Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2019-12-04

RS 2019-0729

Regionstyrelsen

Motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet

Föredragande regionråd: Gustav Hemming, Tomas Eriksson

Ärendebeskrivning

Maria Mustonen (V) föreslår i en motion, 2019:40, att Region Stockholm tar initiativ till att tillsammans med länets kommuner kartlägga länets knutpunkter och ta fram ett koncept för att bidra till hållbar mobilitet.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i regionrådsberedningens motivering.

Regionrådsberedningens motivering

Stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena är en av de rumsliga principerna i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. På landsbygden och i skärgården betonar RUFS 2050 noder som möjliggör effektiv kollektivtrafik och tillgänglighet också i länets glesbebyggda delar. Regionfullmäktige har för Region Stockholms del dessutom beslutat om flera mål med koppling till hållbar tillgänglighet som de berörda nämnderna arbetar för.

Regionrådsberedningen bedömer att ett arbete som bidrar till att utveckla knutpunkter för hållbar mobilitet redan har inletts inom ramen för genomförandet av RUFS 2050, såväl av kommunerna som av Region Stockholm och Trafikverket. Initiativ har också tagits för att stärka samverkan och dialog.

Motionen om knutpunkter för hållbar mobilitet lyfter förvisso en aktuell och angelägen fråga. För en utveckling i linje med inriktningen RUFS 2050 behöver kollektivtrafikens bytespunkter planeras och utvecklas så att de stärker kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet. Det kräver genomtänkt och samordnad planering av många aktörer med ansvar för

bebyggelseutveckling, tekniska försörjningssystem och offentlig service. Dialog krävs också med näringslivet för att ta tillvara deras erfarenheter och idéer, och för att förstå deras behov.

Kollektivtrafikplanen kommer att klargöra bytespunkternas framtida roller och vilken funktion i kollektivtrafiksystemet som de förväntas ha. Arbetet bedrivs i samverkan med länets kommuner och Trafikverket och kan, om det anses prioriterat, inkludera en kartläggning av serviceutbud och kringtjänster vid bytespunkterna. Trafiknämnden har också påbörjat flera pilotprojekt om kombinerade mobilitetstjänster, kravställer delvis vilka servicefunktioner som ska finnas i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter samt bidrar aktivt till att utveckla möjligheterna att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel.

I dagsläget finns det inga planer på att utveckla ett koncept enligt motionärens förslag. Marken runt kollektivtrafikens stationer och terminaler ägs i huvudsak av kommuner och privata aktörer och ansvaret för översikts- och detaljplanering ligger hos kommunerna. Vidare varierar förutsättningar och behov mellan olika delar av regionen och över tid, varför det kan vara svårt att ta fram ett koncept som är relevant för majoriteten av berörda.

Mot bakgrund av ovanstående anses motionen besvarad.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Motion 2019:40
Tillväxt- och regionplanenämndens protokollsutdrag den 24 oktober 2019
Tillväxt- och regionplaneförvaltningens tjänsteutlåtande den 30 september 2019
Trafiknämndens protokollsutdrag den 22 oktober 2019
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 18 september 2019

Irene Svenonius Gustav Hemming Tomas Eriksson

Regionstyrelsen
Regionledningskontoret
Elisabet Angelov

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-11-08

RS 2019-0729

Regionstyrelsen

Motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet.

Ärendebeskrivning

Maria Mustonen (V) föreslår i en motion, 2019:40, att Region Stockholm tar initiativ till att tillsammans med länets kommuner kartlägga länets knutpunkter och ta fram ett koncept för att bidra till hållbar mobilitet.

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Motion 2019:40
Tillväxt- och regionplanenämndens protokollsutdrag den 24 oktober 2019
Tillväxt- och regionplaneförvaltningens tjänsteutlåtande den 30 september 2019
Trafiknämndens protokollsutdrag den 22 oktober 2019
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 18 september 2019

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

> Motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Sammanfattning
Motionären föreslår att regionfullmäktige tar initiativ till att, i samarbete med länets kommuner, kartlägga länets knutpunkter och ta fram ett koncept för hur de ska finansieras och drivas för att bidra till hållbar mobilitet.

Regionledningskontoret bedömer att motionen ska anses besvarad eftersom relevant arbete kopplat till hållbara knutpunkter redan pågår inom tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden.

En kartläggning av serviceutbud kan dessutom göras inom ramen för trafiknämndens arbete med att ta fram en kollektivtrafikplan.

Bakgrund
Maria Mustonen (V) föreslår i en motion, 2019:40, att regionfullmäktige uppdrar åt trafiknämnden samt tillväxt- och regionplanenämnden att i samarbete med kommunerna kartlägga länets knutpunkter, serviceutbud och behov av kringtjänster för hållbar mobilitet.

Motionären föreslår också att Region Stockholm tar fram ett koncept för knutpunkter för hållbar mobilitet med serviceutbud samt finansierings- och verksamhetsmodell.

Motionen har remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden.

Överväganden
Maria Mustonens (V) motion om knutpunkter för hållbar mobilitet lyfter en aktuell och angelägen fråga. För en utveckling i linje med inriktningen i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, behöver kollektivtrafikens bytespunkter planeras och utvecklas så att de stärker kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet. Det kräver genomtänkt och samordnad planering av många aktörer med ansvar för bebyggelseutveckling, tekniska försörjningssystem och offentlig service. Dialog krävs också med näringslivet för att ta tillvara deras erfarenheter och idéer, och för att förstå deras behov.

Regionledningskontoret tolkar motionärens begrepp knutpunkt för hållbar mobilitet som en fysiskt avgränsad yta som tillgängliggör kombinerade mobilitetstjänster och servicefunktioner för resenärer i anslutning till en bytespunkt för kollektivtrafiken. Andra benämningar för denna typ av facilitet är mobilitetsnod eller mobilitetshubb.

Stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena är en av de rumsliga principerna i RUFS 2050. På landsbygden och i skärgården betonar RUFS 2050 noder som möjliggör effektiv kollektivtrafik och tillgänglighet också i länets glesbebyggda delar. Regionfullmäktige har för Region Stockholms del dessutom beslutat om flera mål med koppling till hållbar tillgänglighet som de berörda nämnderna arbetar för.

Regionledningskontoret bedömer att arbete som bidrar till att utveckla knutpunkter för hållbar mobilitet redan har inletts inom ramen för

genomförandet av RUFS 2050, såväl av kommunerna som av Region Stockholm och Trafikverket. Initiativ har också tagits för att stärka samverkan och dialog.

