

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18

Ärende
TN 2019-0807

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

Trafiknämnden
2019-10-22, punkt 18

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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.

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. Mobilitetshuset 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 kollektivtrafikplan⁴, 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 pendeltägsstationer 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 tydligt 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 snedvrída 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 startgrupparna. 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 RUFSS 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 låncykel och kollektivtrafik samt ett eventuellt införande av ett regionalt låncykelsystem 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*.

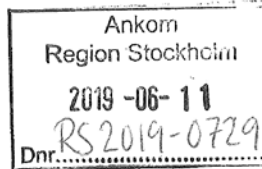
Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18

Ärende
TN 2019-0807
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utvecklingTJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18Ärende
TN 2019-0807Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1 (2)

Region Stockholm
2019-06-11

2019:40

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 låncyklar 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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-18

Ärende
TN 2019-0807

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

2 (2)

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)