



FRÅN PARKERINGS TILL MOBILITETSHUS

2020-11-20

UPPDRAG

Uppdragsnamn:	Omvärldsspaning av mobilitetsanläggningar
Titel på rapport:	Från parkeringshus till mobilitetshus
Version:	Slutversion
Datum:	2020-11-20

MEDVERKANDE

Beställare:	Malmö stad
Kontaktperson:	Per Wisenborn Karin Caesar Kajsa Dahlbäck

Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig:	Sophia Hammarberg
Handläggare:	Jonas Hedlund
Kvalitetsgranskare:	Helena Jönsson

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	2
Syfte	2
Bakgrund	2
Uppdraget	2
Malmö växer	2
Tjänster istället för ägande	3
EKOSYSTEMET FÖR MOBILITET	4
Mobilitetsbegreppen	4
Helhetsbild av ekosystemet	4
MOBILITETSHUS	6
Omvärldsspaning - mobilitetshus	6
Mobilitetshus i Malmö	8
Principer för mobilitetshus	8
Mobilitetstjänster	8
Stödfunktioner och Kringtjänster	10
Utformning	10
Flexibilitet för framtiden	10
MOBILITETSZONER	12
Omvärldsspaning - Mobilitetszoner	12
Mobilitetszoner i Malmö	13
OMBILDNING AV BEFINTLIGA PARKERINGSBUS	14
Fler mobilitetstjänster	14
Parkeringshuset Anna	16
Parkeringshuset Annestad	17
Parkeringshuset Baggers plats	18
Parkeringshuset Fullriggaren	19
Parkeringshuset Godsmagasinet	20
Parkeringshuset Hyllie	21
Parkeringshuset Hyllie Allé	22
Parkeringshuset Stadion	23
Parkeringshuset Södervärn	24
KONSEKVENSANALYS	25
Konsekvenser för användarna	25
Malmöbor i brådskande behov av fordon	26
Malmöbor som gör längre utflykter	26
Pendlare och besökare	26
Konsekvenser för stadsplaneringen	26
Organisatoriska konsekvenser	26
Regleringsmässiga konsekvenser	28



INLEDNING

SYFTE

Syftet med denna rapport är att beskriva vad mobilitetshus är, vilken funktion de fyller och kan komma att fylla i staden. Syftet har även varit att analysera vad som krävs för att befintliga parkeringsläggningar ska kunna omdanas till mobilitetshus samt beskriva vilka konsekvenser omvandlingen från parkeringshus till mobilitetshus kan få.

BAKGRUND

UPPDRAGET

Denna rapport är framtagen på uppdrag av fastighet- och gatukontoret. Detta efter att Tekniska nämnden, Kommunstyrelsen och Parkering Malmö fått i uppdrag av Kommunfullmäktige att utreda möjligheten att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö och i och med detta omvandla parkeringshusen till mobilitetshus.

MALMÖ VÄXER

Malmö växer. Både i hur många som bor i staden och i antalet arbetstillfällen. Dessutom lockar staden till sig fler och fler besökare utifrån. År 2030 är prognosen att kommunen närmar sig 400 000

invånare. Befolkningstillväxten förväntas till stor del ske i nybyggnadsområdena Hyllie, Centrum och Limhamn-Bunkeflo, men även i andra områden.

Med fler människor i rörelse följer mer trafik och med trafiken kommer buller, utsläpp, trängsel och barriärer. För att växa och samtidigt vara en attraktiv stad för boende, inpendlare och besökare är det nödvändigt att flytta resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.

Malmöborna gör ungefär två resor per person och dag enligt *Resvaneundersökning i Skåne 2018*. Sedan 2013, då den första regionala resvaneundersökningen gjordes, har bilens andel av de totala resorna minskat, från 41 procent av alla resor till 34 procent, vilket diagrammet här nedan visar. Det innebär att biltrafiken inte beräknas ha ökat trots att befolkningen har ökat. Däremot har både cykeltrafiken och kollektivtrafiken ökat, både i andel av alla resor men också på grund av att befolkningen ökar. Gångtrafiken har däremot bara ökat i samma takt som befolkningen.

I kommunen äger var tredje hushåll ingen bil. Det är dubbelt så hög andel som i Skåne i övrigt. Det är i synnerhet i de centrala delarna av staden som bilinnehavet är lågt. I centrum äger inte ens hälften av hushållen en bil. Hur många bilar som hushållen äger påverkar givetvis efterfrågan på parkeringsplatser.

PÅ GÅNG I MALMÖ

Betydande stadsomvandlingsprojekt som pågår där parkering är en viktig fråga.

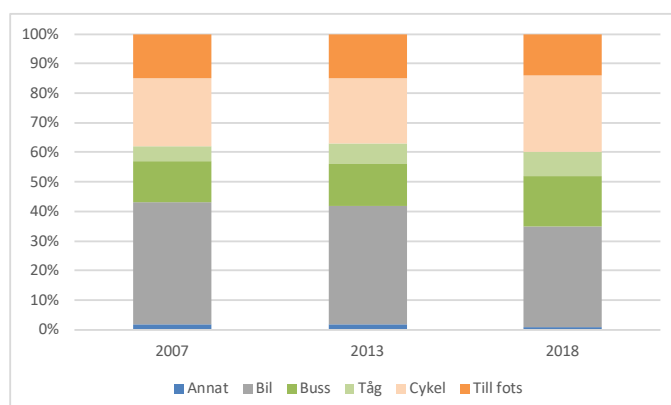
Inom ramen för "Storstadspaketet" (2018-2031) planeras följande:

- Malmöpendeln (förlängs norrut när Lommabanan ansluter)
- Expressbussar och elektrifiering av bussflottan, (MEX: 2, 4, 5, 8, 10)
- 27 km ny cykelbana
- 26.750 bostäder i Malmö

Övriga infrastrukturprojekt som kommer att påverka Malmö är:

- Öresundsmetron, tunnelbana mellan Malmö och Köpenhamn, klar 2035
- Ferman Belt 2028
- 4 spår Malmö Lund 2023

FÄRDMEDELSFÖRDELNING I MALMÖ



Färdmedelsfördelning av Malmöbornas resor. Diagrammet visar att 34 procent av alla resor sker med bil och 40 procent med gång eller cykel. Andelen bilresor har minskat sedan tidigare undersökningar. Källa: Resvaneundersökning i Skåne 2018.

I villaområdena i stadens utkant är bilinnehavet större än i centrum, men samtidigt parkeras bilarna där ofta utan kostnad på gatan. Där är det heller inte är brist på parkeringsplatser. Varken på gatan eller på den egna tomten.

TJÄNSTER ISTÄLLET FÖR ÄGANDE

Det pekas inte sällan på att det i framtiden kommer att bli vanligare och vanligare att dela på saker eller ha tillgång till tjänster snarare än att äga dem. Det är en trend som redan pågår och som exempel brukar Spotify och Airbnb lyftas. I trafiksammanhang är bilpool och lånecykelsystem sätt att få tillgång till bil eller cykel mot medlemskap och eventuella tim- och kilometerkostnader.

MALMÖS MOBILITETSTJÄNSTER

Antalet bilpoolsbilar i Malmö har ökat stadigt sedan mitten av 00-talet då Sunfleet var den enda aktören. Inledningsvis hade även Skånes bilpool ett par bilar. På senare tid har Sunfleet ombildats till M och en aktör inom friflytande elbilspooler, Green mobility, har etablerat sig i staden. Utöver dessa finns även Gomore som är en uthyrningstjänst för privata bilar privatpersoner emellan.

I staden finns även Malmö by bike, som drivs av Clear Channel på uppdrag av Malmö stad. Lånecykelsystemet har gradvis växt och omfattar år 2020 omkring 1000 cyklar fördelade på 100 stationer.

I Malmö finns även hyrcykeloperatören Donkey republic som inte har några dedikerade cykelställ, men cyklarna hämtas och lämnas på virtuella stationer.

Sedan ett par år tillbaka finns även elsparkcyklar för uthyrning i staden. I Malmö är det Voi, Lime och Tier som dominerar marknaden. Under år 2020 skapades scooterzoner för dessa för att minska antalet cyklar som är bristfälligt parkerade och hindrar framkomligheten på exempelvis trottoarer.

PARKERING SOM TJÄNST

På ett vis kan även själva parkeringen i parkeringsanläggningar ses som en mobilitetstjänst. Detta då den erbjuder parkering, som ju är en mobilitetslösning, som tjänst snarare än som ägd egen reserverad plats, antingen genom långtidshyra eller minutvis hyra. På det sättet kan platsen användas av fler och ha en flexibilitet över veckan och dygnet som egna reserverade platser inte kan ha på samma vis.

KOMBINERAD MOBILITET

På flera håll i världen pågår arbete för att knyta samman olika färdmedel för att göra det enklare att få tillgång till olika resealternativ. Fenomenet går under begreppet mobilitet som tjänst, kombinerad mobilitet som tjänst eller det vanligare mobility as a service (MaaS). Tanken är att man som resenär, eller kund, med ett enda medlemskap får tillgång till kollektivtrafik, bilpool, taxi, elsparkcyklar och lånecyklar. Det gör det enklare att välja det mest lämpliga fordonet för olika ärenden och resor och på det sättet minska behovet av att äga egen bil. Även i Skåne pågår initiativ för att underlätta MaaS. Innovation Skåne och Skånetrafiken driver under 2020-2021 ett projekt för att förverkliga ambitionerna.

Det är svårt att sja om vilken betydelse mobilitetstjänster kommer att ha jämfört med att äga fordonen, i synnerhet ägande av egen bil då egen cykel varken är förknippad med betydande utrymmeskrav eller kostnader. Genomslaget påverkar den framtida parkeringsefterfrågan men också omvänt, att utbudet av parkeringsplatser och priset för dessa påverkar vilket genomslag delningstjänsterna kommer att ha. De som erbjuder tjänsterna till resenärerna kommer också att ställa vissa önskemål och krav på kommunen, i synnerhet när det kommer till parkering. För bilpools-etableringarna har tillgången till parkeringsplatser varit en begränsande faktor som skapat utmaningar både för bilpoolsföretagen och kommunen. Även för elsparkcyklarna har parkeringen av fordonen inte sällan varit en mer uppmärksam fråga än de nyttor som elsparkcyklarna för med sig.

EKOSYSTEMET FÖR MOBILITET

MOBILITETSBEGREPPEN

Mobilitetshus, mobilitetshubb, mobilitetsstation, mobilitetscenter, mikromobilitet och så vidare. Mobilitet är ett begrepp vi hör allt oftare idag. I Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan definieras mobilitet som *"Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan."* Men vad är då ett mobilitetshus? Och hur fungerar det tillsammans med andra mobilitetsfunktioner i ekosystemet för mobilitet?

Resor kräver i princip alltid byte av färdssätt. Vanligtvis sker dessa nära start- och målpunkterna där gång byts mot bil eller cykel på väg till eller från parkeringen. Men bytena sker också utmed resan. Kollektivtrafikresenären kanske tar cykeln till bussen och behöver sedan även byta till tåg och går sedan den sista biten till resans mål. För att underlätta bytena mellan färdslag behövs bytespunkter av olika slag: bytespunkter som fyller olika funktion och som kompletterar varandra i staden.

HELHETSBILD AV EKOSYSTEMET

För att förstå mobilitetshusens roll beskrivs nedan en helhetsbild av alla mobilitetsfunktioner i staden i det så kallade ekosystemet för mobilitet bestående av bytespunkter, mobilitetszoner och mobilitetshus. Illustrationen på nästa sida beskriver på ett schematiskt vis hur mobilitetshusen kan möjliggöra att gatumarksparkering tas bort till förmån för mobilitetszoner såväl som ökad framkomlighet för kollektivtrafiken samt större utrymme för grönska, cykelbanor eller andra urbana kvaliteter.

BYTESPUNKTER - FOKUS PÅ KOLLEKTIVTRAFIK

Det är på kollektivtrafikens bytespunkter som bytena mellan färdssätt i huvudsak sker. Både mellan region- och stadsbuss och mellan tåg och buss och det är hit man i huvudsak går eller cyklar om man ska vidare med kollektivtrafiken ut ur Malmö.

MOBILITETSZONER - SAMLADE MOBILITETSTJÄNSTER

Här och var, nästan alltid inom synhåll i staden finns busshållplatser och numera även lånecykel, elsparkcyklar och bilpoolsbilar. Genom att samla dessa delade fordon i mindre hotspots kan mobilitetszoner skapas. Zonerna kommer att för enkla för de som ska resa genom att erbjuda ett mer samlat utbud där resenären kan välja den mobilitetstjänst som passar bäst för stunden, liknande vad MaaS gör digitalt.

Det kommer dock givetvis även i fortsättningen att finnas enstaka busshållplatser, taxisamlingsplatser och Malmö by bike-stationer. För att vara en mobilitetszon föreslås att minst tre mobilitetstjänster ska finnas i samma zon.

MOBILITETSHUS - FOKUS PÅ BILPARKERING

I mobilitetshusen är det fokus på förvaring av fordon och byten mellan bil och gång, cykel eller annan mikromobilitet. Genom att komplettera dagens parkeringshus med en mobilitetszon med mobilitetstjänster, så som bilpoolsbilar, lånecykel och elsparkcykel blir det enklare för parkören att lättare komma till sin slutdestination. Mobilitetshusen bidrar på så sätt även till att marknadsföra de hållbara resalternativ för bilisterna. Mobilitetshusen ska inte ersätta kollektivtrafikens bytespunkter som naven i Malmös trafiksystem, utan de ska utgöra en kompletterande funktioner som fokuserar på effektiv och ändamålsenlig förvaring av bilar vare sig de är privata, företagsägda eller i slutet eller öppen bilpool.

