



Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö

- En utredning om möjliga vägar framåt

Stadskontoret, fastighet- och gatukontoret och Parkering Malmö

Upprättad: 2021-01-21

Version: 1

Ansvarig: Joakim Iveroth, stadskontoret



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	8
1.1	Uppdragets frågeställningar	9
1.2	Utredningens arbete	10
1.3	Läsanvisningar	10
2	Utgångspunkter för Malmö stads mobilitetsarbete	11
2.1	Intentioner och målbilder för mobilitetsarbetet i Malmö stad	11
3	Mobilitetshus som begrepp för detta uppdrag	17
3.1	Tjänster i ett mobilitetshus.....	17
3.2	Mobilitetshusens roll i staden	18
3.3	Vägledande principer vid omvandling av parkeringshus till mobilitetshus	20
4	Affärsmöjligheter inom mobilitet för Parkering Malmö	22
4.1	Bakgrund Parkering Malmö	22
4.2	Kunder och erbjudanden idag	22
4.3	Potentiella kundsegment inom Mobilitet Malmö	23
4.4	Potentiella erbjudanden med Mobilitet Malmö.....	23
4.5	Avslutande diskussion och slutsatser.....	28
6	Att omvandla befintliga parkeringshus	30
6.1	Inledning och utgångspunkter	30
6.2	Parkeringshuset Anna	32
6.3	Parkeringshuset Annestad	35

6.4	Parkeringshuset Baggers plats.....	37
6.5	Parkeringshuset Fullriggaren.....	39
6.6	Parkeringshuset Godsmagasinet	41
6.7	Parkeringshuset Hyllie.....	43
6.8	Parkeringshuset Hyllie Allé.....	45
6.9	Parkeringshuset Stadion	47
6.10	Parkeringshuset Södervärn.....	49
7	Slutsatser och rekommendationer.....	52
7.1	Utredningens slutsatser.....	52
7.2	Utredningens rekommendationer och arbetet framåt	54

Sammanfattning

Malmö stad har en tydlig ambition att göra staden tillgänglig för fler genom satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. En ambition som, om uppnådd, också innebär en möjlighet till mer resurseffektiv användning av gemensam gatumark. Eftersom tillgång till, och kostnad för parkering, är ett starkt styrmedel för att nå uppsatta mål har Parkering Malmö en central roll. I 2020 års budget fick därför kommunstyrelsen, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö uppdraget att tillsammans utreda möjligheterna att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö. Detta i syfte att omvandla befintliga parkeringshus till mobilitetshus med plats för bland annat delningstjänster för hållbara trafikslag.

Arbetsgruppen, bestående av tjänstepersoner från Parkering Malmö, fastighets- och gatukontoret och stadskontoret, inledde utredningen med att bryta ned uppdraget till tre frågeställningar. Dessa tre frågeställningar söker att klargöra möjliga affärsmöjligheter inom mobilitet för bolaget samt vilken roll och funktion som befintliga parkeringshus kan ta i detta arbete. Frågeställningarna som formulerades är följande:

1. Hur kan begreppet mobilitetshus definieras för att bidra till stadens visioner och mål inom mobilitet?
2. Hur kan affärsmodeller kopplade till mobilitet se ut för att säkerställa långsiktig lönsamhet?
3. Vilka möjligheter och hinder finns för att omvandla befintliga parkeringshus till mobilitetshus?

Som vidare förutsättning i arbetet pekades tre huvudsakliga målgrupper ut som särskilt viktiga i utredningsarbetet, där respektive målgrupp ska kunna hitta rätt mobilitetstjänst, relevanta för just deras resa, i de mobilitetshus som här utreds. Målgrupperna är:

- Malmöbor i brådskande behov av fordon för körning inom staden
- Malmöbor som gör längre utflykter
- Pendlare och besökare

Nedan återges kort slutsatserna för respektive frågeställning, samt utredningens rekommendationer för det fortsatta arbetet.

Mobilitetshusens roll i Malmö stad

Mobilitet kan definieras som möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. För detta uppdrag blir den naturliga följdfrågan hur ett mobilitetshus kan bidra till en sådan möjlighet till förflyttning. En konklusion från utredningen är att mobilitetshus kan möjliggöra en hållbar förflyttning av människor och gods genom att underlätta för byten mellan olika färdmedel. En annan konklusion är att mobilitetshus bör vara den primära platsen för många malmöbor och besökare att parkera sina bilar på, och på så sätt bidra till effektivt marknyttjande. Då Parkering Malmös nio befintliga parkeringshus är begränsade i antal och lokaliserade relativt utspritt kommer de, som omvandlade mobilitetshus, ha begränsade möjligheter att erbjuda ett attraktivt alternativ till biltransport. För detta krävs fler och kompletterande samlingspunkter för mobilitet, utspridda i staden, för att skapa en helhet och ett fungerande system av mobilitet. Detta kallas i denna utredning för *ekosystem för mobilitet*, vilket förutom mobilitetshus inkluderar bytespunkter för kollektivtrafik samt mobilitetszoner som samlar de många olika mobilitets- och delningstjänster som finns idag.

Fler möjliga affärsmöjligheter för Parkering Malmö

Omvandlingen av Parkering Malmö till Mobilitet Malmö innebär på en grundläggande nivå att bolaget skiftar fokus från parkeringsupplåtelse till att agera möjliggörare för hållbar mobilitet. Som en möjliggörare kan bolaget erbjuda olika tjänster gentemot en variation av kundgrupper, där potentialen och de ekonomiska förutsättningarna för respektive erbjudande varierar. Fem möjliga affärserbjudanden inom mobilitet har identifierats under utredningen, där bolaget redan idag förfogar över det som behövs för att börja erbjuda enklare mobilitetserbjudanden men där ytterligare resurser, ekonomiska såväl som kompetensmässiga, ses som nödvändiga för att ta ytterligare steg. Då mobilitetstjänster idag sällan är lönsamma blir en viktig fråga för framtiden att lösa finansieringen. Analysen visar vidare att ett breddat uppdrag där bolaget rör sig mot att bli en möjliggörare för hållbar mobilitet stärker bolagets möjligheter att bidra till Malmö stads övergripande mål. Mycket talar också för att Parkering Malmö är en lämplig mobilitetsaktör, men där bolagets roll i ekosystemet för mobilitet bör utforskas mer.

Lokalisering avgörande när befintliga parkeringshus omvandlas

Utredningens analys av Parkering Malmös nio parkeringshus visar att samtliga kan omvandlas till mobilitetshus, men där den geografiska lokaliseringen i stor utsträckning styr ambition och inriktning på omvandlingsarbetet. I direkt anslutning till parkeringshusen kan mobilitetstjänster adderas och större prioritet kan ges till bildelningstjänster. I det omkringliggande gaturummet kan behovet av gatuparkeringen ses över för att möjliggöra mer yta för exempelvis

mobilitetszoner. Detta är en komplex fråga som kräver ytterligare analys av bland annat trafikregleringsmässiga frågor samt tillgång på lediga platser i respektive hus. Som konstaterats tidigare är det av stor vikt att analysen och den faktiska omvandlingen av respektive parkeringshus görs utifrån ett helhetsperspektiv, där bytespunkter och mobilitetszoner i staden inkluderas och beaktas i utformandet av mobilitetshuset.

Slutsatser och rekommendationer

Utredningens övergripande slutsats är att det absolut är möjligt att genomföra den bolagsomvandling som efterfrågas och att den på många sätt redan pågår. Parkering Malmö har redan idag rådighet och kapacitet att bli den möjliggörare för hållbar mobilitet som efterfrågas, men där bolagets roll och ansvarsområden i det framtida mobilitetsarbetet i Malmö behöver tydliggöras innan ytterligare steg kan tas. En central insikt från utredningen är att det krävs ett breddat perspektiv och flera involverade parter för att omvandlingen av bolaget och bolagets parkeringsanläggningar ska vara meningsfull och få önskad effekt. För att lyckas med tillskapandet av det ekosystem av mobilitet som beskrivs i rapporten krävs en gemensam målbild och vision för Malmös stads nämnder såväl som bolag. Utredningens två centrala rekommendationer är därför följande:

- Att Parkering Malmö fortsätter genomförandet av föreslagna åtgärder i befintliga anläggningar, samt utvärderar resultatet.
- Att Malmö stad, tillsammans med Parkering Malmö, arbetar vidare utifrån rapportens slutsatser. Detta arbete sker inom respektive nämnds och styrelses ansvarsområde.

En central aspekt i den fortsatta framdriften är att den sker med en gemensam ambition och ansats, där relevanta nämnder inom Malmö stad såväl som Parkering Malmö är involverade och där samverkan prioriteras.

1 Inledning

Malmö är Sveriges snabbast växande storstad och är med sina 340 000 invånare hemort åt en fjärdedel av Skånes befolkning. Stadens strategi för att hantera denna expansion är att växa inåt genom förtätning, en strategi som ställer höga krav på hur staden nyttjar gemensamma ytor och skapar goda livsmiljöer. En central aspekt i detta är de val som görs vad gäller transporter. Malmö stad har en tydlig ambition och vision i att göra staden tillgänglig för fler genom satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik och där målet är att minska andelen biltransporter till och inom staden. Då parkering är ett av de mest betydelsefulla styrmedlen för biltrafik, har stadens egna parkeringsbolag, Parkering Malmö, en central roll i stadens arbete att nå satta mål.

Det finns sedan en tid tillbaka en rörelse bland kommunala parkeringsbolag där de ser sig kunna spela en ny roll i det omställningsarbete som pågår, utöver rollen som förmedlare av parkering. Detta ökade fokus på en omställning av transportsystemet har lett parkeringsbolagen att mer och mer fokusera på den övergripande mobiliteten i staden, och där frågan om parkeringshusens funktion och roll i detta har blivit central. Det är i detta sammanhang som budgetuppdraget att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö ska ses. Uppdraget i sin helhet återges nedan.

Kommunstyrelsen, tillsammans med tekniska nämnden och Parkering Malmö, ges i uppdrag att utreda möjligheterna att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö i syfte att göra om parkeringshusen till mobilitetshus, med bland annat plats och infrastruktur för delningstjänster för hållbara trafikslag.

Som en del i att ställa om stadens transportsystem till ett mer hållbart och yteffektivt system, har dagens parkeringshus och parkeringsanläggningar identifierats som en intressant del att utveckla. En idé finns om att dagens parkeringshus skulle kunna bidra till att synliggöra och frigöra ytor för olika mobilitetstjänster, vilket kan bidra till ett mer hållbart transportsystem.

Parkering Malmö arbetar idag primärt med att upplåta parkeringsplatser samt uppföra och förvalta parkeringsanläggningar. Att omvandla bolaget till att istället tillhandahålla mobilitetstjänster i sina parkeringshus kräver ett omarbetat affärserbjudande som kan generera lönsamhet på lång sikt. Vidare har bolagets parkeringsanläggningar olika karakteristika, uppförts på olika geografiska platser och under olika tidsepoker. Detta leder till att respektive anläggnings möjlighet att omvandlas varierar. Möjligheterna för en omvandling, av bolag såväl som parkeringsanläggningar, är vad Parkering Malmö, tekniska

nämnden samt kommunstyrelsen har analyserat, och där denna rapport utgör svar på budgetuppdraget.

1.1 Uppdragets frågeställningar

I ett försök att tydliggöra och konkretisera uppdraget har följande tre frågeställningar tagits fram.

4. Hur kan begreppet mobilitetshus definieras för att bidra till stadens visioner och mål inom mobilitet?
5. Hur kan affärsmodeller kopplade till mobilitet se ut för att säkerställa långsiktig lönsamhet?
6. Vilka möjligheter och hinder finns för att omvandla befintliga parkeringshus till mobilitetshus?

Uppdraget har även förtydligats av en politisk målinriktningsskrift som pekar på tre målgrupper som samtliga ska kunna hitta rätt mobilitetstjänst, relevanta för just deras resa, i de mobilitetshus som här utreds. Dessa målgrupper är:

- **Malmöbor i brådskande behov av fordon för körning inom staden**
Det ska vara enkelt att hitta ett fordon i närheten och ta sig i det till sin destination. Eftersom en viktig poäng med delade fordon är att de används av många så ska fordonen stå stilla så lite som möjligt. De ska alltså inte primärt ses som fordon att göra utflykter med då det innebär att fordonet står parkerat i långa stunder.
- **Malmöbor som gör längre utflykter**
Vissa vill använda delningstjänster för bilar under längre perioder än bara till korta ärenden. Exempelvis en helgresa till släkten utanför Skåne eller en dagsresa till en turistattraktion utanför Malmö. För denna grupp av resenärer är närheten till närmaste hämtställe inte lika relevant som för gruppen med behov av snabba resor inom Malmö.
- **Pendlare och besökare**
För pendlare och besökare ska kollektivtrafiken vara det mest lockande alternativet för att ta sig till Malmö. För dem som inte bor längs buss- och tågsträckor ska egen bil helst bara köras till stadsgränsen.

Besvarandet av de tre frågeställningarna förväntas ge en större förståelse för vilka möjligheter som finns att omvandla Parkering Malmö till ett bolag som affärsmässigt arbetar med mobilitet. Utredningsarbetet förväntas också ge en större förståelse för möjligheterna att omvandla befintliga parkeringshus, där dessa mobilitetshus möjliga roll och funktion klargörs. På längre sikt förväntas

detta underlag och de insikter som lyfts fram vara utgångspunkten för den fortsatta omvandlingsprocessen av Parkering Malmö och bolagets parkeringsanläggningar.

1.2 Utredningens arbete

Arbetet har genomförts av en arbetsgrupp bestående av representanter från stadskontoret, fastighets- och gatukontoret samt Parkering Malmö. En styrgrupp har väglett arbetsgruppen under processen, med deltagare från stadskontoret, Malmö stadshus AB, fastighets- och gatukontoret samt Parkering Malmö.

Arbetet har haft löpande dialog och förankring med uppdragets interna referensgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen samt fastighets- och gatukontoret. Två workshopar har genomförts där arbetet har förankrats med referensgruppen och där tjänstepersonerna har fått möjlighet att komma med synpunkter och reflektioner på resultat och slutsatser.

Arbetsgruppen har även genomfört en avstämning med Region Skåne och Skånetrafiken, med fokus på det regionala perspektivet.

Som stöd i utredningsarbetet har två konsultfirmor anlitats. Trivector har tillsammans med Parkering Malmö analyserat relevanta affärsmodeller för Parkering Malmö i deras omvandling till ett mobilitetsbolag, där mobilitetstjänster kopplas till deras parkeringsanläggningar. Trivectors slutrapport hittas i bilaga 1. Tyréns har genomfört en omvärldsanalys samt analyserat möjliga vägar framåt vad gäller att omvandla de nio parkeringshus som ägs av Parkering Malmö och vilka konsekvenser en sådan omvandling får. Tyréns slutrapport hittas i bilaga 2. Den läsare som vill få en fördjupad bild och förståelse för uppdraget och de slutsatser som presenteras i denna rapport, uppmanas att läsa slutrapporterna i sin helhet.

