

Mobilitetshus - En strategi för den hållbara staden?

- Jämförande studier i Malmö, Lund och Köpenhamn

Examensarbete i stadsbyggnad (ASBM05)

Elvis Jonsson

Beatrix Skoglund



**LUNDS
UNIVERSITET**
Lunds Tekniska Högskola



Mobilitetshus - En strategi för den hållbara staden?

- Jämförande studier i Malmö, Lund och Köpenhamn

Elvis Jonsson och Beatrix Skoglund

Examensarbete i Stadsbyggnad inom civilingenjörsutbildning i Väg- och vattenbyggnad vid Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet.



Copyright © Elvis Jonsson, Beatrix Skoglund, 2026

Boende och bostadsutveckling

Arkitektur och byggd miljö

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet

<https://www.lu.se/>

Title: **Mobilitetshus: En strategi för den hållbara staden** – Jämförande studier i Malmö, Lund och Köpenhamn

Mobility House: A strategy for the sustainable city – Comparative studies in Malmö, Lund and Copenhagen

Authors: Elvis Jonsson

Beatrix Skoglund

Supervisor: Johnny Åstrand, Arkitekt, Senior expert inom Boende och bostadsutveckling, LTH, Lunds Universitet

Examinator: Erik Johansson, Docent, Boende och bostadsutveckling, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord: Mobilitetshus, hållbar mobilitet, stadsbyggnad, delad mobilitet, offentliga rummet

Keywords: Mobility hub, mobility house, sustainable mobility, urban development, shared mobility, public space

Abstract

Transport plays a fundamental role in urban development, as transport shapes how cities and communities evolve, influence people's movement patterns and affect how the urban environment is perceived. Previous studies indicate that there are approximately 20 million parking spaces in Sweden. To reduce the number of parking spaces required in new developments, the developer can invest in mobility measures that provide residents with access to shared and sustainable transport solutions, such as shared cars and bikes and other mobility services. A mobility hub refers to a local indoor or outdoor space for shared mobility solutions, while a mobility house also includes private parking.

The aim of this thesis is to study mobility houses in the Öresund region and examine the role they can play in the transport system as well as in the city's public space. The study also investigates the challenges that should be considered, how mobility houses function in practice, and whether they create greater added value than traditional parking facilities.

Initially, a literature study was conducted to establish a common definition of a mobility house, since no widely accepted definition currently exists. In addition, six case studies of different mobility houses were performed in Malmö, Lund and Copenhagen to examine the utilization of their range of service. The case studies also included analyses aiming to assess the extent of fulfilling the defining demands, as well as how the use of the facilities was perceived. Finally, an interview study involving nine respondents was conducted to gather knowledge and experience from different perspectives regarding challenges and key factors associated with mobility houses.

The main challenges that need to be considered include political decisions that hinder the use of mobility houses, the difficulties of changing people's travel behavior and habits, and the need to ensure financial viability. The development of mobility houses in the Öresund region shows clear potential but the concept is still at an early stage.

In conclusion, the study shows that mobility houses can create greater added value than traditional parking facilities. However, this requires strategic location, a needs-based range of services and collaboration among relevant stakeholders.

Sammanfattning

Trafik spelar en grundläggande och central roll i stadsutvecklingen, där transportsystemet formar hur städer och samhällen utvecklas, människors rörelsemönster och hur miljön upplevs. Tidigare studier visar att det sannolikt finns ca 20 miljoner parkeringsplatser i Sverige. För att minska antalet anordnade parkeringsplatser som krävs vid nybyggnation kan byggherren göra mobilitetsköp som syftar till att fastigheten får tillgång till mobilitetsåtgärder i form av bilpool, cykelpool eller annan hållbar mobilitet. En mobilitetshubb är en kvartersnära invändig eller utvändig mobilitetsyta för delade mobilitetslösningar där mobilitetshus även innehåller privat parkering.

Syftet med arbetet är att studera mobilitetshus i Öresundsregionen och undersöka vilken roll de kan spela i transportsystemet såväl som i det offentliga rummet i staden. Vidare undersöks vilka utmaningar som bör beaktas samt hur mobilitetshus fungerar i praktiken. Studien syftar även till att tydliggöra om det finns ett mervärde i att bygga mobilitetshus i stället för traditionella parkeringshus.

Initialt utfördes en litteraturstudie för att ta fram en enhällig definition för mobilitetshus, vilket saknas i dagsläget. Vidare har sex olika fallstudier utförts i Malmö, Lund och Köpenhamn för att undersöka nyttjandegraden av mobilitetshusens olika utbud och service. Under fältstudien studerades även hur väl de definierande kraven uppfylldes i varje fall samt hur användningen av husen upplevs. Slutligen utfördes en intervjustudie med nio olika respondenter i syfte att samla in kunskap och erfarenhet från olika perspektiv kring vilka utmaningar och nyckelfaktorer som kopplas till mobilitetshus.

De största utmaningarna som behöver beaktas är politiska beslut som hämmar nyttjandet av mobilitetshus, hur man ändrar människors beteenden och vanor samt hur mobilitetshuset ska generera en ekonomisk vinst. Mobilitetshusarbetet i Öresundsregionen visar tydlig potential men befinner sig fortfarande i ett tidigt skede.

Sammanfattningsvis visar studien att mobilitetshus kan ge ett större mervärde än traditionella parkeringshus, men det förutsätter en strategisk placering, ett behovsanpassat utbud och en samverkan mellan berörda aktörer.

Förord

Först och främst vill vi tacka varandra för en otroligt rolig period av vår studietid. Samarbetet har fungerat utmärkt och det är vi otroligt tacksamma över. Ett stort tack till Johnny Åstrand som handlett arbetet och givit värdefull feedback vid varje möte under arbetets gång. Vidare vill vi tacka hela avdelningen, Trafikplanering Malmö, på Sweco som konstant intresserat sig för vårt arbete, och bidragit till att det vi gjort känns viktigt och intressant. Ett speciellt tack till Malin Johansson på Sweco som möjliggjort att vi kunnat sitta på kontoret i Malmö och även handlett arbetet.

Nu när vi läst om mobilitetshus i 20 veckor finns det inget annat vi hellre hade velat arbeta med. Vi hoppas att framtiden för mobilitetshus är ljus så att det finns något vi kan bidra med i stadens utveckling.

Efter fem korta år på Lunds Tekniska Högskola kan vi nu titulera oss som civilingenjörer. Det firar vi med en runda på stan!

Innehållsförteckning

Abstract	3
Sammanfattning	4
Förord	5
1 Inledning.....	9
1.1 Bakgrund	9
1.2 Syfte och frågeställningar.....	11
1.3 Avgränsningar	11
1.4 Begrepp	12
1.5 Disposition	12
2 Metod	13
2.1 Litteraturstudie	13
2.2 Fältstudie	13
2.3 Intervjustudier	14
2.3.1 Fastighetsägare	14
2.3.2 Verksamma aktörer.....	14
2.3.3 Stadsplanerare	15
2.3.4 Erfarna experter.....	15
3 Litteraturstudie	15
3.1 Hur definieras ett mobilitetshus?.....	15
3.1.1 Olika definitioner av mobilitetshubbar	16
3.1.2 Definition av mobilitetshus	18
3.1.3 Modell av mobilitetshus	18
3.2 Hållbar mobilitet	19
3.3 Potential och utmaningar med mobilitetshus	21
3.3.1 Potential med mobilitetshus	21
3.3.2 Utmaningar med mobilitetshus	22
3.4 Underlag för fältstudier	23
4 Förberedande arbete inför fältstudier	26
4.1 Analysmetoder	26
4.2 Inventering	28

4.2.1	Malmö	28
4.2.2	Lund	31
4.2.3	Köpenhamn	33
4.3	Resultat av förstudie.....	34
5	Beskrivning av utvalda mobilitetshus	34
5.1	Mobilitetshus i Malmö	34
5.1.1	Mobilitetshuset Hyllie	36
5.1.2	Mobilitetshuset Södervärn.....	36
5.1.3	Intervju med Parkering Malmö	37
5.2	Mobilitetshus i Lund	39
5.2.1	LKP:s mål och visioner	40
5.2.2	Aurora.....	40
5.2.3	Lund C.....	41
5.2.4	Intervju med LKP.....	41
5.3	Köpenhamn	43
6	Fältstudier.....	44
6.1	Malmö	44
6.1.1	Mobilitetshuset Hyllie	44
6.1.2	Mobilitetshuset Södervärn.....	50
6.2	Lund	55
6.2.1	Aurora.....	55
6.2.2	Lund C.....	59
6.3	Köpenhamn	63
6.3.1	Q-Park Nørreport.....	63
6.3.2	Q-Park Vesterport	68
6.4	Jämförande analys av undersökta mobilitetshus	71
6.4.1	Nyttjandegrad	71
6.4.2	Bedömningsmodell.....	74
6.4.3	Upplevd användning	78
7	Intervjustudie.....	80
7.1	Stadsplanerare	80

7.1.1	Jonas Standar - Stadsbyggnadskontoret	80
7.1.2	Karin Neergaard - Fastighets- och gatukontoret	81
7.2	Verksamma aktörer.....	82
7.2.1	OurGreenCar	82
7.2.2	Hub Park.....	83
7.3	Erfarna experter	85
7.3.1	Christer Ljungberg	85
7.3.2	Ilmar Reepalu	86
7.3.3	Russell Cannon – Doktorand.....	87
7.4	Resultat och analys av intervjustudie	88
8	Diskussion	90
8.1	Resultaten och dess innebörd	90
8.2	Val av fall att studera djupare.....	92
8.3	Val av respondenter	93
8.4	Arbetets styrkor	93
8.5	Arbetets svagheter	93
8.6	Hur förhåller sig arbetet till tidigare forskning?.....	94
8.7	Hur bidrar arbetet till forskningen?	94
8.8	Vidare forskning.....	94
9	Slutsats	96
	Referenser.....	97
	Bilaga 1	102
	Bilaga 2	103
	Bilaga 3	104

1 Inledning

Inledningen består av en bakgrund till ämnet som leder till arbetets syfte och frågeställningar. Vidare presenteras de avgränsningar som gjorts tidigt i studien för att säkerställa att arbetet är görbart under den utsatta tiden. Slutligen innehåller inledningen en begreppslista och en disposition över hur rapporten är uppbyggd.

1.1 Bakgrund

Trafik spelar en grundläggande och central roll i stadsutvecklingen, där transportsystemet formar hur städer och samhällen utvecklas, människors rörelsemönster och hur miljön upplevs. Bilen har sedan 50-talet varit det dominerande trafikslaget och det har lett till spridd bebyggelse, högt bilberoende och försämrad folkhälsa. Bilen har bidragit till stora effekter på både miljö och klimat, och det är aktuellt att skifta fokus. Bilen har setts som den huvudsakliga komponenten i begreppet transport och det är av stor vikt att se gång, cykel och kollektivtrafik som minst lika viktiga beståndsdelar. Det leder till att trafik inte enbart ses som en form av förflyttning, utan ett verktyg för att skapa hållbara och aktiva samhällen (Boverket, 2024).

Fastighetsägarna med flera utförde en analys som en del av arbetet i *Framtiden för parkering och nya bostäder* (2020) och kom fram till att det sannolikt finns ca 20 miljoner parkeringsplatser i Sverige. Baserat på att en standard parkeringsplats tar anspråk på 25 m² och en gatuparkering på 15 m², innebär detta att det finns parkeringsytor som täcker 500 km² yta. Det skulle i sin tur innebära att det finns 50 m² parkering per invånare i Sverige vilket kan jämföras med snittet boyta för en svensk, som ligger på 42 m² (Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen, Naturvårdsföreningen, 2020). Det kan även jämföras med den totala arealen grönyta per invånare i Malmö tätort som är 86 m² (Malmö stad, 2026). Boverket påstår att denna analys i kombination med att 70 procent av alla resor sker med bil ger en tydlig bild av Sveriges bilsamhälle (Boverket, 2024).

Ett parkeringstal är en kommunalt framtagen kvot vilken talar om hur många parkeringar per bostad byggherren, vid nyexploatering, måste anordna. I Sverige finns inget nationellt krav på parkeringstal utan denna kan skifta beroende på en rad aspekter. Det är vanligt att miniminorm eller maximinorm används vilka talar om lägsta respektive högsta antal parkeringsplatser som byggherren måste anordna. Ett tredje alternativ är flexibelt parkeringstal (Boverket, 2025). I de fall det finns möjlighet, kan fastighetsägaren göra parkeringsköp i en parkeringsanläggning, antingen befintlig eller som ska byggas. Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper parkeringsplatser utanför fastighetens tomt (Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE, 2022). På så sätt kan fastighetsägaren klara av parkeringsbehovet och marken inom fastigheten kan utnyttjas till högre exploatering.

Då parkeringstalen inte är lagstadgade, kan en kommun välja att ha flexibla parkeringstal i stället för fasta. Vid nyexploatering kan byggherren bli beviljad ett lägre parkeringstal än vad som står i kommunens parkeringspolicy om denne vidtar mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder syftar på

lösningar som bidrar till att de boendes behov av bilen minskar i och med införandet av till exempel bilpool eller cykelparkeringar (Boverket, 2025).

Sven-Allan Bjerkemo definierar trafikplanering i *Trafiken i den hållbara staden* under kapitel 14, *Metoder och verktyg för trafikplanering*, och uttrycker att ”Trafikplanering är att organisera och tillgodose förflytningsbehov för människor och gods” (s.443) (Bjerkemo, 2008).

Mobilitetsåtgärder, som nämns i stycket ovan, faller in i Bjerkemos definition av trafikplanering som ett tillgodoseende av förflytningsbehov för människor. Vidare är ett mobilitetshus ”en samlad anläggning som innehåller både privata och delade mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster (Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE, 2022, s. 152).

Konceptet ”Mobilitetshus” har växt fram genom en rad av innovativa stadsprojekt. Rongen, et al. menar att nodbaserade knutpunkter i form av Park and Ride, i kombination med ABC-lokaliseringspolicyn, 1988, var starten av mobilitetshubbar. ABC syftade till att rätt företag skulle vara på rätt plats för att minska bilberoendet. A-platser innebar centrala områden som var tillgängliga med kollektivtrafik. B-platser kunde nås genom både kollektivtrafik och motorväg och C-platser var placerade i närheten av motorvägen för att lätt kunna nå med bil (Rongen, et al., 2022). Vidare är ett mobilitetshus en typ av mobilitetshubb.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med arbetet är att studera mobilitetshus i Öresundsregionen och undersöka vilken roll de kan spela i transportsystemet såväl som i det offentliga rummet i staden. Vidare undersöks vilka utmaningar som bör beaktas samt hur mobilitetshus fungerar i praktiken. Studien syftar även till att tydliggöra om det finns ett mervärde i att bygga mobilitetshus i stället för traditionella parkeringshus.

De frågeställningar som ska besvaras som ett resultat av arbetet är:

1. Hur definieras mobilitetshus?
2. Vilka är de största nyckelfaktorerna för att uppnå önskad effekt för ett mobilitetshus?
3. Hur kan mobilitetshus bidra till det offentliga rummet i staden?
4. Vilka utmaningar finns kopplade till mobilitetshus?
5. Hur stor är nyttjandegraden för de undersökta mobilitetshusens olika funktioner?
6. Hur väl uppfyller de undersökta mobilitetshusen de definierande kraven och hur upplevs användningen?

Den första frågeställningen, ”Hur definieras mobilitetshus”, ska besvaras i ett tidigare skede då den framtagna definitionen ska ligga till grund för vilka mobilitetshus i Öresundsregionen som ska undersökas.

