Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-12

Ärende
TN 2021-0923

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-02-15, punkt 5

Beslut om allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga Nuvarande trafik på Lidingöbanan, Spårväg City, Nockebybanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län beslutat av landstingsfullmäktige (idag regionfullmäktige) 2017-10-17 https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta:

1. att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City

och Tvärbanan i Stockholms län i enlighet med vad som framgår av detta ärende, att gälla från och med den 20 augusti 2024 och 10 år framåt, samt

2. att kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske, samt

3. att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Idag ingår Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i två olika trafikavtal. Under år 2019 uppgick antalet påstigande till drygt 160 000 per dygn för de ovannämnda lokalbanorna.

Nockebybanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan samt busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ingår i ett trafikavtal som avslutas den 19 augusti 2024 utan möjlighet till förlängning. Lidingöbanan och Spårväg City ingår i ett annat trafikavtal som är möjligt att avsluta någon gång mellan augusti 2022 och som senast den 31 augusti 2026. Ett nytt trafikavtal kommer omfatta ovannämnda lokalbanor och endast bestå av spårtrafik. Inför det nya trafikavtalet behöver ett beslut om allmän trafikplikt tas.

Region Stockholm är enligt 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län och ansvarar enligt 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen för den regionala kollektivtrafiken i länet. Trafiknämnden fullgör Region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet.

Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram anger att kollektivtrafiken i länet ska vara sammanhållen och robust. Därutöver ska den vara tillgänglig och överblickbar för alla resenärer samt erbjuda hållbara resor. Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska det dessutom vara möjligt att resa i den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län med tillämpning av en gemensam taxa.

Lokalbanorna är slutna spårsystem varför det inte är möjligt för kollektivtrafikföretag att bedriva regional kollektivtrafik på spåren. Om det hade varit möjligt, skulle inga kollektivtrafikföretag enligt trafikförvaltningens bedömning ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional

kollektivtrafik som lever upp till dessa krav utan att få ersättning, åtminstone skulle inga kollektivtrafikföretag enligt trafikförvaltningens bedömning bedriva trafiken i samma omfattning eller på samma villkor.

De krav som fastställs genom beslutet, samt beslutet i sig, bedöms vara proportionerliga.

Mot denna bakgrund finns det anledning för trafiknämnden att fatta ett beslut om allmän trafikplikt. Trafiknämnden föreslås därför besluta om allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan under perioden från den 20 augusti 2024 och 10 år framåt.

Bakgrund

Idag ingår Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i två olika trafikavtal. Nockebybanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan samt busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ingår i ett trafikavtal som avslutas den 19 augusti 2024 utan möjlighet till förlängning (E20, block 1). Lidingöbanan och Spårväg City ingår i ett annat trafikavtal (E21) som kan avslutas flexibelt från och med augusti 2022, med i trafikförvaltningens fall tolv månaders uppsägningstid, men gäller som längst till den 31 augusti 2026.

Ett nytt trafikavtal kommer omfatta ovannämnda lokalbanor och endast bestå av spårtrafik i enlighet med beslut om att inleda upphandling av trafikaffär E43, TN 2021-0142. Lokalbanorna beskrivs kort geografiskt nedan. Mer om berörd kollektivtrafik finns att läsa i bilagan.

- *Lidingöbanan* går mellan Gåshaga på östra Lidingö och Ropsten i den nordöstra delen av Stockholms innerstad.
- *Nockebybanan* går mellan Alvik och Nockeby i västra Stockholm.
- *Saltsjöbanan* går mellan Slussen i centrala Stockholm och Saltsjöbaden. En gren av banan går mellan station Igelboda och Solsidan och för att åka på grenen krävs tågbyte vid Igelboda.
- *Spårväg City* är en stadsspårväg som går mellan T-Centralen och Waldemarsudde på Djurgården i Stockholms innerstad.

- *Tvärbanan* går i en halvcirkel söder, väster och norr om Stockholms innerstad, från Sickla sydost (Nacka) till Solna station i norr. För närvarande pågår utbyggnad av ny gren av banan, Kistagrenen.

Ovannämnda lokalbanor finns framför allt i de centrala delarna av Stockholms län och antalet påstigande uppgår totalt till drygt 160 000 per dygn. Genom omfattande anslutande kollektivtrafik och pendlarparkeringar för bil och cykel har lokalbanorna även stor betydelse för det vardagliga resandet till och från områden utanför stationernas/hållplatsernas närområde.