1.3 Läsanvisningar

I kapitel 2 ges en översiktlig genomgång av det mobilitetsarbete som idag pågår i Malmö stad, där stadens intentioner och hur dessa relaterar till detta uppdrag belyses särskilt.

I kapitel 3 besvaras frågeställning 1. I kapitlet analyseras begreppen mobilitet och mobilitetshus, vilka tjänster ett mobilitetshus bör innehålla och vilka principer som kan vara vägledande när mobilitetshus tillskapas. I kapitlet utforskas även mobilitetshusens funktionella plats i staden.

I kapitel 4 besvaras frågeställning 2. I avsnittet beskrivs Parkering Malmös affärsmöjligheter inom mobilitet, inklusive vilka tjänster som bolaget kan erbjuda, vilka de relevanta kunderna är och vilken lönsamhetspotential som finns.

I kapitel 5 besvaras frågeställning 3. I avsnittet analyseras samtliga nio befintliga parkeringshus där möjliga åtgärder för att omvandla dessa till mobilitetshus beskrivs.

I kapitel 6 redovisas utredningens slutsatser och rekommendationer för framtiden presenteras.

2 Utgångspunkter för Malmö stads mobilitetsarbete

Samtliga av Malmö stads centrala styrdokument som till exempel översiktsplan, trafik- och mobilitetsplan och policy- och norm för parkering har den gemensamma idén om att Malmö stads mark ska användas effektivare än vad den gör idag. Detta är särskilt viktigt med tanke på att fler och fler människor vill bo i Malmö, och där frågan om hur vi transporterar oss, var fordon parkeras och kostnaden för detta spelar en helt avgörande roll. I arbetet med en mer resurseffektiv användning av stadens mark har framtida mobilitetshus en central funktion att fylla.

Arbetet med att ställa om Malmö stads transportsystem och hur Malmöbor förflyttar sig pågår utifrån de målbilder och visioner som beskrivs i stadens mest centrala styrdokument. För att förstå kontexten uti vilken kommande mobilitetshus ska verka, beskrivs dessa styrdokuments viktigaste slutsatser övergripande i detta kapitel. Utöver den lokala kontexten görs också en regional utblick.

2.1 Intentioner och målbilder för mobilitetsarbetet i Malmö stad

I Malmö stads översiktsplan, som nu revideras för antagande 2022, finns stadens långsiktiga vision och målbild för användningen av mark och vatten, däribland stadens ambitioner vad gäller transporter. I översiktsplanen konstateras att framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och att plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå målbilden och översiktsplanens prioriterade inriktningar. Vidare lyfts att samhället går mot en allt mer utvecklad delningsekonomi, som tillsammans med ny fordonsteknik

kan bidra till mer hållbara transporter. Två av de strategier som lyfts fram i översiktsplanen för att möta framtiden är:

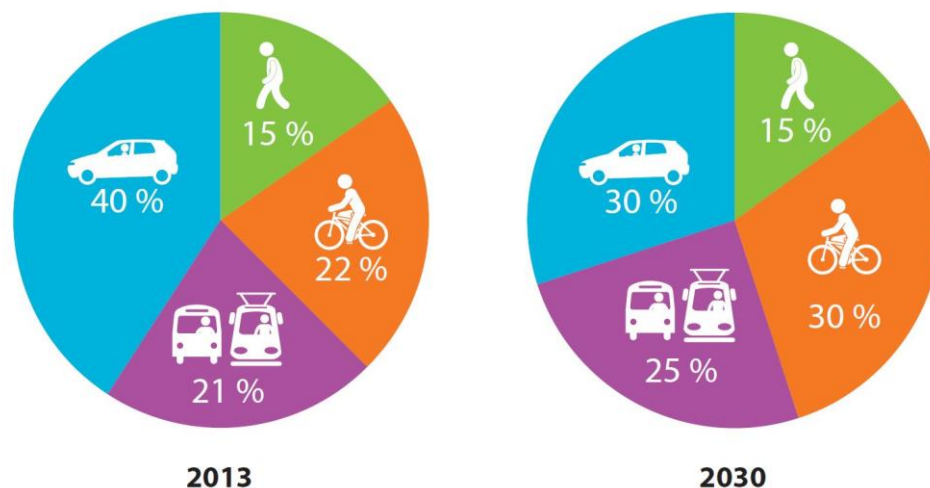
- en beredskap för en fortsatt befolkningstillväxt och att mark ska reserveras för en fortsatt utveckling av kapacitetsstarka och ytsnåla transportslag som underlättar förflyttning inom staden och regionen.
- att trafiksystemet utformas så att en större andel väljer att gå, cykla och åka kollektivt. Framkomlighet för dessa trafikslag ska prioriteras, så att en miljömässigt och socialt hållbar tillgänglighet uppnås.

De trafikrelaterade frågorna som lyfts i översiktsplanen hanteras på strategisk nivå i Malmös trafik- och mobilitetsplan som antogs 2016. Enligt planen krävs det stora åtgärder för att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning i det växande Malmö. Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik, både när det gäller parkeringsytor och ytor för rörelse. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken. Utöver effektivare markanvändning innebär ett mer balanserat transportsystem också ökad jämställdhet. I en stad med biltrafik som det dominerande trafikslaget är mäns tillgång till stadens och regionens utbud större än kvinnors, något som enligt trafik- och mobilitetsplanen kan rättas till genom en förflyttning mot gång, cykel och kollektivtrafik.

Vidare, i trafik- och mobilitetsplanens strategi för malmöbornas resor, är målbilden att:

- tillskapa fler bilpooler för att ge fler malmöbor tillgång till en modern bilpark samtidigt som ett bilfritt boende möjliggörs.
- det ska vara enkelt att byta mellan olika färdslag och antalet intermodala bytespunkter ska öka för att möjliggöra för en större andel resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik.
- att genomföra insatser för att fortsätta utveckla enkla och integrerade betalsystem som underlättar användandet av kollektivtrafik för malmöbor, inpendlare och besökare.

Figur 1 Färdmedelsfördelning år 2013 och mål för malmöbornas resor 2030, ur trafik- och mobilitetsplanen.



I september 2020 antogs en ny policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö. Likt översiktsplanen och trafik- och mobilitetsplanen är en effektivare markanvändning i staden ett centralt mål i policyn. Ett medel för att åstadkomma en effektivare markanvändning är att bilparkering i första hand löses i gemensam anläggning¹. Policyn lyfter även fram möjligheten till mer flexibel markanvändning genom att frigöra gatumark från långtidsparkering, vilket gynnar såväl fastighetsägare som stadens invånare genom ökad attraktivitet och tillgänglighet i gaturummet. Ett centralt verktyg för att åstadkomma detta är en samordning av gällande parkeringsavgifter och reglering mellan tomtmark och gatumark.

Vidare konstateras i policyn att parkeringsanläggningar i ökande grad ska byggas med flexibilitet så att de efter hand med förändrat parkeringsbehov enkelt kan ges annan användning. Anläggningarna bör även förberedas för, och efter hand byggas ut med infrastruktur för, elektrisk fordonsladdning.

En av de utpekade strategierna i policyn handlar om Parkering Malmö's framtida roll, där en möjlig väg för bolaget är att skifta fokus från att vara en parkeringsoperatör till att vara leverantör av mobilitetstjänster. Enligt strategin skulle då en del i bolagets nya roll kunna vara att utveckla mobilitetscentraler. detta genom att fylla bolagets parkeringsanläggningar med tjänster såsom närservice, paket- och varuutlämning samt information om och bokning av mobilitetstjänster, med syftet att bli lokala samlingspunkter för boende och verksamma. Parkeringsanläggningar skulle också behöva uppföras på ett sätt

¹ Med gemensam parkeringsanläggning avses alla parkeringsanläggningar som är ordnade för att sörja för flera olika fastigheters behov.

som möjliggör enkel omställning till annat ändamål i de fall att bilinnehavet i framtiden minskar. Vidare skulle grönska, dagvattenhantering, energiproduktion och laddinfrastruktur kunna vara möjliga tjänster som bolaget tillhandahåller via sina anläggningar.

Malmö stad är i grunden positiva till fler elbilar och fler laddplatser i staden. 2019 antogs en policy gällande publik laddinfrastruktur i Malmö. Policyn slår fast de utgångspunkter som ska ligga till grund för Malmö stads agerande när det gäller publika laddplatser. Huvudlinjen är att laddplatser inte ska etableras på allmän platsmark utan istället etableras i publika parkeringshus, både i kommunal och i privat regi.

Miljöprogrammet för Malmö gäller till och med 2020. Framtagande av miljöprogrammet för perioden 2021-2030 pågår och antas troligen i början av 2021. Båda dessa miljöprogram pekar tydligt i samma riktning som trafik- och mobilitetsplanen när det gäller utvecklingen av stadens transportsystem, med bland annat mål om minskade lokala utsläpp, reduktion av koldioxidutsläpp och mindre buller för att skapa en godare livsmiljö i Malmö.

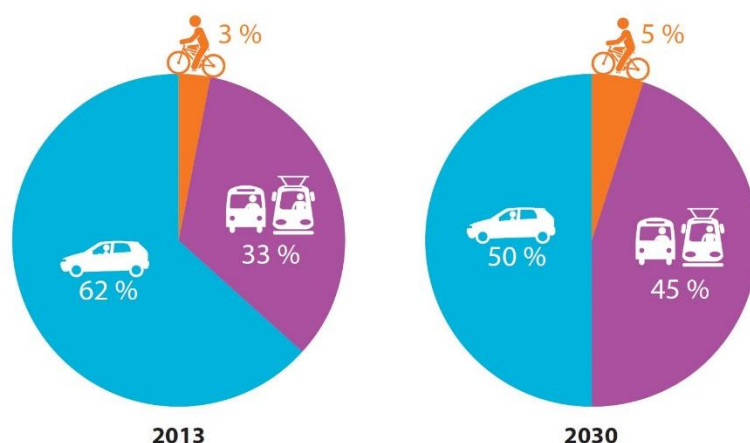
Energistrategin för Malmö 2021–2030 (samrådshandling) lyfter fram behovet av att verka och underlätta för elfordon och förnybara drivmedel genom en ökad tillgänglighet för laddning och tankningsmöjligheter. Energistrategin har ett utpekat mål om att den fossila energianvändningen för transporter i Malmös geografiska område ska minska med 80 procent jämfört med år 2010.

Samtliga styrdokument som nämnts ovan berör även det regionala perspektivet när det kommer till mobilitet och hur vi transporterar oss från och till Malmö. I detta har framtida mobilitetshus en central funktion. I Malmös trafik- och mobilitetsplan lyfts bland annat hur en mer robust och hållbar pendling kan utvecklas i samarbete med regionala aktörer och grannkommuner, där det framförallt krävs kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken och cykeltrafiken i Malmö och regionen. I trafik- och mobilitetsplanen pekas betydelsen av intermodala bytespunkter ut för att stärka möjligheten för kombinationsresor, både för utpendlande malmöbor och inpendlare.² Insatser krävs även för att fortsätta utveckla enkla och integrerade betalsystem som underlättar användandet av kollektivtrafik för malmöbor, inpendlare och besökare. I parkeringspolicyn lyfts pendlarparkeringar, där bilpendlare ställer sina fordon och byter till kollektivtrafik, fram som en viktig strategi för att minska

² Intermodalitet är ett begrepp inom transporttekniken, som avser att transport av en godsenshet sker med fler än ett transportsätt

biltrafiken in i staden. Tillgången till och kostnaden för bilparkering är ett effektivt styrmedel och det finns därför fog för att utreda frågan ytterligare.

Figur 2 Färdmedelsfördelning för inpendlare till Malmö år 2013 och mål för 2030, ur trafik- och mobilitetsplanen.



Ur ett regionalt perspektiv är Region Skånes strategier och mål viktiga som utgångspunkt för Malmö stads arbete. I regionens *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, som revideras vart fjärde år, tydliggörs regionens vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. En prioritet är en ändrad färdmedelsfördelning där en större andel resor inom regionen sker med cykel och kollektivtrafik. Strategin konkretiseras och fördjupas i ett flertal dokument, bland annat i en tågstrategi, en cykelstrategi och i *Mobilitetsplan för Skåne* (antagen 2017). Mobilitetsplan för Skåne utgör en regional plattform med syfte att stärka sambandet mellan utbud av hållbara alternativ för resor och åtgärder kring efterfrågan och användningen av dem. Detta för att skapa ett mer resurseffektivt och hållbart transportsystem där den befintliga infrastrukturen används på bästa sätt. Mobilitetsplan för Skåne ska bidra till att öka andelen resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik genom attityd- och beteendepåverkan.

Utöver faktiska styrdokument pågår andra projekt och processer i staden som på olika sätt har bäring på arbetet med mobilitet. En stor del av den pågående utvecklingen av Malmös transportsystem ligger inom implementeringen av det så kallade Storstadspaketet för Malmö. Storstadspaketet ställer krav på Malmö stad att bygga bostäder i utbyte mot ekonomiskt bidrag. Storstadspaketet ställer även krav på att Malmö Stad ska utveckla stadsbusstrafiken mot elektrifiering och Malmöexpressstandard, utöka pågatågstrafiken samt investera i cykelinfrastruktur. I flera delar av staden medför detta en betydande

omgestaltning av hela gatumiljön. Ombyggnader av gator är pågående i olika stråk och etapper som planeras bli klara till år 2031.

För den långsiktiga utvecklingen av Malmös trafiksystem utreds nu möjligheten att koppla ihop Malmö stad med Köpenhamns metro. Detta via en tunnel under Öresund och med en första metrostation i Malmö placerad i Västra hamnen för en fortsättning mot Malmö C. En fortsättning av metron som lokaltrafik i Malmö utreds också.

3 Mobilitetshus som begrepp för detta uppdrag

Mobilitetshus kan möjliggöra förflyttning av människor och gods genom att underlätta för byten mellan olika färdmedel men även genom att vara den primära platsen för parkering av bilar och på så sätt bidra till effektivt marknyttjande. Då Parkering Malmös nio befintliga parkeringshus är begränsade i antal och lokaliserade relativt utspritt kommer de, som omvandlade mobilitetshus, ha begränsade möjligheter att erbjuda ett attraktivt alternativ till biltransport. För detta krävs fler och kompletterande samlingspunkter för mobilitet, utspridda i staden, för att skapa en helhet och ett fungerande system av mobilitet. Detta kallas i denna utredning för ekosystem för mobilitet, vilket förutom mobilitetshus inkluderar bytespunkter för kollektivtrafik samt mobilitetszoner

Den första frågeställningen som denna utredning avser besvara handlar om begreppet mobilitetshus och hur det i denna utredning kan definieras för att bidra till stadens visioner och mål inom mobilitet. I Malmö stads trafik- och mobilitetsplan definieras mobilitet som *”Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan”*. Då detta uppdrag handlar om mobilitetshus blir den naturliga följdfrågan hur en sådan byggnad eller plats kan bidra till en möjlighet till förflyttning. Ett försök att besvara den frågan görs i detta avsnitt.