1.3 Avgränsningar

- Området i vilket mobilitetshus ska studeras avgränsas till Öresundsregionen. Anledningen till detta är för att lära av erfarenheter från både Sverige och Danmark vilket möjliggör ett utvidgat perspektiv.
- Antalet mobilitetshus som kommer att undersökas djupare är 6. Fler än 6 mobilitetshus kan resultera i att uppföljningen inte blir djup nog eftersom arbetet ska utföras under 20 veckor.
- Ekonomiska förutsättningar för olika mobilitetshus har inte tagits till beaktning. Sådana förutsättningar kan vara olika typer av prissättningar som kan påverka nyttjandegraden.

1.4 Begrepp

Mobilitet är detsamma som rörlighet och syftar på möjligheten till förflyttning (Ljungberg, 2022).

Delad mobilitet innebär att flera personer använder samma fordon vid olika tider för olika behov. Det kan till exempel vara delning av cykel, bil, e-scootrar eller lådcyklar. Delad mobilitet är en strategi för att minska andelen outnyttjad tid för fordon genom att införa fler användare, samtidigt som det skapas fler transportmöjligheter för användarna och på ett effektivare sätt nyttjar stadens yta (Karbaumer & Metz, 2022).

Multimodala resor består av en kombination av minst två olika trafikslag under en och samma resa (Regeringskansliet, 2024).

MaaS (Mobility as a service) är en service, ofta i form av en mobil-app, som innefattar att användaren, genom köp, kan boka biljetter och få åtkomst till olika typer av trafikslag (Hensher, et al., 2020).

1.5 Disposition

Kapitel i rapporten är disponerade enligt följande. I kapitel 2 redogörs den *Metod* som kommer att användas i arbetet och i vilket syfte de används. Kapitel 3 utgör *Litteraturstudie* som leder till kapitel 4 Förberedande arbete inför fältstudier. Vidare presenteras en *Beskrivning av utvalda mobilitetshus* i kapitel 5. Därefter presenteras resultat av *Fältstudier* i kapitel 6 och *Intervjustudie* i kapitel 7. *Diskussion* och *Slutsats* kring arbetet som utförts kan läsas i kapitel 8 respektive kapitel 9.

2 Metod

Arbetet innefattar både kvalitativa och kvantitativa undersökningar. De kvalitativa undersökningarna består av litteraturstudie och intervjuer och den kvantitativa undersökningen består av fältstudier.

Inledande utfördes en litteraturstudie i syfte att svara på frågeställningen ”Hur definieras mobilitetshus?” samt för att ge underlag för arbetets resterande moment. Den framtagna definitionen användes sedan för att välja ut de mobilitetshus i Öresundsregionen som skulle undersökas genom en förstudie.

De valda objekten undersöktes genom fallstudier i form av fält- och intervjustudier. De parametrar som undersöktes är nyttjandegrad och upplevd användning. Vidare intervjuades fastighetsägare av mobilitetshusen för att undersöka hur de arbetar med mobilitet och vilka utmaningar som behöver beaktas.

Nyttjandegraden av ett mobilitetshus olika funktioner undersöktes genom fältstudier och kompletterande statistik från serviceleverantörer. Under fältbesöken inventerades mobilitetshusen i syfte att samla in data om användandet av parkeringsplatser samt specifika funktioner för olika objekt. Nyttjandegraden beräknades genom att jämföra nyttjandet av utbudet med kapaciteten. Till exempel genom att dela antalet använda parkeringsplatser på det totala antalet parkeringsplatser.

För varje specifikt mobilitetshus som inventerades under arbetet utfördes även två analyser skapade av författarna för att undersöka hur väl de uppfyller de definierande kraven samt hur de presterar utifrån upplevd användning.

2.1 Litteraturstudie

En litteraturstudie har utförts i syfte att skapa en vetenskaplig grund till arbetet och för att besvara dess frågeställningar. Litteraturstudien genomfördes genom att läsa tidigare studier och forskning. Till stor del hittades litteraturen genom gediget sökande på Lunds universitets gemensamma söksystem, Finn. För att hitta relevant litteratur användes Finn:s avancerade sökning, där nyckelorden *Mobility Hub*, *Shared mobility hub*, *Mobility*, *Mobilitet* och *Mobilitetshus* har använts. Mängden litteratur på svenska har varit låg, medan det funnits en avsevärd mängd litteratur på engelska. Däremot har den engelska litteraturen i mångt och mycket rört mobilitetshubbar och inte enbart mobilitetshus, vilket beror på att det inte finns ett separat ord för mobilitetshus på engelska. Det har lett till att en del litteratur inte var relevant för detta arbete, samtidigt som en omfattande mängd av litteraturen kunde bidra till arbetet.

2.2 Fältstudie

Under fältstudien har sex olika mobilitetshus besökts, två i Lund, två i Malmö och två i Köpenhamn. Valet av mobilitetshus som följs upp beskrivs under rubrik 4.3 Resultat av förstudie.

För varje mobilitetshus i Malmö, Lund och Köpenhamn gjordes fyra inventeringar under dygnet vilka innebar att nyttjandegraden av parkeringsutbudet undersöktes vid varje besök, samt att serviceutbudet och analysmetoder framtagna av författarna undersöktes. Fältstudierna i Malmö och Lund utfördes 6.30 (innan man lämnar hemmet), 9.30 (när man kommit till jobbet), 14.30 (innan man lämnar jobbet) samt 20.30 (när alla kommit hem från jobbet). Anledningen till att dessa tider valdes var för att kunna jämföra andelen bilar i mobilitetshusen innan, under och efter de traditionella arbetstiderna. Nyttjandegraden undersöks genom att räkna både kapacitet och nyttjade parkeringsplatser för olika funktioner i mobilitetshusen.

Observationerna i Köpenhamn genomfördes under en och samma dag och omfattade två mobilitetshus som besöktes vid fyra olika tidpunkter vardera. Tidpunkterna för besöken skiljde sig något från besöken i Malmö och Lund på grund av begränsningar kopplade till kollektivtrafikens avgångar. Tiderna valdes för att motsvara de tidsperioder som användes i fältstudierna i Sverige och representerar olika delar av dygnets användningsmönster: morgonpendling, efter morgonpendling, mitt på dagen samt efter arbetstid. De två mobilitetshusen besöktes med cirka 30 minuters mellanrum vid varje observationstillfälle, vilket möjliggjorde observationer under jämförbara tidsförhållanden. Trots mindre variationer i exakta klockslag bedöms resultaten vara jämförbara då observationerna genomfördes under motsvarande tidsperioder på dygnet.

2.3 Intervjustudier

Intervjuerna spelades in, med tillåtelse från intervjupersonerna. Därefter transkriberades ljudfilen med hjälp av Words transkriberingsverktyg. För att säkerställa att transkriberingen stämde överens med vad som sades under intervjun, korrigerades oriktigheter genom att lyssna igenom ljudinspelningen samtidigt som transkriberingen korrekturlästes. Därefter skickades den sammanställda transkriberingen till respondenten för godkännande. Intervjuerna följer en semi-strukturerad struktur, vilket betyder att intervjuerna följer en förutbestämd struktur, som sammanställts i en intervjuguide (Methods, 2014).

2.3.1 Fastighetsägare

I syfte att få en djupare förståelse för arbetet bakom mobilitetshus utfördes intervjustudier med fastighetsägarna till de mobilitetshus som följdes upp i arbetet. Respondenterna bestod av Lotta Hansson på Parkering Malmö och Paul Myllenberg och Mathias Gunnarfelt på LKP. I intervjuguiden har ett antal frågor bearbetats och under intervjun tillades följdfrågor om så ansågs lämpligt, guiden presenteras i Bilaga 1.

2.3.2 Verksamma aktörer

För att undersöka hur de verksamma mobilitetsaktörerna arbetar och vilka utmaningar som de främst ser med branschen har Oliver Svensson från OurGreenCar och Annika Fernlund på Hub Park intervjuats. OurGreenCar är ett bilpoolsföretag och Hub Park bygger och förvaltar mobilitetshus. I Bilaga 2 presenteras den intervjuguide som användes under intervjuerna.

2.3.3 Stadsplanerare

Två olika stadsplanerare har intervjuats för att undersöka hur kommunala företag arbetar med mobilitet. De som intervjuats är Jonas Standar som arbetar på Stadsbyggnadskontoret i Malmö samt Karin Neergaard på fastighets- och gatukontoret i Malmö. Intervjuerna följde intervjuguiden i Bilaga 2.

2.3.4 Erfarna experter

Tre erfarna experter har intervjuats vilka är Christer Ljungberg, forskare och konsult som var medgrundare till Trivector samt Ilmar Reepalu, Malmö kommunstyrelsens ordförande 1994–2013, med många års yrkeserfarenhet som stadsplanerare i Borås och Malmö, samt Russel Cannon som är doktorand på K2 vilket är Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. Respondenterna har valts ut då de anses kunna bidra med opartisk erfarenhet kring mobilitetshus och ett stadsbyggnadsperspektiv som inte förankras med ett företag. Intervjuerna följde intervjuguiden i Bilaga 2.

3 Litteraturstudie

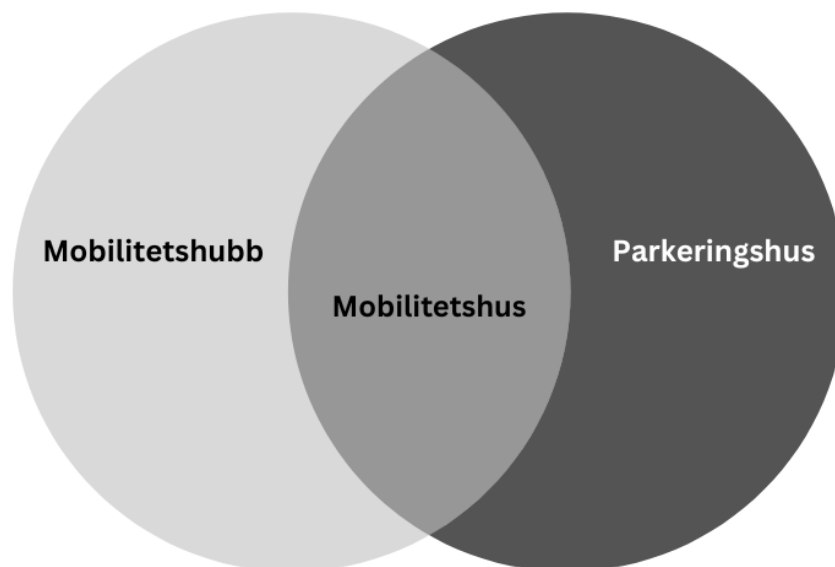
I första avsnittet i detta kapitel studeras olika definitioner av mobilitetshus för att möjliggöra formulering av en definition som anses lämplig. Vidare studeras de möjligheter som skapas i och med etablering av mobilitetshus samt vilka utmaningar som kopplas till mobilitetshus. Slutligen studeras vilka nyckelfaktorer som krävs för att lyckas med mobilitetshus som bygger ett underlag inför fältstudier i arbetet.

3.1 Hur definieras ett mobilitetshus?

Det finns en viss osäkerhet i undersökningen av olika definitioner, då den engelska översättningen för både mobilitetshus och mobilitetshubb ofta är ”mobility hub” eller ”shared mobility hub”. Ordet ”hub” i detta fall behöver inte nödvändigtvis syfta på ett hus som i den svenska benämningen mobilitetshus, utan kan ibland även syfta på en samlingsplats. Denna osäkerhet anses inte vara ett större problem då det översiktliga syftet stämmer överens oavsett om anläggningen är ett hus eller inte. Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE skiljer på mobilitets-hus från -hubb i rapporten *Rikare Grannskap* (2022) som en plats där mobilitetshus även kan innehålla privat bilparkering. En mobilitetshubb beskrivs som en ”Kvarternära invändig eller utvändig mobilitetsyta för delade mobilitetslösningar” (Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE, 2022, s. 152).

Författarna menar att ett mobilitetshus är en kombination av en mobilitetshubb och ett parkeringshus. Relationen kan illustreras i ett venndiagram där både innehåll från mobilitetshubbar och parkeringshus återfinns i mobilitetshuset. Se Figur 1 nedan. Ett parkeringshus definieras enligt svensk ordbok som en ”byggnad (med flera våningar) som är avsedd för parkering i stor skala” (Svenska Akademin, 2026) och anses inte behöva förklaras

tydligare på grund av att det är ett vedertaget begrepp. Vidare undersöks definitioner av mobilitetshubbar i kapitel 3.1.1 Olika definitioner av mobilitetshubbar, i syfte att fullända definitionen av mobilitetshus.



Figur 1. Venndiagram som visar relationen mellan mobilitetshubb och parkeringshubb som ett mobilitetshus. Venndiagram utvecklat av författarna.

Relationen mellan begreppen mobilitetshus, parkeringshus och mobilitetshubb kan även beskrivas matematiskt genom mängdteori enligt ekvationerna nedan. De talar om att alla mobilitetshus också är mobilitetshubbar, samt att alla mobilitetshus också är parkeringshus men inte vice versa.

$$\text{Mobilitetshus} \subseteq \text{Mobilitetshubb}$$

$$\text{Mobilitetshus} \subseteq \text{Parkeringshus}$$

3.1.1 Olika definitioner av mobilitetshubbar

Detta avsnitt innehåller en omvärldsanalys i syfte att svara på vad en mobilitetshubb är. Definitionen av mobilitetshubb ska sedan i kombination med definitionen av parkeringshus leda till svar på första frågeställningen "Hur definieras mobilitetshus?"

Karst Geurs et al. arbetade med att samla olika definitioner i världen i syfte att ta fram en enhällig definition som fångade upp så många definitioner av mobilitetshubbar som möjligt. Studien byggde på två huvudämnen, *Definition of shared mobility hubs* och *Mobility hub integration principles*. I arbetet granskades 81 olika vetenskapliga källor, varav 36 av dessa innehöll en definition där de flesta lade stort fokus på mobilitet och byten mellan olika transportslag. Arbetet resulterade i en definition enligt följande:

” We define a shared mobility hub as a physical location where different shared transport options are offered at a dedicated, non-temporary and recognisable location, and where public transport is available within walking distance” (Geurs, et al., 2023).

Collaborative Mobility UK (CoMoUK), som är Storbritanniens nationella välgörenhetsorganisation för delad transport (shared transport), definierar mobilitetshubb enligt följande:

” A mobility hub is a recognisable place with an offer of different and connected transport modes supplemented with enhanced facilities and information features to both attract and benefit the traveller” (CoMoUK, 2019).