DET SAMMANHÅLLNA EKOSYSTEMET

Ekosystemet som beskrivs är tänkt att hållas samman som fysiska platser, där en identitet eller ett varumärke kan skapas. Där det inte är möjligt att samla tjänsterna på en yta kan känslan av ett sammanhållet system möjligtvis uppnås genom vägvisning mellan exempelvis busshållplatsen och Malmö by bike-stationen. Systemet bör också höra samman digitalt genom ett gemensamt Mobility as a service-system.

Närheten till olika mobilitetstjänster påverkar vilket färdmedelsval som görs. Närmast till hands, utöver att gå, ska cykelparkeringen vara. Sen, relativt nära finns möjligtvis busshållplatser och enstaka elsparkcyklar och Malmö by bike-cyklar. Något längre bort kommer mobilitetszonerna med exempelvis enstaka poolbilar och ett större utbud av mobilitetstjänster. Mobilitetshuset, och närheten till den privata bilen, kommer först efter det.



Schematisk beskrivning av vilken närhet från hemmet olika mobilitetsfunktioner ska vara.

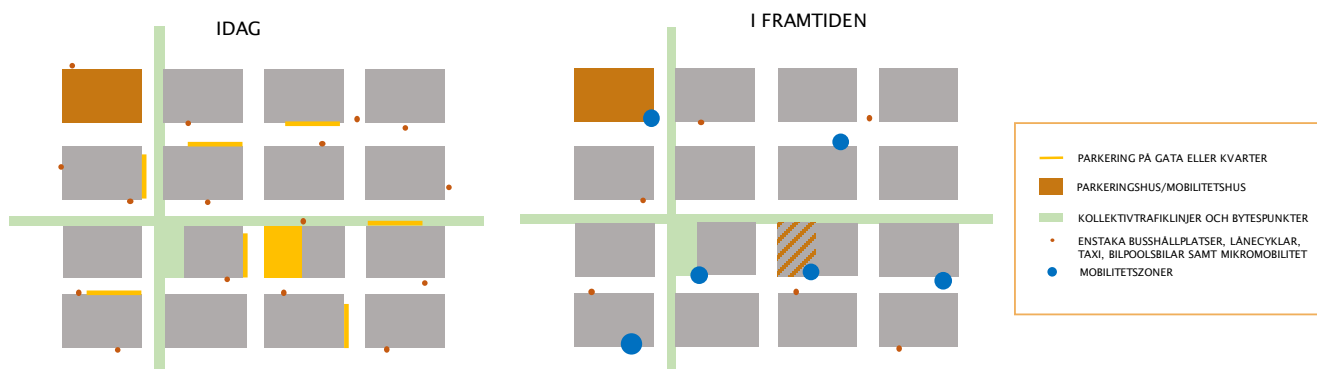


Illustration över ekosystemet för mobilitet. Dagens gatumarksparkering flyttar i framtiden in i mobilitetshus där parkören erbjuds mobilitetstjänster för att underlätta sista delen av resan. Längs gatorna skapas istället plats för bl.a. mobilitetszoner som samlar mobilitetstjänster så att de marknadsförs på ett tydligare sätt jämfört med dagens utspridda system. Även parkering på kvartersmark i markplan kan omvandlas till andra funktioner, exempelvis mobilitetshus på bottenplan och kontor på de över planen.

Kan vara	BYTESPUNKT	MOBILITETSHUS	MOBILITETSZON
Är idag, exempel	Bytespunkterna, exempelvis Malmö C, Värnhem och Södervärn.	Parkeringshusen, befintliga och kommande. Både Parkering Malmös och andra.	Zoner där mobilitetstjänster som busshållplatser, låncykel, elsparkcyklar, taxi och bilpoolsbilar samlas.
Lokalisering	Större hållplatser där kollektivtrafikens linjer möts.	Lättillgängliga med bil.	Här och var, nästan alltid inom synhåll i staden.
Bilparkering	Enstaka, av- och påstigning	Ja, mycket	-
Kollektivtrafik	Ja, mycket	-	Minst tre av dessa
Bilpool	Ja	Ja	
Cykelparkering	Ja	Ja	
Låncyklar	Ja	Ja	
Mikromobilitet	Ja	Ja	
Taxi	Ja	-	
Målgrupp och typ av resa	Pendlare eller besökare där kollektivtrafiken ska vara det mest lockande alternativet för att ta sig till Malmö.	Pendlare eller Malmöbor som gör längre utflykter eller är i brådskande behov av fordon.	Pendlare som en del av en reskedja eller Malmöbor i brådskande behov av fordon för körning inom staden.
Användning	· Varje dag av pendlare. · Då och då av besökare.	· Varje dag av bilpendlare. · Då och då av Malmöbor som gör utflykter eller är i brådskande behov av fordon.	Varje dag.
Stödfunktioner och kringtjänster	Shopping, plats för vistelse, urbana kvaliteter	Laddinfrastruktur, elproduktion, leveransboxar, biltvätt, cykelservice, biologisk mångfald, återvinningsstation	Realtidsinformation vid hållplatser, grönska, service och mötesplats.

Tabellen beskriver hur ekosystemet för mobilitet skulle kunna fungera med mobilitetshus och mobilitetszoner.

MOBILITETSHUS

Definitioner av vad som utgör ett mobilitetshus skiljer sig en del. Definitionen spänner från parkeringshus med solceller som försörjer laddstolpar med el till anläggningar som erbjuder flertalet mobilitetstjänster.

OMVÄRLDSSPANING - MOBILITETSHUS

En omvärldsspaning kring mobilitetshus visar att det finns en del planer på att anlägga vad som kallas mobilitetshus runt om i Sverige. Ibland, men inte alltid, är det bara namnet som skiljer mobilitetshusen från vanliga parkeringshus.

Redan idag är det ganska vanligt att mobilitetstjänster, i synnerhet bilpool, finns i parkeringshus och att andra mobilitetstjänster finns i nära anslutning. Så är det exempelvis i flera av Parkeering Malmös anläggningar. De är då enligt föregående beskrivning redan en form av mobilitetshus, även om de inte uppfattas som sådana eller kallas så idag.

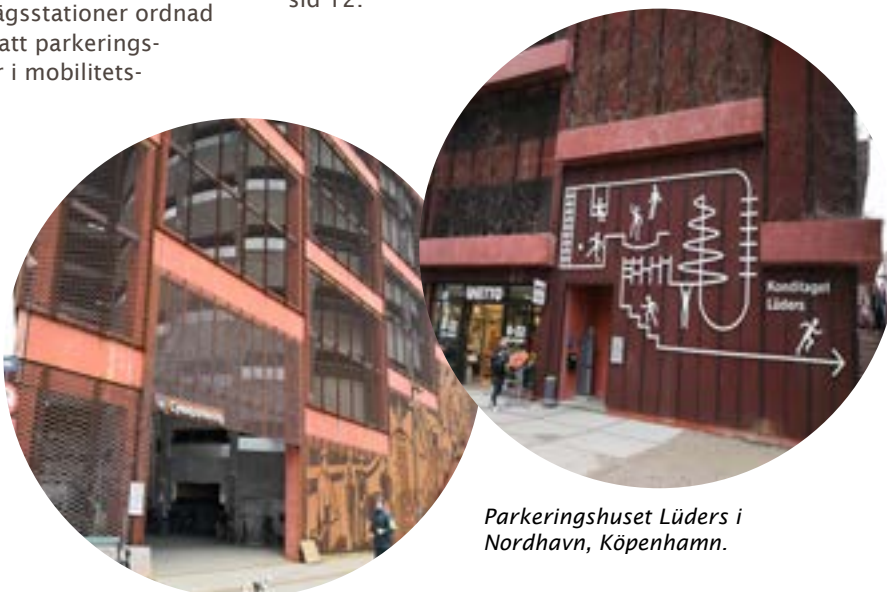
Ett exempel på anläggning i Sverige som har kommit lite längre är "Flustret" i Vallastaden i Linköping. Läs mer om Flustret i faktarutan på nästa sida.

Internationellt är mobilitetshus som uttryck eller koncept inte särskilt vanligt. Det finns, liksom i Sverige, många parkeringshus som erbjuder mobilitetstjänster i husen eller i nära anslutning till dem. Inte sällan är parkeringsutbudet kring stora bytespunkter eller järnvägsstationer ordnad i parkeringshus, vilket då gör att parkeringshuset i sitt sammanhang ingår i mobilitetstjänsteutbudet.

Internationellt används också parkeringshus för att ordna parkeringen i nybyggnadsområden med låga p-tal. Då kombineras de ofta med ett utbud av mobilitetstjänster. Om dessa är placerade i parkeringshuset, i området i stort eller både och har i sammanhanget inte så stor betydelse.

Ett exempel på parkeringsanläggning där nya tankar har fått utrymme är parkeringshuset Lüders i Nordhavn i Köpenhamn som invigdes 2016. Parkeringshuset erbjuder mobilitetstjänster i form av 485 bilplatser, cykelparkering och bilpool. Utöver detta finns det sex laddplatser, en återvinningscentral med återbruk, en Netto-butik i bottenplan och fastigheten har gröna fasader. Det som utmärker parkeringshuset Lüder är också en trappa upp till taket som utöver fin utsikt också erbjuder idrottsmöjligheter i form av utegym, löpträning, crossgym, TRX och trampoliner. Denna typ av extra faciliteter förknippas ofta med mobilitetshus, även om de inte egentligen har något med mobilitet att göra. Lüders benämns dock som parkeringshus och inte som mobilitetshus trots att den inrymmer både bilpool och cykelparkering.

Omvärldsspaningen visar sammanfattningsvis att mobilitetshus som uttryck eller koncept inte är särskilt vanligt utomlands, även om de faktiska funktionerna finns i husen. Vad det istället finns gott om är exempel på olika former av mobilitetszoner, det vill säga platser för delad mobilitet runt om i städerna, men de är ofta inte direkt kopplade till parkeringshus. Läs mer om mobilitetszoner på sid 12.



Parkeringshuset Lüders i Nordhavn, Köpenhamn.

MOBILITETSHUSET FLUSTRET I VALLASTADEN, LINKÖPING

Flustret etablerades i samband med utbyggnaden av Vallastaden i Linköping. Området omfattar cirka 1.500 bostäder och är utformat för att minimera biltrafiken och istället främja gång, cykel och kollektivtrafik. Som en del i detta har bilparkeringen samlats till mobilitetshuset Flustret i utkanten av området.

Flustret har 315 parkeringsplatser. På bottenvåningen är där parkeringen är reglerad som korttidsparkering finns det 30 laddplatser för elbilar. Resterande våningar är tillgängliga för månadsabonnemang för boende i Vallastaden. Även där finns uttag för både elbilsaddning och motorvärmare. Parkeringsplatserna är finansierade genom parkeringsköp vilket har gjort att varje fastighet i Vallastaden inte behöver ordna parkeringsplats inom fastigheten. Endast parkering för handikapp och bilpool löstes inom området genom anläggande av kommunal kvartersmark.

Dukaten, som äger och förvaltar Flustret, är en del av det kommunala bostadsbolaget Sankt Kors AB. Dukatens ambition är att gå från att vara ett parkeringsbolag till att bli en ledande mobilitetsaktör i staden. Flustret är därför mer än ett parkeringshus. I huset finns även bilpool som drivs av M. M har även poolbilar utplacerade på andra ställen i området så att poolbilarna för de flesta finns närmare än en privat bil. Och eftersom området är nybyggt har det inte heller blivit så mycket diskussion om att de som bor i Vallastaden får långt till sin bil, det har varit en förutsättning vid inflyttningen.

I området finns även Linköpings elcykelpool Linbike som också ägs och drivs av Dukaten vilket förenklar samverkan mellan bilparkering och cykelpool. Men samverkan finns inte bara för att Dukaten både äger parkeringshus och Linbike, i staden pågår även ett intensivt arbete med en MaaS-satsning, det vill säga en satsning för att knyta samman olika mobilitetstjänster som kollektivtrafik, låncyklar, elsparkcyklar och bilparkering till varandra. På så vis ska det bli möjligt att erbjuda kunder en ingång och en app till alla tjänster. I detta har Sankt Kors och Dukaten projektledarroll.

I Linköping finns inga planer på att omdana befintliga parkeringsanläggningar till mobilitetshus. Man menar att mobilitetstjänsterna inte bör flyttas in i parkeringshusen utan tycker de måste ut, närmre kunden. Dukaten menar även att det är svårt att hyra ut lokaler för mobilitetstjänsterleverantörer.



*Mobilitetshuset Flustret.
Bildkälla: Sankt Kors.*

MOBILITETSHUS I MALMÖ

Om parkeringshusen ska bli mobilitetshus kommer dessa i likhet med dagens parkeringshus även att ha förvaring av fordon, företrädesvis bilar då de är mest ytkrävande, som huvudsakligt syfte. Skillnaden är att fokus flyttas från privat ägda bilar till bil som tjänst. Ambitionen bör även vara att det tydligt ska framgå att mobilitetshusen ingår i det tidigare beskrivna sammanhållna ekosystemet för mobilitet samt att de i förlängningen ska vara anslutna till ett regionalt MaaS-system när detta finns på plats.

PRINCIPER FÖR MOBILITETSHUS

I syfte att landa i principer för mobilitetshus hölls två workshops, dels i juni 2020 och dels i september 2020. Dessa workshops syftade till att tydliggöra begrepp och syften utifrån stadens förutsättningar, behov och mål. Med utgångspunkt från resultatet från workshoparna föreslås följande principer för mobilitetshus:

- Mobilitetshus erbjuder yteffektiv förvaring av fordon i flera plan.
- Mobilitetshus synliggör och uppmuntrar övergång från privat ägda bilar till delade fordon genom att ingå i en mobilitetszon som erbjuder flera mobilitetstjänster, men även i ett framtida MaaS-system när ett sådant finns på plats.
- Mobilitetshus är flexibla och kan anpassas efter framtida mobilitets- och parkeringsefterfrågan i staden.