3.1 Tjänster i ett mobilitetshus

Begreppet mobilitetshus är på många sätt redan idag vedertaget och vanligt förekommande bland aktörer som verkar inom trafikplanering, parkering eller mobilitet. Vilka funktioner som en sådan anläggning bör rymma eller på vilket sätt som anläggningen kan bidra till ökad mobilitet (dvs. ökade möjligheter till förflyttning) varierar dock beroende på vem som tillfrågas. Bara genom att läsa några av Malmö stads olika styrdokument eller planeringsunderlag kan flera olika funktioner för mobilitetshus identifieras. Anläggningarna förväntas bidra till ökade möjligheter till förflyttning med annat färdmedel än egen bil genom att erbjuda en mångfald av resealternativ för malmöbor och besökare. Dock förväntas även att mobilitetshusen ska ha en minst lika central funktion som parkeringsyta. Mobilitetshusen förväntas bidra till stadens vision genom att vara den primära platsen för parkering vilket frigör gatumark för annan användning.

Det finns även andra former av kringtjänster som ofta lyfts fram som intressanta för mobilitetshus. I de mobilitetscentraler som beskrivs i *Policy och norm för parkering och mobilitet* nämns till exempel närservice och paket- och varuutlämning som möjliga tjänster, vilket kan göra mobilitetshusen till lokala samlingspunkter för boende och verksamma. Andra tjänster som nämns är bilvård, biltvätt och logistiknod för så kallade ”last mile” leveranser.

Arbetsgruppen har valt att i denna utredning inte fokusera på denna form av tjänster, av följande anledningar:

- Kringtjänsterna utgör generellt ingen affärsmöjlighet för Parkering Malmö idag.
- Kringtjänsterna rör inte direkt mobilitet, vilket är fokus för denna utredning.
- Kringtjänsterna är endast delvis relevanta för de tre målgrupper särskilt utpekade för denna utredning.
- Kringtjänsterna är i stor utsträckning lokalt specifika, och kräver därför en lokalt förankrad behovsanalys.

3.2 Mobilitetshusens roll i staden

Malmö stad har en mångfacetterad bild kring vilka tjänster och funktioner som ett mobilitetshus förväntas ha, och där endast en del av tjänsterna handlar om faktisk mobilitet. Men hur tänker andra städer och länder kring mobilitetsbegreppet och implementeringen av mobilitetshus? För att få inspiration genomfördes en omvärldsanalys där nationella och internationella exempel på mobilitetshus studerades. Analysen, som hittas i sin helhet i bilaga 2, visar bland annat att begreppet mobilitetshus inte används internationellt, men att detta på intet sätt betyder att andra länder inte arbetar med frågan kring parkering och mobilitet. Flera exempel hittades på parkeringshus där både bilpool och cykelparkering hade inrymts i anläggningen, men där anläggningen har fortsatt att kallas parkeringshus. Utanför Sverige används mobilitetsbegreppet istället när zoner, punkter eller hubbar diskuteras. Detta är platser där flera olika mobilitetstjänster samlas och som då ges namn som mobilitetshubb, mobilitetszon eller mobilitetspunkt. Dessa hubbar eller zoner är dock sällan kopplade till parkeringshus utan förläggs vanligtvis i närhet av kollektivtrafik.

Omvärldsanalysen visar vidare att för att åstadkomma god mobilitet krävs att byten mellan olika färdslag underlättas. För detta behövs bytespunkter av olika slag, som fyller olika funktioner och som kompletterar varandra i staden. En ytterligare insikt från analysen är att synlighet och närhet till möjliga färdmedel ofta är avgörande för vilket typ av transportmedel som väljs.

Parkering Malmöns nio befintliga parkeringshus är begränsade i antal, inte alltid särskilt synliga och ligger placerade centralt såväl som i stadens utkanter. Detta talar för att det krävs fler och kompletterande samlingspunkter för mobilitet, utspridda i staden, för att skapa en helhet och ett fungerande system av mobilitet. Det räcker helt enkelt inte med enbart mobilitetshus för att erbjuda tillräckligt många och tillgängliga mobilitetstjänster för att vara ett attraktivt

alternativ till biltransport för malmöbor och besökare. För detta krävs något som vi i denna utredning kallar ett ekosystem för mobilitet bestående av **bytespunkter, mobilitetshus och mobilitetszoner**, där bytespunkterna fokuserar på kollektivtrafiken, mobilitetszoner blir samlingsplatser för mikromobilitetstjänster³ och där mobilitetshusens fokus ligger på förvaring av fordon samt byten mellan bil och gång, cykel eller annan mikromobilitet. De tre olika platsernas funktion, innehåll och användning beskrivs i tabell 1 nedan.

Tabell 1 Beskrivning av för denna utredning begreppen bytespunkt, mobilitetszon och mobilitetshus.

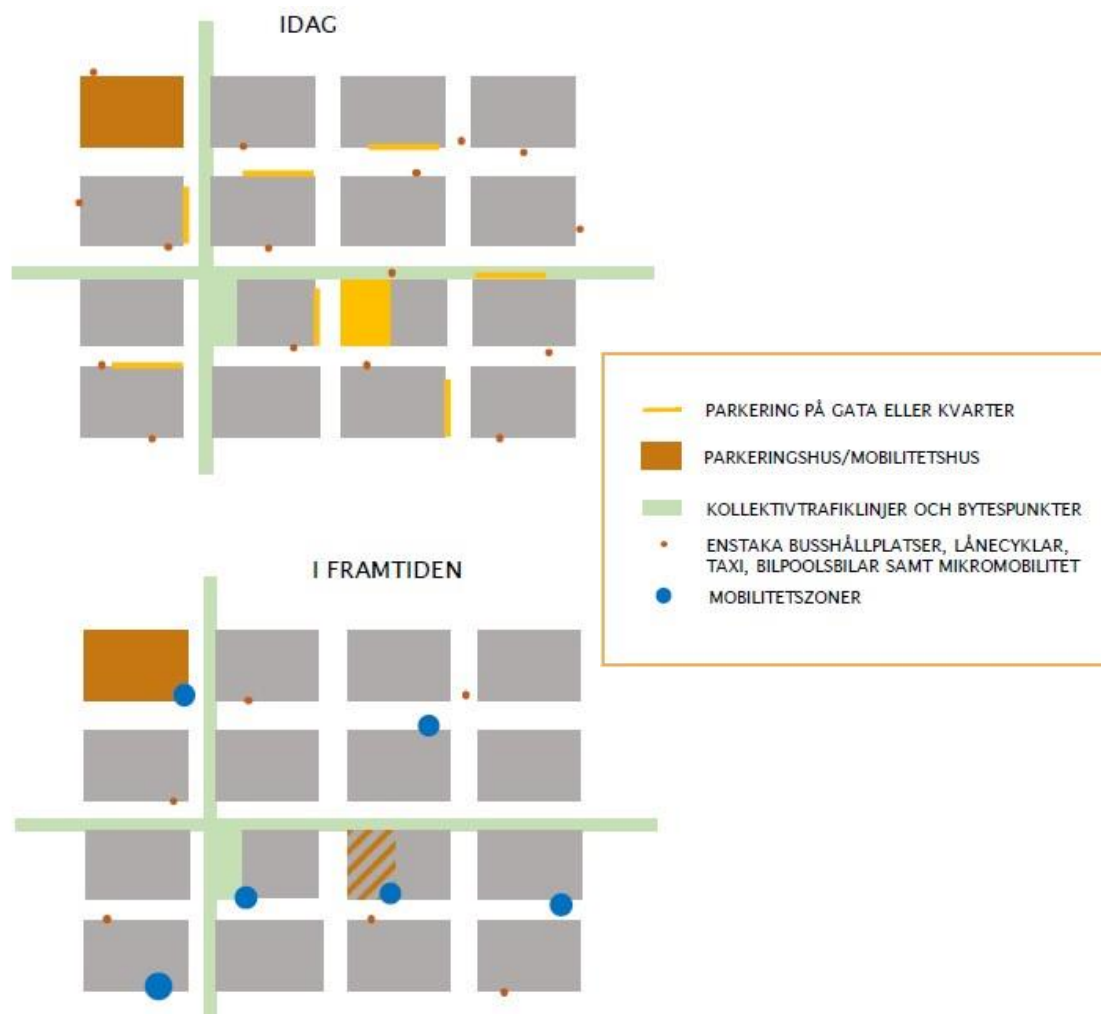
	BYTESPUNKT	MOBILITETSHUS	MOBILITETSZON
Är idag, exempel	Bytespunkterna, t.ex. Malmö C, Värnhem och Södervärn	Parkeringshus, befintliga och kommande. Både Parkering Malmö och andra.	Områden där mobilitetstjänster som busshållplatser, låncykel, elsparkcyklar, taxi och bilpoolsbilar samlas.
Lokalisering	Större hållplatser där kollektivtrafikens linjer möts.	Lätt tillgängliga med bil.	Här och var, nästan alltid inom synhåll i staden
Bilparkering	Enstaka, av- och påstigning	Ja, mycket	Nej
Kollektivtrafik	Ja, mycket	Ja, mycket	Minst tre av dessa
Bilpool	1–2 bilar	Två eller fler bilar	
Cykelparkering	Ja	Ja	
Låncyklar	Ja	Ja	
Elsparkcyklar	Ja	Ja	
Taxi	Ja	-	Malmöbor i brådskande behov av fordon för körning inom staden
Målgrupp och typ av resa	• Pendlare • Besökare där kollektivtrafiken ska vara det mest lockande alternativet för att ta sig till Malmö.	- Bilpendlare - Malmöbor som gör längre utflykter	
Användning	Varje dag av pendlare Då och då av besökare	Varje dag av bilpendlare Då och då av malmöbor som gör utflykter	Varje dag

Ett försök att illustrera omvandlingen från parkeringshus till mobilitetshus, utifrån ekosystemperspektivet, görs i figur 3 nedan. Figuren visar dagens system med gatuparkering, parkeringshus och ett stort antal mikromobilitetstjänster såsom cyklar, elsparkcyklar och bilpoolsbilar utplacerade. Längre ner illustreras ekosystemtanken, där parkeringshuset nu har funktionen som ett mobilitetshus och där en mobilitetszon därför har placerats i direkt anslutning till anläggningen. Ytterligare mobilitetszoner, dit de olika mikromobilitetstjänsterna samlas, är placerade på lämpliga platser runtom i staden, bland annat nära bytespunkten för kollektivtrafik (grönt i figur 4 nedan). En ytterligare viktig aspekt som illustreras är att gatuparkeringen, och då särskilt långtidsparkeringen, är borttagen och där parkering istället sker i

³ Med mikromobilitet avses små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h och som körs av användaren. Mikromobilitet inkluderar exempelvis cykel och elsparkcykel.

mobilitetshuset vilket i detta fall bland annat möjliggör plats för fler mobilitetszoner. Stadens ytterområden syns inte i illustration, där blir pendlarparkeringar viktiga bytesnoder för in och utpendlare.

Figur 3 Ekosystem för mobilitet



3.3 Vägledande principer vid omvandling av parkeringshus till mobilitetshus

Ambitionen för avsnitt 3 har varit att beskriva vad vi i denna utredning menar med mobilitetshus och hur en sådan anläggning kan bidra till ökade möjligheter till förflyttning. Det kan konstateras att ett avgränsat och specifikt svar på den frågan är svår att ge. Däremot ser vi att avsnittets slutsatser kan sammanfattas med följande **vägledande principer**, vilka kan appliceras framöver vid tillskapandet av mobilitetshus:

1. Mobilitetshus ingår i ett **samverkande system** för färdmedelsbyten, delningstjänster och framtida betalningstjänster för kombinerade

biljetter. Utformning och marknadsföring signalerar att anläggningen ingår i stadens ekosystem för mobilitet, vilket uppmuntrar övergång från privatägda bilar till mobilitetstjänster

2. Mobilitetshus är **attraktivt utformade** med avseende på gestaltning och innehåll, som möjliggör enkla, smidiga och trygga byten av transportmedel, användning av delningstjänster eller parkering av eget fordon.
3. Mobilitetshus erbjuder mobilitets- och delningstjänster för alla malmöbor och besökare. Kompletterade med mobilitetszoner i staden bidrar de till **ökad jämställdhet** och tillgänglighet för fler.
4. Mobilitetshus erbjuder **yteffektiv förvaring** av fordon i flera plan, vilket frigör gatumark i staden för annan användning och därmed ett mer jämlikt användande av stadsrummet.
5. **Mobilitetshus är flexibla** och kan anpassas efter den framtida mobilitets- och parkeringsefterfrågan i staden.
6. Mobilitetshusens **platsspecifika förutsättningar** är vägledande vid fördelningen mellan bilparkering och utrymmen för mobilitetstjänster och andra funktioner.

4 Affärsmöjligheter inom mobilitet för Parkering Malmö

Fem möjliga affärserbudanden inom mobilitet har identifierats för Parkering Malmö, där bolaget redan idag förfogar över det som behövs för att börja erbjuda enklare mobilitetserbudanden. Analysen visar att ett breddat uppdrag där bolaget rör sig mot att bli en möjliggörare för hållbar mobilitet stärker bolagets möjligheter att bidra till Malmö stads övergripande mål. Mycket talar också för att Parkering Malmö är en lämplig mobilitetsaktör, men vilken roll bolaget bäst tar i mobilitetsekosystemet bör utforskas mer.

I detta avsnitt beskrivs utredningens analys och slutsatser kring möjliga affärsmöjligheter för Parkering Malmö, utifrån hypotesen att bolaget framöver ska skifta fokus från parkeringsupplåtelse till att agera möjliggörare för hållbar mobilitet. Kapitlet fokuserar på de möjliga erbjudanden som Parkering Malmö kan tillhandahålla olika kundgrupper, samt potentialen och de ekonomiska förutsättningarna för respektive erbjudande.

4.1 Bakgrund Parkering Malmö

I dagsläget äger och förvaltar Parkering Malmö nio parkeringsanläggningar med sammanlagt cirka 5 700 parkeringsplatser runt om i Malmö. Bolaget förvaltar även många andra anläggningar och markytor åt fastighetsägare i staden samt åt olika förvaltningar inom stadens organisation. På uppdrag av staden har bolaget åtagit sig att uppföra ytterligare åtta anläggningar under en tioårsperiod och det förs dialog om ytterligare behov. Parkering Malmö har att lyda efter bolagsordning samt både generella och särskilda ägardirektiv. De generella ägardirektiven gäller samtliga av kommunen helägda bolag. De särskilda ägardirektiven är speciellt utformade för bolaget och formulerar verksamhetens inriktning.