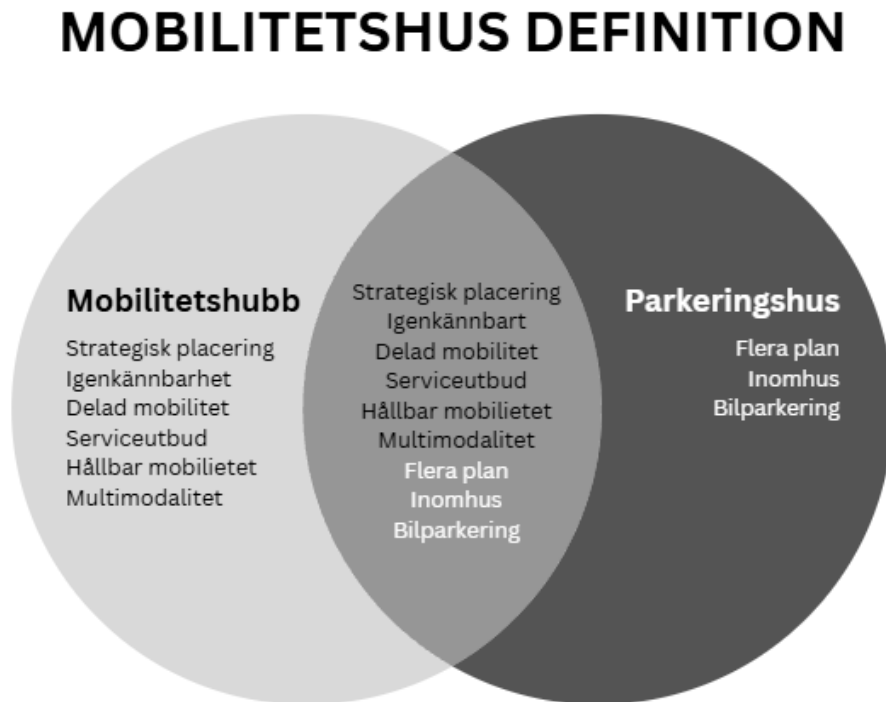
I en artikel skriven av Raukouni et al. med syfte att skapa en fördjupad förståelse för begreppet *shared mobility hubs*, (delade mobilitetshubbar), jämfördes och sammanställdes 17 olika definitioner. De mest återkommande begreppen identifierades och användes för att skapa en övergripande definition (Raukouni, et al., 2023). Definitionen blev följande:

” A shared mobility hub is a place where different transport modes are integrated seamlessly, promoting efficient and sustainable urban mobility. Emphasis is given on shared mobility options such as bikes, scooters and cars. Connection with public transport (transit) is desirable but not necessary. The integration between mobility suppliers is important to provide a seamless, flexible connection at these transfer points. Ensuring an enjoyable experience for travelers is a crucial part of the hub concept as well, and therefore the hub should be considered not just as a transfer node but as a place where a variety of services come together, such as logistics services or restaurants.” (Raukouni, et al., 2023).

Definitionen ovan är relativt omfattande och kan uppfattas som delvis tvetydig, då den inte tydligt avgränsar vilka funktioner som krävs för att en plats ska klassificeras som en mobilitetshubb. Trots detta ger definitionen en värdefull helhetsbild av konceptets intentioner och centrala egenskaper.

3.1.2 Definition av mobilitetshus

Utifrån den litterära studien presenterad i 3.1 och 3.1.1 samlas de centrala begreppen inom definition av mobilitetshubb samt parkeringshus. Figur 2 nedan illustrerar hur kombinationen av dessa begrepp bildar vitala egenskaper för ett mobilitetshus.



Figur 2. Venndiagram som definierar ett mobilitetshus som en kombination av definitioner på mobilitetshubb och parkeringshus. Venndiagram utvecklat av författarna.

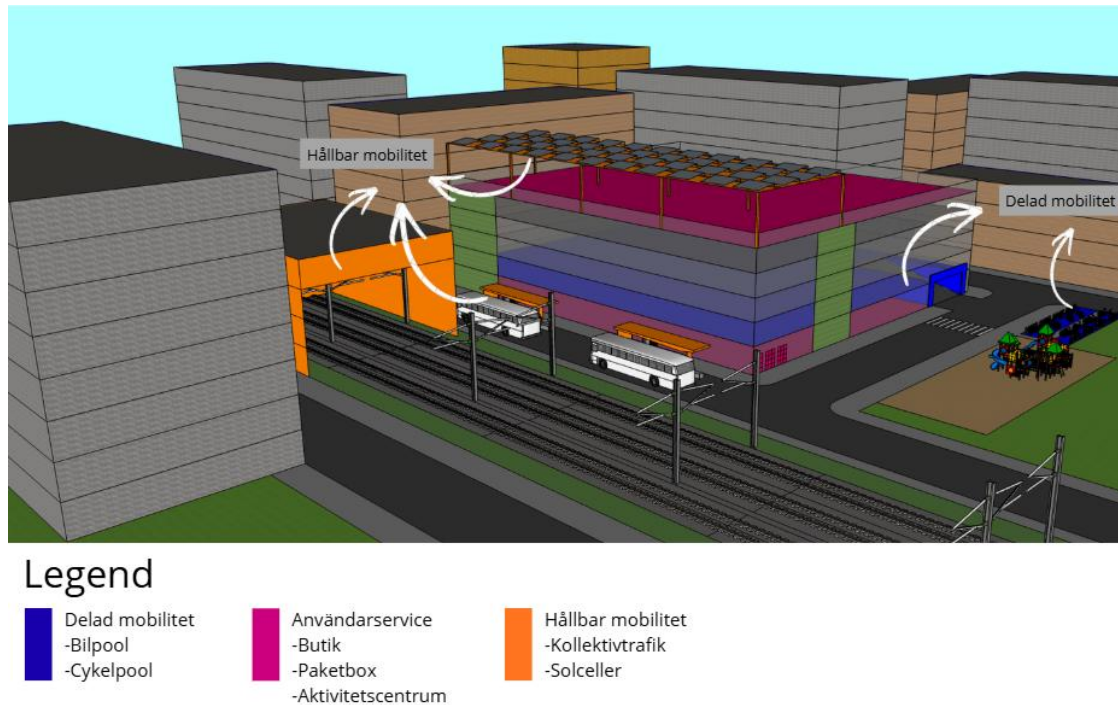
Definitionen av ett mobilitetshus kan med hjälp av Figur 2 formuleras enligt följande:

Ett mobilitetshus är en strategiskt placerad och igenkännbar flervåningsbyggnad innehållande bilparkering, delad mobilitet och utbud av användarservice. Ett mobilitetshus ska även möjliggöra multimodala resor samt på ett tydligt sätt främja hållbar mobilitet.

3.1.3 Modell av mobilitetshus

För att förtydliga vad ett mobilitetshus kan innehålla har en modell skapats av författarna i programvaran SketchUp. Modellen är ämnad att illustrera ett optimalt mobilitetshus enligt framtagna definition. Se Figur 3 nedan. Viktigt att poängtera är att ett ”optimalt mobilitetshus” kan se ut på flera olika sätt. Vilken typ av innehåll och funktioner som bäst lämpar sig i ett mobilitetshus beror på behovet i området som byggnaden anläggs i (Arnold, et al., 2022). De tre

funktionerna delad mobilitet, användarservice och hållbar mobilitet kan erbjudas i olika utsträckningar och bestå av olika saker. Till exempel är det inget krav på att det ska finnas paketboxar eller aktivitetscentrum i ett mobilitetshus, men det är två typer av service som illustreras i just denna modell.



Figur 3. Modell av optimalt mobilitetshus skapat av författarna i programvaran SketchUp.

Mobilitetshuset är strategiskt placerat i närhet till både omgivande kvarter och kollektivtrafik. Illustrationen har genomskinliga väggar i syfte att det ska vara lättare att förstå innehållet i byggnaden. Med det sagt bör fasaden och arkitekturen sticka ut och vara igenkännbar. Våning 3–5 innehåller klassisk bilparkering med inslag av laddboxar till elbilar och parkering för rörelsehindrade. Delad mobilitet erbjuds i form av bilpool som placeras tillgängligt och synligt på våning 2 samt cykelpool utanför byggnaden. När det kommer till användarservice finns det butiks- och restaurangsmöjligheter i bottenplan, paketboxar samt utrymme för aktivitetscentrum på taket. Från mobilitetshuset är det lätt att utföra multimodala resor genom att byta trafikslag till både buss, tåg eller fordonspooler. Slutligen främjar mobilitetshuset hållbar mobilitet genom att förse huset med el från solceller samt göra det enkelt för resenärer att välja kollektivtrafik.

3.2 Hållbar mobilitet

Termen hållbarhet grundar sig i ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Mobilitet är ett brett begrepp som fokuserar på människans behov av rörelse och har som fokus att underlätta vardagliga resor och transporter. För att främja hållbar mobilitet behöver det finnas goda transportalternativ, tillräcklig infrastruktur samt att mobiliteten ska vara anpassad till människors beteende, behov och vardag (Länsstyrelsen i Gotland & Region Gotland, 2021). Mobilitetshus

svarar för just dessa funktioner. De skapar transportalternativ som täcker fler behov än det privata bil- och cykelägandet i form av delad mobilitet och multimodala resor.

Sveriges transportpolitiska mål består av fyra olika typer av mål där det övergripande målet ”är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Vidare är Funktionsmålet det andra målet och Hänsynsmålet det tredje. (Regeringskansliet, u.d.). Det fjärde målet, som är ett etappmål under hänsynsmålet, säger att ”växthusgasutsläppen från inrikes transporter [...] ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010” (Regeringskansliet, u.d.). År 2024 uppgav Naturvårdsverket att vägtrafiken stod för drygt 30 procent av det totala koldioxidutsläppet i Sverige. Varav bilåkandet utgör knappt 20 procent av allt klimatutsläpp i landet (Naturvårdsverket, 2024). Enligt Svensk Kollektivtrafik står kollektivtrafiken i Sverige för cirka 1,5 procent av alla växthusgasutsläpp från transporter och av alla motoriserade resor som görs, sker 31 procent med kollektivtrafik (Svensk Kollektivtrafik, u.d.). Det blir därmed tydligt att kollektivtrafiken bidrar till hållbar mobilitet både genom att minska det ekologiska fotavtrycket, och som en lösning på människors vardagliga transportbehov.

Funktionsmålet syftar på att alla ska ha tillgång till ett transportsystem som har god kvalitet och användbarhet. Det ska uppnås genom transportsystemets utformning och funktion. Slutligen uttrycker Regeringskansliet att ”Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.” (Regeringskansliet, u.d.). Därmed är jämställdhet en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Sengül & Mostofi undersökte 2021 hur e-mikromobilitet påverkar hållbara stadsresor. Mikromobilitet är ett samlingsnamn för mindre fordon som färdas i lägre hastigheter än 25 km/h och som körs av användaren, som till exempel cykel, el-cykel och el-scooter. De två sistnämnda kan även benämnas inom e-mikromobilitet som i stället syftar på samma typ av fordon med skillnaden att de drivs med el (Sengül & Mostofi, 2021). År 2018 skedde ca 45 miljoner resor i USA med el-scootrar och delade el-cyklar. Vidare visade undersökningen att medelreslängden för fordonen i världen ligger på 0,72–2,4 km för el-scootrar respektive 3–4,5 km för el-cyklar. Detta menar Sengül & Mostofi visar att 50–60 procent av Europas resande kan göras med el-scootrar och el-cyklar. De lyfter ytterligare att en el-scooter kan färdas 128 km per kWh samtidigt som en elbil och en bil driven av icke-förnybara drivmedel kan färdas 6,4 km respektive 1,6 km på samma kWh (Sengül & Mostofi, 2021) vilket visar hur etableringen av mikromobilitet kan bidra till hållbar mobilitet. Att 50–60 procent av Europas resor skulle kunna utföras med e-mikromobilitet kan anses vara en överdrift. I praktiken krävs en grundligare undersökning men studien visar fortfarande på hur mikromobilitet kan skapa ett hållbarare samhälle.

Behovet av tillgång till flera transportalternativ förstärks av att individers resvanor varierar från dag till dag. Studier visar att omkring en fjärdedel av dem som pendlar med bil till arbetet även använder andra färdmedel under en och samma vecka. Denna variation kan bland annat förklaras av faktorer som väderförhållanden eller tillgång till exempelvis cykel. Även tillgången till

parkering i anslutning till arbetsplatsen påverkar benägenheten att välja andra färdmedel än bilen (Chatterjee, et al., 2016). Mot denna bakgrund blir tillgång till flexibla mobilitetslösningar, som kan erbjudas i mobilitetshus, särskilt relevant.

3.3 Potential och utmaningar med mobilitetshus

I detta avsnitt studeras den potential som kan nås med etablering av mobilitetshus ur ett stadsbyggnadsperspektiv samt de utmaningar som uppstår vid sämre etablering av mobilitetshus. En stor del av litteraturen i detta avsnitt är baserad på studier av mobilitetshubbar. Författarna menar, utifrån framtagen definition, att vid de tillfällen som mobilitetshubbar nämns inkluderas även mobilitetshus då huset även definieras som en hubb.

3.3.1 Potential med mobilitetshus

För att undersöka potentialen av mobilitetshus studeras dels hur mobilitetshus påverkar bilberoendet, dels hur de påverkar stadsmiljön. Vidare studeras egenskaper hos mobilitetshus som flexibilitet och yteffektivitet.

Nikitas et al. publicerade artikeln *Decoding mobility hubs: Opportunities and risks underpinning their introduction for the contexts of transport and the wider society* i Journal of Transport Geography 2025. Artikeln bygger på en litteraturstudie i syfte att på ett tydligare sätt definiera möjligheter och risker med mobilitetshubbar. En av de största möjligheterna som mobilitetshubbar medför är att ett välfungerande sådant kan bidra till ett minskat bilberoende. I de fall då det finns bilpooler associerade till hubben, kan det vara ett alternativ som täcker ett flertal bilanvändares behov, tillräckligt för att de inte ska skaffa en egen bil. Om mobilitetshubben dessutom har en nära koppling till kollektivtrafik, möjliggör det också för resenärer att välja bort bilen och förespråka andra alternativ (Nikitas, et al., 2025). Genom att skapa mobilitetshus, skapas även en anläggning där traditionell bilparkering kan kombineras med andra inslag av trafik för att minska det privata bilberoendet (Trygg & Grundel, 2025). Utöver det kan en kombination av flera olika transportsätt främjas genom mobilitetshubbar, så kallad multimodalitet. Med det menas att flera olika transportsätt integreras i en och samma resa (Nikitas, et al., 2025).

Till skillnad från ett traditionellt parkeringshus kan mobilitetshus även tjäna ett syfte för personer som inte har en bil eller är bilanvändare. Det medför därmed till en trevligare stadsmiljö för fler personer i staden. Eftersom mobilitetshusens storlek, funktioner och position är anpassningsbara utifrån behovet i det aktuella området, passar de in i de flesta tätorter (Nikitas, et al., 2025). Dessutom kan införandet av ett mobilitetshus bidra till mer bilfri yta som i stället kan användas till annan typ av stadsutveckling. Det kan även leda till att fler typer av service erbjuds i området (Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE, 2022).

Mobilitetshus kan ses som mer anpassningsbara och enklare att variera och omvandla, om så skulle behövas, än vad underjordiska garage är. De är även mindre ytkrävande än traditionell markparkering. Det finns möjlighet att samla och täcka parkeringsbehovet för flera fastigheter i

ett mobilitetshus samtidigt som andra mobilitetstjänster och service kan erbjudas i samma facilitet. De kan därmed ses som ett mer ekonomiskt och framtida flexibelt alternativ än andra typer av parkeringsanläggningar (Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE, 2022). Ytterligare en möjlighet som uppkommer vid skapandet av mobilitetshus är att servicen som kan erbjudas i faciliteten bidrar till ökad rörelse i området, vilket i sin tur leder till en ökad känsla av trygghet bland besökare. För att öka tryggheten desto mer är det gynnsamt att skapa god sikt in och ut ur mobilitetshuset med god belysning, det minskar även risken för stöld och annan kriminalitet i byggnaden (Trivector; RISE; Nyréns Arkitektkontor, 2024).

