte valideras av Mälartågs personal i dagsläget. Nedan beskrivs hur detta kan hanteras inom ramen för respektive alternativ.

Lovbiljett Alternativ 1 och 2

För att tillämpa Lovbiljett på Mälartåg krävs inom ramarna för Alternativ 1 antingen att Mälartågspersonal får möjlighet att validera SL-biljetter. Alternativt kan den lösning med tjänstetelefon som beskrivits tidigare användas. Detta ställer dock krav på särskild kunskap hos mälartågspersonal eftersom de då behöver veta när Lovkortet är giltiga. Denna lösning bedöms även kunna användas i Alternativ 2. Båda tillämpningarna skulle kräva att den som reser med lovkort också har ett giltig Nykvarnskort. Vidare tillkommer,

²⁰ För 2026 de som är födda 2008–2014.

enligt vad som beskrivs under Alternativ 1 och 2 ovan, behov av utveckling, bemanning eller båda hos Mälartrafik (se även Bilaga 9).

Lovbiljett Alternativ 3

Vid tillämpning av Alternativ 3 finns inget sätt att urskilja personer med lovbiljett hemmahörande i Nykvarn från andra lovbiljettsinnehavare, vilket innebär att tillämpning av SL:s lovbiljett på Mälartåg till och från Nykvarn skulle kräva att alla med lovbiljett får tillgång till dessa resor. Detta bedöms som klart mer omfattande än vad som är avsikten med piloten²¹. I Alternativ 3 föreslås därför ett förfarande där SL köper lovbiljetter inom ramen för Movingo. Detta skulle kräva att Mälardalstrafik skapar en produkt motsvarande lovbiljetten samt att denna prissätts²² och att trafikförvaltningen köper och fördelar dessa till ungdomar i Nykvarns kommun.

Detta medför eventuellt en kostnad för Region Stockholm för lovbiljetterna. Det bör dock noteras att hela Mälardalstrafiks intäkt för försäljningen fördelas tillbaka Region Stockholm, eftersom biljetterna bara är giltiga för resor inom Stockholms län, varför intäktssidan av detta blir kostnadsneutral. Vidare tillkommer en mindre kostnad för arbete med att anpassa rutiner och kommunikation kring lovbiljetterna till ungdomar i Nykvarns kommun.

Alternativet medför dock ett behov av förhållandevis stora utvecklingsinsatser hos Mälardalstrafik, eftersom de idag saknar möjligheten att sälja biljetter mot personlig värdekod.

Kostnader för olika alternativ ovan

Utifrån tillgängliga data från SCB finns det drygt 1 200 ungdomar i Nykvarns kommun som kommer att få lovbiljett under 2027.²³ Samtliga alternativen innebär en något ökad belastning på Mälartåg, dock endast inom Stockholms län, varför kostnaden för detta belastar Region Stockholm.

Det ökade resandet medför en mindre kostnad på cirka 630 000 kr i Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell, se även Bilaga 7.

²¹ Antalet ungdomar som får lovbiljett uppgår till cirka 200 000.

²² Internpris för SL:s lovbiljetter beräknas utifrån antal giltiga dagar samt dagspris för andra biljettprodukter för ungdomar.

²³ Folkmängden per månad efter region, ålder och månad, Nykvarns kommun, 2026 Månad 1

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2026-05-11
Version: 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0185

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Resandeförändring och beläggning till följd av Lovkort

Det ökade resandet genererar ingen extra intäkt, eftersom ungdomarna får lovbiljetten kostnadsfritt.

Lovkortens giltighet innebär endast möjlighet att resa under lov-veckor, veckor som i regel har lägre övrig beläggning. Effekten på beläggning har därför bedömts som begränsad.

Genomförande för olika alternativ ovan

Beslutsprocessen för respektive tillämpning bedöms följa processen för respektive alternativ, så som beskrivs tidigare. Beslutet om hur lovbiljetten tillämpas kan därmed kopplas på besluten om de bredare produkterna och affärsreglerna.

Utvärdering av för- och nackdelar för olika alternativ

I följande avsnitt utvärderas Alternativ 1, 2 samt 3 utifrån för- och nackdelar. Avsnittet inleds med en uppställning av respektive alternativs ekonomiska utfall, det vill säga kostnader för att upprätta piloten enligt respektive alternativ samt intäktsförändringar till följd av förändrat resande. Därefter bedöms de icke- prissatta effekterna av respektive alternativ.

Ekonomiskt utfall

I tabellerna nedan summeras påverkan på intäkter och kostnader till följd av Alternativ 1, 2 samt 3 utifrån de beräkningar som beskrivits i föregående avsnitt.

Tabell 10: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 1

Kostnader för Nykvarnskort: -1,53 miljoner kr

Ökat resande: 1,3 miljoner kr

Minskade intäkter: -4,9 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell:
-1,35 miljoner kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: -6,48 miljoner kr

Tabell 11: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 2

Kostnader för Nykvarnskort: -1,53 miljoner kr

Ökat resande: 830 000 kr

Minskade intäkter: -3,1 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell:
-700 000 kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: -4,5 miljoner kr

Tabell 12: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 3

Ökat resande: 1,17 miljoner kr

Minskade intäkter:

- Resande över länsgräns: -1,78 miljoner kr (varav -102 000 kr för Region Sörmland)
- Inomlänresor: -4,8 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks fördelningsmodell: -1,02 miljoner kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: - 6,43 miljoner kr

Som framgår ovan uppskattas den samlade kostnaden för Alternativ 1 till 6,5 miljoner kr, varav 1,53 miljoner kr är implementeringskostnader för lösningen med Nykvarnskort och 4,83 miljoner kr är en årsvis effekt till följd av förändrade priser och resande. Motsvarande för Alternativ 2 är 4,5 miljoner kr, varav 1,53 miljoner kr är implementeringskostnader för lösningen med Nykvarnskort och 2,97 miljoner kr är en årsvis effekt till följd av förändrade priser och resande.

Den samlade kostnaden för Alternativ 3 är 6,4 miljoner kr, till följd av förändrade priser och resande. Det bör dock noteras att kostnaden för resande över länsgräns, 1,78 miljoner, kan minskas med justeringar för vissa resor över länsgräns till Nykvarn.

Till dessa kostnader tillkommer, oberoende av val av alternativ, cirka 630 000 kr i kostnader för SL Lovbiljetter, om detta ska tillämpas.

Detta kan sättas i relation till Region Stockholms totala intäkter och kostnader för Mälardalstrafik. 2025 genererade Region Stockholms andel av Mälardalstrafik biljettintäkter på cirka 489 miljoner kr. Kostnaderna uppgick till cirka 518 miljoner kr. Nettoresultat cirka -29 miljoner kr.

Icke-prissatta effekter

De icke-prissatta effekterna av respektive alternativ bedöms där så är möjligt utifrån skalan grönt – gult – rött²⁴. Under varje bedömning beskrivs även kort vad bedömningen innebär. De effekter som bedöms är de som inte gått att kvantifiera i kostnader och intäkter men som ändå behöver beaktas, dels utifrån uppdraget, dels utifrån andra aspekter så som juridik eller andra fördelningsaspekter.

Erbjudande gentemot Nykvarnsresenärer

	Erbjuder Nykvarnsresenärer en biljett:		
	Som i pris är mer jämförbar med SL-taxan där de har tillgång till hela SL-utbudet och också får resa på Mälartåg.	Vars prissättning säkerställer att det inte ger påverkan på läns-överskridande resor.	Vars prissättning inte ger en stor överflyttning från SL-biljetter till Movingobiljetter i länet i övrigt.
Alternativ 1			
Alternativ 2			
Alternativ 3			

Sammantaget bedöms Alternativ 1 i högst grad ge Nykvarnsresenärer ett erbjudande som liknar SL-taxan, medan Alternativ 2 gör detta i något lägre utsträckning. Det bör dock noteras att dessa alternativ endast gynnar resenärer som bor i Nykvarn, och således utestänger de resenärer som reser till Nykvarn regelbunden. Vidare innebär själv ansökningsförfarandet och hanterandet av Nykvarnskort ett extra moment för dessa resenärer, varför de inte fullt ut har samma upplevelse som en SL-resenär. Avgränsningen till Nykvarnsbor medför också att alternativen inte får någon påverkan på länsöverskridande resor. Alternativ 1 innebär vidare ingen överflyttning till Movingo-biljetter i länet i övrigt, Alternativ 2 innebär dock en mycket stor andel av befintliga SL-resenärer i Nykvarns kommun övergår till att köpa Movingobiljetter. Intäkten för dessa tillfaller dock i sin helhet Region Stockholm.

²⁴ Skalan bedömer i vilken utsträckning respektive alternativ bedöms uppfylla kriterier från avsnittet Uppdrag eller som i övrigt är relevanta för möjligheten att genomföra piloten. Grönt innebär att alternativet i hög grad uppfyller detta, gult innebär att alternativet i viss mån eller uppfyller detta och rött att det inte uppfyller detta eller att det på andra sätt finns betydande problem.

Det bör även noteras att val av alternativ påverkar vilka villkor som resenären möts av vad gäller exempelvis rabatter. En pilot inom SL (Alternativ 1) ger SL-villkor, medan en pilot inom Movingo (Alternativ 2 och 3) ger Mälartågs-villkor. Generellt är SL-villkoren något mer generösa, med större rabatt för de rabatterade produkterna samt rabatt för personer över 65 år.