4.2 Kunder och erbjudanden idag

Ägardirektivet anger att ”Parkering Malmö har till uppgift att upplåta parkeringsplatser, bedriva parkeringsövervakning samt lämna teknisk service i anslutning till verksamheten. Bolagets uppgift är även att förvärva, uppföra och förvalta parkeringsanläggningar, samt att bedriva annan direkt anknuten verksamhet. Verksamheten ska bedrivas i nära samarbete med berörda instanser inom Malmö stad. Bolagets syfte är således att, i enlighet med lokaliserings- och likställighetsprinciperna i kommunallagen (KL), tillgodose

det kommunala behovet av tillkomsten och förvaltningen av parkeringsytor inom Malmö stad.”

Förutom uthyrning till olika parkörer (privatpersoner, företag och organisationer som använder en parkeringstjänst) i de parkeringshus som drivs i egen regi har Parkering Malmö cirka 65 kunder för vilka bolaget sköter uthyrning och förvaltning av deras parkeringsanläggningar. Dessa kunder omfattar de flesta av de större fastighetsbolagen, ett antal bostadsrättsföreningar samt andra bolag och förvaltningar inom Malmö stad. Utöver dessa kunder möjliggör Parkering Malmö parkeringsköp för byggherrar.

4.3 Potentiella kundsegment inom Mobilitet Malmö

Utifrån målsättning att Parkering Malmö ska bli en möjliggörare för hållbar mobilitet har följande potentiellt intressanta kundsegment identifierats.

- Privatpersoner som konsument av mobilitetstjänster inklusive parkering
- Företagskunder som konsument av mobilitetstjänster inklusive parkering
- Mobilitetstjänst-företag
- Byggherrar och fastighetsaktörer
- Malmö stad och dess förvaltningar
- Skånetrafiken
- Serviceföretag (ej mobilitet)
- Logistikföretag

En utförlig beskrivning av respektive kundgrupp hittas i bilaga 1.

4.4 Potentiella erbjudanden med Mobilitet Malmö

I avsnitten härafter beskrivs de möjliga erbjudanden som Parkering Malmö kan tillhandahålla kundgrupperna punktade ovan, samt potentialen och de ekonomiska förutsättningarna för respektive erbjudande. I bilaga 1 hittar läsaren en mer omfattande analys som, för varje erbjudande, även inkluderar analys av marknad och kundbehov, tidigare erfarenhet, möjligheter och utmaningar samt utvecklingsbehov.

4.4.1 Erbjudande till mobilitetstjänstföretag

Parkering Malmö blir i detta erbjudande en affärspartner till de mobilitetstjänstföretag som redan finns i Malmö, och till nya som vill etablera sig här. Genom att hjälpa dessa mobilitetstjänster att lyckas med sin affär i Malmö skapas fler resmöjligheter för Malmöbor, pendlare och besökare. Kan nya mobilitetstjänster etablera sig framgångsrikt i Malmö ökar chanserna att ytterligare nya tjänster söker sig hit, vilket i sig är en framgångsfaktor för att uppnå syftet med Mobilitet Malmö.

Det potentiella erbjudandet till dessa mobilitetstjänstföretag handlar i varierande grad om:

- Tillgång till yta för parkering av fordon i parkerings- eller mobilitetshus.
- Tillgång till andra ytor för parkering av fordon, till exempel mindre mobilitetshubbar och markparkering i staden.
- Aktivt samarbete för marknadsföring och synlighet i Parkering Malmös befintliga och nya anläggningar. Till exempel invändig och utvändigt skyltning, information och marknadsföring via digitala skyltar.
- Information och marknadsföring om nya mobilitetstjänster till Parkering Malmös befintliga kundbas.
- Service och tillsyn av fordonsflottor (driftsorganisation).
- Kombinerade erbjudanden från Parkering Malmö tillsammans med andra mobilitetstjänster. Till exempel parkering i kombination med annan tjänst så som mikromobilitet, kollektivtrafik, bildelning, samåkning, osv.

Med detta erbjudande finns en god potential att Parkering Malmö aktivt bidrar till "Mobilitet Malmö" utan att själva vara huvudman för enskilda mobilitetstjänster. Den roll man skulle ta i mobilitetsekosystemet är en vidareutveckling av den befintliga parkeringsaffären, och är möjlig att växa över tid. I en framtid där delade och till och med självkörande fordon skulle kunna utgöra en påtaglig del av fordonsflottan blir utvecklingen av denna affärsmöjlighet ett sätt att vara relevant även då uthyrning till privatägda fordon kan minska.

Intäkterna för Parkering Malmö kommer sannolikt domineras av parkeringsavgifter men under förutsättning att organisationen har förmåga att hjälpa mobilitetstjänst-företagen att attrahera nya kunder finns även där intäktsmöjligheter (kick-back på löpande köp, ersättning för ny kund, avgifter för marknadsföring, eller liknande ersättningsmodeller). Service och tillsyn av fordonsflottor kan ge en kompletterande intäkt och utföras effektivt genom

utveckling av redan befintlig driftsorganisation. Att harmonisera genom att ha billigare p-taxa i mobilitetshuset än på närliggande gatumark, kan attrahera fler som vill långtidsuppställa sina fordon. Detta gör att gatumark kan frigöras för de kortare eller snabbare resorna och för de mer yteffektiva transporterna.

4.4.2 Erbjudande - Mobilitetsköpserbjudande till byggherrar

Med detta erbjudande möjliggör Parkering Malmö för byggherrar att etablera mobilitetstjänster i samband med nybyggnation av fastigheter, samt att kunna erbjuda dessa tjänster till hyresgäster. I ett mobilitetsköpserbjudande kan det, förutom bilparkeringsplatser, ingå mobilitetsåtgärder av olika slag. Åtgärderna är baserade på de möjligheter som ges i Malmö stads parkeringspolicy och kan bland annat vara bilpool, cykelpool, kollektivtrafikbiljetter och olika kommunikationsåtgärder och påverkansinsatser som exempelvis prova på-erbjudanden. .

Erbjudandet blir en vidareutveckling av dagens affär med parkeringsköp vid nybyggnation, och särskilt intressant är det att kunna samordna och skapa mobilitetsåtgärder för en grupp av byggherrar gemensamt. Med Parkering Malmö i denna roll kan potentiellt den trygghet och långsiktighet uppnås så att ytterligare minskning av antalet bilparkeringsplatser i nyproduktion accepteras. I erbjudandet kan ingå:

- Projektledning och samordning mellan byggherrar och fastighetsägare för att uppnå effektivitet och skalfördelar.
- Information, rådgivning och marknadskommunikation till nya hyresgäster (i egen regi eller via upphandlad underleverantör).
- Eventuellt upphandling av enskilda mobilitetstjänster på eget initiativ eller på uppdrag av en byggherre eller byggherregrupp.
- Över tid balansera tillgång och efterfrågan på såväl bilparkering som mobilitetstjänster.
- Säkerställa både drift och vidareutveckling av tjänsteinnehåll över tid.

Malmö förväntas fortsätta växa en lång tid framöver och intresset för mobilitetsåtgärder i nybyggnation kommer snarare öka än minska i takt med att staden förtätas allt mer. Med den flexibla parkeringsnormens möjlighet att minska kostnader för bilparkering och en ökande tjänstefiering av transportsystemet finns en reell betalningsvilja för mobilitetsåtgärder hos både byggherrar och användare. Parkering Malmös tillgångar i form av parkeringsanläggningar ger också möjlighet att skapa en bra helhetsaffär där

både parkeringsintäkter och intäkter från byggherrar för mobilitetsåtgärder kan ge en lönsamhet över tid. Sammantaget bedöms erbjudandets potential som stor. Inledningsvis behövs dock möjlighet att investera i utveckling av erbjudandet inklusive att bygga upp en fungerande organisation och införskaffa nödvändig teknik.

4.4.3 Erbjudande - Mobilitetstjänster i egen regi

Med utgångspunkt i parkeringsanläggningar, mobilitetshus eller via andra liknande tillgångar och ytor kan mobilitetstjänster erbjudas till målgrupperna malmöbor, pendlare och besökare. Fördelarna med att faktisk äga parkeringsytor används då för att skapa hållbara mobilitetstjänster för stadens invånare och besökare.

Syftet med Mobilitet Malmö är att ge både malmöbor och andra tillgång till fler och bättre fungerande mobilitetstjänster. Dessa kan vara kommersiella, offentligt finansierade eller hybrider. I detta kan finnas delar av marknaden där Parkering Malmö är en lämplig aktör för att i egen regi erbjuda mobilitetstjänster till användare.

Parkering Malmö kan också vara en lämplig aktör för att till allmänheten tillgängliggöra fordon och andra mobilitetsresurser som andra delar av Malmö stads förvaltningar eller bolag förfogar över. Det kan till exempel vara fordonspooler som idag inte nyttjas på kvällar och helger.

Det är sannolikt att det även framöver kommer finnas områden på marknaden där delvis offentligt finansierade mobilitetstjänster är önskvärt, detta för att kunna skapa en hållbar tillgänglighet för alla medborgare. Mobilitetstjänster i egen regi bör fokusera på sådana områden. Mobilitetstjänster i egen regi kan också erbjudas i samarbete med kommersiella tjänster, till exempel att upphandling och paketering sker i Parkering Malmös regi men att tjänsten levereras av annan part. Ett exempel på sådan tjänst skulle kunna vara tillgång till lastcyklar, då de kan vara svåra att erbjuda i en vanlig cykeldelningstjänst och har normalt också behov av väderskyddad parkering.

Sett till det stora antalet fordon som Malmö stad förfogar över har detta erbjudande en intressant potential. Men erbjudandet behöver utredas mer innan etablering, särskilt med tanke på att den optimala gränsdragningen mellan privata aktörer och offentliga bolag som Parkering Malmö är oklar. Även förhållande till andra kommunala bolag, till exempel till Malmö Leasing AB, behöver klargöras innan vidareutveckling av erbjudandet påbörjas.

4.4.4 Erbjudande till staden om att möjliggöra hållbar mobilitet

Erbjudandet innebär att förvalta och sköta om flera mindre mobilitetszoner i staden på uppdrag av Malmö stad. Parkering Malmö är som helägt aktiebolag en operativ del av Malmö stads organisation som kan verkställa och utföra delar av de åtgärder som förvaltningar pekar ut i planer och inriktningsdokument. Ansvaret för parkeringsanläggningar och parkeringsköp vid nybyggnation är sådana exempel redan idag.

Nya mobilitetshus kan vara ett svar på flera av de mobilitetslösningar som förutsätts, eller i vart fall önskas, i det framtida stadsbyggande som det nu planeras för. Parkering Malmö kan vara den långsiktiga säkerställande parten i detta, inte bara avseende bilparkering utan även att i ett bredare uppdrag skapa tillgänglighet och bättre mobilitet för alla. I mobilitetshusen kan en rad olika tjänster ingå, till exempel bilpool, cykelpool och cykelparkering, elsparkcykelparkering, marknadsföring och kommunikation om tjänster och erbjudanden, osv.

Potentialen finns i detta erbjudande, men där lönsamhet för bolaget förutsätter att det utökade ansvaret åtföljs av driftsintäkter från förvaltning av andra offentliga aktörers fastigheter. Fler attraktiva ytor att erbjuda mobilitetstjänstföretag skulle ge ökade intäkter till Parkering Malmö och i ett större perspektiv öka chanserna att fler olika hållbara mobilitetstjänster kan etableras och växa i Malmö.

4.4.5 Erbjudande - Kombinerad mobilitet (MaaS)

I detta erbjudande skulle Parkering Malmö ta en aktiv roll i att kombinera olika slags mobilitetstjänster med uthyrning av bilparkering. Det potentiella erbjudandet vänder sig i första hand till parkörer som i kombination med en bilresa kan göra någon del av resan med kollektivtrafik eller en annan mobilitetstjänst. Inpendlare med bil till Malmö är en sådan målgrupp där bilen kan parkeras i utkanten av staden (pendlarparkering) för att sedan göra återstående delen av resan inom staden utan egen bil. En tjänst med kombinerad biljett eller kombinerat abonnemang för hela resan förenklar för resenären.

Kombinerad mobilitet (MaaS – Mobility as a Service) skulle också kunna erbjudas större arbetsgivare (arbetsplatsområden). Dessa har idag ofta ett omfattande behov av bilparkering, men vill hitta lösningar för att erbjuda medarbetare mer hållbara resalternativ för arbetspendling och resor i tjänsten. Kombinationer av flexibla erbjudanden som inkluderar både bilparkering och mobilitetstjänster är då intressanta.

Man kan också tänka sig att Parkering Malmö är partner i ett bredare MaaS-erbjudande för fler kundgrupper och fler slags resor. Sådana erbjudanden studeras i projektet MaaS i Skåne där Skånetrafiken är projektägare.

Området kombinerad mobilitet har teoretiskt en mycket stor potential, men där aktörer fortfarande söker efter de ekonomiskt hållbara affärsmodellerna. Det är en utmaning att forma bra gränssnitt mellan olika aktörer, inte minst då hållbar kombinerad mobilitet åtminstone i en svensk kontext förutsätter medverkan från både offentligt bidragsfinansierade aktörer (kollektivtrafik) och kommersiella aktörer och tjänster. Därtill finns affärsmässiga och tekniska kostnader för att möjliggöra kombinerade erbjudanden, vilket hittills har varit svårt att hitta tillräcklig betalningsvilja för, särskilt när relativt stora investeringskostnader ska täckas av inledningsvis få användare. Med fler användare och större skala lär kostnaden per användare kunna minska väsentligt.

I vissa städer, som till exempel Berlin, har det offentliga finansierat den digitala infrastrukturen för MaaS-tjänster. Det gör inte bara att staden har kontroll över tjänsten och vilka som får delta, utan även att tröskeln sänks för enskilda mobilitetstjänster att delta.

4.5 Avslutande diskussion och slutsatser

Genomlysningen av affärsmöjligheter som presenterats ovan, och som hittas i sin helhet i bilaga 1, visar att en omvandling av Parkering Malmö till Mobilitet Malmö ger många nya möjligheter. Att bredda uppdraget från att hyra ut, förvalta och bygga nya parkeringsplatser i Malmö till att vara en möjliggörare för hållbar mobilitet skulle ge en chans för bolaget att ännu mer än idag bidra till Malmö stads övergripande mål. Genomlysningen visar vidare att samtliga studerade erbjudanden är intressanta, men att de mer avancerade är svårare att lyckas med och kommer kräva mer förberedelse och resurser. De enklaste att komma igång med är de som ligger närmast den befintliga parkeringsaffären i innehåll, vilket i praktiken innebär att arbeta gentemot mobilitetstjänstföretag och direkt med staden.