Genom att betrakta mobilitetshus som en nod i stadens vardagsstruktur kan dess funktioner utvärderas utifrån hur väl de förenklar dagliga aktiviteter, vilket kan kopplas till David Sims bok *Soft City*. Boken beskriver hur den byggda miljön påverkar vardagslivet och hur en ”mjuk stad” kan skapa en högre livskvalitet genom god planering och design. Sim menar att den största utmaningen för att leva väl kan vara separationen mellan vardagens olika komponenter och att mycket tid går till spillo vid förflyttningen mellan alla vardagliga behov och individuella preferenser. För att motverka detta och uppnå vardagslivets sanna värde behöver det skapas platser som är fulla med möjligheter som bemöter de vardagliga förutsättningarna (Sim, 2019). Ur detta perspektiv kan mobilitetshus betraktas som en del av samordningen av vardagens aktiviteter och inte enbart som en del av transportinfrastrukturen. Detta genom att tillgodose fler människors behov men också genom att tillgodose fler behov för samma människa då denna kan behöva cykel en dag, bil nästa dag och kollektivtrafik en annan dag.

3.3.2 Utmaningar med mobilitetshus

Även om syftet med mobilitetshubbar i stor utsträckning är att minska bilberoendet och att öka användningen av kollektivtrafik och andra miljövänliga trafikslag menar Nikitas et al. att om etableringen av en mobilitetshubb inte sker på rätt sätt, resulterar det i risker för samhället snarare än möjligheter, vilka presenteras i nästkommande två stycken (Nikitas, et al., 2025).

Det finns en risk att användandet av kollektivtrafik minskar i och med att möjligheter så som laddstationer för bilar anordnas. Detta kan i sin tur leda till större utsläpp av växthusgaser, vilket motarbetar syftet med mobilitetshubbar. Nikitas et al. ser även svårigheter i att vända allmänhetens intresse till fördel för mobilitetslösningar. Det kan krävas mer än möjligheten att till exempel använda bilpooler för att minska bilberoendet och risken blir således att irritation skapas bland bilister som inte är intresserade av förändring (Nikitas, et al., 2025).

Vidare kan en sämre planerad mobilitetshubb leda till ökad trängsel, obekväma byten inom trafiken och oönskad användning, exempelvis i form av att hemlösa söker tak över huvudet. Dåligt underhåll av byggnaden kan leda till kriminalitet, så som försäljning av olagliga substanser eller dylikt. En sista risk som Nikitas et al. tar upp är skildringar mellan olika inkomstgrupper i samhället i form av gentrifiering. En ny mobilitetshubb och en ny satsning i en stadsdel kan bidra till högre bostadspriser i området, vilket i sin tur kan leda till att lägre inkomsttagare behöver flytta och att högre inkomsttagare då kan flytta in (Nikitas, et al., 2025).

I artikeln *Strategic spatial planning in the implementation of mobility hubs* publicerad i *Journal of Urban Mobility* (2025) av Trygg och Grundel, har de undersökt hur fyra olika kommuner i Sverige förhåller sig till implementering av hållbar mobilitet genom mobilitetshus och -hubbar. Artikeln är baserad på intervjuer och workshops med planerare samt genom analyser av policydokument. Flera av planerarna som intervjuats till artikeln belyser risken i att parkeringshus börjar benämnas som mobilitetshus, trots att inga förändringar eller förbättringar skett, genom så kallad "greenwashing" (Trygg & Grundel, 2025). "Greenwashing" är ett uttryck som betyder att ett företag eller annan organisation försöker vilseleda allmänheten till att tro att de gör mer för miljön och klimatet än vad de faktiskt gör. Det bidrar i sin tur till att falska lösningar främjas och distraherar från trovärdiga och konkreta åtgärder för klimatkrisen (United Nations, u.d.).

Då det inte finns en entydig definition av mobilitetshus, medför det att utvecklingen av dem skiljer sig mellan länder och områden. I Sverige har det därmed lett till att kommuner därför utgår ifrån en egen definition, och således har olika kommuner olika definitioner och mål gällande mobilitetshus. På grund av bristen av tydliga riktlinjer kan kvalitén och kraven på mobilitetshusen variera stort i olika delar av landet. Det medverkar till att det är svårare att skapa en tydlig gemensam plan, vilket i sin tur leder till att det är svårt att skapa riktlinjer inom planering av mobilitetshus. Detta försvårar möjligheten för kommunerna att ta lärdomar från varandra (Trygg & Grundel, 2025).

Det är inte ovanligt att det erbjuds någon form av bilpool i mobilitetshus och -hubbar. I artikeln *Do mobility hubs boost the adaptation and impact of carsharing in the urban periphery? Insights from a mixed-methods case study* av Czarnetzki, Freude och Gertz, undersöks sambandet mellan mobilitetshubbar och dess brukares villighet att använda bilpooler. Studien visade att en stor del av mobilitetshubbarnas användare inte var medvetna om att det fanns tillgång till bilpooler på området och att de därmed inte utnyttjade dem. Andra avstod från att nyttja bilpooler på grund av att de inte var insatta i dess villkor (Czarnetzki, et al., 2025).

3.4 Underlag för fältstudier

I detta avsnitt studeras tre olika skrifter som undersöker hur man bör arbeta med mobilitetshubbar för att säkerställa att man når önskad effekt och hög nyttjandegrad. Vidare används studien som en grund till två olika analysmetoder som ska utföras för varje mobilitetshus under fältstudien vilka presenteras i avsnitt 4.1.

Arnold et al. utförde 2022 en studie för implementering av mobilitetshubbar, *An exploratory study of Mobility Hub implementation*, vilken publicerades i *Research in Transportation Economics* 2023. Slutsatsen av studien är en rekommendation till städer och kommuner som planerar anlägga mobilitetshubbar. Denna syftar på att använda "the 4Ps", **Purpose (Syfte)**, **Process**, **Place (Plats)** och **Performance (Prestation)** (Arnold, et al., 2023). De fyra P:na beskrivs tydligare i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. De fyra P:na och beskrivning hur de kopplas till mobilitetshus.

Syfte Syftet med mobilitetshubben ska innehålla tydliga mål och grundar sig ofta i ett skifte mot transportpooler och bort från den privatägda bilen.	Process Processen av implementeringen bör ta hänsyn till efterfrågan av allmänheten och användningsområden bör vägas mot utomstående organisationer och konkurrenter
Plats Platsen där mobilitetshubben ska anläggas på ska ha en tydlig koppling till syftet och de mål som satts upp för att få en hög effekt på investeringen.	Prestation Utvärdering av hur mobilitetshubben presterar utifrån målbilden är ett kritiskt steg som bör göras kontinuerligt för att mäta effekten av projektets mål.

År 2022 utfördes forskningsstudien *Mobility Hubs: Review and Future Research Direction* av Thomas Arnold et al. Studien baserades på 20 fallstudier på olika nätverk av mobilitetshubbar runtom i världen som resulterade i fyra olika grupper av framgångsfaktorer. Funktioner, placering i staden, utformning och strategiska mål. Arnold et al. kom fram till att intermodala lösningar där resenärer kan byta färdmedel är en viktig faktor för att nyttjandet av mobilitetshubbar ska få effekt. Två andra faktorer som ökar nyttjandet är placering av byggnaden samt designen. Det är alltså fördelaktigt om mobilitetshuset är igenkännbart på grund av dess utseende. Byggnadens funktioner bör även marknadsföras för att utsträckningen av nyttjandet ska sprida sig (Arnold, et al., 2022).

I rapporten *Mobility hubs of the future* framtagen av RISE och Arup undersöks mobilitetshubbars inverkan på mobilitetsmönster. En stor del av rapporten rör hubbarnas funktioner och vikten av att de är relevanta för omgivningen, för att det ska vara välutnyttjat. Eftersom mobilitetshus enligt framtagen definition är mobilitetshubbar, används samma resonemang. För att skapa mobilitetshus som bibehåller en hög nyttjandegrad och högt brukande över lång tid är det av stor vikt att det anpassas utefter behoven i området. Behoven kan komma att förändras efter tid. Därmed bör mobilitetshus skapas utifrån att det ska finnas möjlighet att förändra och utveckla de primära funktionerna. De behov, förutsättningar och drivkrafter som finns i området bör undersökas, utvärderas och ligga till grund för beslut om vilka funktioner som är relevanta i det mobilitetshuset. Eftersom områdets behov, förutsättningar och drivkrafter kan förändras är det

betydelsefullt att följa upp mobilitetshusets funktioner och dess nyttjandegrad och byta ut vid behov (RISE & Arup, 2020).

4 Förberedande arbete inför fältstudier

För att möjliggöra en fältstudie av mobilitetshus i Öresundsregionen gjordes ett urval av mobilitetshus som stämmer överens med den framtagna definitionen. Öresundsregionen består av Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland och har i dagsläget omkring 4,2 miljoner invånare (Øresundsbron, u.d.). För att bedöma vilka mobilitetshus som var mest lämpade för detta arbete gjordes platsbesök på ett flertal i Malmö och Lund. Mobilitetshus i Köpenhamn studerades initialt på distans av ekonomiska och tidsmässiga skäl.

4.1 Analysmetoder

För att skapa en djupare undersökning av mobilitetshusen har två olika analysmetoder utvecklats. Dessa syftar på, dels hur väl mobilitetshusen uppfyller de definierande kraven, se Figur 4, dels hur användningen av mobilitetshusen upplevs, se Figur 5. Den första metoden bygger på ett polärddiagram med fem olika parametrar som alla kopplas till den framtagna definitionen av mobilitetshus. De fem parametrarna kan även kopplas till litteraturstudien i avsnitt 3.4 och är följande.

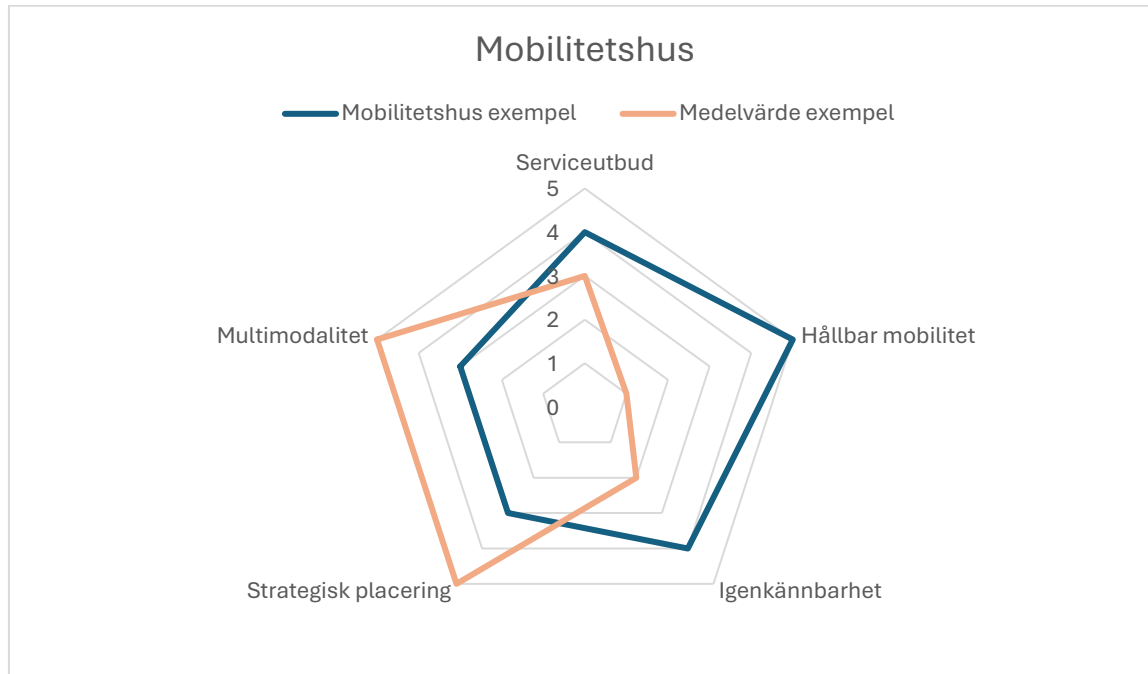
Serviceutbud vilket berörs i ”the 4Ps” som process, som en av de fyra framgångsfaktorerna och även i *mobility hubs of the future* (RISE & Arup, 2020). **Hållbar mobilitet** kan kopplas till både ”the 4Ps” som purpose (syfte) samt framgångsfaktorn ”strategiska mål”. **Igenkännbarhet** är en av de fyra framgångsfaktorerna som beskrivs i *Mobility Hubs: Review and Future Research Direction*. **Strategisk placering** är ett genomgående måste för all litteratur i avsnitt 3.4 ovan, där behovet i området är kritiskt för hur och var man placerar ett mobilitetshus. **Multimodalitet** är den sista parametern och beskrivs som en av de viktiga funktionerna för en framgångsrik mobilitetshubb i *Mobility Hubs: Review and Future Research Direction* (Arnold, et al., 2022).

Tabell 2 nedan visar tydligare vilka skrifter som kan kopplas till varje parameter.

Tabell 2. Tabellen har utvecklats av författarna och visar vilka skrifter i avsnitt 3.4 som berör varje parameter i analysen.

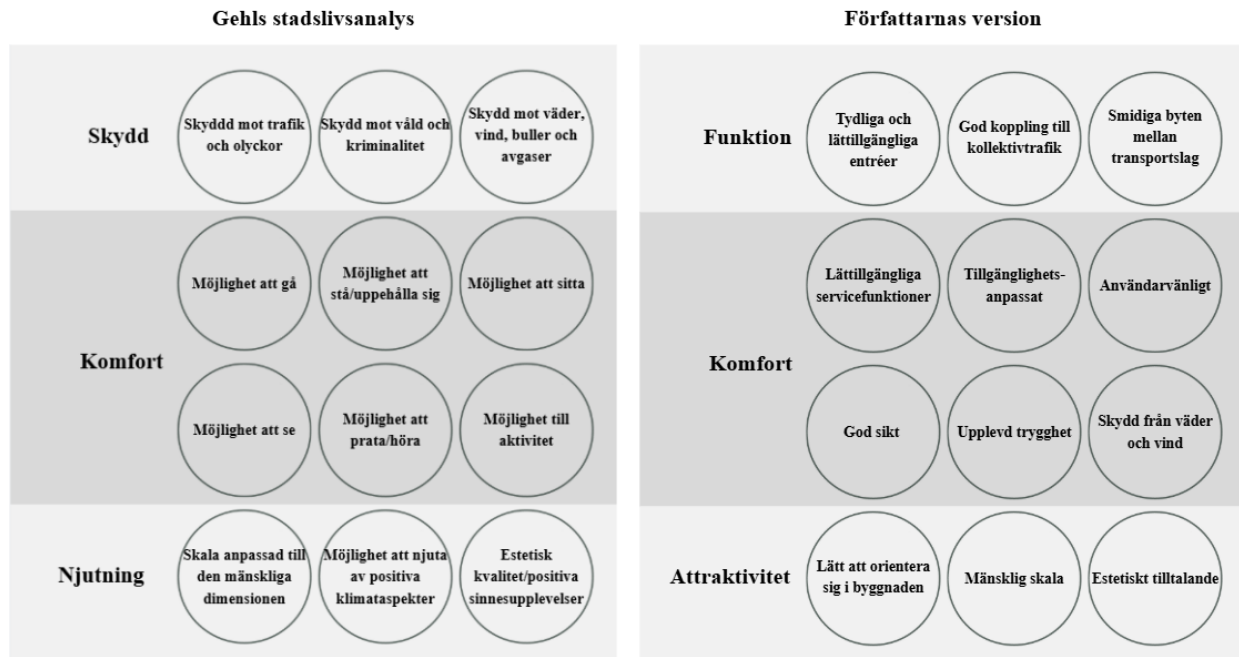
Parameter	The 4Ps	Framgångsfaktor	Mobility hubs of the future
Skrift	(Arnold, et al., 2023)	(Arnold, et al., 2022)	(RISE & Arup, 2020)
Serviceutbud	X	X	X
Hållbar mobilitet	X	X	
Igenkännbarhet		X	
Strategisk placering	X	X	X
Multimodalitet		X	

Syftet med denna metod är att undersöka vilka av de krav som ingår i definitionen som starkast representerar varje mobilitetshus, samt att på ett tydligare sätt värdera hur väl mobilitetshusen uppfyller kraven. Ett exempel på modellen av analysen illustreras i Figur 4, där medelvärdet beräknades enligt Bilaga 3.