Hotspot för Green Mobility i P-huset Anna.

Utöver att erbjuda mobilitetstjänster är det givetvis positivt om mobilitetshusen kan erbjuda stödfunktioner och kringtjänster som underlättar för resenärerna, samt kvarters- eller fastighetsövergripande funktioner så som elproduktion och bredbandscentral, men detta ska ses som en bonus och inte fokus för ett mobilitetshus.

MOBILITETSTJÄNSTER

Det finns som tidigare nämnts en rad olika mobilitetstjänster, från kollektivtrafik och taxi till låncyklar och elsparkcyklar. Gemensamt är att de inte är privat ägda eller exklusiva för enskilda personer utan erbjuds som tjänst där användaren betalar för själva användningen, eventuellt i kombination med och abonnemangsavgift.

Det förslag som utredningen presenterar är att samla mobilitetstjänsterna i mobilitetszoner vilka presenteras i nästa kapitel. Mobilitetszonerna kan bl.a. ligga i anslutning till mobilitetshusen, men vissa mobilitetstjänster är mer lämpliga än andra att ha i mobilitetshus. Nedan beskrivs vilka mobilitetstjänster som kan vara relevanta för mobilitetshus.

BILPOOL

Det finns tre olika typer av bilpooler, stationär bilpool, stationsbaserad bilpool och friflytande bilpooler. Stationär bilpool innebär att bilen måste lämnas tillbaka på samma ställe där den hämtades upp jämfört med stationsbaserad bilpool där bilen kan återlämnas på reserverade parkeringsplatser runt om i staden. Konceptet friflytande bilpool innebär att bilen kan återlämnas på vilken parkeringsplats som helst inom en bestämd zon. Till det finns även delningskoncept där privatpersoner hyr varandras bilar, men de skiljer sig i sammanhanget inte avsevärt från stationsbaserade bilpooler.

För bilpoolsbilarna finns det fördelar att synas i stadsrummet men det är i många fall enklare att ha dem inne i mobilitetshusen. Där är de mer skyddade och det är enklare att ordna med laddningsmöjligheter. I samtal med en representant för bilpoolsföretaget M framgick det att det inte är någon direkt nackdel att bilarna är placerade inne i parkeringshus. För de friflytande bilpoolerna är möjligtvis inställningen en annan.

Resor med bilpool är sällan spontana resor utan de är ofta ett sista alternativ när det inte är möjligt att välja cykel, kollektivtrafik eller taxi. Tidigare

omfattade bilpoolsanvändning ett bokningsförfarande i förväg, vilket betydde att resorna alltid var planerade, men i takt med ett ökat utbud och tekniska lösningar behöver poolbilar inte nödvändigtvis bokas en tid i förväg.

Ett större utbud av olika fordonstyper i mobilitetshus kan kombineras med ett finmaskigt nät av friflytande poolbilar runt om i staden. Vilka miljö- och klimateffekter införandet av just friflytande elbilspooler får beror på många olika faktorer, bland annat på hur de konkurrerar med cykelresor och kollektivtrafik och med det privata bilresandet. Enbart friflytande bilpooler riskerar att ta resor från framförallt cykel och kollektivtrafikresor. I kombination med olika bildelningstjänster, både stationsbaserade och friflytande bilpooler kan det däremot utgöra ett mer heltäckande alternativ till den privata bilen och en del i den hållbara transportplaneringen. Bilpooler är en viktig pusselbit i arbetet med hållbar transportplanering.

LÅNECYKELSYSTEM

I Malmö finns låncykelssystemet Malmö by bike men även mindre aktörer där Donkey republic är störst. Låncykelssystem bör placeras utanför mobilitetshusen så att de är lätta att se och nå. De är även ytkrävande och måste nås av de lastbilar som flyttar cyklar. De ska gärna finnas i nära anslutning till målpunkter. Om ett mobilitetshus har ett "öppet" markplan kan Malmö by bike givetvis placeras där.

ELSPARKCYKLAR

För elsparkcyklarna gäller samma förutsättningar som för låncyklarna, de bör inte placeras inne i mobilitetshuset utan samlas i mobilitetszonen utanför huset. Däremot skulle mobilitetshuset kunna erbjuda laddning. Idag samlas elsparkcyklarna in på natten och laddas. Mobilitetshusen skulle möjligtvis kunna erbjuda det i själva huset, vilket då skulle vara närmare.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken är utan tvekan den största leverantören av mobilitetstjänster. För en stad hanteras detta i kollektivtrafiklinjer som möts i bytespunkter. Dessa bytespunkter är i många fall inte på samma ställe som mobilitetshusen, men ibland. Busstrafiken bör i första hand inte ledas in i mobilitetshusen även om eldrift möjliggör detta.

Däremot bör mobilitetshusen erbjuda realtidsinformation för närliggande kollektivtrafiklinjer.

TAXI

Taxibilar skulle kunna vara i mobilitetshusen om dessa anpassas för detta, exempelvis genom öppen fasad, vilket även skulle erbjuda en väderskyddad plats. Däremot finns det ingen uppenbar koppling mellan taxi och mobilitetshusens huvudsakliga funktion, förvaring av bilar. Resor innebär mycket sällan byte mellan bil och taxi. Taxi bör därför företrädesvis placeras nära större bytespunkter och vid målpunkter.

CYKELPARKERING

Cykelparkering betraktas sällan som en mobilitetstjänst, även om cykelparkering i mobilitetshus till viss del är det till skillnad från cykelparkeringen hemma. Cykelparkeringar bör alltid placeras nära målpunkternas entréer. Om det handlar om en anslutning till kollektivtrafiken bör cykelparkeringen placeras nära hållplatserna eller plattformarna. Då parkeringsefterfrågan kring vissa målpunkter och stationer kan vara mycket stor bör mobilitetshus för cykelparkering kunna vara effektiva lösningar för att kunna förvara tusentals cyklar. Dessa kan kombineras med bilparkering, som i Hyllie, men ofta bör cykelparkeringen placeras närmare stationen än bilparkeringen på grund av den ansträngda ytanvändningen som ofta är nära stora bytespunkter.

Det finns inga skäl att ha cykelparkering som krav i mobilitetshus om ingen målpunkt är i direkt anslutning till huset. Då kommer ändå ingen vilja parkera där. För dem som eventuellt cyklar till mobilitetshuset för att hämta sin bil eller en poolbil kan enstaka cykelställ anläggas.

BIL- OCH CYKELUTHYRNING

Konventionell bil- och cykeluthyrning över disk förekommer främst vid långtidsuthyrning. För detta behöver fordonen förvaras någonstans och här kan mobilitetshusen erbjuda det. Det förutsätter dock att det i huset eller i huset bredvid finns en lokal för själva uthyrningen.

STÖDFUNKTIONER OCH KRINGTJÄNSTER

Kopplat till mobilitetshus föreslås ofta olika typer av stödfunktioner och kringtjänster som inte har någon direkt mobilitetsfunktion. Dessa ingår inte i ekosystemet för mobilitet men kan med fördel lokaliseras till mobilitetshus.

Exempel på tjänster och funktioner som på olika sätt underlättar för resenärerna är cykelreparation, cykelpump, laddinfrastruktur, service så som butiker och dusch. Dessa kringtjänster kan vara kopplade till resekedjor, som exempelvis återvinning eller leveransboxar för e-handel, som då kan göras på väg till bilen. Det kan minska onödiga resor för dessa ärenden, men de kan också bidra till inlåsnings- kring bilen. Det kan vara värt att beakta om en affär i anslutning till mobilitetshuset innebär att husets markplan ökar stadskvaliteterna eller om affären istället kommer att alstra mer biltrafik med sina lättillgängliga parkeringsplatser i mobilitetshuset.

Utöver dessa tjänster som vänder sig till resenärerna eller parkörerna skulle det även vara möjligt att använda mobilitetshuset för kvarters- eller fastighetsövergripande funktioner. Det sker redan idag genom parkeringsköpen som samlar parkering i ett hus så att de inte behöver ordnas inom varje fastighet. Sådana funktioner kan exempelvis vara elproduktion, grönska, dagvattenhantering och biologisk mångfald. Vid nybyggnation av mobilitetshus kan även bredbandscentral, tömning av sopsug och samlastning av gods vara funktioner som möjligen kan lokaliseras till mobilitetshuset. Detta eftersom mobilitetshuset bör vara lättare att nå från större gator än kvarteret i övrigt.

UTFORMNING

Till parkeringshus kommer man nästan alltid första gången med bil. Bilen lämnas och man går ur huset till fots. I ett mobilitetshus är utformningen av entrén för gående viktigare eftersom fler kommer till huset gående för att exempelvis hämta ut en bilpoolsbil. I dag är dessa entréer inte sällan bara anonyma dörrar.

Utredningens förslag är inte att uppmuntra vistelse i mobilitetshuset eller att de ska omvandlas till offentliga rum, även om de givetvis är tillgängliga för alla. På bytespunkter är väntan idag en oundviklig del av kollektivtrafikresan och platserna måste därför vara attraktiva vistelseplatser. Det skapar

även möjlighet till viss handel. Vid mobilitetshuset finns det inget skäl till att vänta då bytena sker mellan exempelvis cykel och bilpool.

Om man önskar skapa offentliga platser av mobilitetshuset, så som parkeringshuset Lüdars som tidigare presenterades, bör detta ske på avgränsade tydliga platser. Till Lüdars tak kommer man exempelvis genom separata utanpåliggande trappor och inte genom att gå genom själva parkeringshuset.

Utformningen av mobilitetshuset bör tydligt signalera att de ingår i en mobilitetszon. Huset har ofta stora fasader där mobilitetstjänsterna, oavsett om de är utanför eller både i och utanför huset, kan marknadsföras.

FLEXIBILITET FÖR FRAMTIDEN

Syftet med den nyligen antagna *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* är bl.a. att bidra till en förändrad färdmedelsfördelning och en effektivare markanvändning i staden. Stadens ytor, och även dess gatumark, kommer att behöva användas effektivare då fler funktioner ska rymmas på samma yta, till exempel cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, uteliv, grönska och dagvattenhantering. Mobilitetshuset skulle kunna bidra till den omställningen genom att möta en högre andel av parkeringsefterfrågan.

I policyn nämns även att det i allt fler urbana framtidsscenarier förutspås att bilinnehavet kommer att minska, eller åtminstone att bilen ska ta mindre plats. Läs mer om detta i faktarutan "Framtidsscenarier som påverkar parkeringsefterfrågan" på nästa sida. Effekten av näthandel, autonoma fordon och drönare är oklara, och därför är det viktigt att inte bygga in sig i dyra lösningar som riskerar att bli obrukbara innan avskrivningstiden gått ut. Mobilitetshuset, framför allt de nya som byggs, bör därför utformas med flexibilitet så att de kan ges en annan användning allt eftersom parkeringsbehovet förändras.

Exempelvis skulle den översta våningen kunna omvandlas till grönyta, förskola eller idrottsmöjligheter. Att möjliggöra även andra ändamål inom parkeringshusets befintliga utformning, exempelvis att den som hyr parkeringsplatsen har möjlighet att ha förråd där istället, skapar också flexibilitet. I befintliga parkeringsanläggningar kan det dock krävas ändringar i detaljplan och brandskydd. Mer omfattande förändringar skulle vara att bygga om bottenplan eller hela huset till kontor, handel eller bostadshus.

FRAMTIDSSCENARIER SOM PÅVERKAR PARKERINGSEFTERFRÅGAN

För framtiden finns en del större trender som kommer att påverka mobilitetshusen. Bilarna kommer succesivt gå över från förbränningsmotor till eldrift, vilket ställer krav på laddning. Men den trend som på det mest omvälvande sätt kommer att påverka parkeringsefterfrågan är övergången till självkörande fordon. Det är oklart när detta kommer att ske i stor skala, men det kommer i största sannolikhet att ske under de idag befintliga parkeringshusens livslängd. I framtidsstudier av självkörande fordon brukar en variation av följande fyra scenarier presenteras:

1. I huvudsak **privat ägande av självkörande fordon**, det vill säga att bilen i huvudsak ägs som idag men att den är självkörande. När bilarna kan köra själva kan resenären stiga av vid målpunktens entré och bilen kan därefter parkera, antingen i närheten, men om kostnaderna är höga där (vilket de är centralt) kan bilen istället parkera i ytterområden eller på hemadressen där det är gratis eller parkering ändå betalas. Vid kortade ärenden är det inte omöjligt att bilen istället bara cirkulerar runt kvarteret några varv utan att parkera alls. I detta scenario kommer parkeringsefterfrågan inte att påverkas avsevärt, men priskänsligheten kan tänkas öka. Eftersom det inte kommer att sitta några personer i bilarna kan bilarna parkeras närmare varandra och det kommer inte behövas gångytor, trappor och hissar. Det kan också tänkas att dubbelparkering möjliggörs om bilarna kan kommunicera med varandra och släppa ut varandra, vilket ytterligare kommer att minska ytanspråken.
2. **Självkörande fordon som tjänst**, liknar mer självkörande taxi. En betydande kostnad för taxi är givetvis förarna och om den kostnaden försvinner kan taxi komma att bli billigare, speciellt om även bränslekostnaden reduceras genom övergång till eldrift och beställingsväxeln ersätts av en algoritm och en app. I detta scenario kommer parkeringsefterfrågan att minska avsevärt då bilarna kommer att köra resenärer och varor hela dagarna. Det enda som antagligen kommer att behövas är vissa ytor för fordonen då flottan ska ladda och reglera för dygnsvariationerna. Här kan mobilitetshusen fylla en funktion då de är mer yteffektiva än andra lösningar. Antagligen kommer dessa vänt- och laddningsytor ligga utanför centrum.
3. **Självkörande fordon där flera åker i samma fordon**, vilket kan liknas vid kollektivtrafik. Det mest yteffektiva scenariot är att fler åker i samma fordon. I starka stråk kan fordonen tänkas köra i fasta linjer, men annars möjligtvis anropstyrkt i kombination med ruttoptimering. I detta scenario kommer antalet fordon i staden kunna minska avsevärt.
4. **Självkörande fordon slår inte igenom** på bred front. Det kan möjligtvis vara så att helt självkörande fordon inte kommer att klara av den komplexa trafiksituationen i en stad, utan begränsas till spårbunden trafik, till små distributionsfordon som kör pizza och e-handelspaket, till landsvägskörning och till instängslade områden. Då kommer parkeringsefterfrågan inte att påverkas avsevärt. Däremot skulle mobilitetshusen kunna utformas som ett instängslat område så att föraren kan lämna bilen utanför huset och bilen kör in och parkerar själv.