Mobilitet kommer ofta att levereras i samverkan mellan olika leverantörer, såväl offentliga som privata. Ytor för parkering och uppställning av fordon är en viktig resurs i systemet, särskilt om aktören sammantaget har god tillgång till många attraktiva ytor i en stad. Förmåga att skala upp mobilitetslösningar från enskilda samlingsplatser till stora delar av en stad eller region är även det en fördel. Mycket talar även för att städer behöver ta en långsiktigt mer aktiv roll för att det ska vara möjligt att etablera framgångsrika tjänster inom kombinerad

mobilitet. Dessa är några faktorer som talar för att Parkering Malmö är en lämplig mobilitetsaktör. Vilken funktion bolaget bör ha i mobilitetssystemet bör dock utforskas närmre. Positionen som kommunalt ägt bolag, med möjligheten att agera långsiktigt, ger ett särskilt handlingsutrymme att aktivt bidra till stadens mål. Detta i kombination med bolagets möjlighet att vara partner på affärsmässiga villkor till kommersiella mobilitetstjänst-företag, särskilt avseende den viktiga resursen parkering, stärker bolagets potential som en viktig mobilitetsaktör ytterligare. Gränsdragningen till kommersiella aktörer behöver dock göras tydlig så att osund konkurrens inte uppstår.

Parkering Malmö förfogar redan över mycket av det som behövs för att börja erbjuda de enklare mobilitetserbudandena som presenterats i avsnittet. För att ta nästa steg behöver organisationen dock förstärkas med ökad kompetens och fler resurser inom mobilitet. Tillgång till fler attraktiva ytor i staden skulle också behövas för att hjälpa mobilitetstjänster att bli mer framgångsrika i Malmö. Här är idén om mobilitetszoner som komplement till mobilitetshus intressant att vidareutveckla. Samtidigt är det viktigt att poängtera att denna utredning inte har identifierat några affärsmöjligheter som skulle kunna vara en omedelbar ekonomisk kassako för Parkering Malmö, och i nuläget är bedömningen att Parkering Malmö inte kan erbjuda särskilt mycket mobilitet utan att först ha medel att investera. Det skulle kunna ske genom att en större del av bolagets nuvarande resultat får återinvesteras i mobilitet. En annan möjlighet är att öka intäkterna från parkeringsaffären och investera dem i mobilitet.

Omvandlingen av Parkering Malmö till Mobilitet Malmö skulle kunna betyda ett namnbyte. Samtidigt kommer parkeringsaffären sannolikt under lång tid än vara den största, och en helt ny mobilitetsidentitet kan vara svår att leva upp till på kort sikt. En möjlighet då är att addera till ett nytt varumärke - Mobilitet Malmö eller liknande – under vilket de nya tjänsterna utvecklas. Det skulle ge möjlighet till en mer successiv positionsförändring och mer tid att etablera ett nytt starkt varumärke.

6 Att omvandla befintliga parkeringshus

Samtliga nio befintliga parkeringsanläggningar kan omvandlas till mobilitetshus utifrån de vägledande principer som presenterades i kapitel 3. Den geografiska lokaliseringen styr dock i stor utsträckning ambition och inriktning på omvandlingsarbetet. I direkt anslutning till parkeringshusen kan mobilitetstjänster adderas och större prioritet kan ges till bildelningstjänster. I det omkringliggande gaturummet kan behovet av gatuparkeringen ses över för att möjliggöra mer yta för till exempel mobilitetszoner.

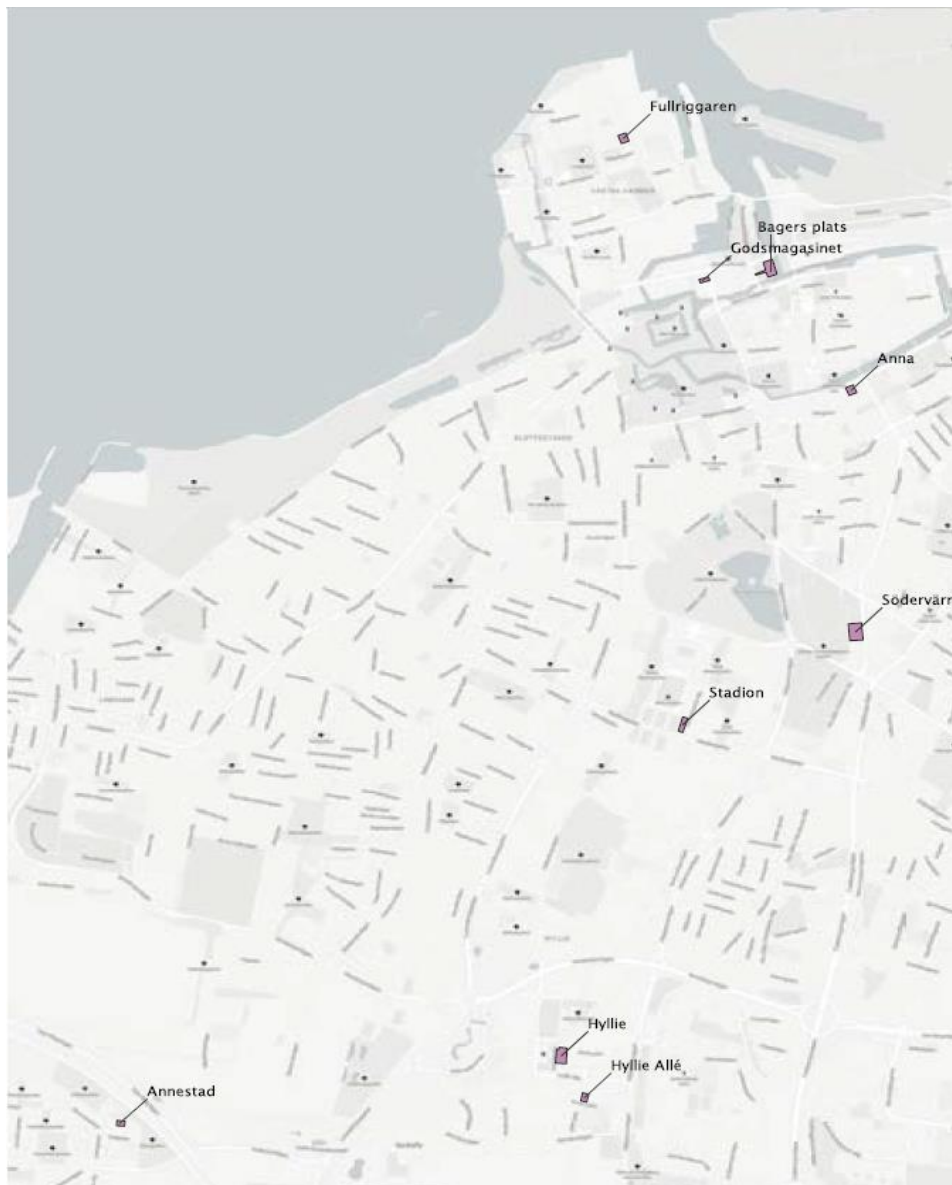
I detta avsnitt besvaras uppdragets tredje frågeställning, mer specifikt vilka möjligheter och hinder det finns att omvandla befintliga parkeringshus till mobilitetshus. Med befintliga parkeringshus avses här de nio parkeringshus som idag ägs och drivs av Parkering Malmö⁴.

6.1 Inledning och utgångspunkter

Parkering Malmös parkeringsanläggningars geografiska placering illustreras i figur 2 nedan. Bilden illustrerar väl de olika geografiska förutsättningarna som respektive parkeringshus besitter att fungera som ett mobilitetshus. Ett annat perspektiv är anläggningarnas ålder. Det skiljer cirka 35 år mellan Parkeringshuset Anna och Parkeringshuset Godsmagasinet, något som påverkar möjliga omvandlingsåtgärder.

⁴ P-huset Anna, P-huset Annestad, P-huset Södervärn, P-huset Bagars plats, P-huset Stadion, P-huset Hyllie Allé, P-huset Hyllie, P-huset Fullriggaren och P-huset Godsmagasinet

Figur 4 Parkeringsanläggningarnas lokalisering

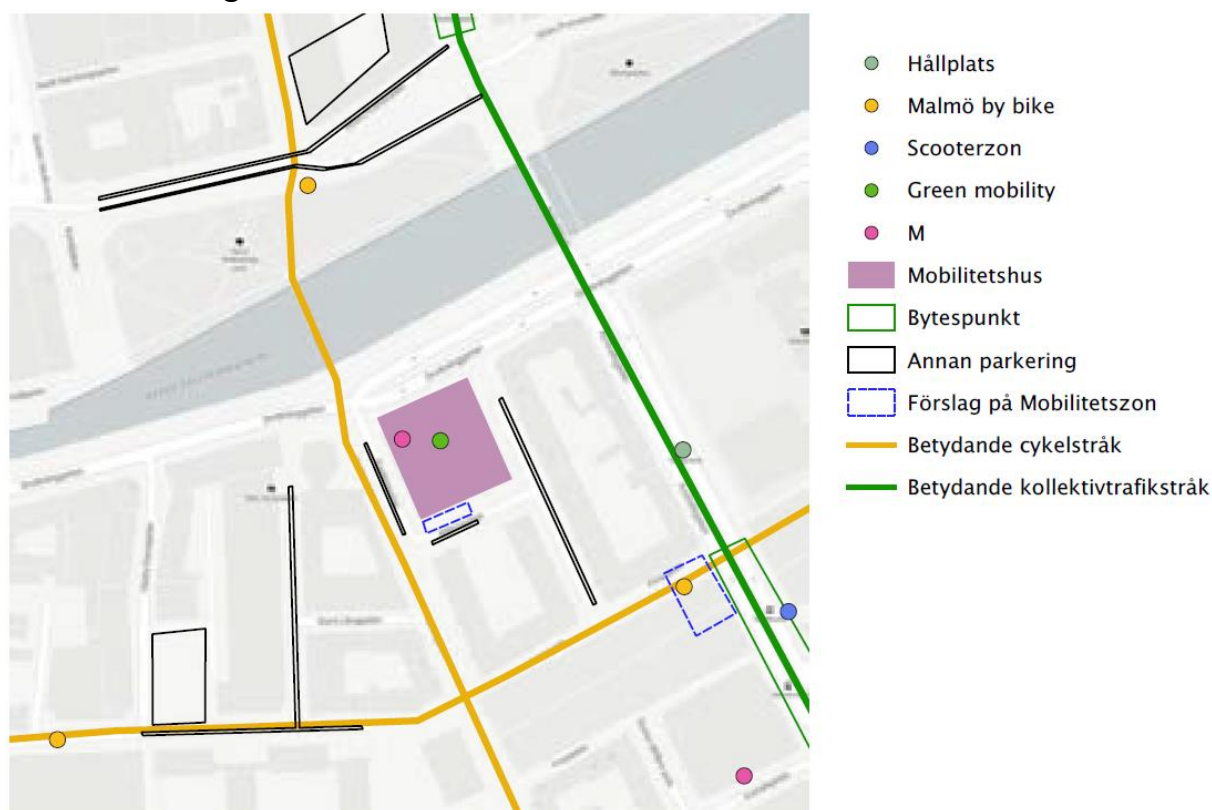


I avsnitten härafter redovisas möjliga åtgärder och omvandlingsförslag kopplat till parkeringshus ägda av Parkering Malmö. I analysen föreslås åtgärder kopplat till anläggningen såväl som åtgärder kopplat till den direkta omgivningen enligt tanken på mobilitetshusens roll i ett ekosystem av mobilitet.

Alla förslag till förändringar av parkeringshus, antal och drift av mobilitetszoner samt användning av gatumark behöver utredas ytterligare. De zoner som omnämns här är endast de i direkt eller indirekt anslutning till parkeringsanläggningarna. Taxor och regleringar ska även ses och passas in i ett större sammanhang för att åstadkomma rätt effekt i staden som helhet.

Affärsmöjligheterna som redovisas ska också ses som förslag och inte en färdig lista. De kan komma att genomföras i egen regi eller via underleverantör. Vidare marknadsundersökning behöver utföras för att identifiera behov kopplat till varje anläggning. Tekniska lösningar och affärsupplägg för att möjliggöra kombinerade biljettlösningar är under framtagande. Möjligheten att kunna erbjuda fullt ut integrerade och rabatterade erbjudanden utredes inom projektet MaaS i Skåne där Malmö stad och Parkering Malmö ingår (se Bilaga 1 kapitel 3.3).

6.2 Parkeringshuset Anna



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

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 m 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-

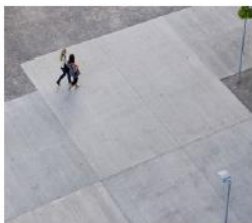
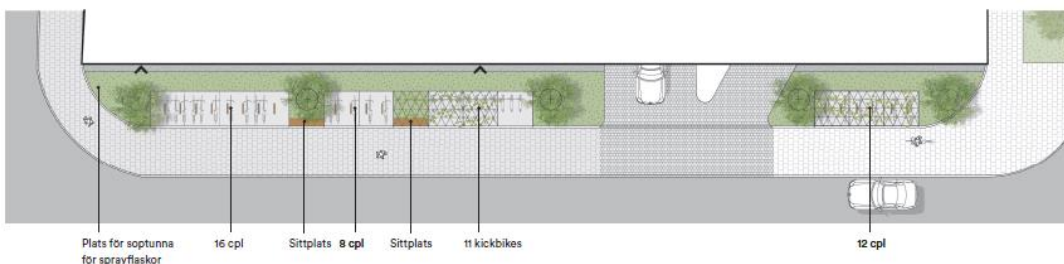
station samt uppställningsplats för elsparkcyklar. Ett av cykelstråken, som är ett av Malmös viktigaste, passerar direkt utanför parkeringshuset.

I parkeringshuset finns en låst del för abonnemangskunder. Det finns även 12 publika laddplatser för elbilar. I parkeringshuset finns reserverade platser för bildelningstjänsterna M (12 st) och Green Mobility (7 st). I dag finns ingen cykelparkering i eller i anslutning till anläggningen.