Alternativ 3, vid prisnivån 1 410 kr per månad, ger en viss påverkan på länsöverskridande resor, motsvarande förlorade intäkter på totalt 1,78 miljoner kr, varav 102 000 kr för Region Sörmland. Denna effekt kan dock förhindras med mindre prishöjningar på resorna mellan Eskilstuna samt Strängnäs och Nykvarn, vilket skulle medföra att incitamenten att kombinera Movingo-produkter försvinner.

Möjliga insikter kopplat till harmonisering mellan SL-taxa och Mälartågstaxa

	Lärdomar från piloten kan sedan tas vidare i ett förnyat ställningstagande rörande vilken grad av harmonisering mellan SL-taxa och Mälartågstaxa som är att föredra på längre sikt.
Alternativ 1	
Alternativ 2	
Alternativ 3	

Sammantaget bedöms Alternativ 3 ge väsentligt bättre möjlighet till lärdomar om eventuella konsekvenser av att införa SL-taxa på Mälartåg. Alternativ 3 är en tilltalande lösning ur flera av de perspektiv som lyftes fram i tidigare utredning då det möjliggöra att testa huruvida de negativa konsekvenserna i form av trängsel på Mälartåg uppstår vid en lägre prissänkning än det skulle innebära att införa SL-taxa. Vidare medger Alternativ 3 även möjlighet att testa detta utan att ge Mälartågspersonal tillgång till SL:s validerings-utrustning. Formen för projektet, som en pilot, gör det också lättare att ta in lärdomar och finjustera inför eventuella framtida förändringar.

Alternativ 1 och 2 bedöms kunna ge begränsade lärdomar, då det innebär att en viss grupp som pendlar från en specifik kommun får SL-taxa eller ett sänkt pris under vissa förutsättningar, varför effekter av detta på exempelvis trängsel är

svåra att generalisera. Alternativ 1 bedöms dock kunna ge vissa insikter kring frågan om validering av SL-biljetter på Mälartåg, eftersom det kräver att Mälartågspersonal validerar SL-biljetter.

Tekniska och affärsmässiga förutsättningar

	Tekniska och affärsmässiga förutsättningar	Juridiska förutsättningar
Alternativ 1		
Alternativ 2		
Alternativ 3		

Sammantaget bedöms Alternativ 3 som mest fördelaktigt ur såväl tekniskt- som affärsmässigt perspektiv, även om den medför behov av samråd och överenskommelse med andra berörda regioner. Detta eftersom det till skillnad från Alternativ 1 och 2 inte medför några behov av att belasta Mälartåg med ytterligare valideringsutrustning, nya affärsregler eller båda.

Samtliga alternativ ställer krav på Mälardalstrafik vad gäller implementering, men Alternativ 3 bedöms sammantaget som det med minst påverkan i detta avseende.

Alternativ 1 bedöms som det mest komplicerade, då det innebär behov av ny teknik (i de fall Mälartågspersonal ska ha SL:s valideringsutrustning) och affärsregler, samt att detta kräver att trafikförvaltningen utvecklar och implementerar system och rutiner för ansökan och distribution av Nykvarnskort. Alternativ 2 bedöms som något mindre komplicerat, eftersom behovet av att Mälartågspersonal ska hantera SL-biljetter försvinner.

Den juridiska analysen visar att det är osäkert om de skäl som anförs för att begränsa förmånen till Nykvarnsbor i Alternativ 1 och 2 skulle anses tillräckligt objektiva och sakliga i en rättslig prövning. Det är med andra ord osäkert om införandet av Nykvarnskort är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Det krävs dock att en regionmedlem klagar på beslutet för att en prövning ska ske. Alternativ 3 framstår utifrån den juridiska analysen som okomplicerat ur ett kommunalrättsligt perspektiv.

Ur ett likabehandlingsperspektiv bör det även beaktas att Alternativ 1 och 2 medför en betydande risk att andra kommuner eller orter med jämförelsevis sämre tillgång till kollektivtrafik kommer efterfråga samma behandling. Detta riskerar både att komplicera biljettutbudet gentemot resenären, öka den administrativa bördan samt potentiellt bli mycket kostnadsdrivande för Region Stockholm, inte minst då flera av dessa kommuner har betydligt större befolkning än Nykvarns kommun.

Trafikförvaltningens principer för prissättning

Trafikförvaltningen har ett antal vedertagna principer för prissättning av biljettsortimentet, vilka återges i Figur 6 nedan. Principerna baseras på att det ska vara accepterat och enkelt för resenären att förstå och enkelt för trafikförvaltningen och dess partners att administrera.

Två priskategorier	Förmånlig 30-dagarsbiljett	Samma pris oavsett biljettbärare	Korta periodbiljetter är prissatta för tillfälliga besökare
<ul style="list-style-type: none"> Biljetter* erbjuds i två priskategorier: vuxen och rabatterad Rabatterad gäller för ungdomar, studenter och pensionärer och ger 33% rabatt 	<ul style="list-style-type: none"> 30-dagarsbiljetten är förmånligt prissatt för dem som pendlar För alla som reser >25 resor per månad (ca 50% av arbetsdagarna), är 30-dagarsbiljetten det ekonomiskt mest rationella valet 	<ul style="list-style-type: none"> Alla biljetter erbjuds till samma pris oavsett biljettbärare (app, betalkort, Accesskort, SL-kort och pappersbiljett) Inte heller försäljningskanalen (app, betalkort, spärkkiosk, biljettautomat, återförsäljare) påverkar priset 	<ul style="list-style-type: none"> Korta periodbiljetter (24-timmars, 72-timmars och 7-dagars) är prissatta med tillfälliga besökare i åtanke Dessa biljetter passar sällan pendlare och andra frekventa resenärer

Figur 6: Trafikförvaltningens principer för prissättning.

Eftersom samtliga alternativ innebär ett närmande mellan Movingo-sortimentet och SL:s biljettportfölj har de olika alternativen bedömts utifrån dessa principer. Samtliga alternativ uppfyller principerna om *Förmånlig 30-dagarsbiljett* samt att *Korta periodbiljetter är prissatta för tillfälliga besökare*, någon vidare bedömning gentemot dessa har därför inte gjorts.

Beroende på utformning riskerar Alternativ 1 att avvika från principen *Samma pris oavsett biljettbärare*, då det i de fall då Mälartågspersonal inte fullt ut ges tillgång till SL:s valideringsutrustning bara kommer gå att resa på vissa biljetter och bärare. Ur ett bredare portföljperspektiv kan vidare Alternativ 1 och 2 ses som betydande avsteg från principen om *Två priskategorier* – eftersom den särskiljer och ger rabatt till vissa resenärer och ger dessa ett särskilt pris i vissa reserelationer. Vidare särskiljer alternativen de som bor i Nykvarn och reser därifrån och de som inte bor i kommunen och reser dit. Alternativ 3 bedöms

inte göra avsteg från dessa principer, eftersom de bibehålls, om än inom ramen för Movingo-sortimentet.

Påverkan på resande, ledig kapacitet och framtida potentialer

Tabell 13: Förändrat resande Alternativ 1 och 2 samt 3 (antal 30-dagarsbiljetter/månad)

Alternativ 1: 103

Alternativ 2: 53

Alternativ 3: 78

Som framgår av Tabell 13 ovan ger Alternativ 3 på totalen en något mindre resandeökning än Alternativ 1, men större än Alternativ 2. Det beror på att Alternativ 3 jämfört med Alternativ 1 är en relativt sett mindre prissänkning utspritt på fler relationer. Alternativ 3 sprider därmed även belastningen mer mellan Nykvarn, Södertälje och Märsta, medan alternativ 1 och 2 i huvudsak ökar resandet Nykvarn – Stockholm C (93 procent av den ökade försäljningen). Därmed bedöms Alternativ 3 också ha större potentialer att på ett bättre sätt fånga betalningsviljan för en mer förmånlig produkt, erbjuda fler resmöjligheter till alla regioninvånare samt på ett bättre sätt nyttja tillgänglig kapacitet i tågsystemet, och därmed större potential till ett ökat resande på sikt. Detta är särskilt relevant givet den kapacitetsbrist som finns på flera pendeltågslinjer, där Mälartågssystemet via en prissänkning på inomlänssresor kan fungera avlastande. Mälartågssystemet kommer vidare att, tillskillnad från SL:s pendeltåg, tillföras ytterligare kapacitet under de närmsta åren eftersom Mälardalstrafiks ägare, inklusive Region Stockholm, valt att finansiera inköp av ytterligare fordon.

SL-lovbiljett

	Möjligheten att tillämpa SL:s lovkort eller motsvarande inom ramen för ett pilotprojekt för Nykvarn
Alternativ 1	
Alternativ 2	
Alternativ 3	

SL:s lovbiljett eller motsvarande bedöms sammantaget som möjliga att tillämpa inom ramen för samtlig alternativ. Tillämpningen beror på val av alternativ, och samtliga alternativ medför vissa komplikationer för resenärer och målartågspersonal. Alternativ 1 och 2 innebär att resenärerna behöver ansöka om Nykvarnskort, samt tillkommande moment för Mälartågspersonal vid kontroll av biljetter. Alternativ 3 innebär arbete för Mälardalstrafik och Region Stockholm med att anpassa utskicksförfarande samt skapa en ny Lovbiljetts-produkt inom Movingo-sortimentet. Vidare medför Alternativ 3 dock behov av förhållandevis stora utvecklingsinsatser hos Mälartrafik, eftersom de idag saknar möjligheten att sälja biljetter mot personlig värdekod. Tillämpning av lovbiljett inom Alternativ 3 bedöms därför medföra större problem än inom de andra alternativen.