I praktiken kan de fyra scenarierna överlappa. Du kan som resenär välja om du vill åka själv eller tillsammans med andra och vissa kommer även fortsättningsvis vilja äga sin egen bil, i synnerhet på landsbygden där väntan på ett fordon annars kan bli lång. Om självkörande bilar som tjänst kommer att bli ett billigt, enkelt och flexibelt alternativ kommer det möjligtvis att öka reseefterfrågan. Samtidigt minskar antagligen både gång- och cykeltrafikens andel av den totala trafiken, vilket kan komma att skapa mer motoriserad trafik i staden.

MOBILITETSZONER

Med mobilitetszoner menas platser där mobilitets-tjänster samlas fysiskt med någon form av sam-lande identitet så att zonerna blir lätta att hitta och känna igen. De kan med fördel även samlas i digitala tjänster, förslagsvis inom ramen för den MaaS-satsning som pågår i Skåne.

Det finns många exempel på mobilitetszoner inter-nationellt, även om de kan gå under olika namn och ha olika storlekar. Gemensamt är att flera mobilitetstjänster samlas och synliggörs, nästan alltid utomhus i anslutning till bytespunkter för kollektivtrafiken. Vanliga tjänster utöver kollektiv-trafiken är bilpool, taxi och lånecyklar. På senare år har även elsparkcyklarna kommit att ingå.

Bilpoolsutredningen (SOU 2020:22) föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark på samma sätt som exempelvis för parkering för rörelsehind-rade. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. En sådan regeländring skulle underlätta för anläggandet av mobilitetszoner.

OMVÄRLDSSPANING - MOBILITETSZONER

MOBILSTATION, KÖLN

Staden Köln har tillsammans med flera privata aktörer utvecklat ett nätverk av mobilitetszoner, kallade "Mobilstation". Idag finns det 20 stationer och ytterligare 15 är på väg. För att definieras som en sådan krävs minst två mobilitetstjänster, exem-pelvis bilpool och lånecyklar. Man strävar efter att stationerna ska ligga nära kollektivtrafiken. Mobi-litetsstationernas framväxt har koordinerats av kommunen med ekonomiskt stöd från EU.

Om en byggaktör inte kan uppnå parkerings-normen kan byggaktören få bygglov mot att betala en summa till stadens parkeringsfond. Pengarna kan används till att etablera mobilitetsstationer.

En lärdom från projektet handlar om användarnas behov i förhållande till lokalisering av mobilitets-stationen. Vid större stationer verkar användarna främst byta mellan buss, tåg och cyklar och i mindre utsträckning till bilpoolstjänster. Bilpools-tjänsterna används i större utsträckning vid min-dre stationer för anslutningar till resmål som inte tillgodoses av kollektivtrafik.

"Mobilstationer" planeras och etableras över hela Tyskland då landet vill gå mot en mer hållbar mobilitet.

MOBIPUNT, BELGIEN

Mobipunt är ett holländskt koncept. Det är platser där mobilitetstjänster samlas och där finns alltid bilpool och högkvalitativ cykelparkering. Platserna är lokaliserade nära kollektivtrafiken och ska kän-nas som trygga platser med belysning och vara tillgängliga även för dem med funktionshinder. Platserna är synliga och har ett gemensamt form-språk och alla platser har unika namn. Den första byggdes 2018 och nu finns det 25 "mobipunter" i elva städer. Det är kommunerna som initierar etableringen av mobipunterna, det är även kom-munen som förvaltar dem.

Det finns idag inte något gemensamt betalnings-eller bokningssystem för tjänsterna. Enligt en utvärdering har konceptet lett till minskat bil-körande och biläggande.

Enligt Mobipunt planeras 1000 mobipunter i Flanderna och företaget är engagerat i eHUBS och Share North-projektet där man jobbar tillsammans med städer, universitet och organisationer för att etablera fler mobipunter.

MOBIL PUNKT, BREMEN

Bremens koncept "Mobil punkt" har funnits sedan 1998 och är zoner där tjänster som bilpool, kollektivtrafik och taxi samlas. Redan från bör-jan var det ett starkt fokus på att lyfta bilpools-konceptet och knyta kollektivtrafiken och bilpool närmare. Detta gjordes också genom samarbete kring bokning och betalning. Det finns idag ett 40-tal "Mobil punkter" och målet är att de ska ligga på ca 300 meters avstånd från varandra.

MOBILITY HUBS, GÖTEBORG

På Lindholmen i Göteborg har ett MaaS-koncept lanserats som heter Lima, *Lindholmen Integrated Mobility Arena*. Lima är en digital lösning med fler mobilitetstjänster som kollektivtrafik, taxi och delade el-bilar via en bilpool. Tjänsterna är också samlade vid fyra så kallade Mobility hubs i områ-det, vilket kan ses motsvara de mobilitetszoner som föreslås i denna utredning.

MOBILITETSZONER I MALMÖ

I Malmö kommer alla mobilitetstjänster från olika leverantörer vilket kan försvåra samordning. Av de befintliga mobilitetstjänsterna är det bara kollektivtrafiken och Malmö by bike som är "beställda" från det offentliga även om resterande tjänster ändå kan vara uppmuntrade av kommunen.

Trots att olika leverantörer ligger bakom alla tjänster samlas redan idag vissa mobilitetstjänster med varandra. Att skapa zoner kan liknas med den förändring som MaaS innebär på den digitala sidan. Det är redan idag möjligt att planera resor där kollektivtrafik, låncykel och taxi ingår. Alla delar kan dessutom betalas med mobilen eller med ett betalkort där Visa eller Mastercard fungerar för alla tjänster. MaaS, liksom mobilitetszonerna, bidrar inte med fler tjänster, men underlättar för resenärerna genom att synliggöra och samla det som finns. De båda hjälper dem som vill använda de olika tjänsterna och sänker trösklarna för nya som vill ställa bilen och resa mer hållbart i staden.

Utredningens förslag är att mobilitetszoner adderas till både bytestpunkter och till mobilitetshusen. För mobilitetshusen kan zonerna, vilket beskrevs i kapitlet om mobilitetshus, ligga antingen i anslutning till husen, strax utanför eller både innanför och utanför. Genom ett genomtänkt tilltal mot resenärerna bör det gå att ge ett samlat intryck ändå. I nybyggda mobilitetshus bör detta vara enklare att ordna.

Ansaret för att etablera mobilitetszonerna bör ligga hos både Malmö stad, Parkering Malmö och Skånetrafiken men övriga mobilitetstjänsteleverantörer bör bjudas in att delta. Förvaltningsansvaret bör däremot vara samlat. Det kan vara i kommunen, men skulle även kunna vara hos Parkering Malmö. Uppdraget liknar till viss del det som bolaget ändå har för förvaltning av 45 000 parkeringsplatser över hela staden.

Namnet mobilitetszoner bör också ses som ett konceptnamn för vad det rör sig om. Vilket namn som sedan kommer att kommuniceras till medborgarna bör beslutas senare.



OMBILDNING AV BEFINTLIGA PARKERINGSKUS

I detta kapitel beskrivs vilka förändringar som krävs för att gå från parkeringshus till mobilitetshus. Fokus har varit att identifiera relevanta mobilitetstjänster. Kopplat till mobilitetshus föreslås ofta olika typer av stödfunktioner och kringtjänster som inte har någon direkt mobilitetsfunktion. Dessa kan med fördel lokaliseras till mobilitetshus men har inte varit fokus för denna kartläggning.

På ett övergripande plan föreslås att mobilitetszoner adderas till parkeringshusen för att skapa mobilitetshus. Zonerna ska vara tydliga och enkla att se och Malmöborna ska känna igen dem även från andra delar av staden, exempelvis från kollektivtrafikens bytespunkter.

Förutom fysiska förändringar föreslås även att mobilitetshusen på ett tydligt sätt ingår i det regionala MaaS-koncept som planeras av Skånetrafiken och Innovation Skåne. På detta vis skapas både fysiska såväl som digitala sammanhang för mobilitetstjänster och mobilitetshusen blir en viktig möjliggörare för MaaS genom att erbjuda de mest yteffektiva formerna för förvaring av bilar.

ÖVERGRIPANDE PRINCIPER

För att ombilda befintliga parkeringshus till mobilitetshus måste husens platsspecifika förutsättningar vara vägledande. Vissa anläggningar tjänar mer som boendeparkering, andra som park-and-ride-anläggningar eller som parkering för besökare till centrum. Avvägningen mellan

bilparkering och utrymmen för mobilitetstjänster varierar med anledning av detta.

I ett mobilitetshus är utformningen av entrén för gående viktigare eftersom fler kommer till huset gående för att exempelvis hämta ut en bilpoolsbil. I dag är dessa entréer inte sällan bara anonyma dörrar. Detta gör det också än viktigare att skylta till mobilitetshusen för gående och cyklister, inte bara för bilister, samt att se över gång- och cykelvägarna till mobilitetshusen.

FLER MOBILITETSTJÄNSTER

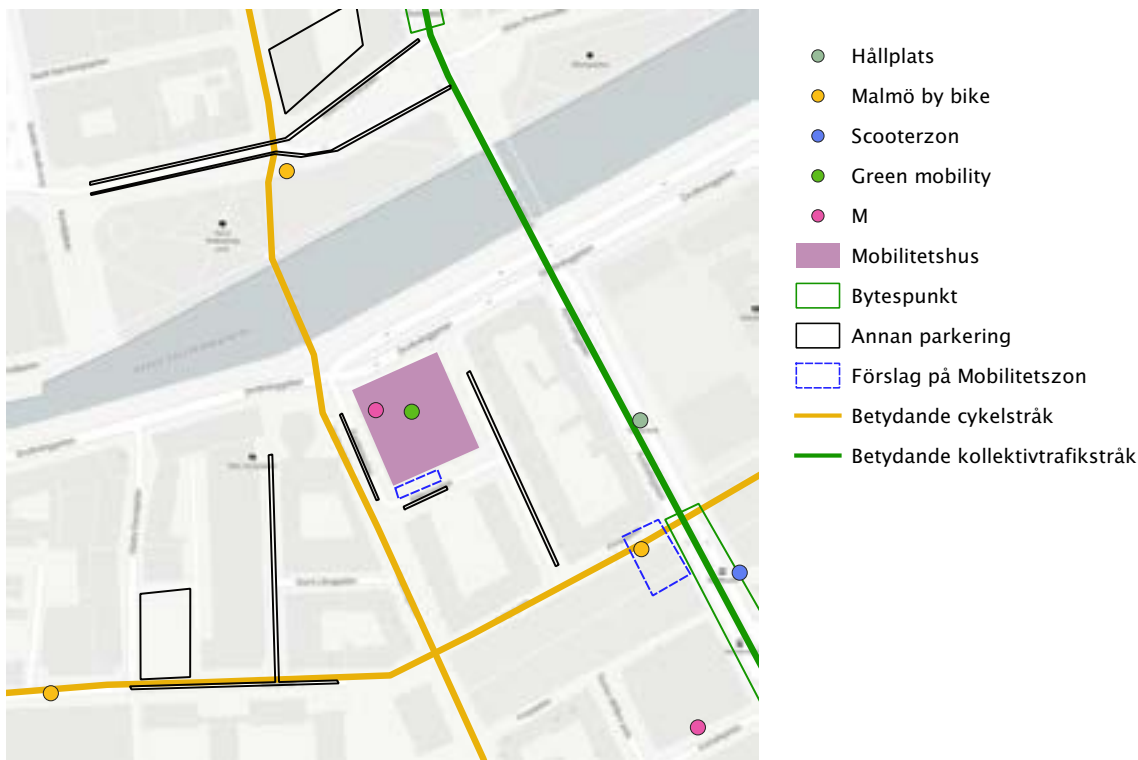
I kartorna på följande sidor har en ansats gjorts för att visa det befintliga utbudet av mobilitetstjänster. Vad som inte är med på kartorna är enstaka elsparkcyklar, utan bara de utpekade scooterzonerna. Friflytande bilpoolsbilar är inte heller med utan bara de hotspots för dessa bilar som har identifierats. Malmö by bike-stationer redovisas men varken friflytande hyrcyklar som Donkey republic eller konventionella uthyrare är med. Detsamma gäller biluthyrning, varken privatpersoner emellan eller konventionella uthyrare redovisas i kartorna. Inte heller taxiuppställningsplatser är med. Utbudet av mobilitet som tjänster är med andra ord större än vad kartorna ger sken av.



Cykelparkering i Parkeringshuset Ubåten.