Figur 4. Bedömningsmodell för analys av mobilitetshus vid fältbesök. Modellen är skapad av författarna.

Den andra metoden är starkt inspirerad av Jan Gehls stadslivsanalys där vissa parametrar har ändrats för att bättre passa mobilitetshus. Gehls modell för stadslivsanalys kan användas för att jämföra hur olika offentliga platser upplevs och används. Kriterierna i Gehls modell är utvalda och framtagna efter grundläggande kunskap om mänskliga sinnen och behov, i kombination av studier av offentliga rum. Analysen används genom att de olika kategorierna betygsätts utifrån en trepunktsskala (Gehl & Svarre, 2013). Syftet med analysen är att inte enbart ha fokus på bilar, parkering och byggnader, utan att sätta människans upplevelse i fokus. I detta arbete illustreras skalan genom, grön – fullständigt uppfylld, gul – delvis uppfylld och röd – inte uppfylld. Detta illustreras i Figur 5 nedan.



Figur 5. Mall för analys av mobilitetshus vid fältbesök. Den vänstra modellen är skapad av Jan Gehl och den högra är en variant av Gehls modell anpassad av författarna för detta arbete.

4.2 Inventering

Före de initiala platsbesöken i mobilitetshusen skapades en tabell med funktioner, service och andra kvalitéer som ansågs vara av intresse utifrån den framtagna definitionen i 3.1.2 *Definition av mobilitetshus*. Därefter valdes ett antal mobilitetshus ut i de tre städerna. Väl på plats utfördes en inventering av objekten, genom att varje våning undersöktes, information som fanns på plats lästes igenom och byggnadens omgivning undersöktes. Under besöket fylldes tabellen i för de funktioner som uppfylldes. Tabellerna består av de parametrar som definierar ett mobilitetshus enligt Figur 2. Begreppen *strategisk placering*, *delad mobilitet* och *hållbar mobilitet* uppnås genom att uppfylla minst en av faktorerna listade som underrubrik i Tabell 3, Tabell 4 samt Tabell 5. I kommande tre avsnitt presenteras resultatet av tabellerna för mobilitetshus i Malmö, Lund och Köpenhamn där sista raden i tabellerna innehåller antalet uppfyllda krav av de nio från definitionen. För att i detta arbete benämnas som mobilitetshus krävs det alltså att alla nio är uppfyllda. Viktigt att poängtera är att uppfyllnad av ett krav inte talar om hur väl kravet är uppfyllt utan endast att anläggningen innehåller något som förknippas med kravet i sig. Till exempel tar inte förstudien hänsyn till hur många åtgärder som bidrar till hållbar mobilitet utan endast om det finns någon åtgärd.

4.2.1 Malmö

Vid platsbesöken i Malmö, besöktes mobilitetshusen Anna, Parkside, Hyllie, Hyllieäng, Sege Park, Solkvarteret, Södervärn och Öglan. Urvalet är baserat på Parkering Malmös lista på

parkeringsanläggningar i Malmö där de benämner en del av dessa som mobilitetshus (Parkering Malmö, u.d. a) samt Solkvarteret som är ett mobilitetshus uppfört av Hub Park (Hub Park, u.d.).

Tabell 3. Samanställning av funktioner och utbud vid de besökta mobilitetshusen i Malmö. "X" symboliserar att begreppet i stort är uppnått, "o" symboliserar att en mindre funktion är uppnådd. Tabell är framtagen av författarna.

	Malmö							
	Anna	Parkside	Hyllie	Hyllie -äng	Sege Park	Solkvarteret	Södervärn	Öglan
Strategisk placering	X	X	X	X	X	X	X	X
Kollektivtrafiknära	o		o				o	
Kvartersnära	o	o	o	o	o	o	o	o
Verksamhetsnära	o	o	o	o			o	o
Delad mobilitet	X	X	X	X	X	X	X	X
Bilpool	o	o	o	o	o	o	o	o
Cykelpool	o			o		o	o	
Hållbar mobilitet	X	X	X	X	X	X	X	X
Laddbox	o	o	o	o	o	o	o	o
Cykelparkering	o	o	o	o	o		o	o
Kollektivtrafik			o					
Solceller	o	o		o	o	o		o
Serviceutbud	X	X	X	X	X	X	X	X
Multimodalitet	X	X	X			X	X	
Flera plan	X	X	X	X	X	X	X	X
Bilparkering	X	X	X	X	X	X	X	X
Inomhus	X	X	X	X	X	X	X	X
Igenkännbart	X	X	X	X	X	X	X	X
Resultat	9/9	9/9	9/9	8/9	8/9	9/9	9/9	8/9

De observationer som gjordes under besök i respektive mobilitetshus sammanställs nedan.

Anna är beläget i centrala Malmö och är ett tidigare parkeringshus som renoverats till ett mobilitetshus, därmed är inte byggnaden uppförd för att innehålla exempelvis butiker eller annan service i bottenplan. Dock är paketboxar insatta i byggnaden och batterilagring till servicebolag som Foodora och Wolt är placerade utanför byggnaden. Det finns även tillgång till cykelpool och flera olika bilpooler. Den inglasade fasaden med inslag av växtväggar och graffiti gör att det är enkelt att urskilja byggnaden på långt avstånd. På två av husets fasader är det enligt lag tillåtet för allmänheten att måla på väggarna, och det har det varit sedan parkeringshuset Anna öppnade år 1979. På ett antal väggar inne i mobilitetshuset har även en konstnär gjort muralmålningar som ska symbolisera kärleken till Malmö (Parkering Malmö, 2024).

Parkside är beläget i utkanten av Hyllie och därmed kan placeringen anses något ostrategisk. Däremot finns det indikationer på att det ska byggas mer i området, vilket även nämns i Malmö stads översiktsplan från 2023 (Malmö stad, 2023). Gymmet på taket är något som sticker ut i jämförelse med de andra mobilitetshusen som besöktes. Fasadens utformning sticker ut och

därmed är byggnaden lätt att känna igen. I bottenplan finns idag tomma lokaler som kan användas för ytterligare service.

Mobilitetshuset Hyllie ligger mycket nära Hyllie station, Emporia, Malmö arena och andra verksamheter vilket gör att placeringen är strategisk. Under platsbesöket var det mycket folk i rörelse i huset. Det finns ett stort utbud av service, som till exempel biltvätt, bilservice och skåp där man kan låsa in cykelbatterier både för privata kunder och företag. Det finns även cykelpump, däckservice och restaurang i anslutning till byggnaden.

Hyllieäng är på långt håll igenkännbar med sin glasfasad, vid närmare anblick har den även mycket detaljerade plåtdetaljer. Fasaden består av återvunnet material från tidigare rivningsprojekt (Parkering Malmö, u.d. b). Byggnaden ligger kvartersnära i Hyllie och är därmed strategiskt placerad, dock saknas närhet till kollektivtrafik. Framstående service som erbjuds är cykelverkstad. Likt mobilitetshus Parkside finns det även här tomma lokaler i bottenvåningen som kan användas för ytterligare service.

Mobilitetshuset Sege Park är Sveriges största parkeringsanläggning i trä (Parkering Malmö, u.d. c) och är därmed igenkännbar på utsidan såväl som på insidan. Anläggningen ligger i Stadsdelen Sege Park i norra Malmö. I trapphuset finns en informationstablå över funktionerna och servicen som erbjuds i huset. Dessvärre stämde inte den informationen och exempelvis var bilpool och paketbox placerade på andra platser än vad som angavs i tablå. Det fanns även skyltat om cykelpool men det var otydligt om någon sådan var i bruk, då anläggningen var tom på cyklar i det befintliga cykelgaraget.

Mobilitetshus Solkvarteret i Hyllie har en intressant och igenkännbar fasad på tre av fyra husväggar, den fjärde består enbart av betong vilket sänker helhetsbilden av byggnaden. Genom dialog med Hub Park har det framkommit att betongväggen är en brandvägg och att planen har varit att ytterligare en parkeringsanläggning ska byggas i anslutning till den väggen. Det finns möjlighet för kontor eller annan verksamhet i bottenplan men det står i nuläget tomt förutom befintlig cykelverkstad. Delar av fasaden består av solceller vilket även finns på taket. Elen som produceras i anläggningen används till laddning av bilar (Aimo Park, u.d.).

Mobilitetshuset Södervärn är likt Anna, ett före detta parkeringshus som gjorts om till ett mobilitetshus. I huset erbjuds service i form av bilvård och batterilagring för företag som utför leveranser med mopeder, som exempelvis Foodora och Wolt. Mobilitetshuset ligger i nära anslutning till Södervärns busstation vilket möjliggör multimodala resor. Byggnaden ligger på sjukhusområdet och samt i närhet till kvarter vilket gör att placeringen är högst strategisk.

Ögla kombinerar parkeringsplatser med bland annat förskoleverksamhet i samma anläggning. På taket av mobilitetshuset finns en lekplats som tillhör förskolan. I botten av byggnaden finns en vaccinationsklinik, paketutlämning och cykelservice. Det finns även tillgång till bilpool och laddboxar inne i huset. Anläggningen är belägen i Västra Hamnen.

4.2.2 Lund

I undersökningen av vilka mobilitetshus i Lund som stämmer in på den framtagna definitionen valdes sju olika anläggningar ut. Valet baserades på LKP:s hemsida under rubriken *Våra mobilitetstjänster*. Denna innehöll åtta olika anläggningar varav en av dem, Niels Bohr parkeringshus, endast återfanns under objekt som har solceller (LKP, u.d. a). Under inventeringen undersöktes de sju resterande med vetskapen att ett flertal är parkeringshus där mobilitetsåtgärder vidtagits, snarare än att de är mobilitetshus. Det ansågs fortfarande relevant att undersöka dessa, då möjligheten finns att något av dem rustats upp ytterligare. Resultatet av undersökningen presenteras i Tabell 4.

Tabell 4. Samanställning av funktioner och utbud vid de besökta mobilitetshusen i Lund. "X" symboliserar att begreppet i stort är uppnått, "o" symboliserar att en mindre funktion är uppnådd. Tabellen är framtagen av författarna.

	Lund						
	Aurora	Arena Park	Dammgården	Fjärilen	Färgaren	Lund C	Svane
Strategisk placering	X	X	X	X	X	X	X
Kollektivtrafikhärlä	o					o	
Kvartersnärlä	o		o		o	o	o
Verksamhetsnärlä	o	o	o	o	o		
Delad mobilitet	X		X	X	X	X	
Bilpool	o		o	o	o	o	
Cykelpool						o	
Hållbar mobilitet	X	X	X	X	X	X	X
Laddbox	o	o	o	o	o	o	o
Cykelparkering	o	o	(o)		(o)	o	
Kollektivtrafik						o	
Solceller	o		o				o
Serviceutbud	X			X	X	X	
Multimodalitet	X					X	
Flera plan	X	X	X	X	X	X	X
Bilparkering	X	X	X	X	X	X	X
Inomhus	X	X	X	X	X	X	X
Igenkännbart	X			X		X	X
Resultat	9/9	5/9	6/9	8/9	7/9	9/9	6/9

Arena Park benämns som ett parkeringshus och anses inte vara något annat än ett parkeringshus. De parametrar som kryssades i utöver ett parkeringshus vitala delar var strategisk placering då det avser parkering för bland annat Sparbanken Arena Lund, och Högevallsbadet, samt att fasaden var igenkännbar. Det anses inte vara parametrar som tillräckligt kvalificerar huset till att vara ett mobilitetshus.

Dammgården likt Arena Park är även det ett parkeringshus som placerats strategiskt nära kvartersområden, med skillnaden att en mobilitetsåtgärd har utförts i form av bilpool. Anläggningen ligger i området Väster i Lund.

Fjärilen uppfyllde majoriteten av kraven för att definieras som ett mobilitetshus. Fjärilen är placerad i Medicon Village och svarar därför för ett mobilitetsbehov för både kontor och lägenheter. Värt att nämna är att vid besöket stod fyra av fem plan helt tomma bortsett från en bil på översta våning. Detta är något som behöver tas i beaktning vid val av mobilitetshus som ska följas upp. Den parameter som saknas är möjlighet till multimodala resor. Det fanns ingen närhet till kollektivtrafik och inte heller något som främjar cykelanvändningen. Däremot finns det en biltvätt i bottenplan.

Färgaren är ett kvartersnära parkeringshus i centrala staden innehållande både bilpool och paketboxar. Det som saknas för att benämnas som mobilitetshus är multimodalitet och igenkännbarhet.

Lund C anses vara en av de anläggningar i Lund som bäst stämmer överens med definitionen av mobilitetshus. Den enda parameter som inte ansågs uppfyllas var igenkännbarhet, eftersom anläggningen är belägen under mark. Enligt definitionen behöver inte ett mobilitetshus vara ovan mark och eftersom namnet är just Lund C kan det igenkännbara i detta fall vara just Lunds centralstation. Service som erbjuds i byggnaden är både biltvätt och -vård samt tillgång till hyrbilar och paketboxar.

Svane benämns enligt LKP som ett mobilitetshus och innehåller mobilitetsåtgärderna laddboxar, låst avdelning, digitala nycklar och solceller (LKP, u.d. a). Dessa åtgärder är inte tillräckliga för att benämna anläggningen som ett mobilitetshus enligt den framtagna definitionen. Det saknas delad mobilitet, multimodalitet och service utöver parkeringsservice. Anläggningen ligger i området Väster.

Aurora i Brunnshög uppfyller, precis som Lund C, de parametrar som valts ut enligt definitionen. Mobilitetshuset urskilde sig genom att ha ett stort utbud av bilpooler, med tillhörande bilar. Dessutom upplevdes det som att brukare utnyttjade tillgången av dessa bilar, då det var ett flertal tomma parkeringsplatser dedikerade till dessa bilpooler. I bottenplan finns en matbutik som är enkel att ta hissen till från resterande våningar. Mobilitetshuset innehöll även service som paketboxar och bilvård. Arkitekturen på byggnaden var tydligt igenkännbar.

4.2.3 Köpenhamn

De mobilitetshus som på distans undersökts i Köpenhamn är Q-park Nørreport och Vesterport. Q-park är en av Köpenhamns största parkeringsbolag vilka hänvisar till Nørreport och Vesterport som företagets första mobilitetshubbar. Till skillnad från förstudien i Lund och Malmö utförs förstudien för Köpenhamn på distans med hjälp av Q-parks hemsida och Google Maps. Detta på grund av ekonomiska och tidsmässiga skäl. I Tabell 5 nedan presenteras resultatet av inventering på distans för Q-Parks anläggningar i Köpenhamn. Resultatet visar att varken Nørreport eller Vesterport uppfyller kraven för att klassas som mobilitetshus i denna studie. Författarna anser att anläggningarna fortfarande bör följas upp och besökas för att ta reda på mer om Köpenhamns mobilitetsarbete.