Ett nytt trafikavtal enligt ovan innebär att beslut om allmän trafikplikt behöver tas.

Överväganden och motivering
Stockholms läns landstingsfullmäktige (idag regionfullmäktige) fastställde den 17 oktober 2017 regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i enlighet med Kollektivtrafiklagen och är ett strategiskt dokument för kollektivtrafikens utveckling i länet. Inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet genomfördes omfattande samråd med bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer samt med kommunerna i Stockholms län.

Genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet har Region Stockholm fastställt mål för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller bland annat en redovisning av

- behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- åtgärder för att skydda miljön,
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

- omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikförsörjningsprogrammets vision är *”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion”*.

För att uppnå denna vision har tre mer specifika mål fastställts: *Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*. Dessa mål har delats in i fokusområden och tilldelats måltal för uppföljning. För målet *Ökat kollektivt resande* är fokusområdena Konkurrenskraftigt, Tryggt, Tillgängligt; för målet *Smart kollektivtrafiksystem* är fokusområdena Miljöanpassat, Säkert, Resurseffektivt; för målet *Attraktiv region* är fokusområdena Pålitligt, Sammanhållet, Tillväxtskapande.

För att nå dessa mål bedömer trafikförvaltningen att bland annat följande krav bör ställas på den regionala kollektivtrafiken som Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan, nedan benämnd lokalbanorna, utgör:

- Den regionala kollektivtrafiken ska utföras inom ramen för ett sammanhållet och integrerat system. Det ska vara möjligt att samordna, driva och planera all regional kollektivtrafik samlat. Den regionala kollektivtrafiken ska dessutom tillämpa samma pris- och biljettsystem och tillhöra samma informationssystem.
- Den regionala kollektivtrafiken ska vara förutsägbar och pålitlig. Den regionala kollektivtrafiken ska bedrivas med en stabil och pålitlig turtäthet. Den regionala kollektivtrafiken ska se till att det går att ta sig till och från de områden som lokalbanorna trafikerar som människor vill bo i eller ska besöka.
- Den regionala kollektivtrafiken på lokalbanorna ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem i lokalbanorna ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken på lokalbanorna ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken i lokalbanorna ska drivas med förnyelsebara drivmedel.

Den regionala kollektivtrafiken på lokalbanorna ska utföras på ett sätt som minimerar buller.

Enligt vad som har kommit fram vid de samråd som genomfördes inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet skulle kollektivtrafikföretag inte ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning, åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Inför beredningen av detta beslut har trafikförvaltningen genomfört marknadsdialog med kollektivtrafikföretag som nu utför regional kollektivtrafik. Det har inte varit aktuellt att efterhöra om det finns eget kommersiellt intresse hos något av dessa bolag att bedriva regional kollektivtrafik på lokalbanorna då lokalbanorna är slutna spårsystem. Om det hade varit möjligt, skulle inga kollektivtrafikföretag enligt trafikförvaltningens bedömning ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till dessa krav utan att få ersättning, åtminstone skulle inga kollektivtrafikföretag enligt trafikförvaltningens bedömning bedriva trafiken i samma omfattning eller på samma villkor.

Till detta kommer att ett av de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet är att trafiken i Stockholms län, inklusive spårtrafiken på lokalbanorna, ska vara pålitlig. Kollektivtrafiklagen tillåter dessutom att kommersiell trafik anmäls och avanmäls med tre veckors varsel, vilket inte säkrar den långsiktighet och stabilitet som är nödvändig för kollektivtrafiken.

Genom beslutet om allmän trafikplikt blir spårtrafiken på lokalbanorna fortsatt integrerad med länets övriga regionala kollektivtrafik och taxesystem, vilket möjliggör en sammanhållen, attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i Stockholms län. Denna integration främjar även ett ökat arbets-, studie- och vardagsresande som är långsiktigt hållbart.

Trafikförvaltningen bedömer därför att Region Stockholm bör fastställa de aktuella kraven genom ett beslut om allmän trafikplikt.

Beslutet avser enbart regional kollektivtrafik
Ett beslut om allmän trafikplikt får enligt 3 kap. 1 § Kollektivtrafiklagen enbart avse regional kollektivtrafik. Regional kollektivtrafik definieras i 1 kap. 6 § Kollektivtrafiklagen som sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län. Kollektivtrafik definieras i sin tur i EU:s kollektivtrafikförordning som

persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

Detta beslut omfattar enbart persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering och som äger rum i Stockholms län. Beslutet avser således enbart regional kollektivtrafik.