Parkering Malmös befintliga parkeringsanläggningar med totalt 4.700 parkeringsplatser. Utöver dessa förvaltar Parkering Malmö för 45 000 bilplatser, både på kvartersmark och i parkeringshus.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET ANNA

Parkeringshuset Anna ligger på Kaptensgatan centralt i Malmö och inrymmer 680 st parkeringsplatser. Det är hög belägningsgrad i huset och en bra mix mellan boendeparkeringskunder och dagtidskunder samt korttidsparkering för de som ska besöka stadens centrum. Beläggningen regleras med hjälp av bomsystem som säkerställer att abonnemangskunder aldrig blir utan plats på grund av för många korttidskunder.

Parkeringshuset ligger inte i direkt anslutning till någon betydande bytespunkt för kollektivtrafiken, men endast 200 meter från bytespunkten Stadshuset som redan idag är en etablerad mobilitetsnod med flera busslinjer, såväl regionala som lokala, två korsande cykelstråk, stor cykelparkering, Malmö by Bike-station samt uppställningsplats för elsparkcyklar. Ett av cykelstråken, som är ett av Malmös viktigaste, passerar direkt utanför parkeringshuset.

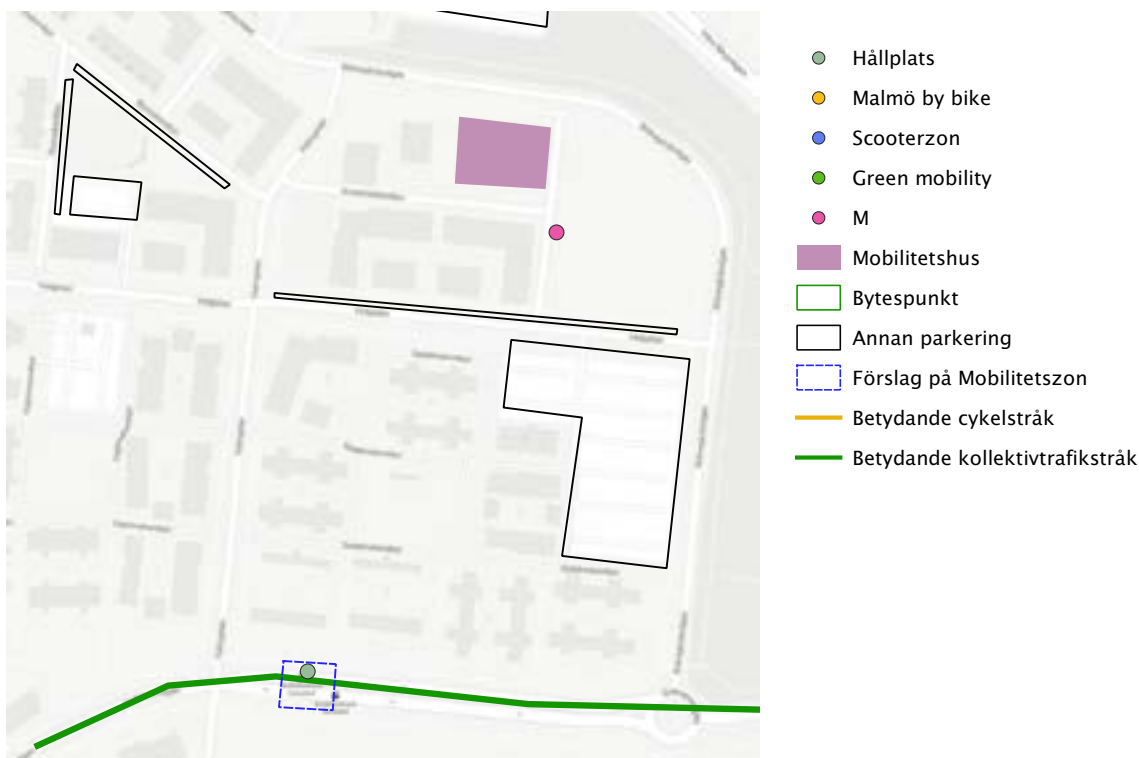
I parkeringshuset finns en låst del för abonnemangskunder. Det finns även 12 publika laddplat-

ser för elbilar. I parkeringshuset finns reserverade platser för både M (12 st) och Green Mobility (7 st). I dag finns ingen cykelparkering i eller i anslutning till anläggningen.

På parkeringshusets tak säljs abonnemang till reducerat pris, detta regleras via kompletterande bomsystem.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Ta bort gatumarksparkeringen söder om huset och lägg till en mobilitetszon för elsparkcyklar, en Malmö by bike-station, taxi och enstaka bilpoolsbilar. Det kan även vara lämpligt med ytterligare en mobilitetszon vid bytespunkten Stadshuset på Amiralsgatan.
- Ta bort gatumarksparkeringen väster om huset och ersätt möjligtvis med en bredare cykelväg.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkeringen till mobilitetshuset.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

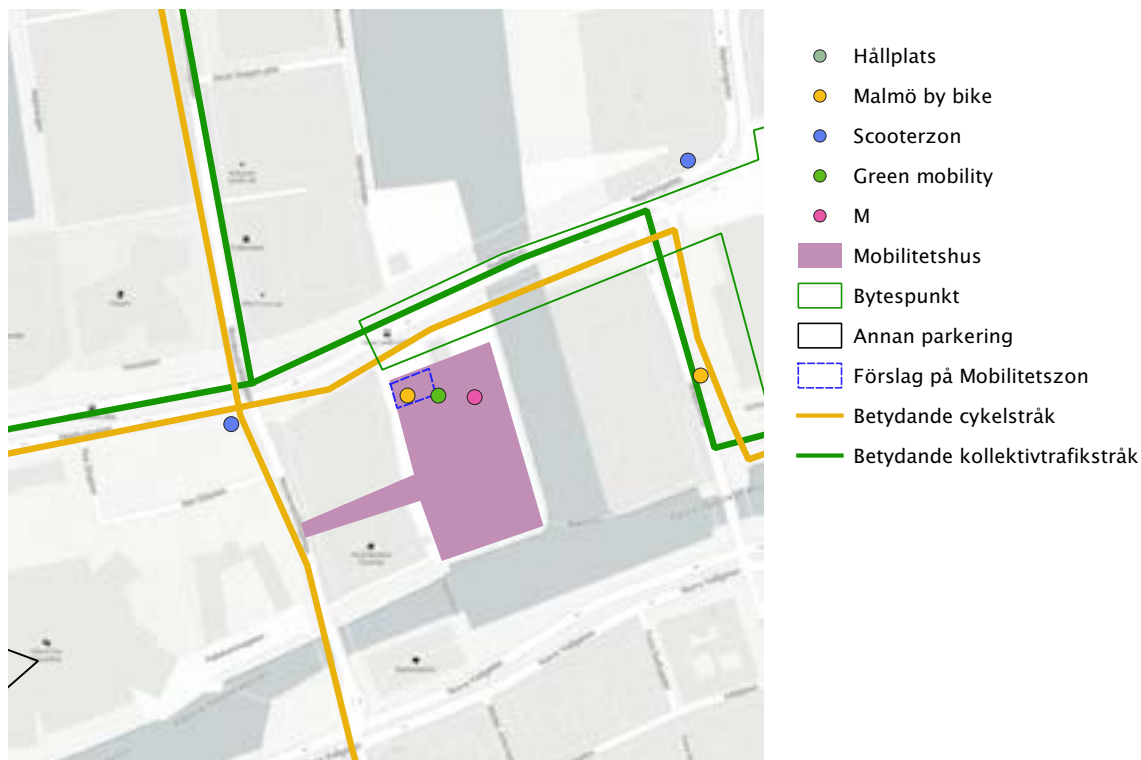
PARKERINGSHUSET ANNESTAD

I Smedmästarebyn i utkanten av Bunkeflostrand ligger parkeringshuset Annestad. Parkeringshuset är ett enklare parkeringsdäck med 116 platser fördelat på två plan, varav ett låst och reserverat för abonnemangskunder. I huvudsak används parkeringshuset av boendekunder i området och av besökare till dessa. Belägningsgraden är relativt låg.

Närmsta busshållplats är Annestad vid Gottorpsvägen, cirka 500 meter söder om parkeringshuset, som trafikeras av busslinje 6. Utanför huset finns enstaka gatumarksparkeringsplatser med gratis parkering samt förhyrda parkeringsplatser. Där finns även en reserverad plats för M. I övrigt saknas mobilitetstjänster i området.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Verka för en mobilitetszon i området. Möjligtvis är en lämpligare placering vid busshållplatsen Annestad vid Gottorpsvägen istället för i anslutning till parkeringshuset.
- Då parkeringshuset ligger i ett bostadsområde kan det vara lämpligt med exempelvis utlåning av lastcyklar för att minska på exempelvis inköpsresor med bil.
- Leveransboxar för paketutlämning kan övervägas eftersom servicen i övrigt är begränsad.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkeringen till mobilitetshuset.
- Verka för att fler bilpoolsbilar ska etableras.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET BAGGERS PLATS

Under Baggers plats ligger parkeringsanläggningen med samma namn. Anläggningen har infart från Nordenskiöldsgatan och består av 449 platser fördelade på två underjordiska plan. Kring platsen finns i huvudsak kontorsbyggnader, men även universitetet, Malmö Live och några hotell. Parkeringshuset används främst av arbetsplatskunder och korttidskunder, men i viss mån även av boendekunder. Beläggningen är stundtals hög och regleras med bomsystem. Plan -1 används av både korttidskunder och abonnemangskunder medan plan -2 är reserverat för abonnemangskunder.

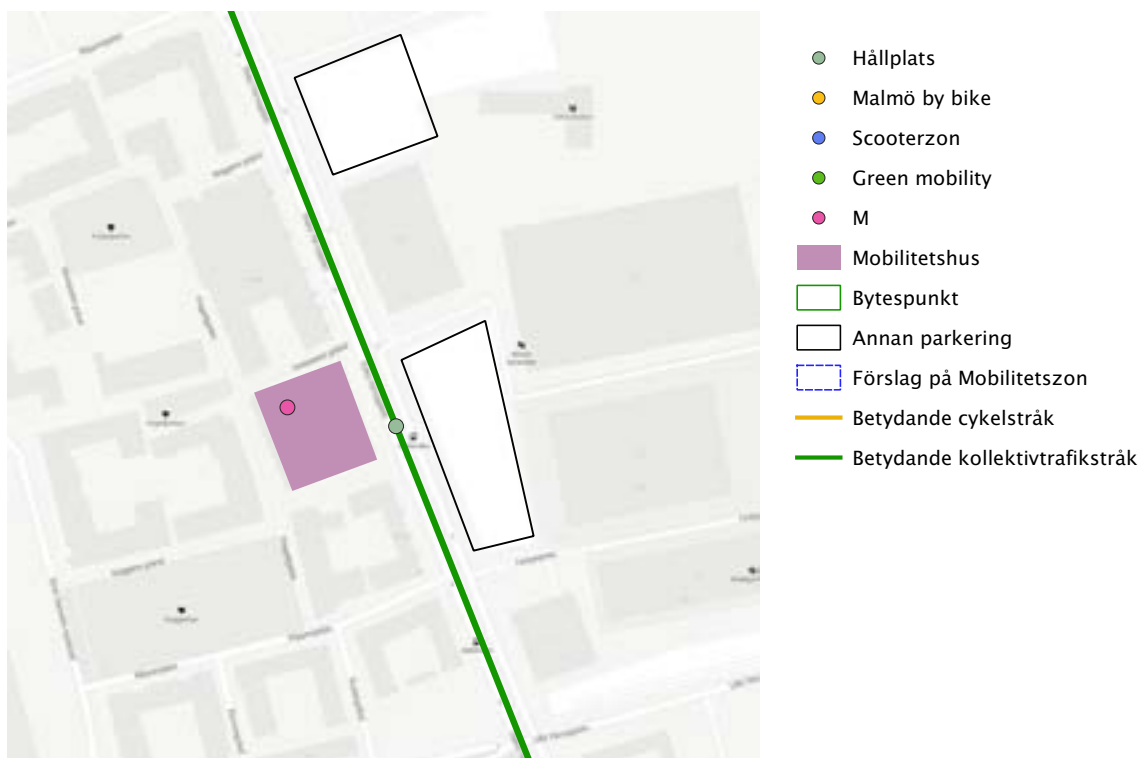
Anläggningen ligger i direkt anslutning till bytespunkten Anna Lindhs plats med nergång till Malmö Centralstations spår 1-4. Här stannar också ett flertal lokalbusslinjer. En stor cykelparkering med cirka 1000 cykelparkeringsplatser ligger i anslutning till bytespunkten och här passerar flera viktiga gång- och cykelstråk. Precis utanför entrén till parkeringshuset finns en Malmö by bike-station och i närheten finns även en elscooterzon.

I parkeringshuset finns reserverade platser för både M och Green Mobility samt 12 publika laddplatser för el-bilar.

P-avgiften på parkeringshusets omgivande gator är taxa A (25 kr/tim) och taxa B (20 kr/tim), det vill säga de högsta p-avgifterna.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Etablera en mobilitetszon på markplan genom att samlokalisera Malmö by bike-stationen och en av scooterzonerna i anslutning till busshållplats Anna Linds plats.
- Komplettera med realtidsinformation för kollektivtrafiken samt information om antalet tillgängliga bilpoolsbilar i parkeringsanläggningen.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET FULLRIGGAREN

Parkeringshuset Fullriggaren ligger på Slupens gränd, i anslutning till Östra Varvgatan i Västra hamnen. Parkeringshuset inrymmer 400 platser men har i dagsläget låg belägningsgrad. Kring huset finns i huvudsak bostadshus, men även kontor och universitetet. Idag används parkeringshuset främst av boendekunder.