Tabell 5. Inventering av Nørreport och Vesterport (källa: (Q-Park, u.d. a).

	Köpenhamn	
	Nørreport	Vesterport
Strategisk placering	X	X
Kollektivtrafiknära	o	o
Kvartersnära	o	o
Verksamhetsnära	o	o
Delad mobilitet		
Bilpool		
Cykelpool		
Hållbar mobilitet	X	X
Laddbox	o	o
Cykelparkering		
Kollektivtrafik	o	o
Solceller		
Serviceutbud		X
Multimodalitet	X	X
Flera plan	X	X
Bilparkering	X	X
Inomhus	X	X
Igenkännbart	X	
Resultat	7/9	7/9

4.3 Resultat av förstudie

Förstudien har gjorts för att fastställa vilka anläggningar som stämmer överens enligt framtagna definition av mobilitetshus och i detta avsnitt presenteras resultatet av denna. De mobilitetshus som ska följas upp är de två i Malmö som uppnått flest funktioner i Tabell 3, samt de två som uppfyllt flest funktioner i Tabell 4 i detta kapitel. Vidare ska de två mobilitetshus uppförda av Q-Park följas upp i Köpenhamn. De mobilitetshus som ska följas upp presenteras nedan.

Mobilitetshus

- Mobilitetshuset Hyllie
- Mobilitetshuset
- Södervärn
- Aurora
- Lund C
- Nørreport
- Vesterport

5 Beskrivning av utvalda mobilitetshus

I detta kapitel studeras de mobilitetshus som, utifrån förstudien, ska följas upp genom att dels studera rapporter som är skapade inför etableringen av mobilitetshusen, dels genom intervjuer med fastighetsägare. De fastighetsägare som intervjuas är Parkering Malmö som är ägare av både Mobilitetshuset Hyllie och Södervärn, samt LKP som är fastighetsägare av både Lund C och Aurora i Lund. Syftet med intervjuerna är att undersöka hur företagen arbetar med mobilitet, definierar mobilitetshus samt ser på utmaningar med mobilitetshus. I avsnitt 5.1 redogörs de studerade mobilitetshusen i Malmö, Mobilitetshuset Hyllie och Södervärn och i avsnitt 5.2 redogörs de studerade mobilitetshusen i Lund, Lund C och Aurora. I avsnitt 5.3 redogörs de studerade anläggningarna i Köpenhamn, Q-Park Nørreport och Q-Park Vesterport.

5.1 Mobilitetshus i Malmö

Parkering Malmö tillsammans med fastighets- och gatukontoret och stadskontoret utredde 2021 möjligheterna för att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö. Utöver bytet av namn ska det innebära att befintliga parkeringshus byggs om eller rustas upp till mobilitetshus. Tre olika frågeställningar togs fram för utredningen vilka berör:

- hur definitionen av mobilitetshus kan utformas för att bidra till stadens mål och visioner inom mobilitet,
- hur långsiktig lönsamhet säkerställs genom affärsmodeller samt
- vilka utmaningar och möjligheter som uppstår i och med omvandling av parkeringshusen.

De målgrupper som fokuserades på var stadsbor i brådskande behov av resor inom staden, stadsbor som ämnar göra en längre utflykt samt pendlare och besökare (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

Stadskontoret et al. kom fram till att mobilitetshus dels möjliggör resor för Malmös befolkning på ett hållbart sätt genom att erbjuda enkla byten mellan färdmedel. Dels en samlad plats för Malmös befolkning och besökare att förvara sina privata bilar på för att på ett bättre sätt utnyttja marken. Affärsmöjligheterna anses utmanande då mobilitetstjänster i sig inte är särskilt inkomstdrivande och det är därför idag svårt att utföra i den mån att företaget ska kunna leva upp till de förväntningar som tillkommer med namnet. Ett alternativ är därför att skapa en gren inom företaget som fokuserar på mobilitet (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

Utöver arbetet med begreppet mobilitetshus arbetades det även med begreppet mobilitetszon vilket beskrivs som zoner som samlar de mobilitetstjänster som finns på en och samma plats. De exkluderar alltså den privata bilen och kan innehålla kollektivtrafik, mikromobilitet och bilpooler med mera (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021). Detta kan jämföras med begreppet mobilitetshubb som beskrivits under litteraturstudien.

För vardera befintligt parkeringshus gjordes en utredning för att ta reda på vilka åtgärder som kan utföras för att möjliggöra omvandlingen till mobilitetshus. Undersökningen innefattade även affärsmöjligheter samt åtgärder som kan utföras utanför huset. Åtgärderna utreds och presenteras i 5.1.1 och 5.1.2 nedan. Anläggningarnas placering i staden presenteras i Figur 6 nedan.



Figur 6. Karta över Malmö och placering i staden av mobilitetshusen Hyllie och Södervärn. Kartan är hämtad från Google Earths hemsida (Google Earth, 2025).

5.1.1 Mobilitetshuset Hyllie

Redan innan utredningen om att omvandla parkeringshuset Hyllie till mobilitetshus fungerade anläggningen som ett mobilitetshus utifrån den framtagna definitionen. Stadskontoret et al. beskriver nuläget vid utredningen 2021, att parkeringshuset är beläget i anslutning till Hyllie station vilket gör att huset är väldigt strategiskt placerat i närhet till en av Malmös största kollektivtrafiknoder. Vidare fanns det redan då en Bike & Ride-anläggning, bilpooler, laddstationer och cykelparkering. Utöver detta fanns service som biltvätt, avgiftsbelagda förvaringsskåp och realtidsinformation om kollektivtrafik i form av tablåer för tågtrafiken vid cykelparkeringen (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

De åtgärder som föreslogs för att rusta upp parkeringshuset var att anordna realtidsinformation om kollektivtrafik även för bilisterna samt att på ett tydligare sätt prioritera bilpooler genom att placera dem på de mest attraktiva platserna i parkeringshuset. (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021). Det blir tydligt även här att åtgärderna som föreslogs inte är åtgärder som omvandlar parkeringshuset till ett mobilitetshus, utan att det redan då kunde klassas som ett mobilitetshus.

Affärsmöjligheterna som presenteras som förslag syftar inte på förändringar av huset utan tilläggservice som höjer värdet av huset medan de är inkomstdrivande för Parkering Malmö. Funktionerna innefattar bland annat att säkerställa att mikromobilitet finns tillgängligt, cykelpool av lastcyklar och att förvalta närliggande mobilitetszoner (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021). Majoriteten av åtgärderna redovisas i Tabell 6 nedan vilken ska jämföras med de funktioner som finns idag och görs under fältstudien.

Tabell 6. Förslag av åtgärder för Parkeringshus Hyllie (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

Förändringar av huset	JA/NEJ	Förändringar av staden runt huset	JA/NEJ	Affärsmöjligheter	JA/NEJ
Realtidsinformation om kollektivtrafik för bilister		Digital samåkningsplattform		Mikromobilitet	
Prioritet för bilpool		Mobilitetzon med Malmö by bike och scooterzoon		Kombinationserbjudanden	
				Bilddelningsplattform	
				Samåkningsplattform	
				Laddning för annat än bil	
				Parkeringsköp för byggherrar	
				Cykelpool av lastcyklar	
				Kompletterande servicetjänster	

5.1.2 Mobilitetshuset Södervärn

Då utredningen, gjord av Stadskontoret et al. 2021, utfördes användes parkeringshuset Södervärn främst av boende i området, besökare och anställda på sjukhuset. Dock var nyttjandegraden

relativt låg och det var ofta oanvända parkeringsplatser på de översta etagen. Som följd av den något låga nyttjandegraden hade det beslutats att det befintliga bomsystemet skulle avvecklas. Det fanns bilpoolstjänster och laddboxar och de var belagda på de övre planen av parkeringshuset, där nyttjandegraden var som lägst. Ingen cykelparkering fanns i eller i nära anslutning till byggnaden, däremot fanns en Malmö by bike-station i anslutning. Det fanns en stor cykelparkering vid bussnoden Södervärn som är en av de största bytespunkterna för busstrafiken i Malmö (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

Förslag på åtgärder för att förändra huset var att omplacera bilpoolerna till mer attraktiva platser i huset för att främja användandet av dessa. Det föreslogs även att avsätta plats i huset för cykelpool i form av bland annat lastcyklar. Slutligen föreslogs det att skylta med mobilitetsutbudet på området såväl som på deras hemsida (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

Parkering Malmö ser sig vara en lämplig aktör i mobilitetsarbetet i Malmö stad och ser ett större mobilitetsutbud som ett sätt att uppnå kommunens mål och visioner inom mobilitet. De ser dock svårigheter i att erbjuda ett gott utbud av mobilitetstjänster med god lönsamhet, då flera mobilitetstjänster har en låg omsättning. De åtgärder som anses beröra arbetet som föreslogs i rapporten redovisas nedan i Tabell 7 och ska sedan jämföras med de funktioner som finns idag.

Tabell 7. Förslag av åtgärder för Parkeringshus Södervärn (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021).

Förändringar av huset	JA/NEJ	Förändringar av staden runt huset	JA/NEJ	Affärsmöjligheter	JA/NEJ
Cykelpool för lastcyklar		Samordna gatuparkeringstaxor		Mikromobilitet	
Prioritet för bilpool		Mobilitetzon med Malmö by bike och scooterzon		Kombinationserbjudanden	
Skyltning av mobilitetsutbud		Ta bort gatuparkering			
				Samåkningsplattform	
				Laddning för annat än bil	
				Parkeringsköp för byggherrar	
				Cykelpool av lastcyklar	
				Kompletterande servicetjänster	

5.1.3 Intervju med Parkering Malmö

Den 25 februari intervjuades Lotta Hansson som vid tidpunkten arbetade för Parkering Malmö, där hon hade arbetat som hållbarhetsstrateg i tre år. Hansson har varit den person som varit ansvarig för mobilitetsarbetet och avslutade sin tjänst den 27 februari. Det finns ingen tydlig plan i dagsläget för vem som ska ta över, men Hansson berättar att en organisationsöversiktsöversyn är i gång och efter det hoppas de på att de får en tydligare bild av hur mobilitetsarbetet ska styras och av vem.

Parkering Malmö definierar ett mobilitetshus som en anläggning med plats för minst tre olika typer av fordon, tillgång till laddplatser samt att den ska erbjuda minst tre mobilitetstjänster (Parkering Malmö, u.d.), vilken Hansson hänvisar till under intervjun. När författarna lyfter frågan angående att det är många företag som har otydliga definitioner som innehåller saker som ”skulle kunna” finnas menar Hansson att branschen inte vågar sätta tydligare definitioner eftersom de är rädda att inte klara av sina egna kriterier. Något de själva anser att de haft problem med på Mobilitetshuset Södervärn.

Företaget följer i mångt och mycket Malmö stads mål, alltså ”att minska utsläppen från biltrafiken”. Hansson bygger på med Malmö stads mål om social hållbarhet, att vara en tillgänglig stad och om yteffektivitet i staden. Eftersom Parkering Malmö är ett kommunalt bolag menar Hansson att de inte alltid behöver ha egna mål men att de just nu omvärderar hur de som parkeringsbolag ska se på mobilitet och om de egentligen borde vara ett mobilitetsbolag. Anledningen till att det är en klurig fråga landar i att det är väldigt svårt att få mobilitet att vara ekonomiskt hållbart. Företagets ekonomi handlar om parkering och om de behöver ta plats från parkeringen för att skapa mobilitet så krävs det en affär och något som är inkomstdrivande. Ett andra alternativ menar Hansson är subventionering för mobilitet, vilket i dagsläget inte ges.

Under intervjun diskuterades budgetuppdraget *Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö* (Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021) som presenterats i avsnitt 5.1. Hansson beskriver Parkering Malmö som ett mycket starkt varumärke som är svårt att ge upp, för att skifta helt till Mobilitet Malmö, något som också konstateras i skriften. Vidare beskriver Hansson däremot att företaget vill vara den aktör som bidrar till att staden når sina mål och jobbar mycket med frågor som ”hur kan vi skapa plats för delade fordon”.

Hansson menar att Parkering Malmö inte själva kan ta pucken och lösa den delade mobiliteten i staden utan att ”alla måste dra lite tillsammans, samtidigt”. Priset på gatuparkeringen måste höjas medan Parkering Malmö kan sänka priserna för bilpoolerna samtidigt som företagen som äger bilpoolerna synliggör sig bättre för att nå ut till staden. Vidare är synligheten jätteviktig och Parkering Malmö har, i samverkan med andra bolag, skapat en ikon som föreställer ett ”pilträd” där fyra olika pilar pekar in mot samma mitt. Denna ”visar på att här samlas olika typer av mobilitetsfunktioner”. Detta projekt var Hansson med och startade då hon var anställd på miljöförvaltningen, jobbade med när hon var anställd på Fastighets- och gatukontoret och slutförde på Parkering Malmö.

Hansson lyfter företagets slogan ”Vi skapar plats”, och förklarar att det är det som Parkering Malmö vill göra. De vill skapa plats för de som vill göra något med mobilitet. Till exempel bilpool, cykelparkering och cykelpool. Parkering Malmö har inte själva resurserna för att driva dessa verksamheter och ser hellre att de hyr ut ytan för de företag som är etablerade inom det specifika ämnet.

Den största skillnaden Hansson ser mellan mobilitetshus och parkeringshus är att det ska finnas fler tjänster för fler människor. Hon uttrycker att det är just det som är det roligaste med mobilitetsarbetet, att de då även kan ha kunder som inte äger en bil. ”En kund till oss kan också vara någon som kommer och hämtar en bilpool eller en cykel eller hämtar sitt paket”. Vidare kan företaget då vara en del av att skapa ökad jämställdhet och jämlikhet samtidigt som man minskar kriminaliteten genom att skapa liv i parkeringsanläggningar som ofta är mörka, trånga och oattraktiva.

Hansson menar att den största utmaningen med att få hög nyttjandegrad i mobilitetshus är framför allt att det är för lätt att äga en egen bil idag. ”Det är för billigt att parkera på gatan” och ”det är för lätt att köra bil i Malmö”. För att motverka de billigare gatuparkeringarna har Parkering Malmö konstant dialog med kommunen för att matcha priserna på gatan.