Beslutets omfattning
Området för den allmänna trafikplikten samt de krav som den allmänna trafikplikten består av beskrivs i bilagan. Nulägesbeskrivningen av kollektivtrafiken i området som omfattas av beslutet begränsar inte den framtida trafikeringen inom området.

Beslutets giltighetstid
Tidsperioden för den allmänna trafikplikten föreslås vara 10 år. En längre tidsperiod möjliggör att längre trafikavtal kan tecknas, vilket ökar robustheten i trafikförsörjningen och skapar möjligheter för en kostnadseffektiv upphandlad trafik. Det är enligt EU:s kollektivtrafikförordning tillåtet att ingå avtal om allmän trafik för persontrafik på järnväg med en maximal varaktighet på 15 år varför det inte bedöms som lämpligt eller nödvändigt med ett beslut om allmän trafikplikt som sträcker sig längre än så. Den föreslagna tidsperioden är i enlighet med beslut om att inleda upphandling av trafikaffär E43, TN 2021-0142.

Proportionalitetsbedömning
Kollektivtrafiklagen innehåller förvisso inte någon uttrycklig bestämmelse om proportionalitet. Proportionalitetsprincipen anses dock gälla som en allmän förvaltningsrättslig princip i Sverige.

Proportionalitetsprincipen kan, mycket förenklat, sägas ha tre moment. Det första momentet innebär att ett beslut ska vara lämpligt för att uppnå syftet med beslutet. Det andra momentet innebär att beslutet ska vara nödvändigt för att uppnå syftet med beslutet. Inom ramen för det tredje momentet, slutligen, bedöms om den fördel som det allmänna vinner genom ett beslut står i rimlig proportion till eventuell skada som beslutet vållar en enskild.

Syftet med beslutet är att fastställa krav på den kollektivtrafik som omfattas av beslutet för att kunna tillhandahålla länets invånare och besökare en kollektivtrafik som uppfyller dessa krav. Trafikförvaltningen anser att beslutet är både lämpligt och nödvändigt för att uppnå detta syfte, varvid trafikförvaltningen särskilt noterar att det inte finns några mindre ingripande

alternativ varigenom syftet kan uppnås. Trafikförvaltningen anser även att de stora fördelarna med beslutet står i rimlig proportion till eventuella nackdelar, varvid trafikförvaltningen noterar att regeringen i förarbetena till Kollektivtrafiklagen uttalade att ett beslut om allmän trafikplikt inte har direkta verkningar mot någon enskild.

Trafikförvaltningen anser således att beslutet är proportionerligt.

Beslutet gäller omedelbart
Enligt 6 kap. 5 § Kollektivtrafiklagen gäller ett beslut om allmän trafikplikt som utgångspunkt omedelbart. Trafikförvaltningen anser inte att det finns anledning att avvika från denna huvudregel och beslutet ska alltså gälla omedelbart.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser i sig. Däremot redogörs ekonomiska konsekvenser för upphandlingen vilket beskrivs i beslut om att inleda upphandling av trafikaffär 43, TN 2021-0142.

Riskbedömning
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några risker.

Konsekvenser för miljön
Trafikförsörjningsprogrammets mål *effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan* innefattar reduktioner av utsläpp och energianvändning samt ökad andel förnybart bränsle.

I enlighet med Region Stockholms hållbarhetspolicy- och strategi har hänsyn till miljön beaktats, och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Sociala konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt medför styrning mot trafikförsörjningsprogrammets mål om en attraktiv storstadsregion med ett hållbart transportsystem och är en förutsättning för förverkligandet av trafikförsörjningsprogrammets mål. Målen innebär bland annat att kollektivtrafiken ska bidra till social hållbarhet.

Beslutet om allmän trafikplikt medför en stabil trafikering över tid som är integrerad med den övriga kollektivtrafiken. Detta bidrar till att skapa tillgänglighet till arbete och utbildning och underlättar för företag att etablera sig och rekrytera. Beslutet om allmän trafik bidrar till att göra hela samhället

tillgängligt för människor i regionens alla delar. Det bidrar också till människors hälsa genom t.ex. minskade utsläpp från kollektivtrafiken, samt genom ökade förutsättningar för fysisk aktivitet (kombinationsresor med cykel och gång) och sammanknytande av promenad- och motionsområden.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

PM
2021-12-30
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0923

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Cecilia Forslund
cecilia.forslund@regionstockholm.se

Bilaga 1. Nuvarande trafik på Lidingöbanan, Spårväg City, Nockebybanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan

SL-trafik

Nedan redogörs för befintlig SL-trafik på de fem lokalbanorna. Av dessa lokalbanor är fyra klassade som spårväg (Lidingöbanan, Spårväg City, Nockebybanan och Tvärbanan) och en som järnväg (Saltsjöbanan).