Tillväxt- och regionplanenämnden fördjupar för närvarande arbetet med strategiska stadsutvecklingslägen, landsbygdsnoder och skärgårdens replipunkter[1] för att stödja kommunerna i att utveckla bebyggelselägen med god, hållbar tillgänglighet. Det regionala cykelkansliet inom tillväxt- och regionplanenämnden har påbörjat en studie där ambitionen är att hitta en länsgemensam syn på hanteringen av cyklar och eldrivna fordon inom delningsekonomin. Sedan 2019 ska tillväxt- och regionplanenämnden dessutom ta fram en årlig mobilitets- och trafikutvecklingsrapport.

Trafiknämnden arbetar kontinuerligt för att utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och tar fram en kollektivtrafikplan som utgår från den utveckling av länet som redovisas i RUFS 2050. Kollektivtrafikplanen kommer att klargöra bytespunkternas framtida roller och vilken funktion i kollektivtrafiksystemet som de förväntas ha. Arbetet bedrivs i samverkan med länets kommuner och Trafikverket och kan, om det anses prioriterat, inkludera en kartläggning av serviceutbud och kringtjänster vid bytespunkterna. Trafiknämnden har också påbörjat flera pilotprojekt om kombinerade mobilitetstjänster, kravställer delvis vilka servicefunktioner som ska finnas i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter samt bidrar aktivt till att utveckla möjligheterna att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel.

I dagsläget finns det inga planer på att utveckla ett koncept enligt motionärens förslag. Marken runt kollektivtrafikens stationer och terminaler ägs i huvudsak av kommuner och privata aktörer och ansvaret för översikts- och detaljplanering ligger hos kommunerna.[2] Region Stockholm saknar därför möjlighet och skäl att ta ett helhetsansvar för planeringen av kollektivtrafikens knutpunkter utöver kollektivtrafikens egna anläggningar, så som motionären föreslår. Det är också i huvudsak

---

[1] En replipunkt är en bytespunkt för resor och transporter till och från de s.k. kärnöarna i Stockholms skärgård.

[2] Icke-fysiska åtgärder och åtgärder under drift och förvaltning av ett område eller ett byggnadsverk kan inte regleras i form av bestämmelser i detaljplan. Vissa åtgärder kan ingå i avtal exempelvis vid markanvisning och i exploateringsavtal i samband med detaljplanering. Åtgärder kan också regleras genom andra civilrättsliga avtal helt utanför planprocessen enligt plan- och bygglagen. En byggherre eller fastighetsägare kan exempelvis ge de boende tillgång till bilpool och vidta cykelfrämjande åtgärder. Sådana åtgärder är frivilliga och kan aldrig ställas som krav under planprocess eller vid bygglovsprövning.

kommuner och privata aktörer som beslutar om vilken service som ska finnas vid respektive bytespunkt. Vidare varierar förutsättningar och behov mellan olika delar av regionen och över tid, varför det kan vara svårt att ta fram ett koncept som är relevant för majoriteten av berörda. När nämnda aktörer efterfrågar kunskapsstöd eller samordning av den typ som motionären föreslår, och förutsatt att resurser kan prioriteras, kan det tas fram inom ramen för nämndernas grunduppdrag enligt reglemente.
Mot bakgrund av ovanstående anser regionledningskontoret att motionen ska anses besvarad.

Ekonomiska konsekvenser
Motionärens förslag skulle innebära personalkostnader för tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden samt eventuellt regionstyrelsen inom ramen för styrelsens ansvar för att leda och samordna Region Stockholms kontakter med länets kommuner, myndigheter och andra aktörer i frågor som kräver ett samlat uppträdande från Region Stockholm. Dessa kostnader ska i så fall hanteras inom beslutade ekonomiska ramar.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsexpediering:
Akt
Regionledningskontoret Styrning och ekonomi
Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2019-11-08

Region Stockholm

Ankom
Region Stockholm
2019 -06- 11
Dnr RS 2019-0729

2019:40

Region Stockholm
2019-06-11

Motion av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet

Tillgången till kollektivtrafiken är ojämnt fördelad i vår region samtidigt som ökat kollektivt resande är en knäckfråga för klimatomställningen. Kollektivtrafiken behöver bli ett realistiskt alternativ för en större del av befolkningen för att dess marknadsandelar ska kunna ökas. Att resa kollektivt behöver därför bli smidigare och snabbare för flera som bor utanför länets centrala delar. Anropsstyrd trafik är ett initiativ som nu testas, men mer behöver göras.

I och med regionbildningen har Region Stockholm sedan årsskiftet ett större ansvar för den regionala planeringen. Eftersom regionens invånare pendlar till arbete, studier och fritidsaktiviteter över kommungränserna är det mycket önskvärt att regionen tar ett helhetsansvar för planeringen av kollektivtrafikknutpunkterna och deras serviceutbud så att hållbara mobilitetsmönster främjas.

Dagens knutpunkter har en varierande standard och ägandestruktur. Grundläggande service saknas på många av länets knutpunkter. På vintertid är det viktigt med uppvärmda och trygga väntutrymmen. Tillgång till toaletter är en annan väsentlig fråga. Även personalen i kollektivtrafiken behöver fräscha rastutrymmen. Dessa funktioner kan med fördel samordnas.

Behovet av infartsparkeringar är inte fullt tillgodosett och de befintliga parkeringarna upplevs ofta otrygga och är utsatta för skadegörelse. Regionen behöver därför utveckla parkeringarna tillsammans med kommunerna och branschens aktörer. Laddmöjligheter för elbilar behöver byggas ut, såsom utbudet av lånecyklar samt säkra cykelparkeringar. För att öka andelen kollektivt resande behöver även andra typer av mobilitetstjänster utvecklas.

Framtidens knutpunkter för hållbar mobilitet kan även erbjuda till exempel lånelådcyklar, låsbara cykelparkeringar med laddmöjlighet, cykelverkstäder, återvinning, handel och kommunal service såsom bibliotek eller förvaltningsövergripande kontaktcenter.