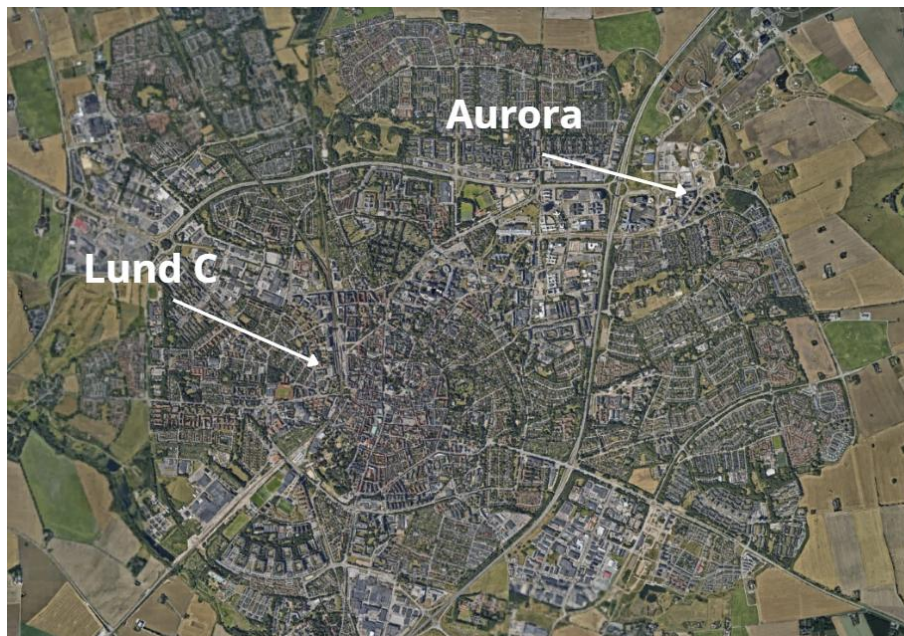
Parkering Malmö följer kontinuerligt upp sina mobilitetshus, i huvudsak nyttjandegraden. Företagets syfte är att hyra ut parkering, så om ett bilpoolsföretag hyr parkeringsplatser av dem så räknas det som konstant uthyrning. Alltså följer inte Parkering Malmö upp hur väl bilpoolerna används eftersom deras produkt som är parkeringsplatsen, hyrs av bilpoolen. Hansson förklarar att Parkering Malmö har ett mål om att 1% av alla företags ytor ska bestå av mobilitet, vilket de i dagsläget inte klarar av. Författarna frågade om utbudet justeras om nyttjandegraden är låg på serviceutbudet, varpå Hansson menar att de byter utbudet i den mån det är möjligt. Till exempel då ett bilpoolsföretag inte kunde fortsätta att hyra parkeringsplatserna gjordes platserna om till korttidsparkering eftersom de innehöll snabbbladdare ämnade för bilpoolen. Omväxlingen blir tidskrävande då skyltar måste bytas och hemsidan måste ändras, samtidigt som företaget gärna hittar en ny bilpoolsleverantör för platserna, vilket resulterar i samma jobb åter igen.

En åtgärd som Parkering Malmö har tagit till är att flytta bilpoolerna i Mobilitetshuset Hyllie till de mest attraktiva platserna, i syfte att de ska vara synliga och lättillgängliga. Ytterligare en åtgärd som planeras att utföras i syfte att synliggöra bilpoolerna är bilpoolsplats premium. Åtgärden innebär att måla runtomkring bilpoolsplatserna med en nyans av Parkering Malmös gröna ton och sätta upp skyltar som leder kunden till bilpoolen. Denna åtgärd ser Hansson som nyttig att följa upp via dialog med bilpoolsföretagen för att utreda om användningen ökar.

Hansson uttrycker att ”vi behöver omdefiniera begreppet frihet. Friheten är att inte behöva ha hand om sin egen bil” och ”att bara kunna ta den bilen när du behöver den. En stor bil, en liten bil, en cool bil, en praktisk bil när du behöver. Det är frihet”. Hon menar att bilpoolen bör vara det val som är det lättare valet för folket.

5.2 Mobilitetshus i Lund

I detta avsnitt kommer LKP:s generella mål och visioner, samt den målbild som har satts upp för Aurora presenteras. Avslutningsvis redovisas intervjun med LKP vilken fokuserar på företags arbete med mobilitet och mobilitetshus. I Figur 7 nedan illustreras Aurora och Lund C:s lokalisering i staden.



Figur 7. Karta över Lund och placering i staden av mobilitetshusen Lund C och Aurora. Kartan är hämtad från Google Earths hemsida (Google Earth, 2025).

5.2.1 LKP:s mål och visioner

LKP:s ledord är ”Miljösmart, enkelt och nära!” och deras vision är att skapa parkering som är hållbar och samtidigt bidra till en funktionell och innovativ stadsmiljö. De lägger även stor vikt i att parkeringen ska vara nära kunden (LKP, u.d. b). LKP har även tre generella mål som omfattar hela verksamheten. Det första målet avser hur de tillsammans med Lunds kommun ska bidra till en lägre mängd utsläpp och buller i stadskärnan vilket ska ske genom minskad söktrafik i centrum. Det andra målet syftar på att de ska driva parkeringsverksamheten med minsta möjliga klimat- och miljöpåverkan. Slutligen är det tredje målet att succesivt miljöanpassa deras byggverksamhet (LKP, u.d. c).

5.2.2 Aurora

Planbeskrivningen för vilken mobilitetshus Aurora är belägen inom togs fram 2013 och reviderades 2014. Vid denna tid benämns Aurora som ett av två parkeringshus som ska lösa medparten av parkeringsbehovet i området. Den parkeringsnorm som byggnadsnämnden antagit är en miniminorm på 0,6–0,8 bilplatser per lägenhet. Det som nämns om parkeringshuset utöver parkering är att bottenvåningen ska bestå av minst en lokal för centrumverksamhet (Lunds kommun (Stadsbyggnadskontoret), 2014).

14 november 2019 släppte LKP ett pressmeddelande om Aurora. Det planerades för 330 parkeringsplatser, varav 33 av dessa skulle vara utrustade med laddboxar. Vidare skulle taket vara belagt med solceller, och energi som inte användes skulle lagras till dagar då solen inte skiner (LKP, 2019).

I *Brunnshög, Sammanfattning av visioner, strategier och mål* beskrivs det att parkeringsplatser ska beläggas i områdets ytterkanter i syfte att boende ska ha närmre till kollektivtrafik än bilparkering. Bilpooler nämns även som en åtgärd för att minska både bil- och parkeringsbehov (Lunds kommun, 2016).

5.2.3 Lund C

Det finns inga mål och visionsdokument för omvandlingen mellan att Lund C gick från ett parkeringshus till ett mobilitetshus. Enligt intervjun med LKP beror det på att övergången har skett succesivt. Däremot är mobilitetshuset Lund C en del av LKP:s övergripande mål och visioner som beskrivs i 5.2.1.

5.2.4 Intervju med LKP

Den 18 februari intervjuades Paul Myllenberg, VD, och Mathias Gunnarfelt, affärsutvecklare, från LKP. Myllenberg har arbetat på LKP i tio år i sommar och Gunnarfelt är inne på sitt sjätte år. I huvudsak följdes intervjuguiden som skapats där följdfrågor ställdes vid behov.

Företaget hänvisar till forskningsinstitutet RISE vid definition av mobilitetshus och Paul Myllenberg utvecklar och säger att ett mobilitetshus innehåller parkering för olika fordonsslag som bil, cykel och scootrar samt att bilpooler kan finnas. Det kan också finnas någon form av verkstadsutrustning för reparationer av cyklar och vårdservice för bilar. Vidare säger Myllenberg att laddstationer definitivt ska ingå för bilar men att det i framtiden även bör finnas för fler fordonstyper. Utöver mobilitetstjänsterna som radats upp har ett mobilitetshus tilläggstjänster som kan bestå av solceller, paketboxar och livsmedelsbutik. Mathias Gunnarfelt lyfter att mobilitetshus för dem även är en del av resandet. Det skapar möjliga byten och tillfällen där du kan göra ärenden i samband med parkering.

LKP:s mål och vision med mobilitetsarbetet i Lund är att svara för de parkeringsbehov som finns i staden och de förväntningar som kommunen har på företaget. Bägge deltagarna belyser att projekten är väldigt behovsstyrda och att de inte kan bygga vad de vill. De samarbetar starkt med byggherrar och får genom dem kunskap om vilka behov som finns i området som ska bebyggas. Gunnarfelt säger att ”ett gym kan inte styra parkeringen utan då får gymmet minska” och förklarar ytterligare att de har gett ett löfte i samband med avtal att de ska leverera ett visst antal parkeringsplatser och då är det dem som ligger i fokus.

Den största skillnaden för LKP som företag mellan mobilitetshus och parkeringshus är förvaltningen av anläggningen samt att de svarar för olika kundgrupper. Driftmässigt är det enklare att förvalta ett parkeringshus då mobilitetshus med olika funktioner och service kräver många olika typer av kunskap. Bristen på viss kunskap kan också vara avgörande för olika beslut kring utbud då Gunnarfelt menar att det vore ”dumt att sälja in någonting om man inte kan ta hand om det”.

Paul Myltenberg beskriver att det är tre olika aspekter som påverkar hållbarhetsfrågor och affärsmässiga frågor mest. Dessa är laddinfrastruktur, möjliggörandet av multimodala resor samt hållbara byggmetoder som sänker klimatavtrycket. Både Myltenberg och Gunnarfelt trycker samtidigt på att de affärsmässiga motiven främst, handlar om att det ska finnas en vinning för företaget. Finns det inget behov utav tilläggstjänster, ska det inte läggas till, men däremot om det finns ett behov av centrumverksamhet så planeras det utefter det. LKP är intäktsfinansierade och jobbar långsiktigt på lönsamhet vilket ligger till grunden för vilka åtgärder som ska utföras och hur de ska utföras. Det finns ingen specifik person eller arbetsgrupp i företaget som arbetar med mobilitet utan Paul Myltenberg menar att det är en delkunskap som alla i företaget behöver besitta för att mobilitetsarbetet ska funka i verkligheten.

Det finns en del svårigheter med arbetet med mobilitetshus vilka deltagarna tar upp. Dels är det mycket svårt att få människor att ändra beteende. Myltenberg säger att ”om vi öppnar en ny anläggning så kör man dit man alltid har kört i stället”. Gunnarfelt stämmer in och fyller på med att det finns viss service som är lättare att anpassa sig efter. Till exempel är det väldigt lätt att börja handla i livsmedelsbutiken som ligger i samma byggnad som bilen står parkerad i, och det går också snabbt att ställa om att du begär att få dina paket skickade till paketboxarna som även dem ligger i samma byggnad som din parkerade bil. Andra utmaningar med mobilitetshus är samarbetet med andra parter som till exempel kommun och kollektivtrafik. LKP har haft problem med att övertyga kommunen att höja markparkeringsplatserna som ett incitament för att parkera i mobilitetshuset i stället. De har även upplevt att det kan vara problematiskt att hitta gemensam vinning med kollektivtrafiken. Som exempel har LKP uppfört en pendlarparkering i Brunnshög i syfte att bilister ska ställa bilen och ta spårvagnen in till centrum. Konceptet går ut på att pendlarparkeringen kostar hälften så mycket om du har en kollektivtrafikbiljett. Detta projekt tog två år att få igenom då det är mycket politiska åsikter som måste tas till beaktning och bekräftelsen via Skånetrafiken att kunden äger en giltig biljett har krävt tekniska lösningar.

5.3 Köpenhamn

Q-Park strävar efter att förbättra livskvaliteten i städer och sammankoppla tätorter genom smidiga parkeringslösningar och hållbara mobilitetslösningar. Vid 2030 är deras vision, att vara den mest föredragna mobilitetshubb-leverantören (Q-Park, u.d. b).

Det finns inga mål- och visionsdokument för varken Q-park Nørreport eller Vesterport tillgängliga. Det skedde en omvandling av parkeringshusen till mobilitetshubbar 2025. Däremot uppnår inte anläggningarna kraven för mobilitetshus enligt definitionen i detta arbete. Dock antas anläggningarna följa Q-Parks övergripande mål och visioner. I Figur 8 presenteras var i staden anläggningarna är placerade. Ingen intervju hölls med Q-Park under arbetet då skribenterna inte fick något svar via mail.



Figur 8. Karta över Köpenhamn och placering i staden av Q-Park Nørreport och Vesterport. Kartan är hämtad från Google Earths hemsida (Google Earth, 2025).

6 Fältstudier

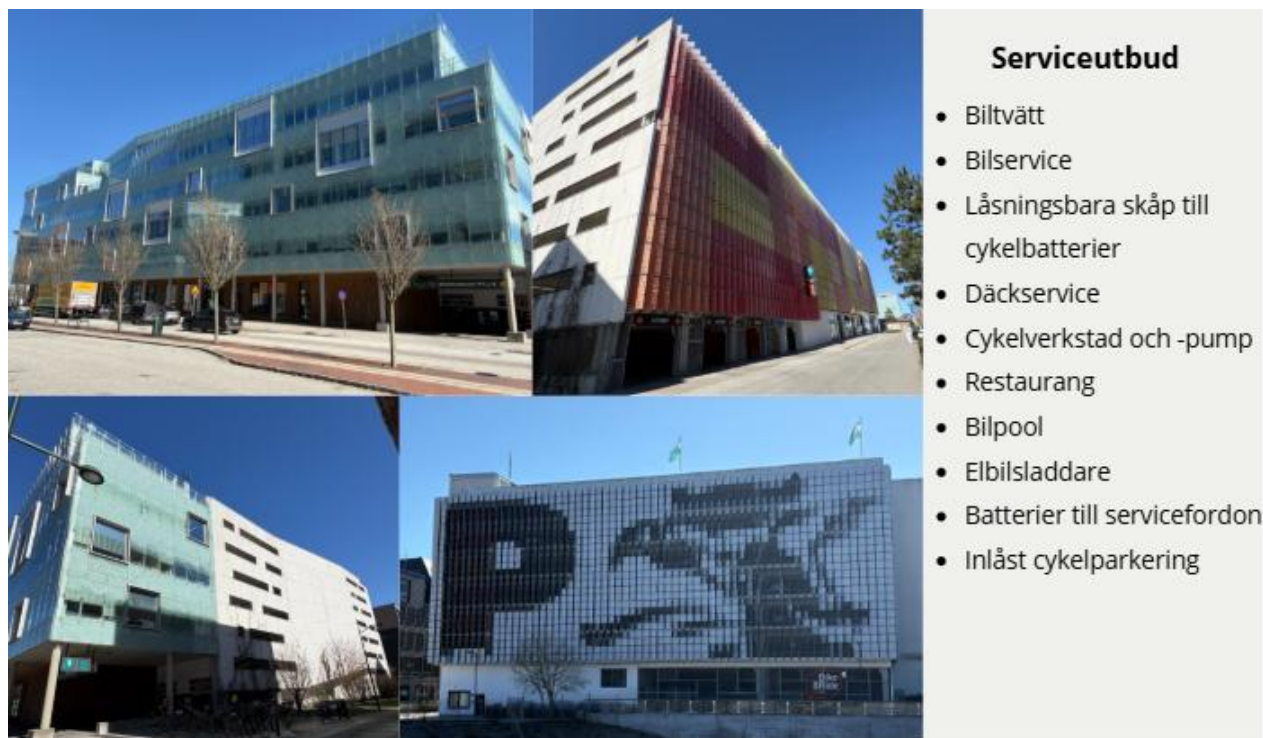
I detta kapitel redovisas de fältstudier som utförts i Malmö, Lund och Köpenhamn. Resultatet innefattar nyttjandegrad av mobilitetshusens olika funktioner samt resultat av de två framtagna analysmetoderna i avsnitt 4.1.

6.1 Malmö

Fältstudierna i Malmö utfördes måndagen den 2 mars på Mobilitetshuset Hyllie och tisdagen den 3 mars på Mobilitetshuset Södervärn. Anläggningarna inventerades fyra gånger under ett spann av 14 timmar. Som beskrivits i avsnitt 2.2 utfördes de fyra inventeringarna klockan 6.30 och 9.30, innan och efter människor lämnade hemmet på morgonen samt klockan 14.30 och 20.30, innan och efter människor lämnade jobbet på eftermiddagen. Det som inventerades på plats var det parkeringsutbud som fanns i varje mobilitetshus samt att de framtagna analysmetoderna i avsnitt 4.1 utfördes. I avsnitt 6.1.1 och 6.1.2 nedan presenteras resultatet av fältstudierna för Mobilitetshuset Hyllie respektive Mobilitetshuset Södervärn.