Mälardalstrafiks samlade bedömning

Nedan återges Mälardalstrafiks tjänstemannaorganisations bedömning av de respektive alternativen (den samlade bedömningen inklusive uppmärksammade risker med respektive alternativ återfinns i sin helhet i Bilaga 9).

Bedömning

Mälardalstaxan är utformad av Mälardalstrafiks ägare tillsammans att vara det primära taxesystemet för Mälardalstrafiks uppdrag och utgör en anvisning för bolaget att tillämpa. De intentioner ägarna vill uppnå genom bolaget samt de principer som ligger till grundval för dessa återfinns i Samverkansavtalet. Samverkansavtalet innehåller därtill avsnitt som behandlar avsteg från Mälardalstaxan.

Sammanfattningsvis bedömer Mälardalstrafiks tjänstemannaorganisation, utifrån framlagda alternativ, att ett eventuellt pilotprojekt som genomförs inom ramen för Movingo kan vara möjligt att genomföra som ett avsteg från Mälardalstaxan, i form av en justering av priset. Detta under förutsättning att projektet genomförs utifrån villkoren i Samverkansavtalet, vilka beskrivs ovan under rubriken Generella förutsättningar, och innefattar en sänkning av priset till som lägst 1 590 kronor för Movingo 30 dagar, sett till dagens prisnivåer.

Riskerna med de båda övriga alternativ som inkluderar ett Nykvarnskort bedöms som höga samtidigt som de kräver både produkt- och systemutveckling av endera parten, om inte båda. De bedöms även skapa oönskad komplexitet i taxesystemet vilket i förlängningen kan påverka kundnöjdheten och trafiksystemets totala attraktivitet. Inget av dessa alternativ rekommenderas.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2026-05-11
Version: 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0185

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 1 – Trafikupplägg Mälartåg 2027 och framåt

Mälartågssystemet befinner sig under slutet av 2020-talet i en upptrappningsfas för att nå en ny utbudsnivå som är avtalad mellan ägarlänerna genom samverkansavtal avseende verksamheten i Mälardalstrafik Aktiebolag, RS 2024-0846. Region Stockholms trafiknämnd behandlade detta ärende på sitt sammanträde 2024-10-22, TN 2024-0988. Utöver det fattade Mälardalstrafiks styrelse beslut RS 2025-0374 om att utöka sin fordonsflotta med ytterligare 13 fordon för att i huvudsak förstärka kapaciteten på Svealandsbanan och Stockholm – Uppsala. Region Stockholms trafiknämnd behandlade detta ärende på sitt sammanträde 2025-04-23, TN 2025-0391.

För ett pilotprojekt som berör Stockholm – Nykvarn är främst trafiken på Svealandsbanan aktuell. Men även trafiken på Nyköpingsbanan och Sörmlandspilen har betydelse för resor Södertälje – Stockholm, beroende på pilotprojektets utformning.

Mälartåg 2027

För Mälartågs trafik från Stockholm och söderut planeras följande trafikupplägg 2027:

Svealandsbanan: Uppsala – Arlanda – Stockholm – Södertälje – Nykvarn – Eskilstuna – Arboga (– Örebro)

Vardagar körs timmestrafik cirka kl. 05-22 med genomgående tåg Uppsala – Stockholm – Eskilstuna – Arboga/Örebro. Sista tåg mot Uppsala avgår Stockholm 00:12. Sista tåg mot Eskilstuna avgår Stockholm 22:56. Trafiken förtätas till 30-minuterstrafik mellan Stockholm och Eskilstuna cirka kl. 05-09 och kl. 15-18, eftermiddagsrusningen utökas med några avgångar i T27. Helger körs timmestrafik Eskilstuna – Stockholm – Uppsala cirka kl. 07-20. Trafiken startar cirka kl. 06 och avslutas med sista tåg från Stockholm vid midnatt, timmestrafiken Eskilstuna-Stockholm utökas genom 2–3 nya avgångar per riktning i T27.

Utöver den här trafiken tillkommer ett par Regionexpress-avgångar som går direkt Eskilstuna-Stockholm utan uppehåll på mellanliggande stationer. Dessa ger inget ökat utbud i Stockholms län men de har en avlastande effekt på de tåg som stannar i Stockholms län, däribland Nykvarn.

Nyköpingsbanan: Stockholm – Södertälje – Nyköping – Norrköping

Vardagar körs timmestrafik Stockholm – Nyköping och omvänt cirka kl. 06-23. Trafiken förtätas med enstaka insatståg som skapar två förbindelser per timme i högtrafikriktningen cirka kl. 06-08 och kl. 16-18. Det avslutas med sista tåg från Stockholm vid midnatt. Helger körs timmestrafik cirka kl. 8-18, med någon tvåtimmarslucka. På kvällen tillkommer ett par tåg. Trafiken avslutas nätter mot lördag och söndag med sista tåg från Stockholm kl. 23:27.

Sörmlandspilen: Stockholm – Södertälje – Gnesta – Hallsberg

Vardagar körs trafiken med tvåtimmarsintervall ca. kl. 6-22, som förtätas till timmestrafik ca. kl. 6-9 och kl. 13-20. Helger körs trafiken med tvåtimmarsintervall cirka kl. 8 -20. Helgkvällar avslutas trafiken med sista tåg från Stockholm 23:59.

Trafikutveckling Mälartåg efter 2027

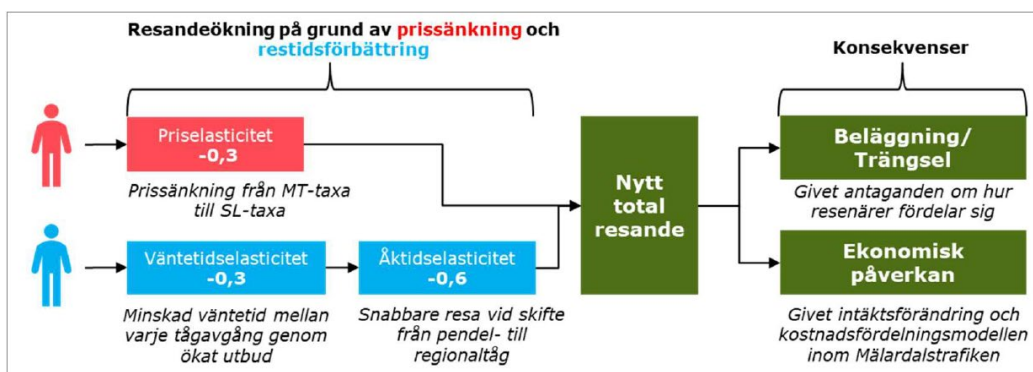
Trafikutökningar efter 2027 mot den nya målnivån omfattar främst ytterligare Regionexpress-avgångar på Svealandsbanan och längre tåg på Svealandsbanan, någon tillkommande kapacitet på Nyköpingsbanan, mer kapacitet Stockholm-Uppsala och förstärkningar utanför Stockholms län.

Kapacitet i tågtrafiken

Inom ÅV regionpendel togs beläggningsdata fram för vecka 3–6 under 2025 för pendel- respektive Mälartågssystemet. Syftet var att beräkna vilken möjlighet Mälartågssystemet har att ta emot ett ökat resande till följd av exempelvis en taxeharmonisering. Resultatet blev att i maxtimmen hade pendeltågstrafiken ett utbud som i stort motsvarar trafikförvaltningens planeringsnormer för trängsel, det vill säga att utrymmet för att ta emot ökat resande i befintligt pendeltågsutbud är begränsat. För Mälartågen identifierades att det i maxtimmen fanns cirka 800 lediga sittplatser Södertälje S- Stockholm C, det vill säga att systemet har ledig kapacitet, även om denna inte är jämnt fördelad mellan avgångarna. Utöver det planeras kapaciteten i Mälartågssystemet att öka de närmaste åren genom utökad fordonsflotta.

Bilaga 2 – Resandeförändring till följd av pris- och restidsförändringar

I figuren nedan beskrivs hur förändringar i pris och restid påverkar resenärer. Modellen är densamma som användes för att bedöma införande av SL-taxa på alla Mälartåg inom Stockholms län i samband med arbetet med Åtgärdsval Regionpendel (SL 2022-0103), där Mälartågsresenär illustreras i rött och pendeltågsresenär i blått. Elasticiteter i enlighet med trafikförvaltningens metod för intäktsanalyser.



Figur 7: Metod för att bedöma vilka konsekvenser avseende efterfrågan och ekonomi som uppstår vid förändrat pris/utbud.