På parkeringshusets tak såldes fram till årsskiftet 2020/2021 abonnemang till reducerat pris vilket reglerades via ett kompletterande bomsystem.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV HUSET

- Prioritera delandefordon på första plan, detta görs redan men kan utökas till bilar anslutna till privat bildelning.
- Införa laddningsmöjlighet för cyklar, scootrar och mopeder.
- Förbättra skyltning av mobilitetsutbud både fysiskt och digitalt via hemsidan.
- Anlägga parkeringsytor för cyklar, scootrar och mopeder längs med södra fasaden, se figur nedan



FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

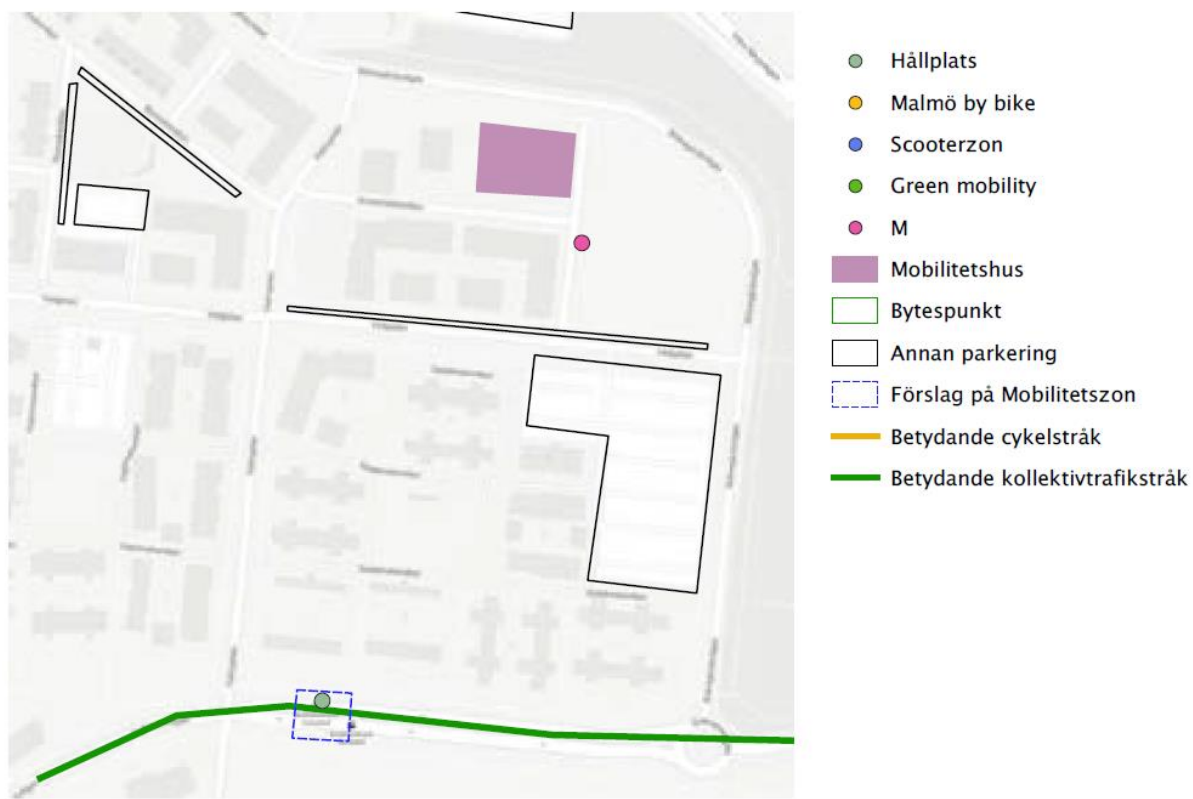
- Behovet av gatuparkeringen söder om huset ses över. Ytan föreslås istället ersättas med en mobilitetszon för elsparkcyklar, en Malmö by bike-station, plats för angöring (taxi mm) och eventuellt framtida platser för enstaka bilpoolsbilar. Det kan även vara lämpligt med ytterligare en mobilitetszon i anslutning till bytespunkten Stadshuset på Amiralsgatan.
- Behovet av gatuparkeringen väster om huset ses över. Ytan föreslås istället användas till att öka standard och service på cykelstråket utmed Kaptensgatan.

- Behov av samordning av taxor och reglering på omgivande gatumark i förhållande till mobilitetshus och till området som helhet. Taxor och reglering ska främja bilparkering för besökare i parkeringshus istället för på allmän plats.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100m kvar på sin resa.
- Erbjuder kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör t ex låta bilen stå och välja buss.
- Erbjuder bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Erbjuder digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjuder uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier mm).
- Erbjuder mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjuder cykelpool av lastcyklar för att minska behovet av bil för kortare resor.
- Erbjuder kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar m.m.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

6.3 Parkeringshuset Annestad



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

I Smedmästarebyn i utkanten av Bunkeflostrand ligger parkeringshuset Annestad. Parkeringshuset är ett enklare parkeringsdäck med 116 platser fördelat på två plan, varav ett är 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. På gatumark utanför huset finns enstaka parkeringsplatser med gratis parkering samt förhyrda parkeringsplatser. Där finns även en reserverad plats för bildelningsföretaget M. I övrigt saknas mobilitetstjänster i området.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV Huset

- Avsätta plats för cykelpool för bl a lastcyklar.
- Anrätta mindre cykelserviceyta.
- Införa skyltning av mobilitetsutbud inom området både fysiskt och digitalt via hemsidan.

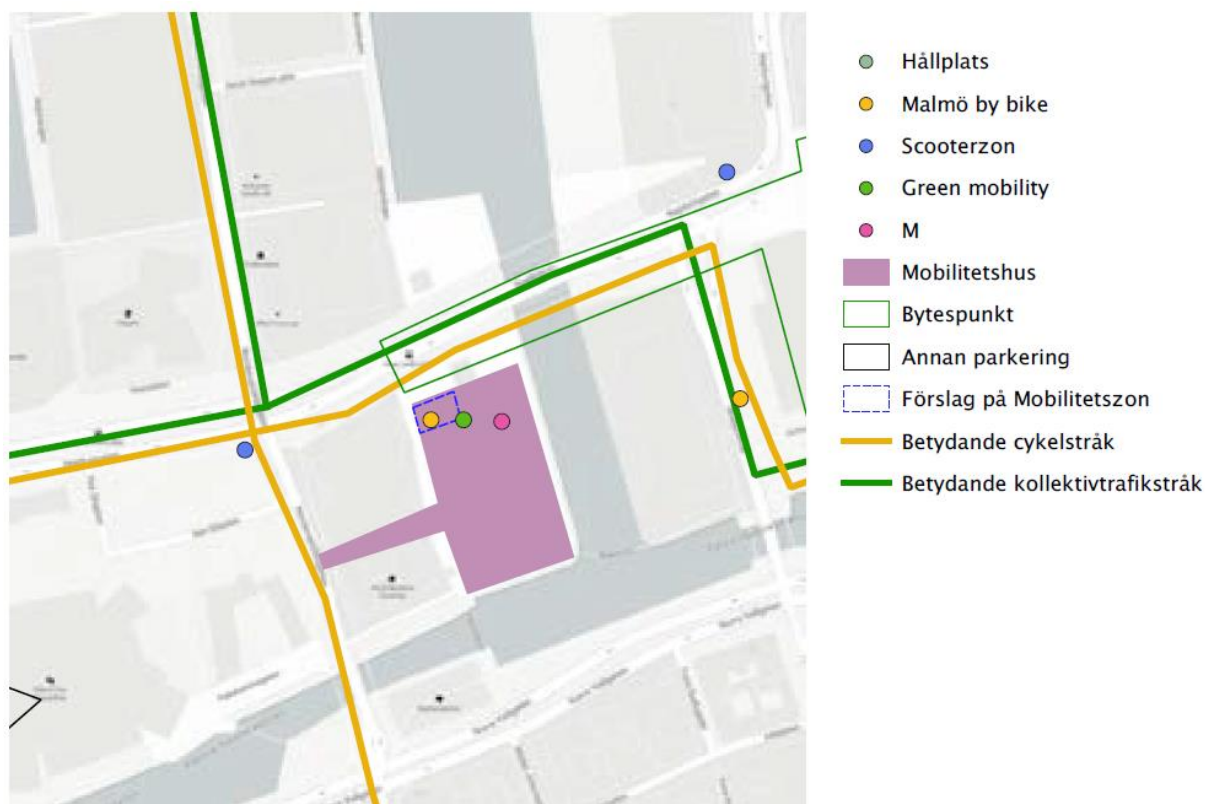
FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

- Skapa en mobilitetszon i området, möjligtvis är en lämplig placering vid busshållplatsen Annestad vid Gottorpsvägen istället för i anslutning till parkeringshuset. Parkering för cykel och scooter.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkering till mobilitetshuset.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder vid mobilitetsnoden som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuder kombinationserbjudande för pendlare med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör låta bilen stå och välja buss.
- Erbjuder bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Erbjuder digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjuder uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjuder mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjuder cykelpool av lastcyklar för att minska behovet av bil för kortare resor.
- Erbjuder kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar m.m.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

6.4 Parkeringshuset Bagers plats



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

Under Bagers 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 bildelningsföretagen M och Green Mobility samt 12 publika laddplatser för elbilar.

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

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV HUSET

- Skylta med realtidsinformation för kollektivtrafiken samt information om antalet tillgängliga bilpoolsbilar i parkeringsanläggningen.
- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna.

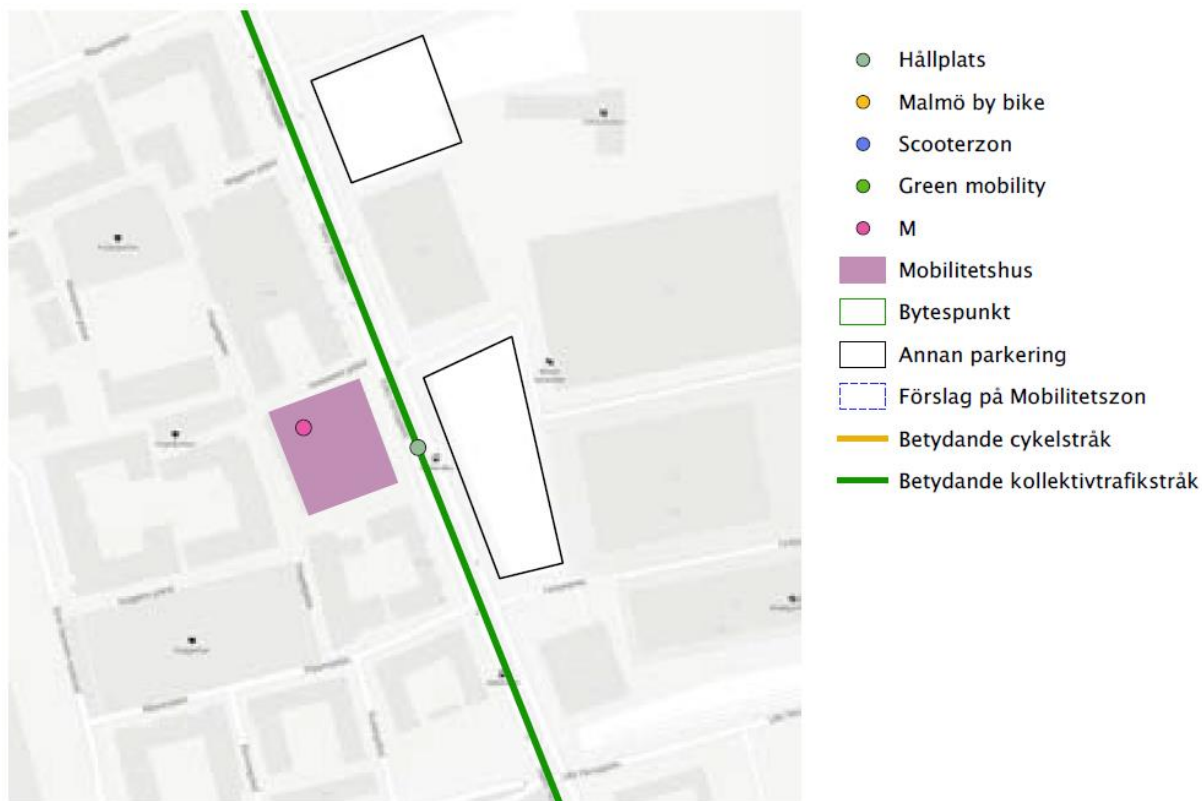
FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

- Komplettera och förädla mobilitetszonen på markplan genom att samlokalisera Malmö by bike-stationen och en av scooterzonerna i anslutning till bytespunkt Anna Lindhs plats.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuder kombinationserbjudande för in-/utpendlade med parkeringsavgift och Malmö by bike.
- Erbjuder kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör låta bilen stå och välja buss eller tåg.
- Erbjuder bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden
- Erbjuder digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjuder uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjuder mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjuder kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar mm.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

6.5 Parkeringshuset Fullriggaren



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

Parkeringshuset Fullriggaren ligger på Slupens gränd, i anslutning till Östra Varvsgatan 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 MalmöExpressen, linje 5. Precis utanför parkeringshuset, längs Östra Varvsgatan finns en cykelbana.

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

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

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV Huset

- Avsätta plats för cykelpool för bl a lastcyklar.
- Anrätta mindre cykelserviceyta.

- Införa skyltning av mobilitetsutbud inom området både fysiskt och digitalt via hemsidan.
- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna, detta görs redan men kan utökas till bilar anslutna till privat bildelning.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

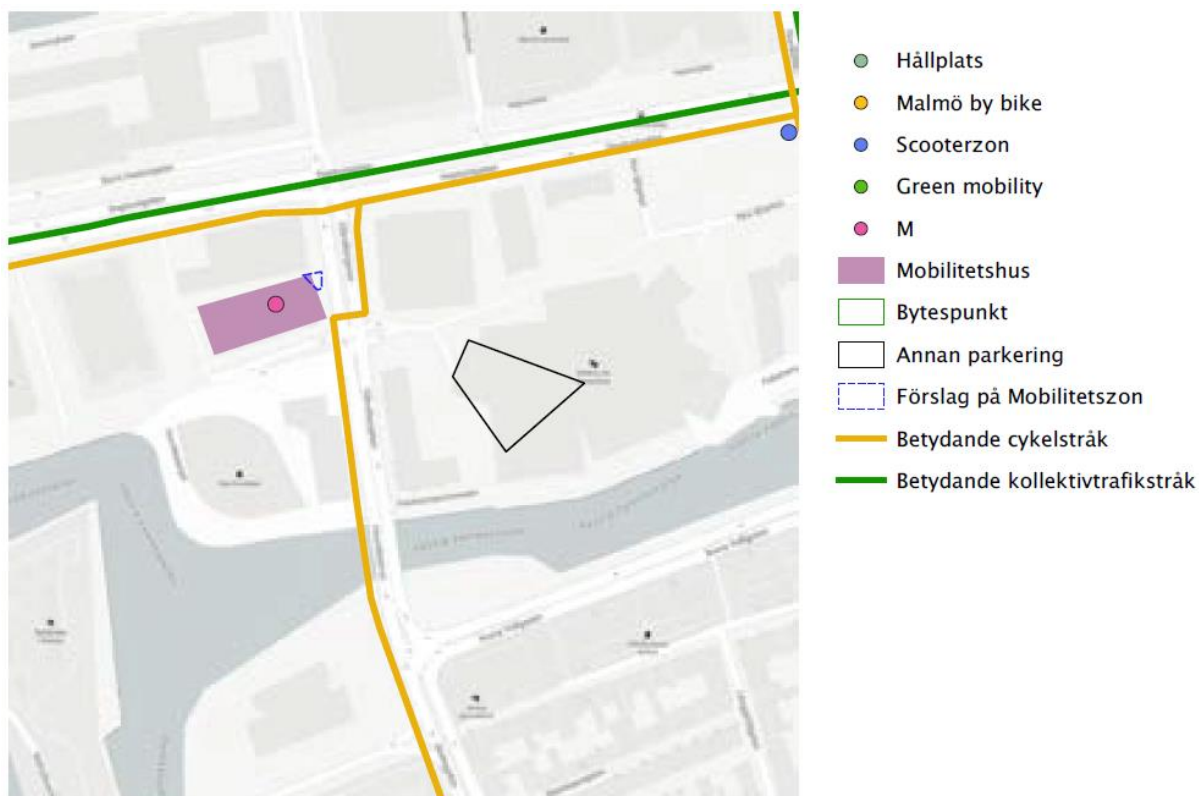
- Etablera en mobilitetszon utanför parkeringshuset på den södra sidan genom att samlokalisera en Malmö by bike-station, alternativt annat hyrcykelsystem och en scooterzon. Busshållplats Ubåtshallen ligger även strax söder om anläggningen. Viktigt att annonsera mobilitetszonen i gaturummet då byggnaden ligger lite indragen och är väldigt anonym.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkering till mobilitetshuset.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Erbjuder inpendlare till västra hamnen ett kombinerat erbjudande med en infartsparkering utanför västra hamnen och en cykel/scooter att åka sista delen av resan (inte direkt knutet till Fullriggaren men skulle kunna vara intressant för några av Fullriggarens befintliga kunder).
- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuder kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör låta bilen stå och välja buss.
- Erbjuder bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Erbjuder digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjuder uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).