Ett lämpligt sätt att erbjuda hållbara mobilitetstjänster kan vara att de blir tillägg till det befintliga SL-kortet. På det sättet kan resenärerna köpa till

exempel bil- eller cykelparkering, laddning av elfordon, abonnemang i elbil- eller cykelpool eller samåkningstjänster med sitt SL-kort. Andra finansieringssätt, till exempel samfinansiering med kommuner, och verksamhetskoncept är också möjliga och bör därför utredas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta

att uppdra trafikförvaltningen och tillväxt- och regionplaneförvaltningen i samarbete med kommunerna kartlägga regionens knutpunkter, deras serviceutbud och behovet av kringtjänster för hållbar mobilitet

att regionen tar fram ett koncept för *Knutpunkter för hållbar mobilitet* med serviceutbud och finansierings- och verksamhetsmodell

Maria Mustonen (V)

§ 114
Motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet

TRN 2019–0140

Ärendebeskrivning

Maria Mustonen (V) har i juni 2019 inkommit med en motion (2019:40) till regionfullmäktige om att ta initiativ till att utveckla knutpunkter för hållbar mobilitet i regionen. Tillväxt- och regionplanenämnden har ombetts att yttra sig och överlämna sitt yttrande till regionledningskontoret senast den 26 september 2019. Även Trafikförvaltningen har ombetts yttra sig till regionledningskontoret. Förvaltningarnas förslag till yttrande är avstämda med varandra.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2019-09-30
Förslag till yttrande, 2019-09-30
Motion 2019:40 om knutpunkter för hållbar mobilitet

Förslag och yrkande

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag
V-ledamöternas yrkande om bifall till motionen

Propositionsordning

Ordförande ställer de båda förslagen mot varandra och finner att tillväxt- och regionplanenämnden beslutar att bifalla förvaltningens förslag

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. Yttrande över motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet, TRN 2019–0140, godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

V-ledamöterna deltar inte i beslutet till förmån av sitt yrkande

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2019-09-30

TRN 2019-0140

registrator.lsf@sll.se
Region Stockholm
Regionledningskontoret
Lars Nordgren

Yttrande över motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet

Inledning

Regionledningskontoret har skickat motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om *knutpunkter för hållbar mobilitet* på remiss till Tillväxt- och regionplanenämnden och Trafiknämnden. De båda nämnderna avger varsitt svar, men har stämt av med varandra.

Tillväxt- och regionplanenämnden anser att frågan om *knutpunkter för hållbar mobilitet* som väcks av Maria Mustonen (V) är angelägen. Vikten av ökad mobilitet lyfts fram i RUFS 2050, för att öka tillgängligheten i regionen och för att bidra till klimatomställningen. Inom ramen för genomförandet av RUFS 2050 arbetar nämnden med att utveckla stöd för kommunerna i deras arbete med den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. Hållbar mobilitet sätts i detta arbete i en bred stadsutvecklingskontext.

Tillväxt- och regionplanenämnden menar att utvecklingen av ett koncept *för knutpunkter för hållbar mobilitet* är en fråga som behöver diskuteras med kommuner och andra aktörer då Region Stockholm inte har rådighet i dessa frågor.

Synpunkter

Maria Mustonens (V) motion om knutpunkter för hållbar mobilitet lyfter en aktuell fråga. Tillväxt- och regionplanenämnden instämmer i konstaterandet att ökat kollektivt resande är en knäckfråga för både framkomligheten och klimatomställningen. Vikten av ökad mobilitet lyfts fram i RUFS 2050 angeläget för att öka tillgängligheten i regionen och för att bidra till klimatomställningen.

Tillväxt- och regionplanenämnden sätter utvecklingen av hållbar mobilitet i en bred stads- och samhällsutvecklingskontext. Som en del i arbetet med att

genomföra RUFS 2050 har arbetet med utveckling av de strategiska utvecklingslägena fördjupats. De strategiska utvecklingslägena är, förutom de regionala stadskärnorna, kommunernas bästa lägen, med högst regional tillgänglighet och högsta utvecklingspotential. I dessa områden är hållbar mobilitet och serviceutbud några nyckelfrågor. Arbetet sker i dialog och samarbete med kommunerna. Andra arbeten som pågår inom genomförandet av RUFS 2050 är utvecklingen av landsbygdsnoder samt att identifiera behov av och tillgång till samhällsservice.

Tillväxt- och regionplanenämnden ansvarar även från 2019 för att årligen ta fram en mobilitets- och trafikutvecklingsrapport. Arbetet har som syfte att följa upp utvecklingen på området samt utgöra underlag för beslut för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen. Nämnden vill också påtala att mobilitet inte bara handlar om kollektivtrafik utan också är starkt kopplar till utveckling av bebyggelsestrukturen. I motionen nämns bland annat cykelparkeringar, cykelpooler och lånelådcyklar. Det regionala cykelkansliet, som ansvarar för att ta fram den regionala cykelplanen, är en därmed redan en viktig aktör i utvecklandet av hållbar mobilitet. Tillväxt- och regionplanenämnden menar att mycket av det arbete som kan krävas för att utveckla knutpunkter för hållbar mobilitet redan görs inom ramen för genomförandet av RUFS 2050 och Tillväxt- och regionplanenämndens samt Trafiknämndens arbete.

Motionens andra uppdrag handlar om att ta fram ett koncept för *knutpunkter för hållbar mobilitet* med serviceutbud och finansierings- och verksamhetsmodell. Utvecklingen av ett sådant koncept är en fråga som behöver diskuteras med kommuner och andra aktörer, då Region Stockholm inte har rådighet i dessa frågor.

Med detta anser tillväxt- och regionplanenämnden att motionen är besvarad utifrån nämndens ansvarsområden.

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-30 TRN 2019-0140

Handläggare:
Helena Näsström

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Motion om knutpunkter för hållbar mobilitet

Ärendebeskrivning

Maria Mustonen (V) har i juni 2019 inkommit med en motion (2019:40) till regionfullmäktige om att ta initiativ till att utveckla knutpunkter för hållbar mobilitet i regionen. Tillväxt- och regionplanenämnden har ombetts att yttra sig och överlämna sitt yttrande till regionledningskontoret senast den 26 september 2019.

Även Trafikförvaltningen har ombetts yttra sig till regionledningskontoret. Förvaltningarnas svar är avstämda med varandra.