Bilaga 3 - Juridisk analys av möjligheten att införa reducerade biljettpriser för tåg för resor till och från Nykvarn

Rättslig utgångspunkt

Kommuners och regioners beslut ska följa de grundläggande kommunalrättsliga principer som säkerställer att kommunmedlemmar behandlas korrekt och rättvist. En av dessa är likställighetsprincipen i 2 kap. 3 § (2017:725) kommunallagen, som innebär att kommun- och regionmedlemmar ska behandlas lika, om det inte finns sakliga skäl för att göra en åtskillnad. Principen syftar till att förhindra otillbörlig gynnande eller missgynnande av vissa grupper och att säkerställa att skillnader i avgifter eller förmåner endast förekommer när de kan motiveras av objektiva och relevanta omständigheter.

Likställighetsprincipen aktualiseras särskilt vid prövning av system där vissa kommun- eller regionmedlemmar ges tillgång till förmåner eller prissättningsmodeller som andra med likvärdigt behov inte omfattas av. I sådana fall krävs att skillnaden i behandling kan knytas till faktorer som är sakliga, behovsrelaterade eller på annat sätt kan rättfärdigas utifrån kommunal verksamhetslogik.

Vid bedömningen av biljettsystem i kollektivtrafiken innebär detta att regionen behöver säkerställa att eventuella skillnader i pris eller villkor är förenliga med likställighetsprincipens krav och att samma villkor gäller för alla regionmedlemmar som befinner sig i jämförbara situationer. Avsteg från likabehandling måste alltså kunna motiveras med objektiva skäl som kan kopplas till prestationens art, kostnadsstruktur eller andra relevanta och sakligt godtagbara omständigheter.

Praxis av relevans

Rättspraxis där liknande upplägg prövas är begränsad. Det finns dock några domar som är relevanta.

I RÅ 1996:9 prövade Regeringsrätten ett system där personer folkbokförda på ön Ven i Landskrona kommun erhöll reducerad taxa vid resor till fastlandet via ett kommunalt helägt bolag. Resenärer som önskade ta del av förmånen skulle uppvisa ett intyg utfärdat av bolaget.

Domstolen fann att särbehandlingen stred mot likställighetsprincipen eftersom kommunen inte kunde redovisa objektivt godtagbara skäl till varför andra

kommunmedlemmar, som använde färjetrafiken i motsvarande omfattning, inte skulle omfattas av rabatten.

Två regeringsråd var skiljaktiga och bedömde att särbehandlingen kunde anses sakligt motiverad med hänsyn till att Ven saknade broförbindelse, att befolkningen var mycket liten samt att tillgång till kommunal service i praktiken förutsatte resor till fastlandet.

Regeringsrätten prövade i RÅ 2000 ref 35 lagligheten av att en kommun tillämpade olika avgifter för barnomsorg vid olika förskolor eftersom varje förskola hade gjorts till egen resultatenhet. Avgifterna varierade beroende på lokala förutsättningar, kostnader och hur effektivt verksamheten bedrevs vid respektive enhet. Regeringsrätten fann att dessa faktorer inte utgjorde sakliga skäl för att ta ut olika avgifter för likvärdiga prestationer. Avgiftsskillnaderna bedömdes därför stå i strid med likställighetsprincipen i kommunallagen.

Förvaltningsrätten i Umeå har i mål 485-17 prövat ett överklagande av Skellefteå kommuns beslut att förlänga en försöksperiod med avgiftsfri stadstrafik för personer med färdtjänstbevis. Klaganden menade att beslutet stred mot likställighetsprincipen, eftersom motsvarande avgiftsfrihet inte gällde för färdtjänstberättigade som reste med länstrafiken.

Förvaltningsrätten konstaterade att stadstrafik och länstrafik utgör olika trafiksystem och därför inte kan anses vara likvärdiga prestationer. Skillnaden i avgiftsuttag bedömdes därmed inte innebära någon otillåten särbehandling. Domstolen fann inte heller att boende utanför tätorten missgynnades på ett sätt som strider mot kommunallagen, eftersom samtliga färdtjänstberättigade omfattas av samma villkor i den del av trafiksystemet som beslutet avser.

Jämförelse med befintliga system i regionen

Inom Region Stockholm finns ett sedan länge etablerat system med så kallat "Ö-kort", som ger personer folkbokförda på öar utan fast landförbindelse reducerade priser hos Waxholmsbolaget. Systemet bygger på ansökan och kontroll av folkbokföring. Upplägget har inte prövats av domstol, varför dess förenlighet med kommunallagen inte kan anses klarlagd.

Rättslig analys av Alternativ 1 och 2 - Nykvarnskort

Syftet med Nykvarnskort är att kompensera för att Nykvarn inte trafikeras av pendeltåg och att kommunens invånare därför har högre resekostnader vid motsvarande behov av regional kollektivtrafik. Nykvarnsbor är i nuläget

hänvisade till Mälartåg till väsentligt högre biljettpris eller buss till Södertälje för att där ansluta till pendeltågstrafiken.

Utifrån detta syfte kan det argumenteras att ett särskilt stöd till Nykvarns invånare enligt Alternativ 1 eller 2 skulle främja faktisk likabehandling i regionen.

Det föreligger dock omständigheter som talar emot en särreglering:

- Det är svårt att identifiera objektivt godtagbara skäl till att endast personer folkbokförda i Nykvarn ska omfattas av förmånen, särskilt då andra regionmedlemmar kan ha frekvent behov av resor till Nykvarn, exempelvis i form av arbetspendling.
- En särbehandling som endast riktar sig till Nykvarns invånare skulle innebära att andra regionmedlemmar i samma behovssituation behandlas mindre fördelaktigt, vilket riskerar att strida mot likställighetsprincipen.
- Praxis (RÅ 1996:9) visar att särbehandling som inte fullt ut omfattar samtliga kommunmedlemmar i motsvarande situation bedöms som otillåten.

Rättslig analys av Alternativ 3

Alternativ 3 innebär att en Movingo-produkt erbjuds alla resenärer till samma pris utan koppling till folkbokföring eller annan personbaserad differentiering. Eftersom alla behandlas lika inom samma trafiksystem aktualiseras inte likställighetsprincipens begränsningar. Modellen saknar inslag av otillåten särbehandling och ligger i linje med praxis, där det i RÅ 1996:9 och RÅ 2000 ref. 35 understrukits att olika avgifter för likvärdiga prestationer kräver sakliga skäl, och där Förvaltningsrätten i Umeå (mål 485-17) bedömt att lika villkor inom ett och samma trafiksystem uppfyller likställighetsprincipen.

Sammantagen bedömning

Sammantaget framstår det som osäkert om de skäl som anförs för att begränsa förmånen till Nykvarnsbor skulle anses tillräckligt objektiva och sakliga i en rättslig prövning. Det krävs dock att en regionmedlem klagar på beslutet inom föreskriven tid från beslutsfattande för att en prövning ska ske. Alternativ 3 framstår som okomplicerat ur ett kommunalrättsligt perspektiv.

Bilaga 4 – Beläggning på Mälartåg

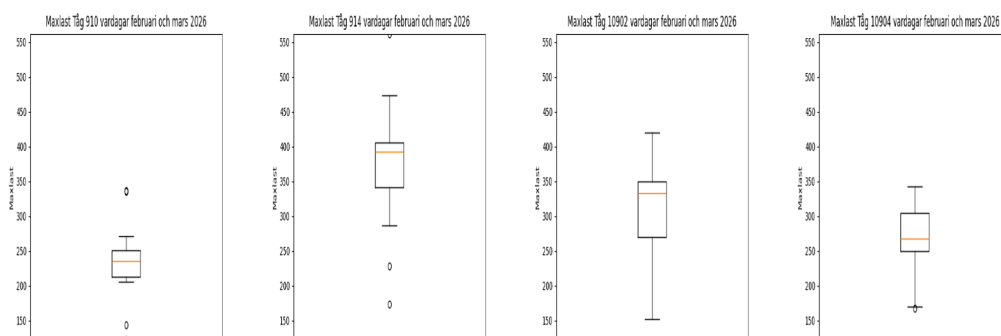
Effekten på beläggningen på Mälartåg har beräknats utifrån tillgängliga data över beläggning på ett antal avgångar under vardagar februari och mars 2026 (se även Figur 8 nedan) samt känslighetsberäkningar gentemot resande i snittet Södertälje C – Flemingsberg från mars 2025.

För att förstå antal resor per biljett samt hur många reser en medelvardag som görs givet en viss årlig mängd sålda biljetter görs följande antaganden:

- Två resor per aktiv dag för alla periodbiljetter, en i vardera riktningen.
- Aktiva dagar på 90 dagars biljett = 3 * aktiva dagar på 30-dagarsbiljett.
- Antar aktiva dagar på årsbiljett = 10, 5 * aktiva dagar på 30-dagarsbiljett.
- 5 aktiva dagar för en 5/30-biljett.
- 20 aktiva dagar i en 30-dagarsbiljett.

Vardags-påstigande har sedan jämförts med årsresandet från ovan antaganden för att få en "årsfaktor", beräknad till 210. Utifrån detta beräknas därefter resandet i olika relationer. På detta appliceras sen priselasticitet (-0,3) för att bedöma hur resenärsantalet i dessa relationer förändras vid prisförändringar. Därefter fördelas dessa resenärer på de tåglinjer som beskrivs i Figur 8 nedan.