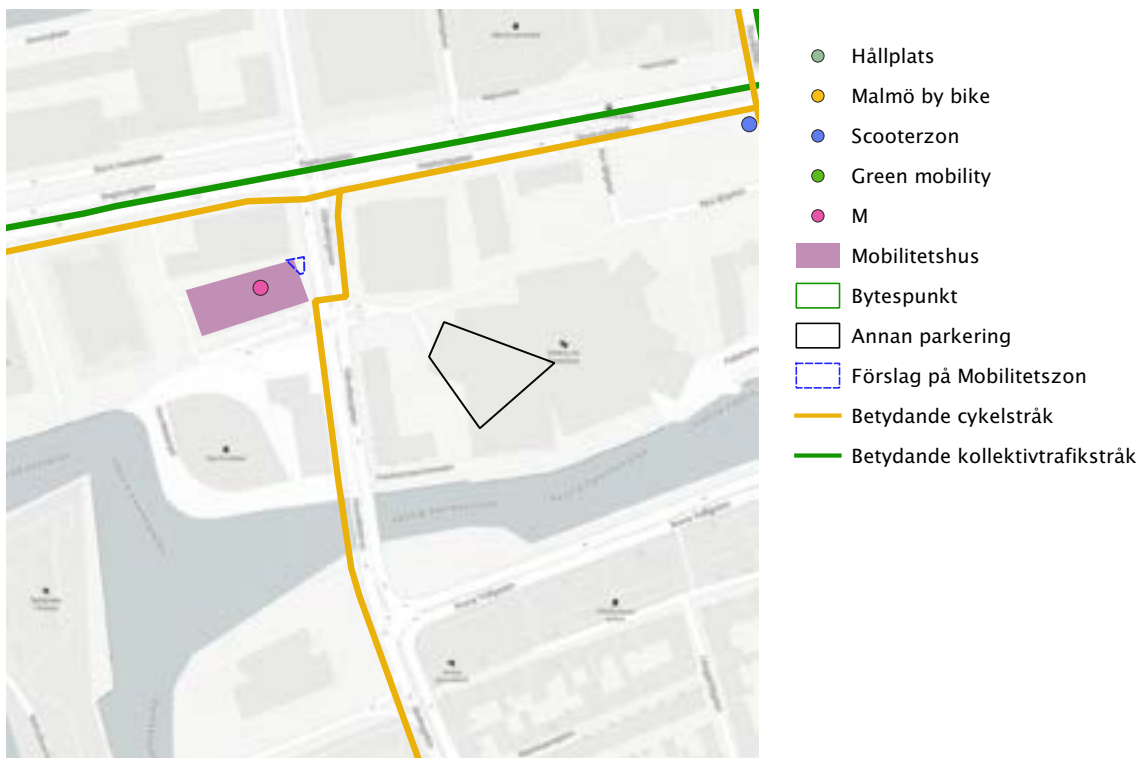
Knappt 100 meter söder om parkeringshuset ligger hållplatsen Ubåtshallen som trafikeras av Malmö-Expressen, linje 5. Precis utanför parkeringshuset, längs Östra Varvgatan finns en cykelbana.

I parkeringshusets bottenplan ligger en livsmedelsbutik. I anslutning till denna finns en mindre cykelparkering. I parkeringshuset finns reserverade platser för M samt 6 publika laddplatser för elbilar.

P-avgiften på parkeringshusets omgivande gator är taxa B (20 kr/tim), det vill säga den näst högsta p-avgiften.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Etablera en mobilitetszon utanför parkeringshuset på den södra sidan genom att samlokalisera en Malmö by bike-station och en scooterzon. Busshållplats Ubåtshallen ligger även strax söder om anläggningen.
- Då parkeringshuset ligger i ett bostadsområde kan det vara lämpligt med exempelvis utlåning av lastcyklar för att minska på exempelvis inköpsresor med bil.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkeringen till mobilitetshuset.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET GODSMAGASINET

På Citadellsvägen, bredvid Malmö Saluhall, ligger parkeringshuset Godsmagasinet. Parkeringshuset har 288 platser som används framförallt för arbetsplatsparkering och i viss mån för boendeparkering. Parkeringshuset används i hög utsträckning även till korttidsparkering av besökare till Saluhallen, Malmö Live, Malmö Universitet och andra närliggande besöksmål. Plan 6-9 är reserverade för abonnemangskunder, likaså det låsta källarplanet. Övriga plan är för korttidsparkering. Beläggingsgraden är generellt hög.

Parkeringshuset Godsmagasinet ligger inte i nära anslutning till någon bytespunkt för kollektivtrafiken. Närmsta bytespunkt är Anna Lindhs plats som trafikeras av ett flertal lokalbusslinjer. Där finns också stor cykelparkering samt nedgång till Malmö Centralstations spår 1-4.

Närmaste Malmö by bike-station ligger på Norden-skiöldsgatan, cirka 500 meter nordost om parkeringshuset. Det finns idag ingen cykelparkering i

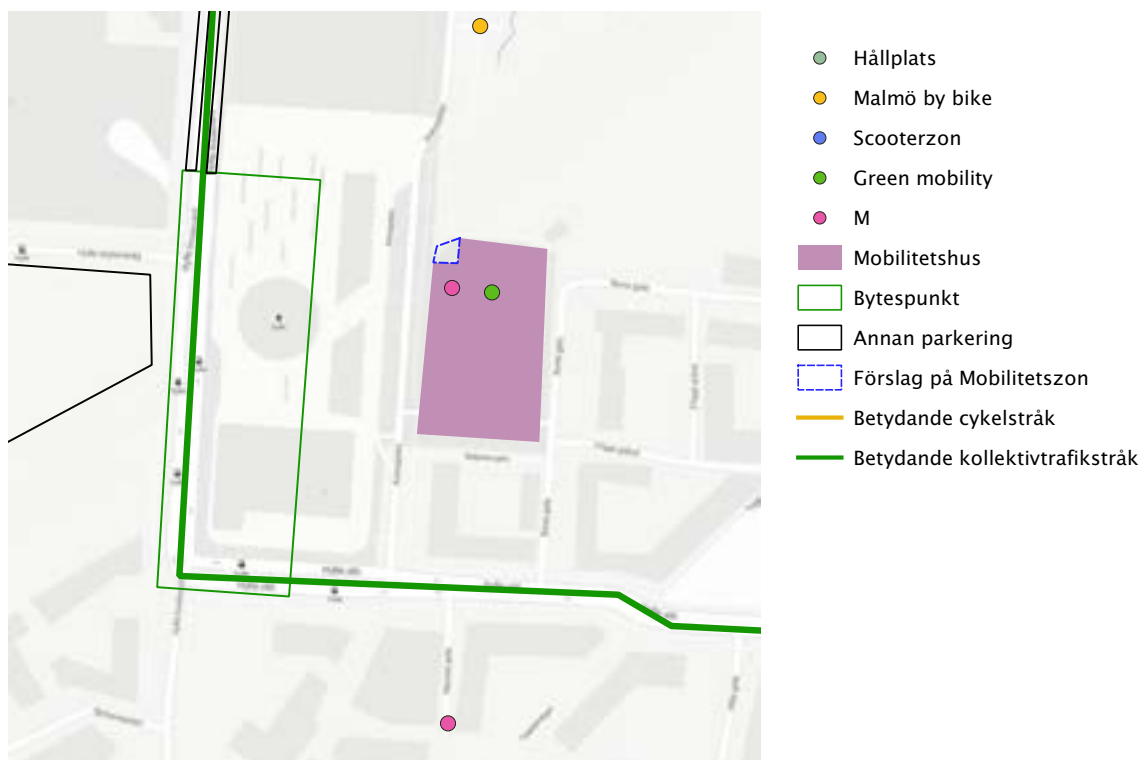
eller i anslutning till parkeringshuset Godsmagasinet. Utanför Saluhallens entré finns ett fåtal parkeringsplatser för cykel, men behov av betydligt fler. Strax utanför parkeringshuset passerar ett vältrafikerat cykelstråk.

I parkeringshuset finns 6 st publika laddplatser för elbilar och reserverade platser för M. I bottenplan finns en köksutrustad lokal som tidigare har huserat en salladsbar..

P-avgiften på parkeringshusets omgivande gator är taxa A (25 kr/tim) och taxa B (20 kr/tim), det vill säga de högsta p-avgifterna.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Etablera en mobilitetszon i anslutning till Saluhallen. Det är dock trångt där så möjligtvis kan mobilitetszonen behöva ligga längre bort. Idag finns exempelvis ingen Malmö by bike-station i närområdet. Även en scooterzon skulle vara lämplig här då det finns många viktiga målpunkter i området.
- Verka för att fler bilpoolsbilar ska etableras.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET HYLLIE

Parkeringshuset Hyllie ligger på Arenagatan i direkt anslutning till Hyllie station. Parkeringshuset har 1369 platser och belägningsgraden är hög, framförallt dagtid. Parkeringshuset har en bra mix mellan arbetsplatsparkering, boendeparkering och korttidsparkering. Ett flertal företag använder också parkeringshuset för parkering av tjänstefordon.

Hyllie station är en av Malmös viktigaste bytespunkter för kollektivtrafiken, där stannar Öresundståg, Pågatåg och flertalet lokal- och regionalbusslinjer. Parkeringshuset används därför även som infarts- och/eller pendlerparkering för resande till både Malmö och Köpenhamn.

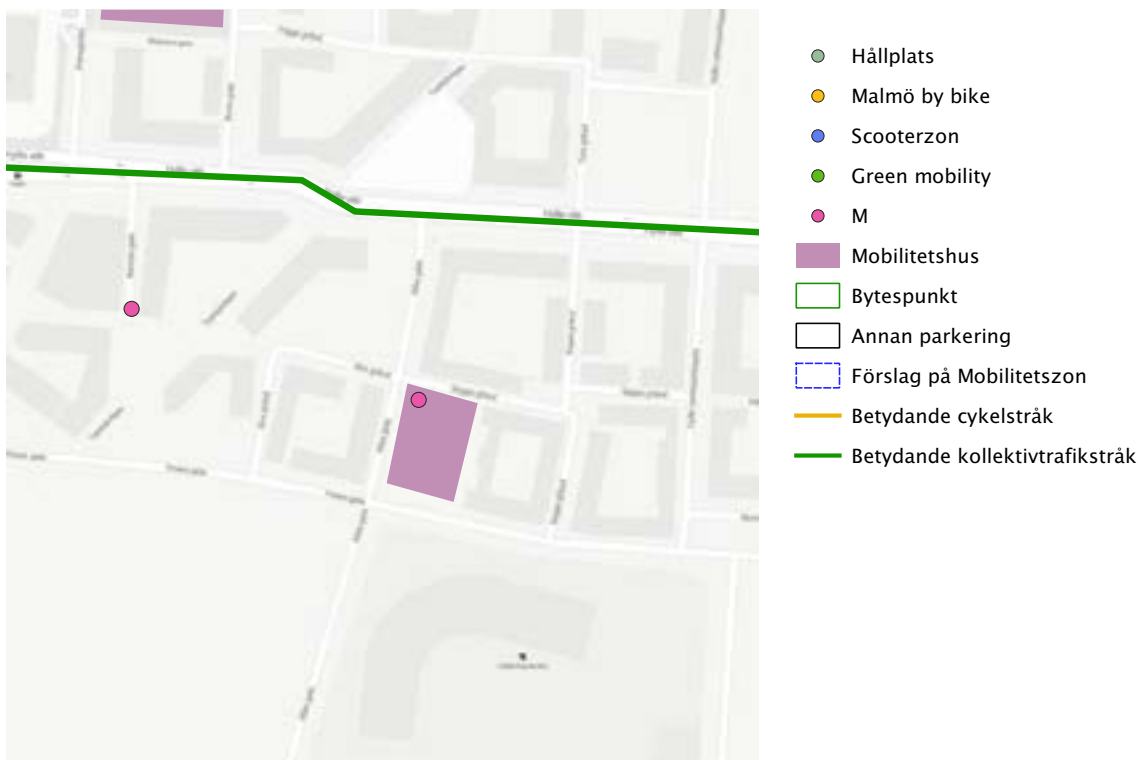
Redan idag finns en Bike and Ride-anläggning i parkeringshuset, bestående av 900 gratis cykelparkeringsplatser, 100 avgiftsbelagda cykelparkeringsplatser i låst del, avgiftsbelagda förvaringsskåp, luftpump, kameraövervakning och realtidsskyltar med information om tåg och bussar. Närmsta Malmö by bike-station ligger cirka 100 meter norr om parkeringshuset.

I parkeringshuset finns 16 publika laddplatser för elbilar och reserverade platser för både M och GreenMobility. I parkeringshuset finns även biltvätt, däckservice och bemanning från Parkering Malmö kl. 6-24.

P-avgiften på parkeringshusets omgivande gator är taxa B (20 kr/tim), det vill säga den näst högsta p-avgiften.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Förbättrad entré till cykelparkeringen.
- Etablera en mobilitetszon, förslagsvis vid norra cykelparkeringsingången genom att samlokalisera en Malmö by bike-station och en scooterzon.
- Komplettera med realtidsinformation för kollektivtrafiken även vid bilisternas entré. Idag finns det vid cyklisterernas entré.
- Erbjud möjligheten att kombinera parkeringsavgiften med en kollektivtrafikbiljett.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET HYLLIE ALLÉ

Parkeringshuset Hyllie Allé ligger på Atlas gata i Hyllie, ca 150m från Hyllie allé. Parkeringshuset har 337 platser och används i huvudsak som boende-parkering och i viss mån som arbetsplatsparkering. Parkeringshuset används också i begränsad omfattning för korttidsparkering, bland annat av kunder till gymmet i parkeringshusets bottenplan, besökande till Hyllievångsskolan samt vid tillfälliga evenemang i området. Beläggingsgraden är hög, särskilt nattetid.