Beslutsunderlag
Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2019-09-30
Förslag till yttrande, 2019-09-30
Motion 2019:40 om knutpunkter för hållbar mobilitet

Förslag till beslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Yttrande över motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet, TRN 2019-0140, godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Maria Mustonens (V) motion om knutpunkter för hållbar mobilitet lyfter en aktuell fråga. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen instämmer i konstaterandet att ökat kollektivt resande är en knäckfråga för klimatomställningen samt att tillgången till kollektivtrafik idag är ojämnt fördelad i regionen.

Förvaltningen kan se ett värde i att kartlägga regionens knutpunkter, deras serviceutbud och behovet av kringtjänster för hållbar mobilitet. Det är dock angeläget att diskussionen om knutpunkter fös i en bred stadsutvecklingskontext då utvecklingen av bebyggelsestrukturen och regional tillgänglighet är nyckelfrågor. Frågorna inryms redan som en del i genomförandet av RUFS 2050, där förvaltningen planerar att fördjupa arbetet med de strategiska stadsutvecklingslägena, förhoppningsvis tillsammans med regionens kommuner. Förvaltningen arbetar även med utveckling av landsbygdsnoder och tillgång till samhällsservice.

Det andra uppdraget avser att regionen ska ta fram ett koncept för *Knutpunkter för hållbar mobilite*t med serviceutbud och finansierings- och verksamhetsmodell. Förvaltningen ser att utvecklingen av ett koncept är något som behöver diskuteras med kommuner och andra aktörer, då Region Stockholm inte har rådighet i dessa frågor.

Bakgrund
Motionen lyfter fram behovet av att öka resandet med kollektivtrafik för att klara klimatomställningen. För att öka det kollektiva resandet behöver kollektivtrafiken bli ett realistiskt alternativ för en större del av regionens befolkning och tillgången till kollektivtrafiken bli mer jämnt fördelad över regionen.
I motionen föreslås regionfullmäktige besluta om två uppdrag

att uppdra trafikförvaltningen och tillväxt- och regionplaneförvaltningen i samarbete med kommunerna kartlägga regionens knutpunkter, deras serviceutbud och behovet av kringtjänster för hållbar mobilitet

att regionen tar fram ett koncept för *Knutpunkter för hållbar*

mobilitet med serviceutbud och finansierings- och verksamhetsmodell

Överväganden
Maria Mustonens (V) motion om knutpunkter för hållbar mobilitet lyfter en aktuell fråga. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen instämmer i konstaterandet att ökat kollektivt resande är en knäckfråga för klimatomställningen samt att tillgången till kollektivtrafik är ojämnt fördelad i regionen. Denna bild stämmer överens med de mål, ställningstaganden och förhållningssätt som lyfts fram i RUFS 2050.

Förvaltningen ser att knutpunkter för hållbar mobilitet kan vara en del i en bred stadsutvecklingskontext, och behöver ha kopplingar till bebyggelseutveckling och serviceutbud. Stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena är en av de rumsliga principerna i RUFS 2050. I RUFS 2050 har bebyggelsestrukturen utvecklats för att utnyttja de bästa kollektivtrafiklägena. Framförallt lyfts strategiska stadsutvecklingslägen fram som de ”bästa” lägena i varje kommun. På landsbygden lyfts landsbygdsnoder med nodfunktion för kollektivtrafik på landsbygden. Hållbar mobilitet är en viktig del i att utveckla bebyggelsestrukturen enligt RUFS 2050, däribland strategiska stadsutvecklingslägen och landsbygdsnoder. Som en del i genomförandet av RUFS 2050 fördjupar förvaltningen för närvarande arbetet med de strategiska stadsutvecklingslägena, förhoppningsvis tillsammans med regionens kommuner, för att stödja kommunerna i arbetet med att utveckla bebyggelselägen med god, hållbar tillgänglighet. Inom ramen för Landsbygds- och skärgårdsstrategin diskuteras hur mer hållbar mobilitet kan fungera stärkande för regionens landsbygd och skärgård.

I RUFS 2050 finns mål och regionala prioriteringar om att styra mot ett transporteffektivt samhälle, öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minska utsläppen av växthusgaser, minska energianvändningen och utveckla klimat- och resurseffektiva regionala stadskärnor. Den regionala bebyggelsestrukturen i RUFS 2050 ska bidra till ökad regional tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och lokal miljöpåverkan, samt minskad trängsel. Den ska möjliggöra korta avstånd till bytespunkter samt öka möjligheten för alla invånare att röra sig till fots och med cykel. Mobilitetsåtgärder nämns som en viktig åtgärd för att nå målen och öka kollektivtrafikens attraktivitet.

I den statliga utredningen om *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* (SOU 2019:17) används begreppet mobilitetsnod

och mobilitetshub. Motionens förslag om knutpunkter för mobilitet kan tolkas som liknande utredningens förslag om mobilitetsnoder. Knutpunkter för hållbar mobilitet är dock inte definierat i motionen, och det finns flera frågor som skulle behöva besvaras. Hur kan och bör den avgränsas, fysiskt så väl som funktionsmässigt. Och hur förhåller sig begreppet knutpunkt för hållbar mobilitet till begreppet mobilitetsnod som används i den statliga utredningen om?

Cykling har en självklar roll i begreppet hållbar mobilitet. Det arbete som görs av förvaltningen inom ramen för det regionala cykelkansliet är därför viktiga bidrag i att fortsätta att utveckla en hållbar mobilitet i regionen. Bland annat har det påbörjats en studie där ambitionen är att hitta en samlad regional syn på hanteringen av cyklar och eldrivna fordon inom delningsekonomin. Att stärka utvecklingen av den regionala bebyggelsestrukturen i RUFS 2050 är en utgångspunkt för cykelkansliets arbete.

Ett regionalt koncept för *knutpunkter för hållbar mobilite*t med serviceutbud och finansierings- och verksamhetsmodell ser förvaltningen som en fråga som behöver diskuteras med kommuner och andra aktörer, då Region Stockholm inte full rådighet i dessa frågor.