- Erbjud mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjud cykelpool av lastcyklar för att minska behovet av bil för kortare resor.
- Erbjud kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar m.m.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

6.6 Parkeringshuset Godsmagasinet



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

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 en stor cykelparkering samt nedgång till Malmö Centralstations spår 1–4.

Närmsta Malmö by bike-station ligger idag på Nordenskiöldsgatan, cirka 500 meter nordost om parkeringshuset. En ny hyrcykelstation planeras dock till Tritongatan under år 2021. 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 publika laddplatser för elbilar och reserverade platser för bildelningsföretaget 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), dvs. de högsta p-avgifterna.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV HUSET

- Införa skyltning av mobilitetsutbud inom området både fysiskt och digitalt via hemsidan.
- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna, detta görs redan men kan utökas till bilar anslutna till privat bildelning.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

- Etablera en mobilitetszon i närheten av huset, förslagsvis vid någon av entréerna till Saluhallen. Idag finns exempelvis inte Malmö by bike i närområdet men under 2021 planeras en ny hyrcykelstation vid Tritongatan.

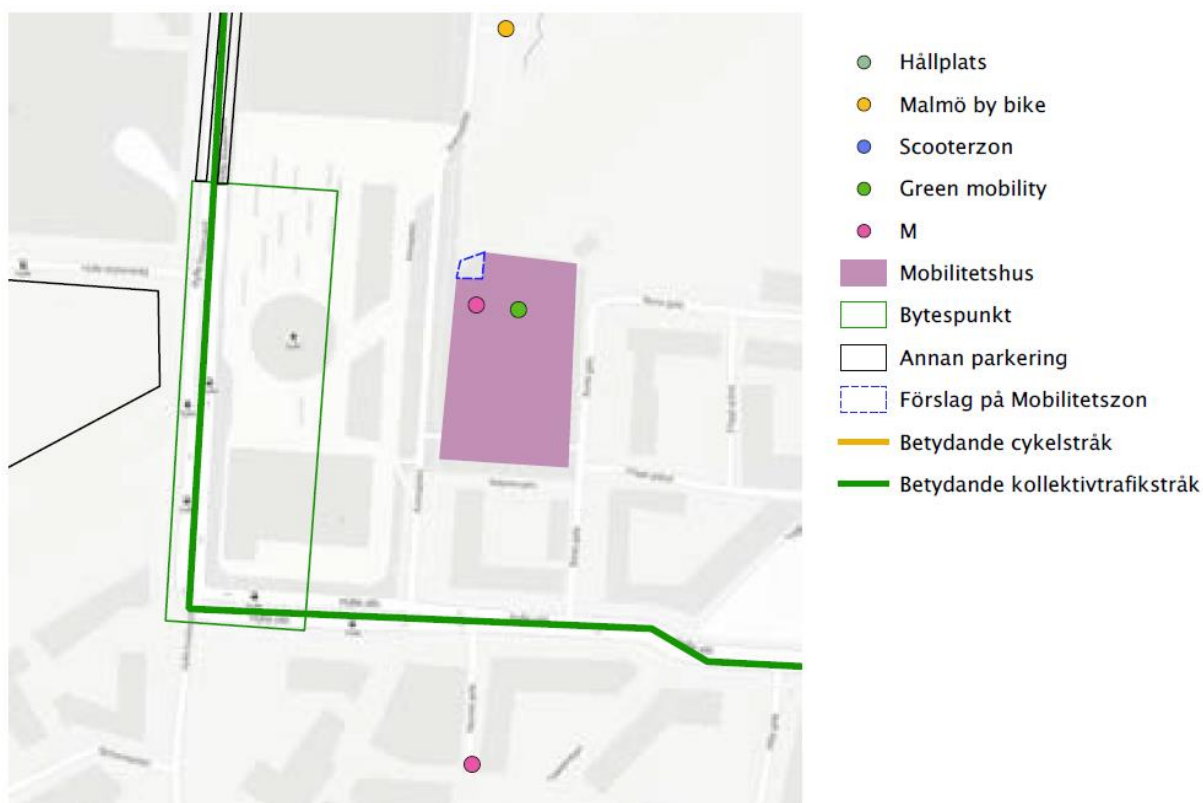
AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmö kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuder kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör låta bilen stå och välja buss.
- Erbjuder bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett

attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.

- Erbjud digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjud uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjud mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjud kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom biltvätt, cykelservice, leveransboxar m.m.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

6.7 Parkeringshuset Hyllie



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

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 Malmöns viktigaste bytespunkter för kollektivtrafiken, där stannar Öresundståg, Pågatåg och flertalet lokal- och regionalbusslinjer. Parkeringshuset används därför även som infarts- och/eller pendlarparkering 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 realtidskyltar med information om tåg och bussar. Närmsta Malmö by bike-station ligger idag cirka 100 meter norr om parkeringshuset och en ny hyrcykelstation planeras även på Hyllie stationstorg under 2021.

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), dvs. den näst högsta p-avgiften.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV HUSET

- Realtidsinformation för kollektivtrafiken även vid bilisternas entré. Idag finns det vid cyklisternas entré.
- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

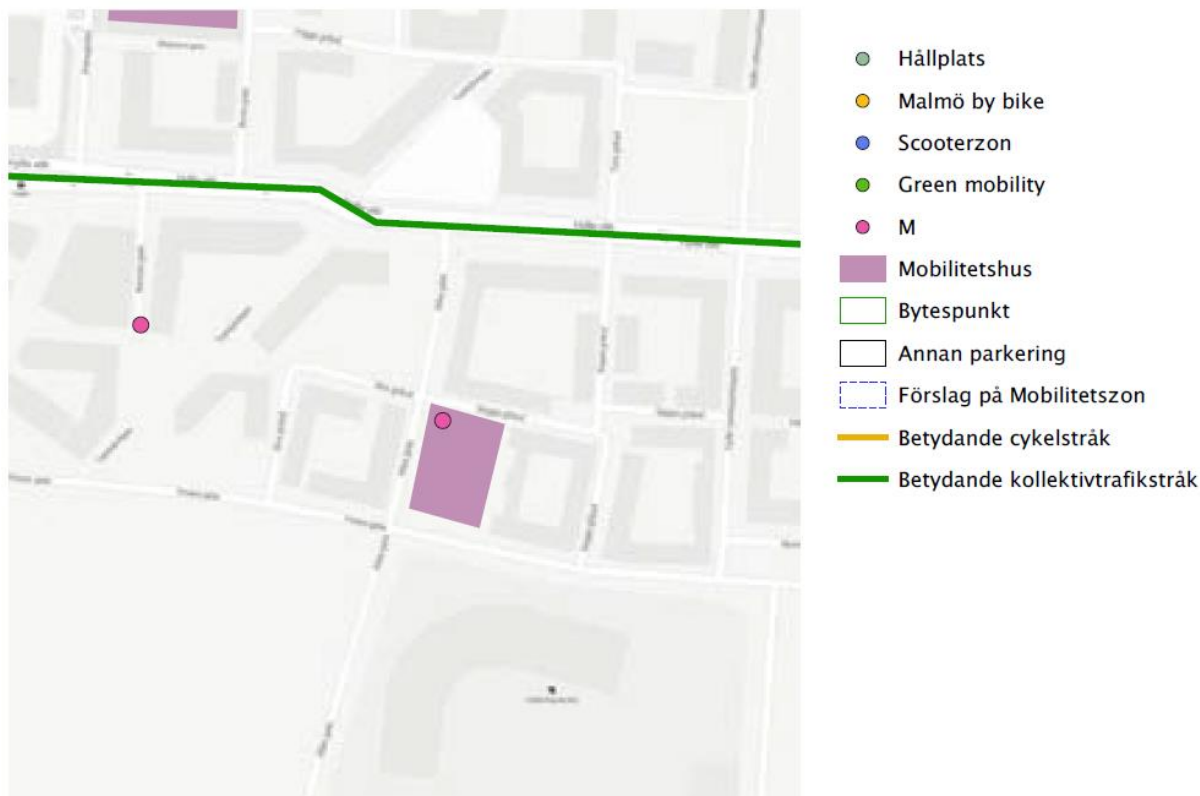
- Förbättrad entré till cykelparkeringen (entrén ligger indragen och dold) markering ute i gaturummet behövs.
- Komplettera och annonsera mobilitetszon, förslagsvis vid norra cykelparkeringsingången genom att samlokalisera en Malmö by bike-station och en scooterzon.
- Erbjud digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmö kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuda kombinationserbjudande för in-/utpendlade med parkeringsavgift och Malmö by bike.

- Erbjuda kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör låta bilen stå och välja buss eller tåg.
- Erbjuda bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden
- Erbjuda digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjuda uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjuda mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjuda cykelpool av lastcyklar för att minska behovet av bil för kortare resor.
- Erbjuda kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar mm.
- Förvalta mobilitetszoner i området.

6.8 Parkeringshuset Hyllie Allé



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

Parkeringshuset Hyllie Allé ligger på Atles gata i Hyllie, cirka 150 meter från Hyllie allé. Parkeringshuset har 337 platser och används i huvudsak som boendeparkering 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. Belägningsgraden 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 på cirka 750 meters avstånd.

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

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

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV Huset

- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna, detta görs redan men kan utökas till bilar anslutna till privat bildelning.
- Införa skyltning av mobilitetsutbud inom området både fysiskt och digitalt via hemsidan.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT Huset

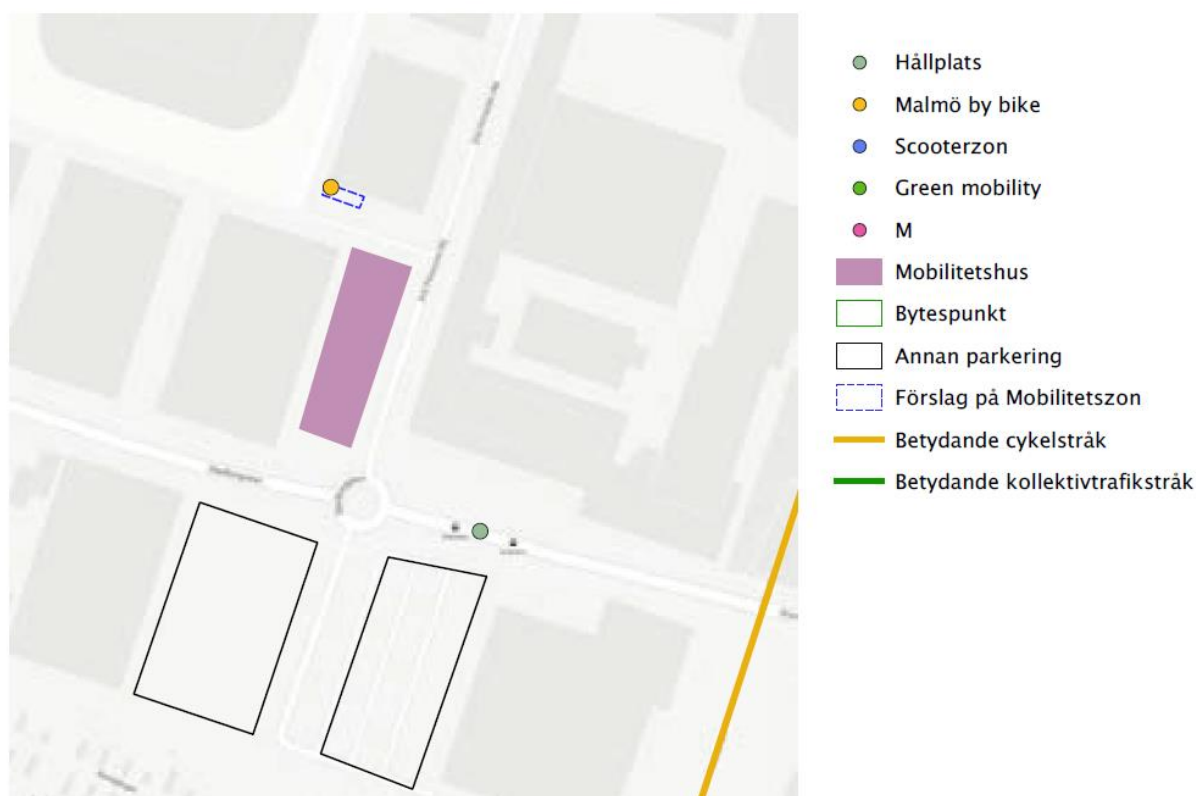
- Cykelparkering finns i direkt anslutning till huset men bör kompletteras med en elscooterzon och annonsera platsen som mobilitetszon.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100m kvar på sin resa.
- Erbjud kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Vissa dagar kan du som parkör låta bilen stå och välja buss eller tåg.

- Erbjuder bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden
- Erbjuder digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler och därmed delfinansiera resan.
- Erbjuder uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjuder mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjuder cykelpool av lastcyklar för att minska behovet av bil för kortare resor.
- Erbjuder kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar mm.
- Förvalta mobilitetszoner i området.