Figur 1. Lokalbanor i avtal E43. I blått Tvärbanans planerade gren till Kista/Helenelund, varav en del, till Bromma flygplats, öppnat under 2021. Källa: SL kartdatabas.

Statistik över resande och utbud redovisas för 2019, på grund av de speciella förhållanden som rått under Covid-19-pandemin.

Lidingöbanan
Trafiken på Lidingöbanan går under beteckningen linje 21 och trafikerar totalt 13 stationer mellan Gåshaga brygga på östra Lidingö och Ropsten i den nordöstra delen av Stockholms innerstad. Turtätheten uppgår i högtrafik till 7-8 minuter. Det dagliga resandet (påstigande per vintervardag) uppgick under 2019 till 14 200.

För trafiken används nio fordon av typen A36. Fordonen underhålls i Agadepån på Lidingö. Banan är i huvudsak enkelspårig och går på uteslutande egen banvall. Mellan Ropsten och Torsvik på Lidingö går banan över Gamla Lidingöbron. En ny bro som ersätter denna byggs för närvarande; Lilla Lidingöbron. Lidingöbanan saknar förbindelse med andra spårsystem i Stockholm.

Spårväg City
Spårväg City går mellan T-Centralen och Waldermarsudde på Djurgården i Stockholms innerstad. Spårvägen har totalt 11 stationer och trafikeras av linje 7, med en turtäthet dagtid om 6-8 minuter. Det dagliga resandet (påstigande per vintervardag) uppgick under 2019 till 11 500. Ett omfattande fritidsbetonat resande förekommer, vilket gör att resandet ofta är mer omfattande under helger och sommartid då många turister reser med Spårväg City.

För trafiken används åtta fordon av typen A35. Sommartid lånas extra fordon från Tvärbanan för att möta efterfrågan. Fordonen underhålls i Alkärrshallen på Djurgården. Spårvägen är dubbelspårig och går i gatuspår; delvis med kollektivtrafikkörfält, delvis i blandtrafik. Spårväg City saknar förbindelse med andra spårsystem i Stockholm.

Nockebybanan
Nockebybanan går mellan Alvik och Nockeby i västra Stockholm. Banan har 10 stationer och trafiken går under beteckningen linje 12. Turtätheten under högtrafik är 6-8 minuter. Det dagliga resandet (påstigande per vintervardag) uppgick under 2019 till 11 700.

Nockebybanan går i huvudsak på egen banvall, men vid vissa plankorsningar förekommer gatumiljö. För trafiken används sju fordon av typen A32. Fordonen underhålls nästan uteslutande i Ulvsundadepån, som delas med Tvärbanans

fordon. Viss städning av fordonen genomförs i Brommadepån. Genom Brommadepån har Nockebybanan spårförbindelse med Tvärbanan och vid Alvik använder Nockebybanan tunnelbanans spår för att komma till Brommadepån.

Tvärbanan
Tvärbanan går i en halvcirkel runt de västra delarna av Stockholms innerstad, från Sickla i sydost till Solna station i norr, samt en avstickande del av banan till Bromma flygplats som öppnade för trafik under 2021. Trafiken består av två linjer med beteckning 30 (Sickla – Solna station) och 31 (Alviks strand – Bromma flygplats). Från Bromma flygplats pågår utbyggnad av den så kallade Kistagrenen med planerad slutstation i Helenelund. Turtätheten under högtrafik är 6-7 minuter. Det dagliga resandet (påstigande per vintervardag) uppgick under 2019 till 108 000.

Tvärbanan har i sin helhet dubbelspår. Banan går till stor del på egen banvall, men i delar förekommer spår i gatumiljö, både i blandtrafik och i kollektivtrafikkörfält. För trafiken används 37 fordon av typen A32 och 25 fordon av typen A35. Ytterligare 10 fordon av typen A35 planeras att levereras under 2022. Fordonen underhålls i Ulvsundadepån, som delas med Nockebybanan. Tvärbanan har spårförbindelse med både tunnelbanan (mellan Globen och Gullmarsplan och via Tranebergstunneln norr om Alvik) och med järnvägsnätet (via Nybodatunneln söder om Liljeholmen). Anslutning till Nockebybanan finns via Brommadepån.