Parkeringshuset ligger relativt nära Hyllie station, en av Malmös viktigaste bytespunkter för kollektivtrafiken. Där stannar Öresundståg, Pågatåg och flertalet lokal- och regionalbusslinjer.

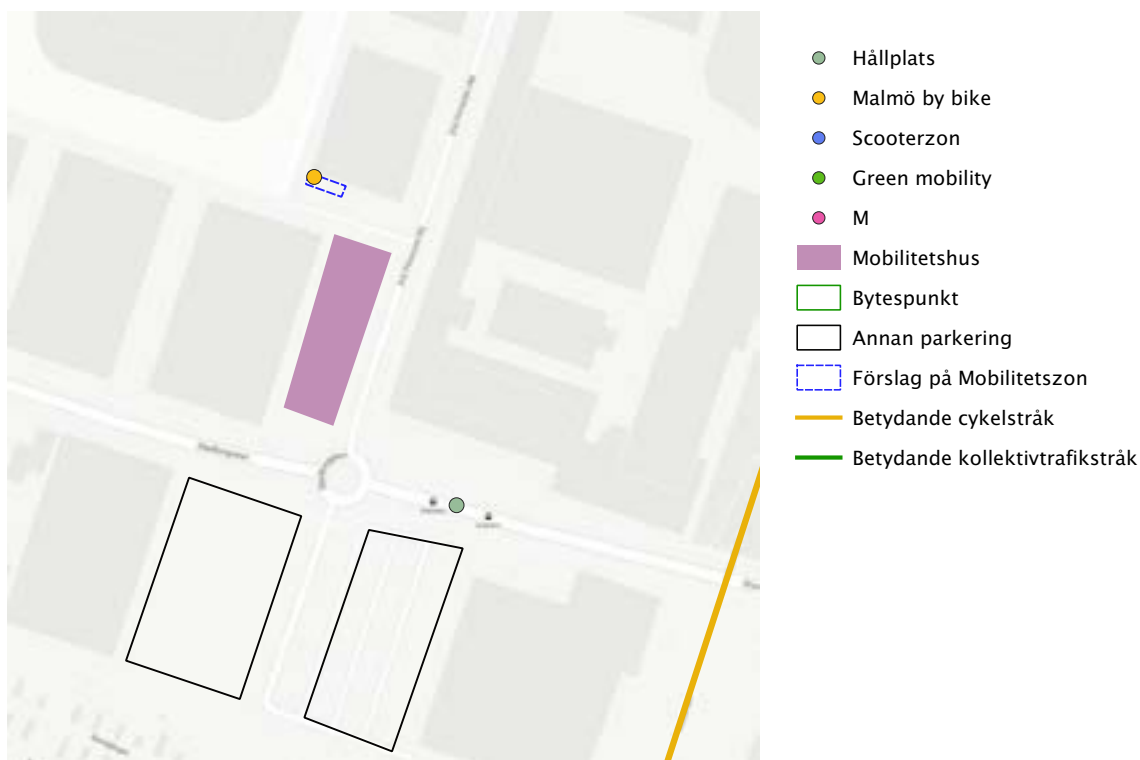
Precis utanför parkeringshuset går en cykelväg och det finns vissa parkeringsmöjligheter för cykel längs fasaden. Närmsta Malmö by bike-station ligger utanför Malmö Arena cirka 750 meter bort.

I parkeringshuset finns 6 publika laddplatser för elbilar och 6 laddplatser för abonnemangskunder. I parkeringshuset finns idag en reserverad plats för M.

P-avgiften på parkeringshusets omgivande gator är taxa B (20 kr/tim), det vill säga den näst högsta p-avgiften.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Då parkeringshuset ligger i ett bostadsområde kan det här vara lämpligt med exempelvis utlåning av lastcyklar för att minska på exempelvis inköpsresor med bil.
- Leveransboxar för paketutlämning kan vara lämpligt då annan service inte finns nära.
- Verka för att fler bilpoolsbilar ska etableras.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET STADION

På Eric Perssons väg, vid cirkulationsplatsen med Stadiongatan, ligger Parkeringshuset Stadion. Parkeringshuset har 402 platser och servar i huvudsak stadionområdet, både som arbetsplatsparkering och för evenemang. Det finns inga bostadshus i parkeringshusets direkta närhet. Beläggningen är låg, förutom vid evenemang på Stadionområdet.

Parkeringshuset ligger inte i direkt anslutning till någon betydande bytespunkt för kollektivtrafiken men cirka 200 meter från hållplatsen Isstadion som trafikeras av lokalbusslinje 34, cirka 650 meter från hållplatserna Hålsjögatan och Södertorp som trafikeras av lokalbusslinje 8 respektive 6 och cirka 750 meter från hållplatsen Stadion som trafikeras av lokalbusslinje 3.

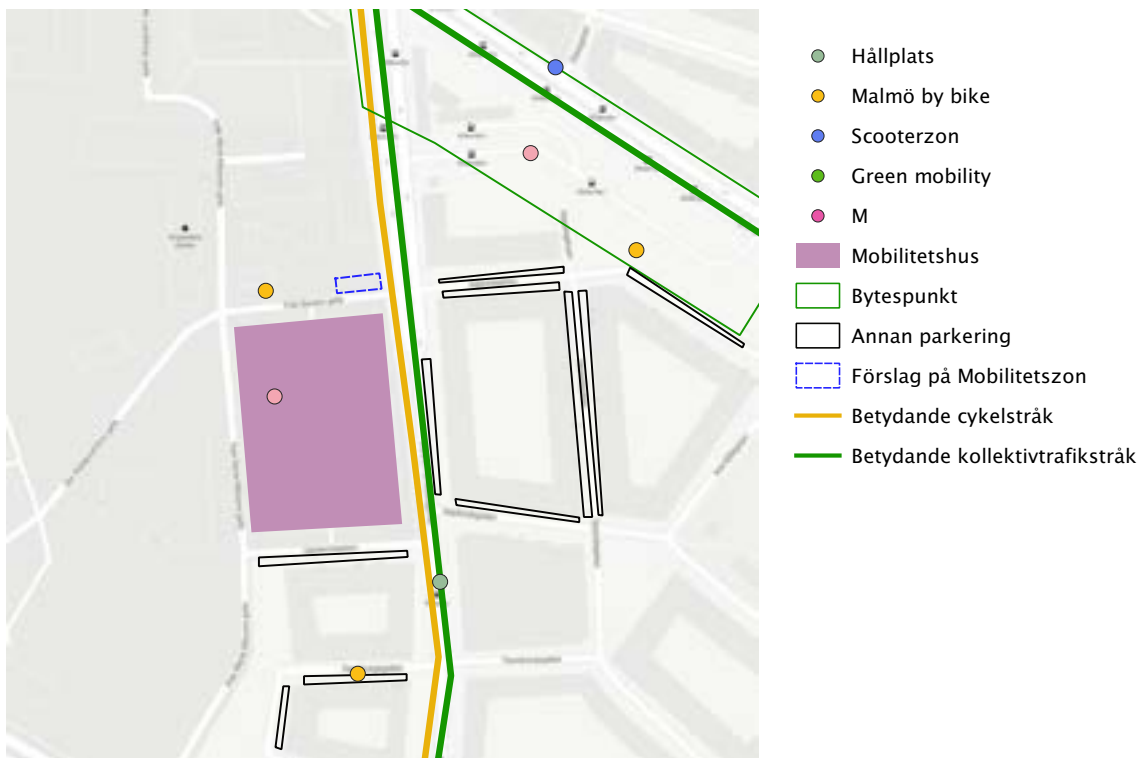
Längs Stadiongatan finns en cykelbana och utanför parkeringshuset på den norra sidan finns det en Malmö by bike-station.

I parkeringshuset finns en låst del för abonnemangskunder på plan 1. Det finns även 6 st publika laddplatser för elbilar. I parkeringshuset finns idag inga reserverade platser för bilpoolbilar. Idag finns heller ingen cykelparkering i eller i anslutning till anläggningen. Cykelparkering finns dock på Stadionområdet.

Parkeringshusets omgivande gator saknar nästan helt gatumarksparkering.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Etablera en mobilitetszon utanför parkeringshuset på den norra sidan genom att samlokalisera Malmö by bike-stationen med en scooterzon. Detta för att öka tillgängligheten till hela stadionområdet. Underlaget för bilpool bedöms vara lågt.
- Taxiuppställning kan möjligtvis passa.



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

PARKERINGSHUSET SÖDERVÄRN

Parkeringshuset Södervärn ligger på Fritz Bauers gata, i anslutning till Södra Förstadsgatan. Parkeringshuset har 1654 platser och ligger på sjukhusområdet. Det används för både de som arbetar och besöker området, men också av boende i intilliggande flerbostadshus. Parkeringshuset hyser också vissa tjänstefordon. Beläggingsgraden är relativt låg och det är sällan bilar parkerade på parkeringshusets översta plan. Beläggningen regleras idag med hjälp av bomsystem men eftersom beläggingsgraden sällan är hög har det tagits beslut om att bomsystemet ska avvecklas.

Parkeringshuset ligger nära Södervärn som är en av Malmös mest betydelsefulla bytespunkter för kollektivtrafik. Denna är redan idag en etablerad bytespunkt med en stor del av både regionala och lokala busslinjerna i Malmö, korsande cykelstråk, taxizon, stor cykelparkering, två Malmö by Bike-stationer samt uppställningsplatser för elsparkcyklar. En av Malmö by bike-stationerna är belägen precis utanför parkeringshusets norra entré. Längs parkeringshusets östra sida går ett av stadens mer trafikerade cykelstråk.

Abonnemangskunderna är hänvisade till plan 3-5 och plan 1-2 används av korttidskunder. På plan 1 finns 6 publika laddplatser för elbilar. Där finns också reserverade platser för både M och Green-Mobility. Idag finns ingen cykelparkering i eller i anslutning till anläggningen.

P-avgiften på parkeringshusets omgivande gator är taxa C (15 kr/tim).

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

- Etablera en mobilitetszon utanför parkeringshuset på den norra sidan genom att samlokalisera Malmö by bike-stationen med en scooterzon. Eftersom bottenvåningen är i markplan kan möjligtvis fasaden öppnas för att mobilitetszonen ska kunna anläggas inom parkeringshuset.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkeringen till mobilitetshuset.

KONSEKVENSANALYS

Vilka följder kan förväntas av att gå från Parke-ring Malmö till Mobilitet Malmö och att omvandla parkeringshusen till mobilitetshus? Redan idag erbjuder många parkeringshus bilpool i husen och andra mobilitetstjänster utanför så steget mot mobilitetshus är redan taget. Vad innebär då en ombildning till mobilitetshus och bildandet av mobilitetszoner för skillnaden jämfört med idag?

Konsekvensanalysen fokuserar på vilka följder ombildningen får för användarna och för stadsplaneringen, samt vilka följder ombildningen får organisatoriskt och regleringsmässigt.

KONSEKVENSER FÖR ANVÄNDARNA

Själv syftet med mobilitetshus och mobilitetszoner är att integrera, paketera och marknadsföra befintliga mobilitetstjänster. Genom att samla flera mobilitetstjänster på en och samma fysiska plats skapas en samlande identitet så att mobilitetshusen och mobilitetszonerna blir lätta att hitta och känna igen.

När ett MaaS-koncept finns på plats kommer detta att sänka tröskeln för mobilitetstjänster avsevärt genom att utgöra en gemensam plattform där betalningen sker för samtliga tjänster istället för som idag när användarna behöver ha tillgång till en mängd olika appar och abonnemang. Men i väntan på denna digitala integrering är gemensamma fysiska platser för mobilitetstjänster ett mycket viktigt steg för att tillgängliggöra och synliggöra alternativa och hållbara transportslag för Malmöborna och besökare och på så sätt främja övergången från den egna bilen till delade fordon. Detta bidrar i förlängningen till målen i Malmö stads trafik- och mobilitetsplan om en högre andel hållbara färdmedel.

Nedan görs en mer detaljerad beskrivning av konsekvenserna för användarna vilka har definierats som följande tre exempelgrupper:

- Malmöbor i brådskande behov av fordon för körning inom staden
- Malmöbor som gör längre utflykter
- Pendlare och besökare där kollektivtrafiken ska vara det mest lockande alternativet för att ta sig till Malmö

ATT BO VID ETT MOBILITETSHUS - EN VISION OM HUR DET SKULLE KUNNA VARA

- Vad innebär det för dig som bor nära ett mobilitetshus? Närheten till bilparkering minskar samtidigt som tillgängligheten till olika mobilitetslösningar ökar.

Att bo i ett område med mobilitetshus ger lite andra förutsättningar i vardagen än i andra delar av staden. Det saknas gatumarksparkering för egna bilar i bostadsområdet, förutom de enstaka platser som finns för rörelsehindrade, så den som äger egen bil parkerar i mobilitetshuset. Det gör att bilen inte är det första alternativet man ser när man öppnar ytterdörren. I huset där man bor har man sin cykel parkerad och låncyklar och elsparkcyklar finns vid busshållplatsen hundra meter bort. Där finns även en liten elbil i bilpool som lätt kan bokas eftersom bilpoolsmedlemskap ingår i boendet. Är den bilen upptagen finns det fler poolbilar för kort- och långtidshyra i mobilitetshuset, både bilar med dragkrok och lite rymligare bilar för utflykten till Österlen eller släkten i Småland.

Det är inga problem att hitta en parkeringsplats i mobilitetshuset för den som äger egen bil. Andra till femte våningen av parkeringshuset har hundratals platser. Bilen står alltid torr och risken för inbrott och skadegörelse är liten. Men eftersom parkeringsplatsen inte är subventionerad av lägenhetshyran kostar det såklart en del per månad. På första våningen finns poolbilarna, lastcyklar och en biltvätt. Utanför finns en Malmö by bike-station och en elscooterzon.