6.9 Parkeringshuset Stadion



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

På Eric Perssons väg, vid cirkulationsplatsen med Stadiongatan, ligger Parkeringshuset Stadion. Parkeringshuset har 402 parkeringsplatser och serverar 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 stycken publika laddplatser för elbilar. I parkeringshuset finns idag inga reserverade platser för bilpoolsbilar. 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 AV HUSET

- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna, detta görs redan men kan utökas till bilar anslutna till privat bildelning.
- Införa skyltning av mobilitetsutbud inom området både fysiskt och digitalt via hemsidan.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

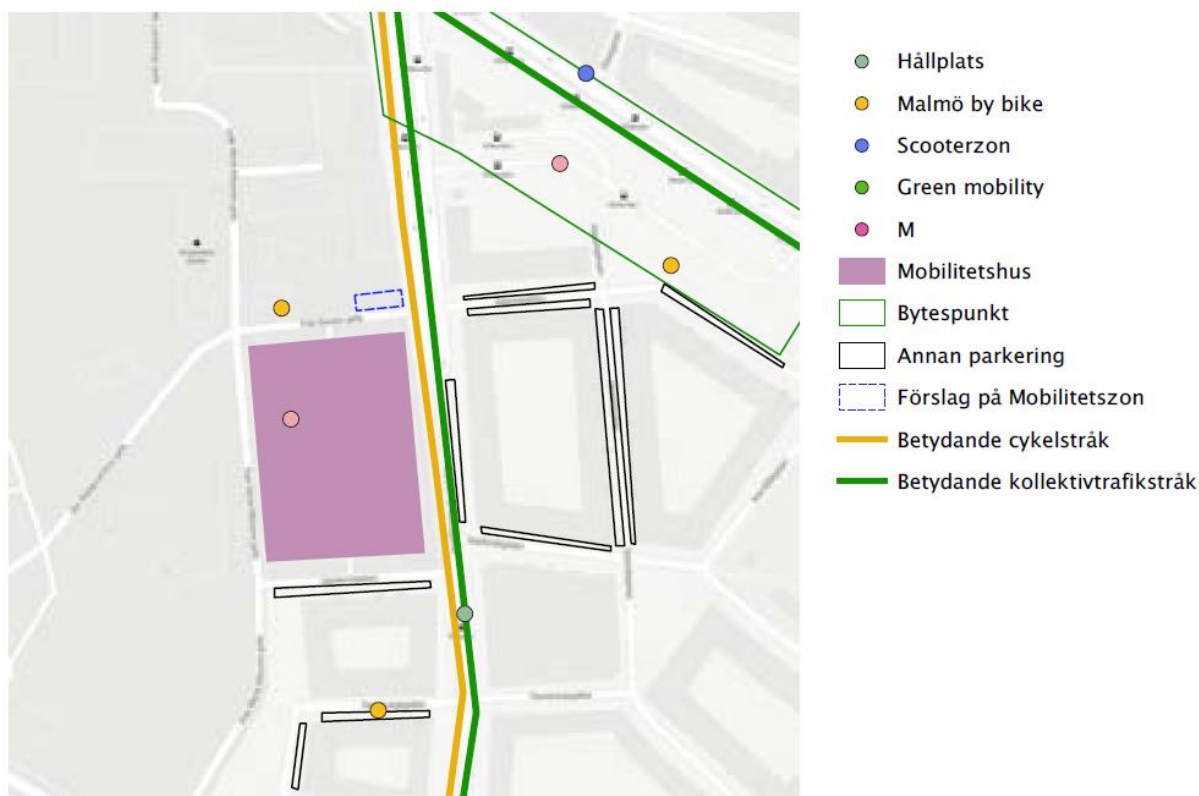
- Etablera en mobilitetszon utanför parkeringshuset på den norra sidan genom att samlokalisera Malmö by bike-stationen med en scooterzon, detta för att öka tillgängligheten till hela stadionområdet.
- Eventuellt skapa utrymme för angöring (taxi mm).

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuder kombinationserbjudande för in-/utpendlade med parkeringsavgift och Malmö by bike.

- Erbjudare pendlare kombinationserbjudande med parkeringsavgift och kollektivtrafikbiljett. Parkera i parkeringshuset och ta en stadsbuss sista delen av resan.
- Erbjudare bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Erbjudare digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjudare uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjudare mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjudare kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar m.m.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

6.10 Parkeringshuset Södervärn



Mobilitetstjänster och övrig parkering kring parkeringsanläggningen.

Parkeringshuset Södervärn ligger på Fritz Bauers gata, i anslutning till Södra Förstadsgatan. Parkeringshuset har 1 654 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. Beläggningsgraden är relativt låg och det är sällan bilar parkerade på parkeringshusets översta plan. Beläggningen regleras idag med hjälp av bomsystem men eftersom beläggningsgraden 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 mobilitetsnod med majoriteten av både de regionala och de 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 de passerande cykelstråken.

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 bildelningsföretagen M och GreenMobility. 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 AV HUSET

- Avsätta plats för cykelpool för bl a lastcyklar.
- Prioritera delandefordon på de mest attraktiva parkeringsplatserna, detta görs redan men kan utökas till bilar anslutna till privat bildelning.
- Införa skyltning av mobilitetsutbud inom området både fysiskt och digitalt via hemsidan.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR AV STADEN RUNT HUSET

- 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 mobilitetszonen ska kunna anläggas inom parkeringshuset.
- Ta bort gatumarksparkeringen på Södra Förstadsgatan öster om huset.
- Samordna taxorna på omgivande gatumark för att styra in gatumarksparkeringen till mobilitetshuset.

AFFÄRSMÖJLIGHETER INOM MOBILITET

- Samarbeta med mobilitetsleverantörerna. Initialt öppna upp Parkering Malmös kundbas mot att de levererar hållbara resealternativ till bolagets kunder och i förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.

- Säkerställa att det finns mikromobilitetsfordon tillgängliga för parkeringskunder som då kan erbjudas att välja annat alternativ än bil för sin resa eller för en parkeringskund som har några 100 meter kvar på sin resa.
- Erbjuda kombinationserbjudande för in-/utpendlade med parkeringsavgift och Malmö by bike samt kollektivtrafikbiljett.
- Erbjuda bildelningsplattform. Om parkörerna erbjuder sina bilar för delning uppnås den kritiska massa som behövs för att det ska bli ett attraktivt erbjudande. I förlängningen ta betalt för förmedlad resa samt erbjuda kombinerade erbjudanden.
- Erbjuda digital samåkningsplattform. En bilresa som ska göras kan erbjudas till fler som därmed kan delfinansiera resan.
- Erbjuda uthyrning av laddinfrastruktur till mer än bara bilar (t ex laddning av scooterbatterier, skåp för laddning av cykelbatterier m.m.).
- Erbjuda mobilitetsåtgärder och parkeringsköp till byggherrar vid förtätningsprojekt i området.
- Erbjuda cykelpool av lastcyklar för att minska behovet av bil för kortare resor.
- Erbjuda kompletterande servicetjänster vid marknadsbehov såsom ex biltvätt, cykelservice, leveransboxar m.m.
- Förvalta nya mobilitetszoner i området.

7 Slutsatser och rekommendationer

För att svara upp till uppdraget har denna utredning försökt besvara tre frågeställningar:

1. Hur kan begreppet mobilitetshus definieras för att bidra till stadens visioner och mål inom mobilitet?
2. Hur kan affärsmodeller kopplade till mobilitet se ut för att säkerställa långsiktig lönsamhet?
3. Vilka möjligheter och hinder finns för att omvandla befintliga parkeringshus till mobilitetshus?

Frågorna har behandlats separat i kapitel 3, 4 och 5. Nedan sammanfattas de viktigaste slutsatserna och utredningens rekommendationer för arbetet framåt presenteras.

7.1 Utredningens slutsatser

Utredningens övergripande slutsats är att det absolut är möjligt att genomföra den bolagsomvandling som efterfrågas, och att den på många sätt redan pågår. En central insikt från utredningen är dock att det krävs ett breddat perspektiv och flera involverade parter för att omvandlingen av Parkering Malmö och bolagets parkeringsanläggningar ska vara meningsfull och få önskad effekt. För att lyckas med tillskapandet av det ekosystem av mobilitet som beskrivs i rapporten krävs en gemensam målbild och vision för Malmös mobilitetsarbete, en vision som delas av stadens nämnder såväl som bolag. Detta innebär också att ansvaret för en lyckosam omvandling av Parkering Malmö och deras parkeringsanläggningar inte enbart ligger hos Parkering Malmö. Även förvaltningar ansvariga för översiktsplanering, miljöprogram, energistrategin, trafik- och mobilitetsplan och parkeringspolicy bör engageras och aktiveras.

Utredningen visar vidare att Parkering Malmö redan idag har rådighet och kapacitet att bli den möjliggörare för hållbar mobilitet som efterfrågas där flera möjliga affärserbjudanden har identifierats, men där bolagets roll och ansvarsområden i det framtida mobilitetsarbetet i Malmö behöver tydliggöras innan ytterligare steg kan tas. Att bolaget gör denna omställning är dock önskvärt av flera anledningar. Bolaget är en lämplig mobilitetsaktör, inte minst eftersom de som kommunalt bolag kan ta en aktiv och långsiktig roll i stadens omställningsarbete samtidigt som det har handlingsutrymme gentemot kommersiella bolag. Ett breddat uppdrag till bolaget, där möjligheten att erbjuda mobilitetstjänster adderas till bolagets produktportfölj, skulle dessutom stärka bolagets möjligheter att bidra till Malmö stads mål och visioner inom

mobilitetsområdet, vilket måste ses som både mycket relevant och starkt positivt.

En knäckfråga för Parkering Malmö framöver och bolagets möjligheter att erbjuda mobilitetstjänster är hur finansieringen ska lösas. Utredningen visar att det idag är generellt svårt att skapa en affär kring mobilitetstjänster.

Mobilitetstjänster utgör idag en mycket liten del av det totala transportarbetet, och där den låga omsättningen gör det svårt att generera lönsamhet. Parkering Malmö blir inget undantag för detta faktum, som innebär att någon form av extern finansiering kommer att krävas framåt.

Omvandlingen av Parkering Malmö till Mobilitet Malmö skulle kunna betyda ett namnbyte men ett sådant arbete är inte bara kostsamt utan innebär även en helt ny mobilitetsidentitet vilken kan vara svår att leva upp till på kort sikt. En möjlighet är att istället addera ett nytt varumärke under vilket de nya tjänsterna utvecklas och förfinas.

Utredningen visar att alla nio befintliga parkeringshus kan omvandlas till mobilitetshus utifrån de vägledande principer som lades fram i kapitel 3, men där platsförutsättningarna i stor utsträckning styr ambitionsnivå och inriktning. Att kunna erbjuda tjänster till samtliga tre prioriterade målgrupper är möjligt för ett fåtal parkeringshus, medan de flesta anläggningar troligen måste fokusera på någon av målgruppen och utformas därefter. På kort sikt kan omvandling ske genom bland annat tillskapandet av mobilitetszoner i direkt anslutning till mobilitetshuset, prioritering av bildelningstjänster i mobilitetshuset samt en enhetlig skyltning och marknadsföring. På lång sikt kan åtgärder genomföras som påverkar användningen av den direkt omkringsliggande gatumarken, vilket skapar yta för ytterligare mobilitetstjänster kopplat till mobilitetshuset eller för annan alternativ användning som ger mervärden för malmöbor och besökare. Detta inkluderar att reducera antalet långtidsgatuparkeringar runtom mobilitetshus och istället erbjuda parkering i anläggningen. Detta är en kraftfull åtgärd som på ett genomgripande sätt skiftar fokus från parkering till mobilitet. För det enskilda mobilitetshuset innebär det också större möjligheter att kunna erbjuda en variation av mobilitetstjänster. Frågan är dock komplex och kräver ytterligare analys av bland annat trafikregleringsmässiga frågor samt tillgång på lediga platser i respektive hus. Som konstaterats tidigare är det av stor vikt att analysen och den faktiska omvandlingen av respektive parkeringshus görs utifrån ett helhetsperspektiv, där bytespunkter och mobilitetszoner i staden inkluderas och beaktas i utformandet av mobilitetshuset.

7.2 Utredningens rekommendationer och arbetet framåt

Utifrån ovanstående utredningsslutsatser, och för att ytterligare driva på omvandlingsarbetet, ges följande rekommendationer för det fortsatta arbetet:

- Att Parkering Malmö fortsätter genomförandet av föreslagna åtgärder i befintliga anläggningar, samt utvärderar resultatet.
- Att Malmö stad, tillsammans med Parkering Malmö, arbetar vidare utifrån rapportens slutsatser. Detta arbete sker inom respektive nämnds och styrelses ansvarsområde.

En central aspekt i den fortsatta framdriften är att den sker med en gemensam ambition och ansats, där relevanta nämnder inom Malmö stad såväl som Parkering Malmö är involverade och där samverkan prioriteras.

Utöver ovanstående föreslås följande vad gäller Parkering Malmös fortsatta arbete:

- Implementera de affärsmöjligheter som Parkering Malmö redan har förutsättningar för att ta till marknaden.
- Utveckla ett nytt och breddat ägardirektiv för Parkering Malmö i syfte att kunna realisera identifierade affärsmöjligheter.
- Utredda på vilket sätt finansiering ska ordnas för Mobilitet Malmö.
- Fortsätta följa och medverka i arbetet med MaaS och samordna utvecklingen av mobilitetszoner i regionen. Förtydliga, tillsammans med staden, vad Malmö stad vill erbjuda kopplat till MaaS i förhållande till regionala och nationella initiativ.
- Utred vidare frågan om utökad rådighet för Parkering Malmö över kommunal mark, för att möjliggöra fler verktyg för omvandlingsarbetet.

Slutligen föreslås följande fördjupningsområden vara relevanta vad gäller Malmö stads fortsatta arbete:

- Samverkansprojekt mellan Parkering Malmö och Malmö stad för att säkerställa att pågående och kommande processer inom staden överensstämmer med bolagets omvandlingsarbete.⁵
- Dialogträffar med byggherrar, fastighetsägare, mobilitetsleverantörer samt andra relevanta aktörer om det framtida ekosystemet av mobilitet.
- Vid beslut av regeringen att införa möjlighet att reservera plats för bilpool på gatumark bör detta tas vidare och utredas för Malmös del.

⁵ Ett exempel är framtida supercykelstråk och dess koppling till mobilitetshus.

- Se över strategier för pendlarparkeringar där mobilitetshusens- och mobilitetszonernas koppling till dessa beaktas särskilt.
- Se över konsekvenser och möjligheter av att avtalet för hyrcykelsystemet Malmö by bike går ut 2026.
- Sammankopplingen mellan utvecklingen av ekosystemet för mobilitet med delningstjänster, dvs. MaaS, genom att lämpliga förvaltningar tillsammans med Parkering Malmö gemensamt utreder detta.
- Följa utvecklingen inom fordon, delningstjänster och andra relevanta områden.