Saltsjöbanan
Saltsjöbanan går mellan Slussen i centrala Stockholm och Saltsjöbaden respektive Solsidan i Nacka kommun öster om Stockholms innerstad. Banan trafikeras av två linjer som betecknas linje 25 (Slussen – Saltsjöbaden) och linje 26 (Igelboda – Solsidan), med omstigning vid Igelboda för resa till/från Slussen. Turtätheten i högtrafik uppgår till 20 minuter. Sedan en tid tillbaka och under en längre period framöver pågår ombyggnationer på sträckan Slussen – Henriksdal. Det innebär att tågen vänder i Henriksdal och ersättningsbussar trafikerar mellan Henriksdal och Slussen. Det dagliga resandet (påstigande per vintervardag) uppgick under 2019 till 17 200, inklusive påstigande på ersättningstrafiken.

Saltsjöbanan, som är klassad som järnväg, går uteslutande på egen banvall och är i huvudsak enkelspårig. För trafiken används fordon av typen C10 (motorvagn) och C11 (manövervagn), C10 och C11 är permanent ihopkopplade i par och det finns för närvarande 15 vagnpar. Fordonen underhålls i

Neglingedepån. Saltsjöbanan saknar förbindelse med andra spårsystem i Stockholm.

Statistik för dagens SL-trafik inom avtalsområdet

Bana och fordon

	Lidingö-banan	Spårväg City	Nockeby-banan	Tvär-banan	Saltsjö-banan
Antal fordon	A36: 9 st	A35: 8 st	A32: 7 st	A32: 37 st A35: 25 st	C10+C11: 15 st par
Antal linjer	1	1	1	2	2
Banans längd (km)	9,2	3,6	5,7	20	18,6
Antal hållplatser/stationer	13	11	10	28	18
Andel låginsteg	100%	100%	100%	100%	100%
Andel förnybar energi för fordonsdriften	100%	100%	100%	100%	100%

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

PM
2021-12-30
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2021-09230923

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Resande och utbud

	Lidingö-banan	Spårväg City	Nockeby-banan	Tvär-banan	Saltsjö-banan
Påstigande per dygn - tusental (2019)[1]	14 200	11 500	11 700	108 000	17 200
Medelreslängd km/dygn (2019)[2]	4,5	2,1	3,0	3,6	6,2
Förändring påstigande 2011-2019[3]	+27%	+50%	+33%	+89%	-11%
Andel periodbiljett (2019)[4]	78%	51%	48%	64%	48%
Kundnöjdhet (2019)[5]	88%	95%	96%	89%	77%

[1] SL och regionen 2019. Avser vintervardag.

[2] Ibid. Avser vintervardag.

[3] Ibid. Avser vintervardag.

[4] Trafikförvaltningen, SL BIW valideringar. Avser andel valideringar med biljettyperna 30-dagars biljett, lång periodbiljett och ungdomsbiljett (skolbiljett).

[5] SL och Waxholmsbolaget 2019, Årsrapport Upplevd kvalitet

	Lidingö-banan	Spårväg City	Nockeby-banan	Tvär-banan	Saltsjö-banan
Antal avgångar per år - (2019)[6]	53 000	99 000	67 000	95 000	77 000
Utbudskilometer per år – tusental (2019)[7]	465	357	383	1 747	615
Personkilometer per dygn - tusental (2019)[8]	64,7	24,3	35,5	387,9	106,2

Kommersiell kollektivtrafik

Lidingöbanan, Spårväg City, Nockebybanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan trafikeras inte av kommersiell kollektivtrafik.

[6] Studie inför trafikaffär E43; Lidingöbanan, Spårväg City, Nockebybanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan, TN 2021-0142

[7] Studie inför trafikaffär E43; Lidingöbanan, Spårväg City, Nockebybanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan, TN 2021-0142. Avser planerad trafik. Utbudet avser tågkilometer, där ett tåg kan bestå av flera multipelkopplade fordon. Multipelkopplade fordon förekommer idag på Tvärbanan och Saltsjöbanan.

[8] SL och regionen 2019, avser vintervardag