Vidare har ett antal känslighetsanalyser gjorts för effekt i scenarier där tåg som vanligtvis körs med dubbla tågsätt (910, 914 och 10902 i figuren nedan), och därmed dubbel kapacitet, körs enkelt.



Figur 8: Maxlaststatistik morgon, feb och mars 2026

Bilaga 5 - Anslutande busstrafik i Alternativ 3

Beroende på vilka geografier som pilotprojektet kommer att behandla finns det anledning att justera anslutande busstrafik i olika omfattning. Detta för att kunna dra full nytta av pilotprojektet. Idag är ju anslutande SL-busstrafik i stort sett planerad utan koppling till Mälartågs-trafiken. Nedan följer en översiktlig beskrivning av vilken busstrafik som kan justeras till följd av ett pilotprojekt med en lägre taxa på Mälartåg.

Nykvarn

I Nykvarn finns ett par landsbygdslinjer som till stor del är anpassade för skolresor (778,779,782,776). För de linjerna kan det vara värdefullt att tillsammans med Nykvarns kommun se om det finns möjlighet att synka skoltiderna med tågtiderna så att bussen även kan utgöra ett alternativ för kombinationsresor med Mälartåg. Utöver den här trafiken finns även buss 780/780X som kör en lokal sträcka i Nykvarn och sedan vidare (på motorvägen) till Södertälje där den ansluter till pendeltågen. Då pendeltågen avgår relativt frekvent över hela dygnet så bör det studeras om det finns ett behov av att justera minuttal Nykvarn för att erbjuda bättre anslutningar till Mälartågen.

Södertälje

Från Södertälje finns det en relativt god potential att med hjälp av Mälartåg och justerad matarbusstrafik erbjuda mer konkurrenskraftiga restider mot biltrafiken.

Från exempelvis Hovsjö till centrala Stockholm tar en bilresa cirka 30 minuter utan bilköer. En SL-resa med pendeltåg och stadsbuss via Södertälje C tar cirka 1 timme och 5 minuter. Med en matarbus till Södertälje S och sedan Mälartåg till Stockholm C skulle motsvarande resa med kollektivtrafiken kunna ta cirka 35–40 minuter.

I de projekt som gjorts kring utvecklad kollektivtrafik i Södertälje (MMiS²⁵ och ÅVS Södertälje) återkommer förslaget med harmoniserad taxa mellan pendel- och regionaltåg kombinerat med justeringar i stadsbussnätet. En sådan åtgärd har möjlighet att stärka såväl kollektivtrafikens som Södertäljes attraktivitet. Av det skälet så finns det mycket som talar för att ett pilotprojekt även bör omfatta Södertälje. För att nå effekt i Södertälje finns det ett par justeringar i busstrafiknätet som bör studeras vidare.

²⁵ Modern Mobilitet i Södertälje.

I högtrafik trafikerar linje 777 Södertälje Syd – Södertälje C – Ronna – Geneta i 15 minuterstrafik på delsträckan Södertälje S- Södertälje C, resterande sträckan till Geneta går i 7,5-minuterstrafik. Mellan klockan 10:00 och 14:30 är det 15-minuterstrafik Geneta - Södertälje C och varannan tur kör vidare till Södertälje S som då har 30-minuterstrafik. För att kunna utnyttja de kortare restider som Mälartågen ger även i mellantrafiken så behöver linje 777 köras i 15-minuterstrafik till Södertälje S även i mellantrafiken på vardagar. På lördagar går hela linjen i 15-minuterstrafik under mellantrafiken. Medan söndagar går hela linjen i 30-minuterstrafik

För att kunna ge det befolkningstunga området Hovsjö nytta av taxepiloten på Mälartåg så bör busslinje 752 justeras så att den trafikerar Geneta - Hovsjö - Södertälje syd. I dag kör den via Hertig Carls väg till Södertälje hamn i högtrafik. Finns resurserna bör även mellantrafik erbjudas Hovsjö- Södertälje syd.

Ovanstående utökningar i busstrafiken i Södertälje stadstrafik ligger i mellantrafik vilket inte är fordonsdimensionerande varför det bör vara genomförbart i en kortare tidshorisont. Däremot bör övrigt utbud i Södertälje studeras för att se om det finns några synergier och andra rationaliseringsmöjligheter som kan bidra till att finansiera utökning enligt ovanstående.

Flemingsberg

I Flemingsberg ligger regionaltågsstationen på samma plats som pendeltågen. Restidsvinsten att utnyttja regionaltågen jämfört med pendeltågen är relativt begränsad om hänsyn tas till de lägre gångvägarna på Stockholm C och den sämre turtätheten på regionaltågen. Därför föreslås ingen justering av busstrafiken i Flemingsberg vid en taxepilot på Mälartågen som berör Flemingsberg.

Märsta

I Märsta ligger regionaltågsstationen och pendeltågstationen på samma plats. Regionaltågen erbjuder väsentligt kortare restider än pendeltågen till centrala Stockholm. Om en taxepilot för Mälartåg även omfattar Märsta så finns det anledning att se över om några bussturer skulle anpassas mot regionaltågen. Beroende på exakt tidtabellslösning kan det vara möjligt att kombinera med passning mot pendeltågen eller så behöver ett val göras.

Bilaga 6 - Alternativ som ej utretts vidare

Förutsättningar för att sälja Movingo-biljetter i SL-appen

Det saknas idag lösning för SL att sälja Mälardalstrafiks biljetter. Det finns inte heller någon integration mellan SL respektive Mälardalstrafiks appar. Att integrera systemen skulle kräva mycket omfattande utvecklingsinsatser på båda sidor för integration samt tillhörande validering och affärsregler för ett sådant förfarande.

Vidare skulle en sådan integration inte innebära att Nykvarnsbor får några andra resmöjligheter, eftersom de fortsatt skulle vara hänvisade till Mälartågs biljettsortiment, om än i SL-appen. Detta har därför inte utretts vidare inom ramen för denna pilot.

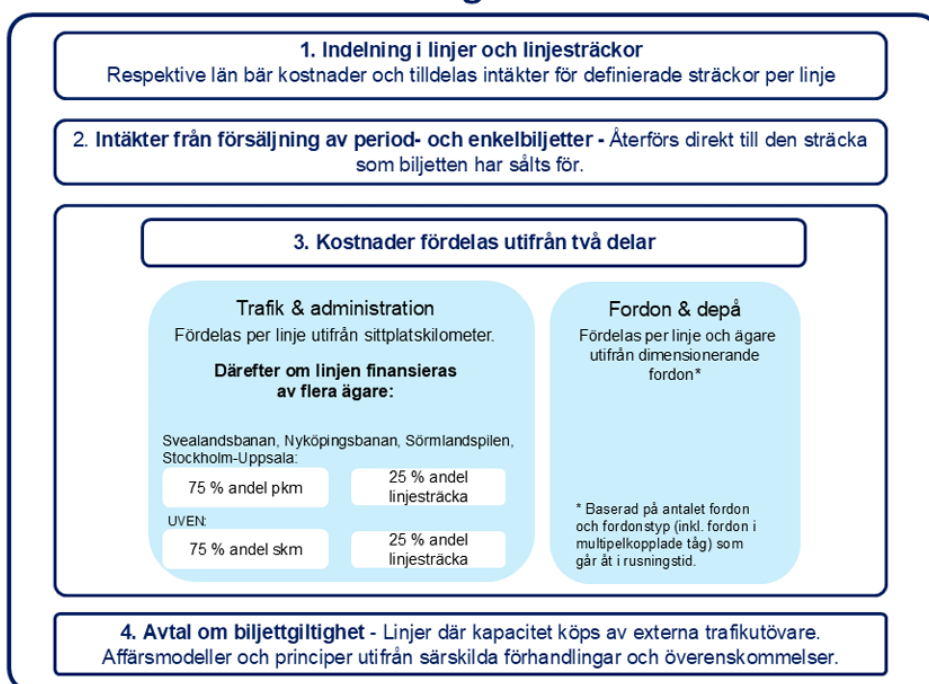
Valideringsstolpar

Det vore möjligt att sätta upp utrustning för validering av SL-kort i Nykvarn. Detta innebär dock att Mälartågs-personal inte kan validera vissa biljetter (betalkort) om de inte också har SL:s valideringsutrustning. Vidare möjliggör detta endast någon form av SL-resa från Nykvarn. För att möjliggöra resor till Nykvarn skulle motsvarande behövas på ett stort antal platser, inte minst ett flertal spår på Stockholms C, eftersom Mälartågen avgår från flera spår. Denna lösning har därmed bedömts som allt för omfattande inom ramen för detta pilotprojekt, och inte utretts vidare.

Bilaga 7 - Kostnadsfördelning

Inom Mälardalstrafik fördelas kostnader utefter en kostnadsfördelningsmodell, den illustreras i Figur 9 nedan. Trafik och administrationskostnader fördelas i huvudsak utefter sittplatskilometer mellan linjer och inom en linje fördelas kostnader utefter personkilometer och andel linjesträcka. Fordonskostnader fördelas utefter dimensionerade fordon i rusningstid.

Schematisk bild fördelningsmodell



Figur 9: Schematisk bild över Mälardalstrafiks kostnadsfördelningsmodell

En konsekvens av modellen är att ökat inomregionalt resande leder till högre andel personkilometer och således en högre kostnad som behöver beaktas.