Etablering av knutpunkter för hållbar mobilitet skulle också kräva insatser från ett flertal aktörer utöver Region Stockholm. Ofta är det kommuner eller privata aktörer som äger marken runt kollektivtrafikens stationer och terminaler. Region Stockholm saknar därför ofta rådighet över upplåtandet av fysiska utrymmen för hållbara transporter, utöver kollektivtrafikfunktionerna.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Uppdragen bedöms kunna utföras inom ramen för tillväxt- och regionplaneförvaltningens uppdrag.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med Region Stockholms miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Helena Näsström
Regionplanerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 12/2019

Sammanträdesdatum
2019-10-22

Datum för justering: 2019-10-30
Datum för anslag: 2019-11-06

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 215

Remiss – Motion (2019:40) av Maria Mustonen (V) om knutpunkt för hållbar mobilitet
(TN 2019-0807)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 september 2019.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att trafiknämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt föreliggande förslag.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

RESERVATION

V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet
Karoline Sandar

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-10-22, kl. 14:30

TN 2019-0807

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 18

Remiss – Motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkt för hållbar mobilitet

Vänsterpartiet tackar för det utförliga svaret på motionen. Vi ser ett stort behov av en sammanhållen knutpunktsplanering, för resenärerna, medarbetarna och för klimatet. Att få flera att åka kollektivt är central fråga i klimatomställningen, och resans smidighet är avgörande för fler potentiella kollektivtrafikresenärer.

Internationella exempel från bland annat Finland och Belgien visar att man kan få goda resultat om offentliga aktörer tar initiativ till att utveckla knutpunkter och mobilitetstjänster. Även UITP förespråkar större initiativ från kollektivtrafikmyndigheter.

Vi delar förvaltningens bild att knutpunkterna är en fråga som har många ägare. Därför ser vi att Region Stockholm är den aktör som har bäst förutsättningar att framgångsrikt samordna arbetet mellan trafikförvaltningen, kommunerna och relevanta privata aktörer. Regionen bör även arbeta förvaltningsövergripande för att nå resultat.

Region Stockholm

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18

Ärende
TN 2019-0807

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2019-10-22, punkt 18

Förslag till yttrande över motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet

Ärendebeskrivning

Motionen förslår att Region Stockholm ska ta ett helhetsansvar för planeringen av kollektivtrafikknutpunkter och deras serviceutbud för att främja hållbara mobilitetslösningar, med särskilt fokus utanför länets centrala delar. Region Stockholm föreslås kartlägga serviceutbuden och behoven av kringtjänster vid länets knutpunkter, i samarbete med kommunerna. Regionen föreslås även att utveckla koncept för ”Knutpunkter för hållbar mobilitet”, med utbud av service, finansierings- och verksamhetsmodell.

Enligt motionen ska knutpunkterna erbjuda tjänster som exempelvis cykeldelningstjänster med lådcyklar, säkra cykelparkeringar med laddningsmöjligheter och verkstäder, handel, offentlig service och återvinningsstationer, uppvärmda och trygga utrymmen för väntande resenärer utrustade med toaletter, rastutrymmen för personalen i kollektivtrafiken, säkra infartsparkeringar med laddningsmöjligheter för elbilar. Tjänsterna föreslås erbjudas sömlöst exempelvis genom tilläggsköp till SL-biljetten och olika finansieringslösningar föreslås utredas.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18

Ärende
TN 2019-0807

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt föreliggande förslag.

Förslag till yttrande

Inledning

Detta yttrande avser att besvara motion 2019:40 av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet. Yttrandet redogör för Region Stockholms:

- Krav kring serviceutbudet i kollektivtrafikens bytespunkter,
- Bidrag till infarts- och cykelparkeringar och
- Strategiska inriktning kring kombinerade mobilitetstjänster.
- Försöksverksamhet inom kombinerad mobilitet.

Sammantaget har Region Stockholm ett utvecklat strategiskt förhållningssätt och flera pilotprojekt igång kring kombinerade mobilitetstjänster, en viss kravställning av vilka servicefunktioner som ska finnas i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter samt Regionen bidrar aktivt till att utveckla möjligheterna att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel. Däremot finns inga planer på hur koncept motsvarande knutpunkter för hållbar mobilitet ska utvecklas, inklusive frågan om upplåtande av utrymme för delade transportlösningar i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter.

Begreppet *knutpunkt för hållbar mobilitet*, utifrån en tolkning av motionen, är en fysiskt avgränsad yta som tillgängliggör kombinerade mobilitetstjänster och servicefunktioner för resenärer i anslutning till en bytespunkt för kollektivtrafiken. Vanligare benämningar för denna typ av facilitet är mobilitetshus, mobilitetshubb eller mobilitetsnod.

Den statliga utredningen om bebyggelse- och transportplanering föreslog nyligen att det bör upprättas transportplaner för nybyggnadsområden, där så kallade mobilitetsnod kan säkerställa en god tillgänglighet och integrering i regionen, tillsammans med andra lösningar. Mobilitetshusen kan fungera som upphämtningsplatser för konsumtionsvaror, uppställning av delade fordon och cyklar samt avfallssortering.[1] Kommersiella aktörer erbjuder koncept för

[1] SOU 2019:17.

mobilitetshubbar, som främst är avsedda för avgränsade bostadsområden eller fastigheter.[2] Mobilitetshubbar förekommer lokalt i ett fåtal nybyggnadsområden i svenska städer.[3] Däremot tycks det inte finnas några etablerade koncept i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter. Dock förekommer ofta hyrcykelstationer (och andra delade transportslag) samt serviceutbud i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter redan idag, särskilt i regionens mer centrala delar.

Etablering av *knutpunkter för hållbar mobilitet* skulle kräva insatser från ett flertal aktörer, utöver Region Stockholm. Ofta är det kommuner eller privata aktörer som äger marken runt kollektivtrafikens stationer och terminaler. Region Stockholm saknar därför ofta rådighet över upplåtandet av fysiska utrymmen för hållbara transporter, utöver kollektivtrafikfunktionerna. Däremot har Region Stockholm möjlighet att utveckla och förankra strategier för hur hållbara transporter i bred bemärkelse kan tillgängliggöras för resenärerna i anslutning till den konventionella kollektivtrafiken.

Det finns betydande skillnader mellan länets bytespunkter avseende lokalisering, regional betydelse, trafikering, mängden resande, serviceutbud etcetera. Trafikförvaltningen behöver utveckla en övergripande strategi för de olika bytespunkternas framtida betydelse och utveckling. För närvarande bedrivs ett arbete med att utveckla en kollektivtrafikplan[4], som ska utgöra en strategisk plan för hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att de regionala målen ska kunna nås. Kollektivtrafikplanen kommer att klargöra bytespunkternas framtida roller och vilken funktion i kollektivtrafiksystemet som de förväntas ha. En kartläggning av serviceutbud och kringtjänster vid kollektivtrafikens bytespunkter kan göras i samband med arbetet med kollektivtrafikplan.