Med enkel tillgång till flera resealternativ, där bilen inte är det mest tillgängliga färdssättet, väljer inte lika många att äga egen bil eftersom de i vardagen ändå nästan bara går, cyklar och åker kollektivtrafik. Men när bil behövs, då är mobilitetshuset verkligen en tillgång.

MALMÖBOR I BRÅDSKANDE BEHOV AV FORDON

För Malmöbor i brådskanie behov av fordon för körning inom staden skulle mobilitetszoner underlätta resan. För brådskanie ärenden inom staden bör den egna cykeln vara det snabbaste alternativet, men därefter är mikromobilitet i form av låncyklar eller elsparkcyklar bra alternativ. Om resmålet eller ärendet innebär att bil krävs är taxi eller bilpoolsbil bra alternativ som också skulle kunna återfinnas på mobilitetszonerna runt om i staden.

För denna målgrupp, Malmöbor i brådskanie behov av fordon, är mobilitetshuset relevant främst för dem som parkerar sin egen bil där och för dem som väljer att använda en poolbil från mobilitetshuset. För dessa fyller mobilitetshuset samma funktion som dagens parkeringshus.

MALMÖBOR SOM GÖR LÄNGRE UTFLYKTER

För resor till andra delar av Skåne är ofta tåg och buss ett bra alternativ. För utflykter till landet är dock utbudet inte sällan ganska begränsat och innebär tidsödande byten. Då kan bilpool eller hyrbil vara bra alternativ, detta är dessutom en typ av sällanresa som ofta går att planera vilket många gånger är en förutsättning när man nyttjar stationära bilpooler eller hyrbilar. Här är mobilitetshuset en tillgång då dessa kan facilitera stationära bilpoolsbilar och hyrbilar.

PENDLARE OCH BESÖKARE

För pendlare och besökare ska kollektivtrafiken vara det mest lockande alternativet för att ta sig till Malmö. För de som reser kollektivt till Malmö underlättare mobilitetszonerna vistelsen genom att erbjuda lättillgängliga mobilitetstjänster som alternativ till kollektivtrafik och gång.

Mobilitetshuset i utkanten i staden kan tjäna som infartsparkering. I Malmö är i dagsläget anläggningen vid Hyllie närmast till hands att ha denna funktion. Där kan inkommande biltrafik från exempelvis Yttre Ringvägen ställa bilen och fotställa in till centrala Malmö eller Köpenhamn med tåg. Även mer centrurnära mobilitetshuset kan vara lämpliga platser att parkera bilen för besökare till centrum. Genom att erbjuda mobilitetstjänster, som givetvis även utländska

besökare måste ha möjlighet att kunna ansluta till, kan bilen stå i samma mobilitetshuset under hela vistelsen i Malmö, både om det är för bara någon timme eller för en hel vecka.

KONSEKVENSER FÖR STADSPLANERINGEN

Ett ekosystem för mobilitet med både mobilitetszoner och mobilitetshuset innebär positiva konsekvenser för stadsplanering i Malmö.

Mobilitetshuset främsta funktion är att utgöra yteffektiva anläggningar i flera våningar där hundratals bilar kan förvaras på en mycket mindre yta än parkering på kvartersmark. Genom att i första hand hänvisa bilister till mobilitetshuset kan gatuparkeringsbehovet minska och ytan istället användas till exempelvis cykelvägar, kollektivtrafikfält, mobilitetszoner eller grönska. Eftersom mobilitetshuset inte är låsta till vissa brukare, som parkering i underjordiskt garage under ett bostads- eller kontorshuset kan vara, är det enklare att ha hög beläggning under fler av dygnet timmar då behov som fluktuerar över dygnet kan komplettera varandra. Det skapar än mer yteffektivitet.

Mobilitetszoner och mobilitetshuset skapar yteffektiva lösningar för nuvarande och kommande mobilitetstjänster. De kan ses som fysiska komplement till den digitala samordning som drivs inom MaaS-koncept.

ORGANISATORISKA KONSEKVENSER

Om omdaning av parkeringshus till mobilitetshuset kan ses som en avgränsad förändring som mer eller mindre kan genomföras av Parkering Malmö i direkt samtal med önskade tjänstleverantörer bör den omdaning som föreslås i utredningen inte vara särskilt omfattande rent organisatoriskt. Redan idag erbjuds som sagt dessutom cykelparkering och bilpool i flera av Parkering Malmös anläggningar. Parkering Malmös roll och de organisatoriska konsekvenserna för bolaget är beroende av vilken affärsmodell som väljs.

Om omdaning däremot ska ses som en del av ett större sammanhang som även omfattar mobilitetszoner och MaaS innebär den något mer omfattande organisatoriska konsekvenser. Nedan

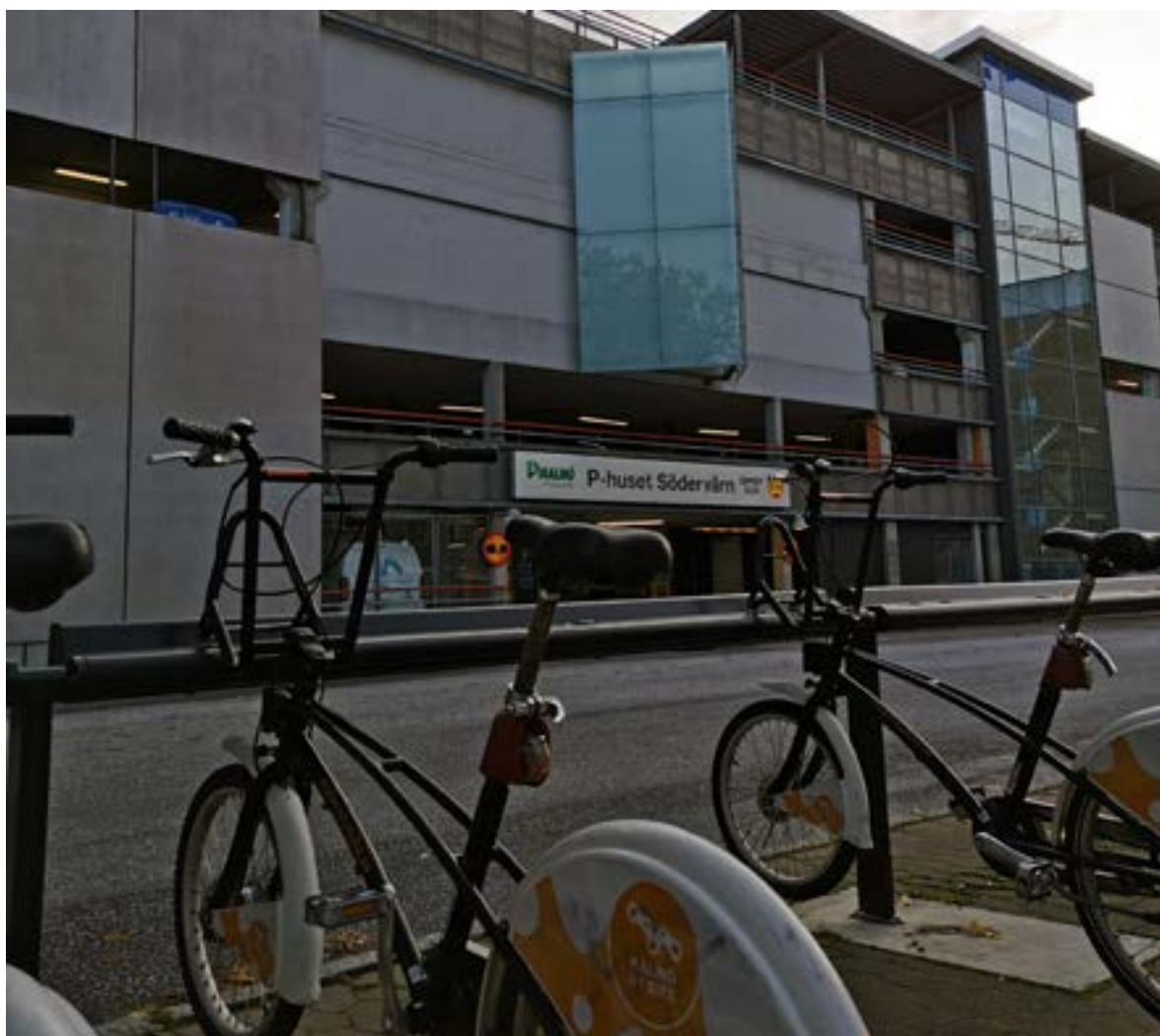
listas beslut, ansvarsområden och uppgifter kopplat till omdaning till mobilitetshus och etableringen av mobilitetszoner.

IMPLEMENTERING

Beslut om modell för samordning och förvaltning av mobilitetszonerna, där även mobilitetshuset ingår, och dess mobilitetstjänster behöver tas. Ska ansvaret ligga på exempelvis Parkering Malmö, fastighets- och gatukontoret (FGK) eller genom ett konsortium där även Skånetrafiken ingår? Det bör även finnas en samordning på regional nivå med avseende på digitalisering och marknadsföring vilken bör utvecklas tillsammans med Skånetrafiken.

FGK behöver utreda vad mobilitetszonerna får för juridiska konsekvenser. Beslut om eventuell laddinfrastruktur och reglering av delade fordon kopplat till mobilitetszonerna på allmän platsmark behöver tas.

Parkeringshusen och de kommande mobilitetshuset byggs idag för att täcka behovet av parkering från den som betalar parkeringsköp i samband med nybyggnation. Huset byggs inte för att täcka behov som redan finns och som idag exempelvis täcks med gatumarksparkering. Om mobilitetshuset ska vara ett verktyg för redan byggda områden krävs finansiering eller ett uttalat uppdrag från kommunen till Parkering Malmö.



Ställ med Malmö by bike-cyklar utanför Parkeringshuset Södervärn

Var mobilitetszonerna bör lokaliseras, både i anslutning till mobilitetshus och bytespunkter men även i övrigt behöver utredas. Detta bör ligga hos FGK. Både platser på allmän platsmark och på kvartersmark, kommunal såväl som privat, kan vara aktuella.

Mobilitetszonerna innebär nya möjligheter vid nyetalberingar, att upplåta privat kvartersmark skulle kunna ses som en mobilitetsåtgärd från fastighetsägarens sida. SBK behöver därför informera byggaktörer om möjligheten att anlägga mobilitetszoner, bland annat genom att föreslå ytor för mobilitetszoner på kvartersmark i detaljplaner.

FGK behöver engageras vid framtagande av bygghandlingar för mobilitetszoner på allmän platsmark. Projektledare på FGK behöver tillsättas vid byggnation av mobilitetszonerna på allmän platsmark och SBK behöver granska bygglov för mobilitetszonerna.

FGK påverkas vid en eventuell justering av gatuparkeringens reglering, något som kan krävas för att uppnå önskad effekt av mobilitetszonerna, särskilt de som kopplas till mobilitetshusen.

Eventuella justerade lokaliseringar av Malmö by bike-stationer behöver administreras av FGK så att de vid behov förläggs till mobilitetszonerna.

FÖRVALTNING

Förvaltning av mobilitetszonerna bör ske utifrån det beslut om modell för samordning och förvaltning som tas inför under implementeringsfasen.

P-Malmös parkeringsvakter skulle kunna nyttjas för att övervaka även mobilitetszonerna vilket bland annat skulle innebära att hålla rätt på cykelparkering och elsparkcyklar.

Vid revidering av Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* bör mobilitetshus och mobilitetszoner belysas som ett verktyg för att uppnå hållbar mobilitet.

RESURSBEHOV

En resurs med ansvar för samordning och förvaltning bör rekryteras, antingen inom FGK, Parke-

ring Malmö eller av ett eventuellt formaliserat samarbete. Som exempel har parkeringsbolaget Dukaten, som är verksamt i Linköping, anställt en mobilitetschef och inom Umeå Parkerings AB finns en resurs som arbetar med bolagets mobility management-fond i samarbete med staden och arbetsgivarna. Med en tydlig samordning blir det lättare för mobilitetstjänsteoperatörer att etablera sig i Malmö vilket i sin tur går hand i hand med direktivet om att jobba med hållbar mobilitet inom ett näringslivsperspektiv.

För att kunna lansera ett system med mobilitetszoner behövs ytterligare kompetens inom digitalisering, MaaS, IT och marknadsföring.

REGLERINGSMÄSSIGA KONSEKVENSER

I den nyligen antagna *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* konstateras att hur bilparkering på allmän platsmark regleras påverkar förutsättningarna för fastighetsägare att hyra ut bilplatser på kvartersmark. Idag är stora delar av stadens bilparkering på allmän platsmark avgiftsfri samtidigt som fastighetsägare ofta måste lösa bilparkering i parkeringshus. Som ett exempel är det idag gratis att parkera på gatorna runt Parkeringshuset Anna på kvällstid och nattid på vardagar, efter 16.00 på lördagar och dygnet runt på söndagar.

Under kapitlet "Fortsatta strategier" i policy- och normdokumentet föreslås att en sammanhållen strategi ska tas fram för att praktiskt främja bilparkering för besökare i parkeringshus istället för på allmän plats.

För att nå önskad effekt och skapa överflyttning från parkering på allmän platsmark till kvartersmark, både för besökare och boende, bör gatuparkering regleras med avgift dygnet runt.

Om det inte går att höja avgiften i den mån att det blir billigare att parkera i mobilitetshuset är nästa steg att överväga att ersätta befintlig gatuparkering med andra verksamheter, exempelvis cykelparkering eller mobilitetszoner.



TYRÉNS

Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se