Metod för kostnadssimulering

För att uppskatta hur mycket ökad andel kostnader som skapas av de olika alternativen sattes först följande modell upp för att konvertera sålda månadskort under ett år till antal resor under en 5-veckorsperiod. Detta då mätperioderna för Mälardalstrafik utgår från två veckor på vår, två på höst och en sommarvecka, det vill säga totalt 5 veckor.

$$\frac{\text{Antal sålda månadskort per år}}{12} * \frac{20 * 2}{4} * 5$$

Antal sålda månadskort delas på antal månader, vilket sen multipliceras med antal resdagar per månad och antal resor per dag, vilket delas med antal veckor per månad och sen multipliceras med antal veckor under perioden (fem). Detta ger exempelvis att 1 241 sålda månadskort på ett år ger 5170 resor under en 5-veckorsperiod. Eftersom beräkningen utgår från 4 veckor per månad antas totalt 48 resveckor per år.

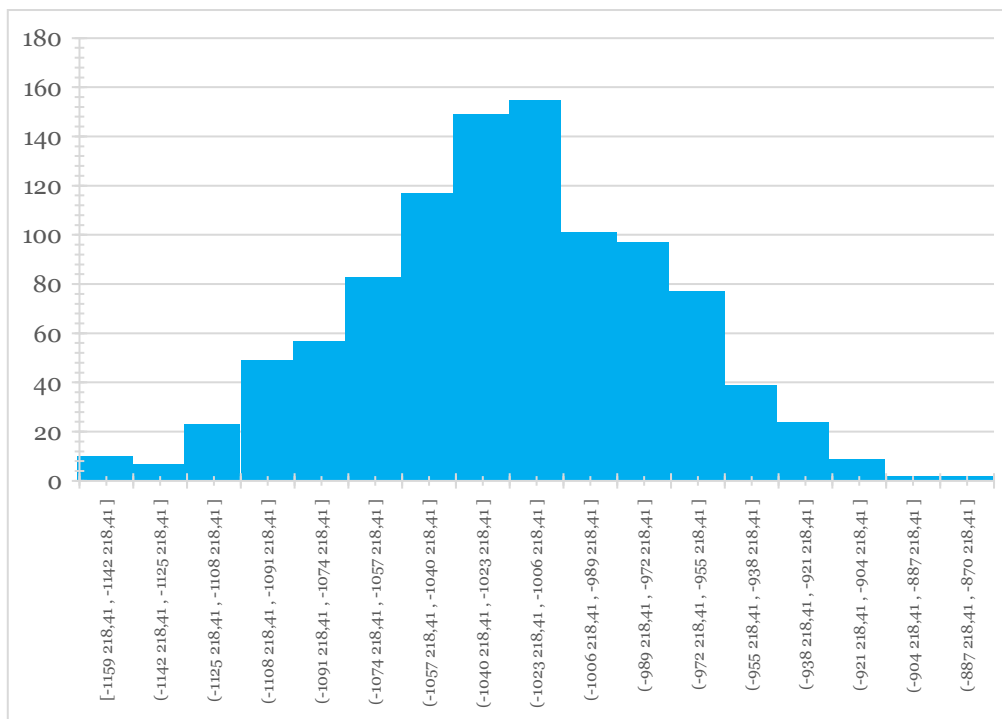
Kostnadsberäkningen utgår därefter utifrån Mälardalstrafiks budget 2026. Där dessa nya resor adderas till existerande resenärer. Det är antagit att dessa resenärer ej medför ytterligare behov av att köra dubbla tågsätt och således att Region Stockholm inte behöver betala mer dimensionerande fordonskostnad. Eftersom det finns en viss skillnad i kostnad utefter vilken linje resenären väljer görs en mindre Monte Carlo-simulering med 1 000 simuleringar. Medelvärde av denna är 1 miljon och standardavvikelse på 40 000.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2026-05-11
Version: 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0185

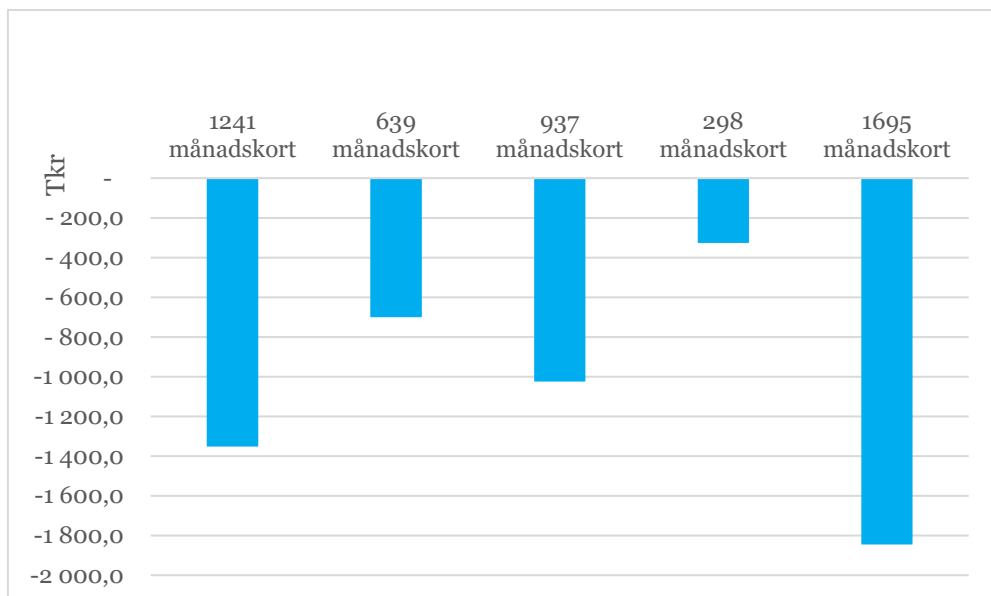
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 10: Monte Carlo-simulering, val av linje

Utfall av kostnadssimulering

Fler månadskort innebär således en högre kostnad vilket syns i nedanstående diagram, som sammanställer kostnaden för samtliga alternativ.



Figur 11: Kostnad per år och alternativ

Detta är sannolikt en viss överskattning av kostnaderna, eftersom det förutsätter ett relativt högt nyttjande per månadskort.

Beräkning kostnad lovbiljett

För att beräkna kostnaden för tillkommande resenärer till följd av införande av Lovbiljett för ungdomar i Nykvarn har samma metod som dem som beskrivs ovan tillämpats. Dock antas ungdomarna med Lovbiljett bara resa en gång (tur och retur) under mätvecka (sannolikt under sommaren, eftersom lovbiljetten är aktiv då), motsvarande totalt 2 400 resor. Detta ger en kostnad på 630 000 kr.

Bilaga 8 - Känslighetsanalys

Känslighetsanalyser för Alternativ 3 har gjorts för prisnivåerna 1590 kr samt 1250 kr för en 30-dagarsbiljett som är giltig på samtliga inomlänssresor i Region Stockholm samt SL-trafik.

Beläggning till följd av Alternativ 3 (känslighetsanalys)

Båda prisnivåerna bedöms rymmas i befintlig trafik. I de fall då tåg som vanligen körs i dubbla tågsätt körs enkelt ökar trängseln med 44 stående resenärer i den mest belastade avgången vid prisnivån 1 250 kr, motsvarande vid 1590 kr är 15 stående resenärer.

Resandeförändring till följd av Alternativ 3 (känslighetsanalys)

Förändringen vid ett inomlänns-pris på 1 250 kr uppgår till 1 659 sålda 30-dagarsbiljetter, motsvarande drygt 2 miljoner kr i ökade intäkter. Motsvarande vid ett inomlänns-pris på 1 590 kr uppgår till 298 sålda 30-dagarsbiljetter, motsvarande drygt 474 000 kr.

Intäktsförlust till följd av Alternativ 3 (känslighetsanalys)

Vid 1 250 kr innebär prissänkningen förlorade intäkter på motsvarande 7,5 miljoner kr baserat på försäljning för 2025, till följd av att personer som idag köper olika Movingo-biljetter inom Stockholms län får ett lägre pris.

Vid 1590 kr är motsvarande förlust 1,76 miljoner kr.

Vid en prisnivå på 1 250 kr lönar det sig vidare att kombinera två Movingoprodukter, utöver relationerna Strängnäs samt Eskilstuna till Stockholm även i relationerna Flen samt Nyköping till Stockholm C, vilket får till följd att Region Sörmland total förlorar drygt 817 000 tkr, främst till följd av minskade intäkter mellan Nyköping och Stockholm C. Region Stockholm förlorar cirka 2,9 miljoner kr.

Vid prisnivån 1590 påverkas inga länsöverskridande resor.

Kostnader (Mälardalstrafik kostnadsfördelningsmodell) till följd av Alternativ 3

Vid prisnivån 1 250 kr, ökat resande med motsvarande 1 659 månadskort beräknas ge ökade kostnader på motsvarande cirka 1,85 miljoner kr i Mälardalstrafik kostnadsfördelningsmodell.

Vid prisnivån 1 590 kr, ökat resande med motsvarande 298 månadskort beräknas ge ökade kostnader på motsvarande cirka 326 000 kr i Mälardalstrafik kostnadsfördelningsmodell. Se även Bilaga 7.