Region Stockholm ställer krav på funktioner i kollektivtrafikens bytespunkter

Bytespunkterna utgör en viktig del av kollektivtrafiksystemet både för trafikeringen och som resenärsmiljöer:

[2] Se exempelvis Parkando, u.å.

[3] Trivector, 2019.

[4] TN 2014-0777.

”Bytespunkter är strategiska platser mellan kollektivtrafikstråk med en koncentration av bebyggelse, service och målpunkter. Vid bytespunkter finns kompletterande resenärsfunktioner som exempelvis kommersiell service, resenärsinformation och bemannad biljettförsäljning.”[5]

De servicefunktioner som ger *”bäst effekt i kundvärde och ekonomi*” i anslutning till kollektivtrafiken är platser för uthämtning av paket och förbeställda livsmedel, caféer eller kaffeautomater samt kiosker, enligt trafikförvaltningens utredning om ökat kundvärde på stationer.[6]

Serviceutbudet vid kollektivtrafikens bytespunkter varierar beroende på deras lokalisering i regionen och storleken på resandet. Det har gjorts en inventering av samtliga tunnelbane- och pendeltågsstationer som visar att det finns många potentiella utrymmen för kommersiella ytor och serviceautomater i stationsbyggnaderna.[7] Det finns även andra kartläggningar av service och faciliteter i flertalet terminaler. I nuläget saknas dock en heltäckande bild över utbudet av den typ av mobilitetstjänster som åsyftas i motionen.

Flera av trafikförvaltningens riktlinjer definierar krav och standarder för vilka funktioner som ska finnas i kollektivtrafikens bytespunkter, terminaler och stationer. I riktlinjerna anges att större bytespunkter bör vara lokaliserade nära allmän service för att underlätta resenärernas vardag.[8] Bytespunkterna ska innehålla lokaler för kommersiell service, bland annat med syftet att öka resenärsnyttan.[9] Lokaler för kommersiell service i bytespunkter ska anpassas efter storleken på resandet. Kiosker, caféer, kaffeförsäljning, posttjänster för hämtning av paket och förbeställda livsmedel bör prioriteras. Bytespunkter ska

[5] Trafikförvaltningen, 2019a, s. 10.
[6] Trafikförvaltningen, 2017a, s. 10.
[7] Ibid.
[8] Trafikförvaltningen, 2018a.
[9] Trafikförvaltningen, 2019b.

vara utrustade med lokal för trafikpersonal i terminalbyggnaden.[10] Det är otydligt huruvida riktlinjerna ställer krav på offentlig toalett i bytespunkter.[11]

Region Stockholm utvecklar förutsättningarna för att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel

Region Stockholm tar ett strategiskt ansvar för att öka resandet med cykel, där cykeln ses både som ett komplement och alternativ till kollektivtrafiken. Den regionala cykelplanen har kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik som ett viktigt utvecklingsområde. Det handlar både om att utveckla ett länsgemensamt hyrcykelsystem och att förse kollektivtrafikens stationer och bytespunkter med cykelparkeringar.[12]

Trafikförvaltningen förespråkar etablering av kommunala hyrcykelsystem som kan integreras med kollektivtrafiken genom att hyrcykelstationerna lokaliseras i anslutning till kollektivtrafikens stationer och bytespunkter, att synliggöra hyrcykelsystem i SL:s informationskanaler samt att möjliggöra för gemensam biljettbärare för hyrcykel och SL-trafiken. Erfarenheter visar att kommersiella hyrcykelsystem främst bär sig i täta stadsmiljöer, där det finns hög täthet av människor och verksamheter. Det är dessutom i centrala delar av städer som reklamen, som ofta finansierar systemen, får störst exponering.[13]

Det ska finnas ett visst antal cykelparkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter, för att underlätta för resenärer att kombinera cykel och kollektivtrafik, enligt trafikförvaltningens riktlinjer. Antalet platser skiljer sig dock mellan olika riktlinjer.[14]

Utöver det strategiska bidrar Region Stockholm även finansiellt till att utveckla möjligheterna att kombinera cykel och bil med kollektivtrafik. Kommuner har möjlighet att ansöka om medel från Region Stockholm för investeringar i infartsparkeringar för bil och cykel. För att beviljas medel kräver Regionen att

---

[10] Trafikförvaltningen, 2019a.

[11] Riktlinjer Utformning av terminaler anger att det ska finnas handikappanpassade toaletter i bussterminaler medan det enligt Riktlinjer Resenärsmiljö inte är ett krav utan något som bör utredas i varje enskilt fall.

[12] Trafikverket Region Stockholm, m.fl., 2014.

[13] Trafikförvaltningen, 2016.

[14] RiPlan anger 5-15 platser per 100 påstigande och Riktlinjer Infartsparkering anger 10-50 platser per 100 påstigande för olika typer av hållplatser och stationer.

parkeringarna anläggs i strategiskt goda lägen, *”i nära anslutning till en station eller hållplats med hög turtäthet”*, för att underlätta kombinationsresor med kollektivtrafik och andra färdmedel.[15]

Regionens roll är att stötta leverantörer av kombinerade mobilitetstjänster

Knutpunkter för hållbar mobilitet föreslås tillgängliggöra olika transportlösningar på ett integrerat sätt, genom vad som normalt benämns som kombinerade mobilitetstjänster (MaaS).

Globala trender mot digitalisering och delningsekonomi ställer nya krav på leverantörer av persontransporter. Fokus har skiftat från enskilda leverantörer och färdmedel mot kombinerade mobilitetstjänster som ska *”lösa resenärens hela resa via en sammanhållen tjänst”*.[16] Kombinerade mobilitetstjänster bygger på integrering av konventionell kollektivtrafik med delade färdmedel som bilpooler, hyrcykelsystem, elsparkcyklar, taxiliknande system etcetera.

Kombinerade mobilitetstjänster förväntas bidra till att öka användningen av kollektivtrafiken och minska behovet av att äga bil, genom att delade mobilitetstjänster integreras med och levereras i anslutning till kollektivtrafiken.[17] WSP:s trafikanalys visar dock att potentialen av att subventionera ”ny mobilitet” som ansluter till kollektivtrafik skulle få marginella effekter för färdmedelsfördelningen, till år 2030.[18] Det råder delade meningar om delade mobilitetstjänsters potential att bidra till ökat kollektivt resande.

Trafikförvaltningens strategiska inriktning för kombinerad mobilitet innebär att trafikförvaltningen ska tillgängliggöra kollektivtrafik och biljettsortiment, som kommersiella aktörer kan paketera tillsammans med andra mobilitetstjänster för att sälja till kund:

---

[15] Trafikförvaltningen, 2019c, s. 10.
[16] Trafikförvaltningen, 2017b, s. 10.
[17] Paulsson, 2018.
[18] WSP, 2019.

”Rekommendationen är att inom ramen för vårt nuvarande uppdrag som kollektivtrafikmyndighet möjliggöra kombinerade mobilitetstjänster i en roll som producent.”[19]

Inriktningen innebär att Region Stockholm intar en stöttande roll i utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster, men levererar inte tjänster under SL:s varumärke på grund av begränsande lagrum.[20] Det konstateras att teknisk och affärsmässig integration av mobilitetstjänster kan stimulera marknadens utveckling, men att integreringen bör hanteras genom samverkan på nationell nivå.

Den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP förespråkar större initiativ från kollektivtrafikmyndigheter.[21] Från forskningshåll rekommenderas offentliga aktörer att ta strategiska initiativ för att styra utvecklingen av nya transportslag som delad mobilitet, för att dessa bättre ska bidra till transportpolitiska mål.[22]

Som ett resultat av den strategiska inriktningen deltar trafikförvaltningen i ett flertal pilotprojekt inom kombinerad mobilitet:

- Tillsammans med Stockholms stad och företaget UbiGo erbjuds mobilitetstjänster genom abonnemang. Dessa omfattar SL-trafiken, taxi och ett slags hyrbilssystem. Erbjudandet riktar sig mot bostadsrättsinnehavare i nybyggda områden i Nacka-Sickla-Kvarnholmen med låga parkeringstal.
- En pilot startas i september 2019 i stadsutvecklingsområdet Barkarbystaden, tillsammans med Järfälla kommun och trafikutövaren Nobina. Tjänster kommer att innehålla tillgång till en kombination av innovativa kollektivtrafikslag, bilpool och andra delade mobilitetstjänster. Även i detta fall erbjuds tjänsterna till boende i områden med låga parkeringstal.[23]

---

[19] Trafikförvaltningen, 2017b, s. 4.

[20] Konkurrenslag (2018:579) förbjuder att landsting bedriver försäljning som riskerar att snedvrida konkurrensen på marknaden.

[21] UITP anser att offentliga kollektivtrafikbolag/-myndigheter bör ta initiativet för att samordna och utveckla kombinerade mobilitetstjänster: *”Låt kollektivtrafiken ta ledningen i koordineringen av morgondagens mobilitet”* (UITP, 2016, s. 5).

[22] Smith, m.fl., 2019.

[23] Trafikförvaltningen, 2018b.

Trafikförvaltningens arbete med kombinerade mobilitetstjänster är på ett tidigt stadium. Pilotprojekten kommer att bidra med erfarenheter om affärsmodeller, marknadsförutsättningar, nyttor och utmaningar med utvecklandet av kombinerade mobilitetstjänster. Det är inte lämpligt att påbörja etablering av mer omfattande system för kombinerad mobilitet innan erfarenheterna av försöksverksamheterna har analyserats.

Regionens strategiska inriktning fokuserar primärt på affärsmodeller och försäljningssystem. Den behandlar däremot inte tillhandahållandet av faciliteter och utrymme för andra producenter/leverantörer av mobilitetstjänster i anslutning till kollektivens bytespunkter, vilket motionen föreslår.

I första hand är det kommunernas roll att upplåta uppställningsplatser för mobilitetstjänster i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter, eftersom kommunerna (eller privata aktörer) oftast äger marken.[24] Den statliga utredningen föreslår också att kommunerna bör driva frågan om mobilitetsnoder i detaljplane- och bygglovsprocessen, som en del av projektspecifika *transportplaner*.[25]

Region Stockholm deltar i och driver utveckling av bytespunkter
Stora investeringar i transportsystemet är planerade under den närmaste framtiden. Dessa kommer att skapa nya möjligheter och ställa ytterligare krav på att utveckla kollektivtrafikens bytespunkter och utbudet av hållbara mobilitetstjänster. Flertalet viktiga bytespunkter kommer att påverkas av förändringar i kollektivtrafiksystemet, med utbyggnaden av tunnelbanan, lokalbanor och stombussnätet. Detta tillsammans med ökade krav på kapacitet skapar behov av att utveckla bytespunkterna.

Utveckling av flera av regionens bytespunkter pågår eller är i startgroparna. Region Stockholm deltar i projekten tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket, där regionens uppgift är att säkerställa goda förutsättningar för att bedriva och utveckla kollektivtrafiken i framtiden. Ur regionens perspektiv är kringservice och andra mobilitetstjänster nödvändiga komponenter för att möjliggöra för ett ökat hållbart resande. Detta breda perspektiv på hållbar mobilitet framhålls i regionens deltagande i dessa projekt.

---

[24] Paulsson, 2018, s. 21.
[25] SOU 2019:17.

Region Stockholm bedriver ett arbete för att skapa förutsättningar för genomförande av ambitionerna i RUFS 2050. Regionen, genom tillväxt- och regionplaneförvaltningen, för dialog med kommunerna om hur de strategiska utvecklingslägena ska kunna utvecklas. I dessa områden är hållbar mobilitet och serviceutbud nyckelfrågor.

Slutsatser

Region Stockholm har ett utvecklat strategiskt förhållningssätt och flera pilotprojekt igång kring kombinerade mobilitetstjänster. Regionen har en möjliggörande och stöttande roll i förhållande till andra aktörer som kan driva utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster. Flera pilotprojekt pågår inom kombinerad mobilitet. Dessa kommer att bidra med värdefulla erfarenheter som behöver analyseras inför framtida utveckling av kombinerade mobilitetstjänster.

Trafikförvaltningens riktlinjer ställer krav på vilka funktioner och tjänster som ska finnas i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter. Regionen bidrar aktivt till att utveckla möjligheterna att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel, genom medfinansiering av infartsparkeringar för bil och cykel. Däremot finns inga planer på hur koncept motsvarande knutpunkter för hållbar mobilitet ska utvecklas, inklusive frågan om upplåtande av utrymme för delade transportlösningar i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter. Det är i första hand kommunerna som råder över marken kring kollektivtrafikens bytespunkter.