I tabellerna nedan summeras påverkan på intäkter och kostnader till följd av Alternativ 3 vid en prisnivåerna 1 250 kr samt 1 590 kr. Tabellen innefattar intäkter och kostnader för resande under ett år.

Summerad ekonomiska konsekvenser, känslighetsanalyser

Tabell 14: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 3, Känslighetsanalys 1 250 kr

Ökat resande: 2,07 miljoner kr

Minskade intäkter:

- Resande över länsgräns: -2,94 miljoner kr (varav -817 000 kr för Region Sörmland)
- Inomlänssresor: -7,53 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks fördelningsmodell: -1,85 miljoner kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: - 10,25 miljoner kr

Tabell 15: Ekonomiska konsekvenser, Alternativ 3, Känslighetsanalys 1 590 kr

Ökat resande: 680 000 kr

Minskade intäkter:

- Inomlänssresor: -2,47 miljoner kr

Ökade kostnader i Mälardalstrafiks fördelningsmodell: -327 000 kr

Samlade ekonomiska konsekvenser: - 2,12 miljoner kr

Bilaga 9 – Återkoppling Mälardalstrafik



Infosäk.klass: K1: Öppen
2026-04-02

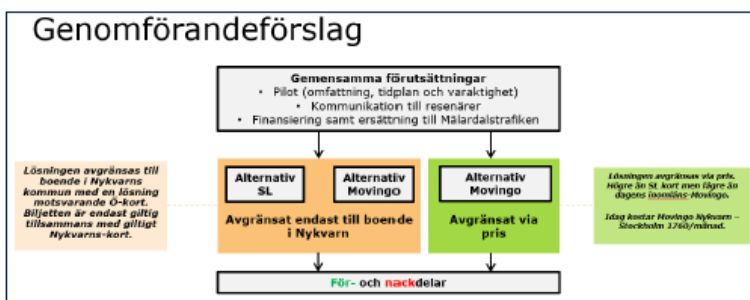
Återkoppling på Trafikförvaltningen i Region Stockholms uppdrag för ett pilotprojekt för Nykvarn

Bakgrund

Trafikförvaltningen i Region Stockholm fick den 16 december 2025 i uppdrag av Trafiknämnden att utreda formerna för ett pilotprojekt i Nykvarn. Utifrån att pilotprojektet omfattar resor med Mälartåg har Mälardalstrafiks tjänstemannaorganisation involverats. Ett antal möten och dialoger har genomförts mellan respektive tjänstemannaorganisation, där Trafikförvaltningen har redogjort för de genomförandeförslag som är aktuella inom pilotprojektet. Mälardalstrafik har, inom ramen för de föreslagna lösningarna, ombetts att redovisa sin syn på respektive alternativ, inklusive potentiella risker, konsekvenser och eventuella tillkommande behov, samt ange vilket alternativ bolaget sammantaget bedömer lämpligt att genomföra. Nedan följer Mälardalstrafiks tjänstemannasvar på givna genomförandeförslag.

Dokumentet inleds med en redogörelse för de övergripande förutsättningarna, inklusive tillämpliga principer enligt Samverkansavtalet och Mälardalstaxan. Därefter redogörs för vilka risker och möjligheter som identifierats med de aktuella genomförandalternativen, allt med avseende på bland annat prissättning, intäkter, trafik, tekniska förutsättningar och flera andra aspekter. Avslutningsvis ges en sammanfattande bedömning.

Generella förutsättningar



Mälardalstrafik Aktiebolags ("Bolaget") ägare Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro Län samt Region Östergötland ("Ägarna"), samverkar genom Bolaget om den storregionala tågtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen. Bolaget har etablerats i syfte att företräda Ägarna vad gäller Bolagets verksamhet och Bolaget

utgör den legala enhet genom vilken stora delar av Ägarnas samverkan koordineras, beslutas och implementeras.

Under 2024 enades Ägarna om att det dåvarande samverkansavtalet och aktieägaravtalet skulle upphöra att gälla för att i sin helhet ersättas av nytt Samverkansavtal (tillika aktieägaravtal och aktieägardirektiv) den 17 december 2024 ("Samverkansavtalet"). Under 2025 inleddes även processen för en ytterligare en uppdatering av Samverkansavtalet, som för närvarande är föremål för beslut för Ägarna.

Samverkansavtalet utgör Bolagets främsta styrdokument då det sätter ramen för Bolagets verksamhet. I avtalet regleras även frågan om vilka principer för Mälardalstaxan som ska gälla i Bolagets verksamhet.

Av Samverkansavtalets Bilaga 2 framgår att Mälardalstaxan och prissättningen av dess produkter syftar till att skapa en sammanhållen och enhetlig upplevelse av trafiken i hela den storregionala geografin, oavsett vilken linje, operatör eller vilket trafikslag som används. Genom en konsekvent och samordnad prissättning ska systemet framstå som integrerat, där resenären möter samma grundläggande logik och struktur i hela nätet. Prissättningen ska vara transparent och lätt att förstå, med en tydlig koppling mellan pris och resa, och med en ambition att upprätthålla likartade prisnivåer för jämförbara resrelationer.

Bolaget har instruerats att inom ramen för Mälardalstaxan tillhandahålla och prissätta både periodbiljetter och enkelbiljetter för resor mellan samtliga stationer som omfattas av bolagets avtalade trafik med Mälartåg. Uppdraget omfattar även motsvarande erbjudanden avseende periodbiljetter för de relationer som omfattas av avtal om biljettgiltighet med andra trafikföretag, allt i syfte att upprätthålla ett sammanhängande och integrerat biljettsystem.

På grundval av stadgade principer för Mälardalstaxan tillämpar Bolaget en differentierad prissättning som bygger på två tydligt avgränsade prisnivåer: fullt pris och reducerat pris. Det reducerade priset uppgår till 75 procent av ordinarie pris, vilket bidrar till en enhetlig och förutsägbar prisstruktur.

Rätten till reducerat pris omfattar barn och ungdomar till och med 19 år samt studenter som bedriver studier med en omfattning om minst 75 procent. För ålderskategorin bedöms rätten till reducerat pris utifrån resenärens ålder vid tidpunkten för biljettens inköp. För studenter förutsätter rätten till reducerat pris att giltig studentlegitimation kan uppvisas vid resa.

Resenär med giltig biljett har möjlighet att utan extra kostnad medföra upp till två barn till och med 6 års ålder, vilket underlättar resande för sällskap med yngre barn.

De övergripande principerna kompletteras av närmare utformade resevillkor, vilka konkretiserar tillämpningen och säkerställer en tydlig, konsekvent och praktiskt fungerande hantering i den löpande verksamheten.

För produkter i Mälardalstaxan ska prissättningen utformas enligt följande grundprinciper.

- a. Grundprincip för prissättning av såväl enkelbiljetter som periodbiljetter är avståndsbaserad kilometerprissättning med grundavgift.
- b. För relationer utanför centrala Stockholm har tåget en lägre konkurrenskraft gentemot bilen, där bilister inte behöver ta hänsyn till köer, trängselskatt och parkeringsproblem. Som följd av detta har alla biljetter som inte gäller för resor

till/från Flemingsberg, Stockholm C och Sundbyberg ett avdrag på grundpriset motsvarande 50 procent.

c. Arlandatillägg: För resor till Arlanda C tas ett särskilt tillägg, ut oavsett biljettyp, som följd av den stationsavgift som tas ut av A-train utifrån aktuella kostnader för av- och påstigande.

d. För att undvika oönskad överströmning mellan Mälardalstaxan och Parternas egna prissystem ska priset på produkterna i Mälardalstaxan som lägst vara samma som priset för produkter i Parternas trafik med motsvarande geografisk giltighet.

Bolaget får genomföra marknadsaktiviteter, pilotstudier och kampanjer för att långsiktigt öka attraktiviteten och därmed intäkter i trafiksystemet enligt av styrelsen årligen antagen budget.

Avsteg från Mälardalstaxan får göras dels genom avsteg från grundprinciperna för prissättning, dels genom införande av biljetter utställda av ägarregion.

De Parter som direkt berörs av den intäkt som biljetten genererar får, för enstaka reserelationer, komma överens om avsteg från grundprinciperna för prissättning.

Ett avsteg från grundprinciperna får dock endast ske undantagsvis och ska i) vara välmotiverat, ii) i huvudsak följa grundprinciperna för prissättning, iii) inte påverka annan Parts intäkt samt iv) bidra till att öka transportsystemets effektivitet i Stockholm-Mälardalregionen.

Avsteg kan exempelvis syfta till att skapa följsamhet gentemot Parternas prissättning för motsvarande sträcka eller att hantera att en sträcka som följd av att tågets sträckning innebär en omväg gentemot andra transportslag.

Införande av biljetter utställda av ägarregion får enligt Samverkansavtalet ske efter separat överenskommelse mellan Bolaget och ägarregionen.

Samtliga Ägare utgör politiskt styrda organisationer där beslut behöver fattas på ett visst sätt och av visst/vissa beslutande organ inom respektive organisation. Ägarna fattar således självständigt beslut avseende sina egna produkter inom ramen för respektive Ägares interna berednings- och beslutsordning. Frågor som rör de gemensamma produkter som Ägarna tillhandahåller genom Bolaget (d.v.s. Mälardalstrafiks biljettutbud) ska som huvudregel beredas av Bolaget genom Ägarrådet. Själva beslutet i dessa frågor fattas dock av respektive Ägarregion. Om en Ägare ger Bolaget uppdraget att utveckla en viss biljettlösning som ska gälla inom aktuell Ägares region och denna kan påverka andra Ägares intäkter eller kostnader, behöver beslut fattas av Ägarna i samförstånd. För det fall att motsvarande lösning inte medför någon påverkan på övriga Ägares intäkter eller kostnader, bör beslut i stället kunna fattas av aktuell Ägarregion inom ramen för samverkansavtalet och dess styrande principer.

Mot bakgrund av dessa förutsättningar bedömer Mälardalstrafiks tjänstemannaorganisationen förutsättningarna med genomförandeförslagen avseende pilotprojektet enligt följande.

Uppmärksammade risker med genomförandeförslagen

	SL-produkt med Nykvarnskort (likt Ö-kort)	Movingoprodukt med Nykvarnskort (likt Ö-kort)	Sänkt pris för Movingo (Mälardalstaxan)
Prissättning	Avsteg från Mälardalstaxan kan innebära en risk att	Avsteg från Mälardalstaxan kan innebära en risk att	Avsteg från Mälardalstaxan kan innebära en risk att

	Samverkansavtalets grundläggande principer om en lättbegriplig och logisk prissättning inte upprätthålls. Två olika priser beroende på vilken riktning man reser i (pendlare till Nykvarn betalar ett högre pris).	Samverkansavtalets grundläggande principer om en lättbegriplig och logisk prissättning inte upprätthålls. Två olika priser beroende på vilken riktning man reser i (pendlare till Nykvarn betalar ett högre pris).	Samverkansavtalets grundläggande principer om en lättbegriplig och logisk prissättning inte upprätthålls. Ett mindre avsteg från dagens prissättning mildrar denna konsekvens.
Intäkter	Intäktspåverkan begränsad till Region Stockholm.	Intäktspåverkan begränsad till Region Stockholm.	Övriga ägares intäkter påverkas om priset för Movingo Nykvarn-Stockholm sänks under brytpunkten 1590 kronor (vid ett lägre pris blir det lönsamt för till exempel pendlare Eskilstuna-Stockholm att dela upp sin biljett på delsträckorna Eskilstuna-Nykvarn samt Nykvarn-Stockholm). Det skulle i sådana fall strida mot Samverkansavtalets principer eftersom annan parts intäkter berörs.
Trafik/ Dimensionering	Kraftig prissänkning medför ökad risk för trängsel. Den dimensionerande sträckan avseende sittplatskapacitet för Svealandsbanan är Nykvarn-Flemingsberg där det redan idag finns kapacitetsutmaningar. Sittplatsproduktionen kan inte förstärkas förrän tidigast 2028. Risk för försämrad kundupplevelse/kundnöjdhet inte bara för resenärerna inom Stockholm, därmed ytterligare risk för sämre resande-/intäktsutveckling för främst Sörmland.	Kraftig prissänkning medför ökad risk för trängsel. Den dimensionerande sträckan avseende sittplatskapacitet för Svealandsbanan är Nykvarn-Flemingsberg där det redan idag finns kapacitetsutmaningar. Sittplatsproduktionen kan inte förstärkas förrän tidigast 2028. Risk för försämrad kundupplevelse/kundnöjdhet inte bara för resenärerna inom Stockholm, därmed ytterligare risk för sämre resande-/intäktsutveckling för främst Sörmland.	Måttlig prissänkning med antagligen måttlig resandeutveckling, förhållandevis låg risk att det påverkar dimensionering om det genomförs i enlighet med Samverkansavtalets principer.
Intäktssäkring ombord	Liggande målsättning om hög viseringsgrad utmanas då biljett, Nykvarnskort och legitimation måste kontrolleras – och detta på en delsträcka med redan hög belägningsgrad. Kan föranleda en omförhandling av trafikföretagets incitament för viseringsgraden, i så fall	Liggande målsättning om hög viseringsgrad utmanas då biljett, Nykvarnskort och legitimation måste kontrolleras – och detta på en delsträcka med redan hög belägningsgrad. Kan föranleda en omförhandling av trafikföretagets incitament för	Ingen direkt påverkan.

	kostnadspåverkan för andra regioner också. Risk för ökade fuskåkande även till/från Flemingsberg och Södertälje om viseringsgraden sjunker på sträckan. Med anledning av ovan kan behov av förstärkt bemanning ombord i form av tågvärd eller kontrollgrupp inte uteslutas, vilket också skulle medföra ökade kostnader.	viseringsgraden, i så fall kostnadspåverkan för andra regioner också. Risk för ökad fuskåkande även till/från Flemingsberg och Södertälje om viseringsgraden sjunker på sträckan. Med anledning av ovan kan behov av förstärkt bemanning ombord i form av tågvärd eller kontrollgrupp inte uteslutas, vilket också skulle medföra ökade kostnader.	
Viserings- utrustning	Viseringsutrustning för SL:s biljetter måste säkerställas och integrering med Mälardalstrafiks befintliga viseringsutrustning är en grundförutsättning. Detta kräver systemutveckling och extra resurser i form av personal och pengar. Att SL enbart tillhandahåller en separat handenhet för visering ses inte som en möjlig lösning. Okulär visering krävs av Nykvarnskort och legitimation.	Okulär visering av Nykvarnskort och legitimation, ingen ytterligare utrustning krävs. Möjlig systemutveckling om lösningen innefattar en ny Movingoprodukt.	Ingen ytterligare utrustning krävs.
Biljettsystem (Mälardalstrafik)	Ingen påverkan utöver ovan.	Systemutveckling krävs för att möjliggöra ny Movingoprodukt alternativt två prissättningar för relationen Nykvarn-Stockholm.	Ingen påverkan som medför utveckling av biljettsystem.
Trygghet	Alla former av undantag från Mälardalstaxan och i detta fall dessutom krav på legitimation öppnar för diskussioner och potentiella konflikter vid viseringen och är därmed också en trygghetsfråga. Redan idag utgör studentlegitimation den vanligaste orsaken till tilläggsavgift. Ett tillkommande krav på Nykvarnskort, som i tillämpningen liknar studentlegitimation, ses därför som en möjlig risk.	Alla former av undantag från Mälardalstaxan och i detta fall dessutom krav på legitimation öppnar för diskussioner och potentiella konflikter vid viseringen och är därmed också en trygghetsfråga. Redan idag utgör studentlegitimation den vanligaste orsaken till tilläggsavgift. Ett tillkommande krav på Nykvarnskort, som i tillämpningen liknar studentlegitimation, ses därför som en möjlig risk.	Förhållandevis liten avvikelse från Mälardalstaxan.
Köp- och resevillkor	Om SL:s villkor ska gälla medför det ytterligare avvikelser och undantag.	Mälardalstrafiks villkor gäller	Mälardalstrafiks villkor gäller
Kommunikation	Redan idag kliver resenärer ombord med SL-kort i tron om	Utmaningar om det blir avvikelser nu även på lokal och	Enklare att kommunicera då förhållandevis liten

	att det är giltig. Utmaningarna bedöms tillta om det blir avvikelser även på lokal och inte bara regional nivå, en utmaning att förklara för medborgare och risk för att fler kommuner önskar egen taxa. Därtill finns en risk för högre tröskel för medborgare till att resa när komplexiteten ökar än mer med fler biljettyper med tillhörande villkor.	inte bara regional nivå, svårt att förklara för medborgare och risk för att fler kommuner önskar egen taxa. Därtill finns en risk för högre tröskel för medborgare till att resa när komplexiteten ökar än mer med fler biljettyper med tillhörande villkor.	avvikelse från Mälardalstaxan.
--	---	--	--------------------------------

Bedömning

Mälardalstaxan är utformad av Mälardalstrafiks ägare tillsammans att vara det primära taxesystemet för Mälardalstrafiks uppdrag och utgör en anvisning för bolaget att tillämpa. De intentioner ägarna vill uppnå genom bolaget samt de principer som ligger till grundval för dessa återfinns i Samverkansavtalet. Samverkansavtalet innehåller därtill avsnitt som behandlar avsteg från Mälardalstaxan.

Sammanfattningsvis bedömer Mälardalstrafiks tjänstemannaorganisation, utifrån framlagda alternativ, att ett eventuellt pilotprojekt som genomförs inom ramen för Movingo kan vara möjligt att genomföra som ett avsteg från Mälardalstaxan, i form av en justering av priset. Detta under förutsättning att projektet genomförs utifrån villkoren i Samverkansavtalet, vilka beskrivs ovan under rubriken Generella förutsättningar, och innefattar en sänkning av priset till som lägst 1 590 kronor för Movingo 30 dagar, sett till dagens prisnivåer.

Riskerna med de båda övriga alternativ som inkluderar ett Nykvarnskort bedöms som höga samtidigt som de kräver både produkt- och systemutveckling av endera parten, om inte båda. De bedöms även skapa oönskad komplexitet i taxesystemet vilket i förlängningen kan påverka kundnöjdheten och trafiksystemets totala attraktivitet. Inget av dessa alternativ rekommenderas.