Trafikförvaltningen anser att det finns ett värde i att kartlägga utbudet av service och mobilitetstjänster i och kring kollektivtrafikens stationer och bytespunkter. Den kommande kollektivtrafikplanens specificering av bytespunkternas roller och funktioner samt utveckling av nuvarande riktlinjer för fasta resenärsmiljöer kan utgöra grund för en systematisk kartläggning och utveckling av mobilitetslösningar och kringservice vid regionens bytespunkter. Kartläggningen kan göras i samband med arbetet med kollektivtrafikplan.

Källförteckning

Konkurrenslag (2018:579).

Parkando. *Mobilitetshubben*. Hämtad 2019-08-09: https://www.parkando.se/mobilitetshubb/.

Paulsson, Alexander (2018). *Nya former av delad mobilitet och kollektivtrafik: Kunskapsöversikt av effekterna och effektiviseringsmöjligheter av nya former av delad mobilitet för kollektivtrafiken*, K2 Outreach 2018:2.

Smith, Göran – Sarasini, Steven – Karlsson, I. C. MariAnne – Mukhtar-Landgren, Dalia –Sochor, Jana (2019). ”Governing Mobility-as-a-Service: Insights from Sweden and Finland”, i Finger, Matthias – Audouin, Maxime (red.). *The Governance of Smart Transportation Systems*. Cham, Schweiz: Springer, s. 168-188.

SOU 2019:17. *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling*.

Trafikförvaltningen (2016). *Inriktningsbeslut som avser kombinationsresor med lånecykel och kollektivtrafik samt ett eventuellt införande av ett regionalt lånecykelsystem i Stockholms län*, SL 2016-0239.

Trafikförvaltningen (2017a). *Ökat kundvärde på stationer: Möjligheter till ökat kundvärde och nya affärsmöjligheter i framtidens stationer*, SL 2017-0131.

Trafikförvaltningen (2017b). *Trafikförvaltningens strategiska inriktning avseende kombinerade mobilitetstjänster*, SL 2016-0856.

Trafikförvaltningen (2018a). *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län*, SL-S-419761.

Trafikförvaltningen (2018b). *Statusrapport Kombinerad mobilitet hösten 2018*, SL 2016-0856.

Trafikförvaltningen (2019a). *Riktlinjer Utformning av terminaler*, SL-S-419821.

Trafikförvaltningen (2019b). *Riktlinjer Resenärsmiljö – utformning av fasta resenärsmiljöer*, SL-S-419813.

Trafikförvaltningen (2019c). *Riktlinjer Infartsparkering*, SL-S-772733.

Trafikverket Region Stockholm (2014) – Tillväxt, miljö och regionplanering – Trafikförvaltning – Länsstyrelsen i Stockholms län, *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030*.

Trivector (2019). *Så bygger du en riktigt bra mobilitetshubb*, 2019-04-05. Hämtad 2019-08-09: https://www.trivector.se/nyhet/sa-bygger-du-en-riktigt-bra-mobilitetshubb/.

UITP (2016). “Public transport at the heart of the integrated urban mobility solution”, *Policy Brief*.

WSP (2019). *Delad mobilitet idag och i framtiden*.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18

Ärende
TN 2019-0807

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm

Ankom
Region Stockholm
2019 -06- 11
Dnr RS 2019-0729

2019:40

Region Stockholm
2019-06-11

Motion av Maria Mustonen (V) om knutpunkter för hållbar mobilitet

Tillgången till kollektivtrafiken är ojämnt fördelad i vår region samtidigt som ökat kollektivt resande är en knäckfråga för klimatomställningen. Kollektivtrafiken behöver bli ett realistiskt alternativ för en större del av befolkningen för att dess marknadsandelar ska kunna ökas. Att resa kollektivt behöver därför bli smidigare och snabbare för flera som bor utanför länets centrala delar. Anropsstyrd trafik är ett initiativ som nu testas, men mer behöver göras.

I och med regionbildningen har Region Stockholm sedan årsskiftet ett större ansvar för den regionala planeringen. Eftersom regionens invånare pendlar till arbete, studier och fritidsaktiviteter över kommungränserna är det mycket önskvärt att regionen tar ett helhetsansvar för planeringen av kollektivtrafikknutpunkterna och deras serviceutbud så att hållbara mobilitetsmönster främjas.

Dagens knutpunkter har en varierande standard och ägandestruktur. Grundläggande service saknas på många av länets knutpunkter. På vintertid är det viktigt med uppvärmda och trygga väntutrymmen. Tillgång till toaletter är en annan väsentlig fråga. Även personalen i kollektivtrafiken behöver fräscha rastutrymmen. Dessa funktioner kan med fördel samordnas.

Behovet av infartsparkeringar är inte fullt tillgodosett och de befintliga parkeringarna upplevs ofta otrygga och är utsatta för skadegörelse. Regionen behöver därför utveckla parkeringarna tillsammans med kommunerna och branschens aktörer. Laddmöjligheter för elbilar behöver byggas ut, såsom utbudet av lånecyklar samt säkra cykelparkeringar. För att öka andelen kollektivt resande behöver även andra typer av mobilitetstjänster utvecklas.

Framtidens knutpunkter för hållbar mobilitet kan även erbjuda till exempel lånelådcyklar, låsbara cykelparkeringar med laddmöjlighet, cykelverkstäder, återvinning, handel och kommunal service såsom bibliotek eller förvaltningsövergripande kontaktcenter.

Ett lämpligt sätt att erbjuda hållbara mobilitetstjänster kan vara att de blir tillägg till det befintliga SL-kortet. På det sättet kan resenärerna köpa till

exempel bil- eller cykelparkering, laddning av elfordon, abonnemang i elbil- eller cykelpool eller samåkningstjänster med sitt SL-kort. Andra finansieringssätt, till exempel samfinansiering med kommuner, och verksamhetskoncept är också möjliga och bör därför utredas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta

att uppdra trafikförvaltningen och tillväxt- och regionplaneförvaltningen i samarbete med kommunerna kartlägga regionens knutpunkter, deras serviceutbud och behovet av kringtjänster för hållbar mobilitet

att regionen tar fram ett koncept för *Knutpunkter för hållbar mobilitet* med serviceutbud och finansierings- och verksamhetsmodell

Maria Mustonen (V)