6.1.1 Mobilitetshuset Hyllie

I södra delen av Malmö, centralt i stadsdelen Hyllie ligger Mobilitetshuset Hyllie. Anläggningen ligger i nära anslutning till Hyllie station, såväl som Malmö Arena och ett flertal kontorsbyggnader och bostäder. Byggnaden erbjuder cykelparkering i markplan, allmän parkering på de åtta nästkommande våningsplan samt hotellparkering och parkering för bilvård under mark. I mobilitetshuset finns ett brett utbud av service och möjlighet till multimodala resor. serviceutbudet presenteras i Figur 9 nedan.

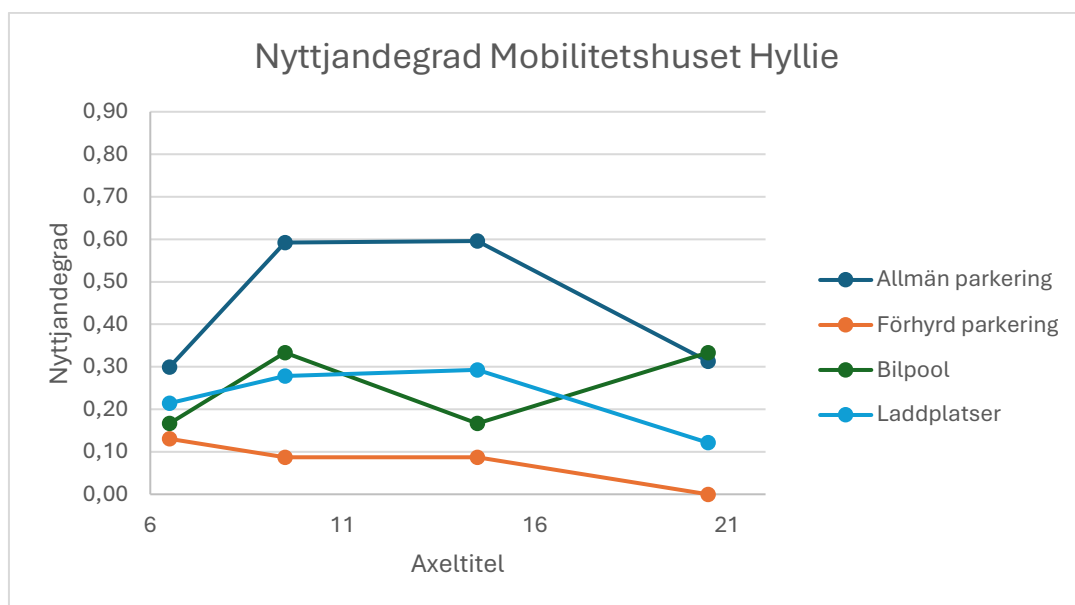


Figur 9. Mobilitetshuset Hyllies fasad och serviceutbud. Bilderna är tagna av författarna.

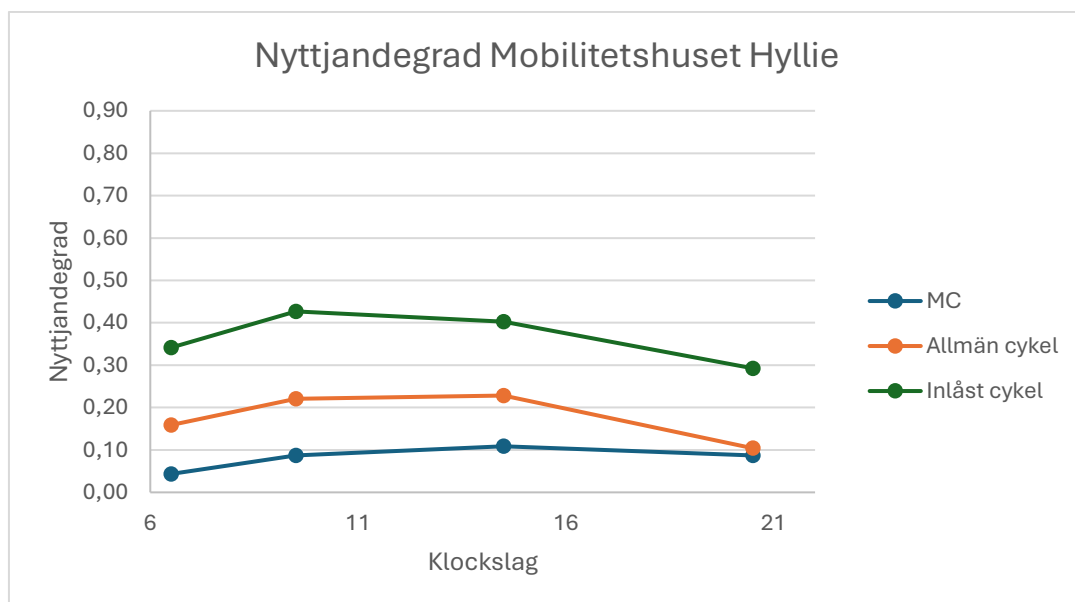
I Tabell 8 presenteras kapacitet och nyttjandet av Mobilitetshuset Hyllie. Vidare illustreras nyttjandegraden under dygnets gång i Figur 10 och Figur 11.

Tabell 8. Inventering av Mobilitetshuset Hyllie utförd av författarna. Tabellen visar kapacitet och nyttjandet under fältstudien för sju olika funktioner.

<i>Funktion</i>	<i>Kapacitet</i>	<i>6.30</i>	<i>9.30</i>	<i>14.30</i>	<i>20.30</i>
<i>Allmän parkering</i>	1126	337	667	671	352
<i>Förhyrd parkering</i>	23	3	2	2	0
<i>Bilpool</i>	6	1	2	1	2
<i>Laddplatser</i>	140	30	39	41	17
<i>MC</i>	46	2	4	5	4
<i>Allmän cykel</i>	902	143	199	206	94
<i>Inlåst cykel</i>	82	28	35	33	24

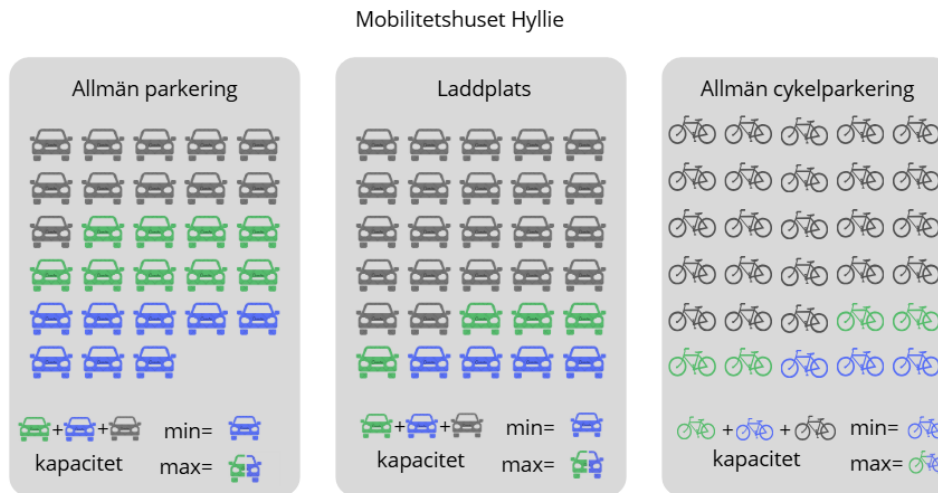


Figur 10. Diagrammet visar fyra olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 8 såg ut under fältstudien för Mobilitetshuset Hyllie.



Figur 11. Diagrammet visar tre olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 8 såg ut under fältstudien för Mobilitetshuset Hyllie.

För att på ett enklare vis illustrera hur nyttjandegraden förändras över dagen har Figur 12 nedan skapats. Figuren illustrerar minsta och maximala nyttjandegraden i förhållande till kapaciteten. De tre funktioner i mobilitetshuset som illustreras i figuren är *Allmän parkering*, *Laddplats* och *Allmän cykelparkering*. Anledningen till att dessa valts är på grund av att de andra funktionerna antingen har låg kapacitet eller låg nyttjandegrad över hela dygnet då fältstudien utfördes.



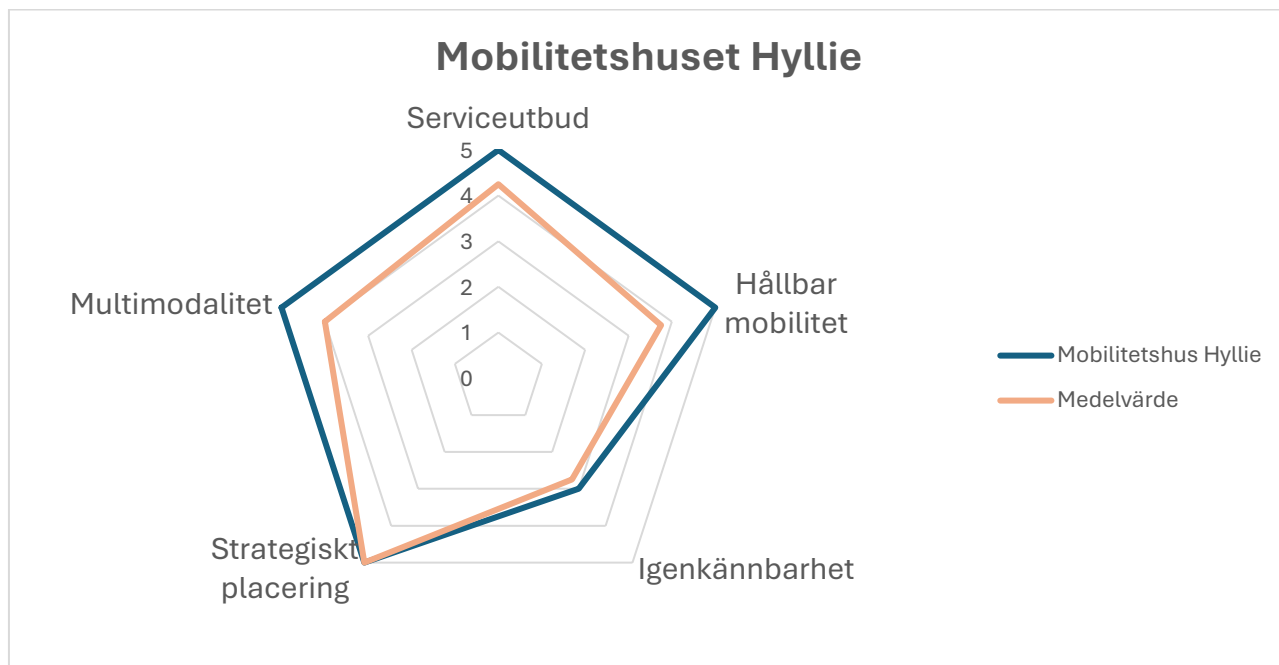
Figur 12. Illustration skapad av författarna över nyttjandegraden för Mobilitetshuset Hyllie under fältstudien. Allmän parkering, laddplatser och allmän cykelparkering. Blå figur motsvarar lägst nyttjandegrad under dagen och summan av blåa och gröna figurer motsvarar högst nyttjandegrad.

Genom dialog med Carl Richter som arbetar på Parkering Malmö har kompletterande data erhållits. Företaget har själva undersökt nyttjandegraden under samma dygn som fältbesöket. Undersökningen gjordes mellan 12.00 och 14.00 den andra mars 2026 och resultatet uppgick till 671 parkerade bilar. Denna data styrker detta arbete då fältstudien gav samma resultat vid tidpunkten 14.30. Det visar att felmarginalerna är låga trots att metoden innebär räkning av bilar manuellt, till skillnad från Parkering Malmö vars metod är att skanna alla bilar med ett verktyg.

Ytterligare data som har erhållits är nyttjandegraden av laddplatser över 16 olika tillfällen mellan 2025-02-27 och 2026-03-02. Resultaten varierade mellan 49 och 59 använda laddplatser. Som tidigast utfördes undersökningen 8.00 och som senast 16.00. Denna data är något högre än vad fältstudien visade, mellan 17 och 41. Anledningen till detta kan vara dels att då nyttjandegraden var som lägst under fältstudien var klockan 20.30, dels att Parkering Malmös metod med verktyget som skannar alla bilar inte tar hänsyn till om bilen utnyttjar laddning eller inte. Något som skribenterna gjorde under fältstudien.

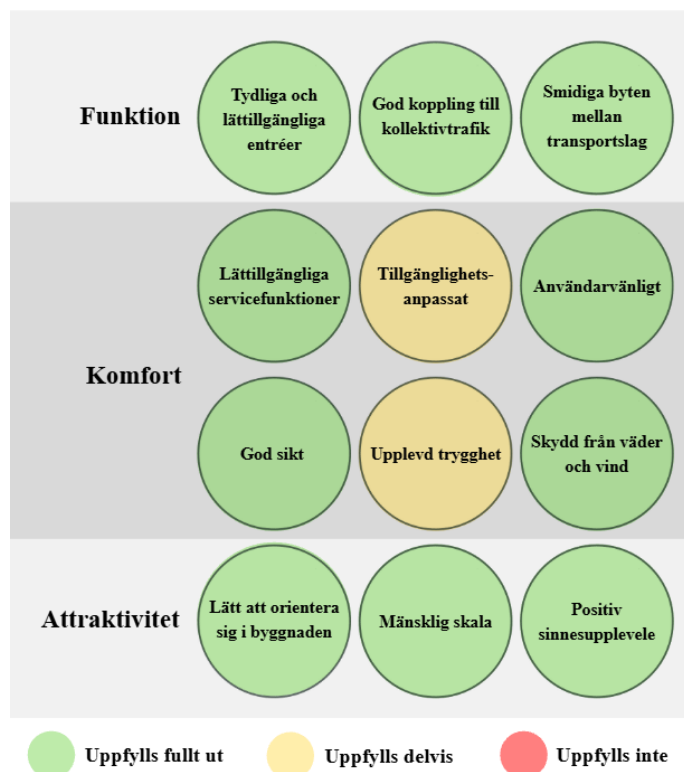
Under fältstudien bedömdes Mobilitetshuset Hyllie enligt kategorierna *Serviceutbud*, *Hållbar mobilitet*, *Igenkännbarhet*, *Strategisk placering* och *Multimodalitet* utifrån en femgradig skala, enligt 4.1 Analysmetoder. Poängsättningen har gjorts av författarna utifrån den kunskap som har byggts upp under arbetets gång. Resultatet av detta visas i Figur 13 nedan och alla kategorier uppnådde högsta poäng på skalan, förutom mobilitetshusets *Igenkännbarhet*. Det beror på att anläggningens fyra fasader har fyra olika utseenden, vilket kan göra att det är svårt att identifiera att det är samma byggnad om en besökare anländer till byggnaden från olika riktningar vid olika

tillfällen. På grund av att husets placering är nära till bland annat kollektivtrafik, bostäder, arbetsplatser och Malmö Arena anses övriga kategorier uppnås fullständigt.



Figur 13. Polär diagram skapad av författarna över hur väl de definierande kraven representerar Mobilitetshuset Hyllie.

Vidare bedömdes mobilitetshusets funktion, komfort och attraktivitet utifrån en tregradig skala, där resultatet presenteras i Figur 14. Då parkering för rörelsehindrade fanns, men var svår att identifiera i anläggningen ansåg författarna att byggnaden därmed inte var *Tillgänglighetsanpassad* på ett optimalt sätt. Författarna anser att *Upplevd trygghet* uppnås delvis eftersom mobilitetshuset har *God sikt* på våningsplanen, samt att de är kameraövervakade. Eftersom anläggningen är stor, är det inte tillräcklig rörelse i hela byggnaden under alla dygnets timmar för att motverka bristen av upplevd trygghet helt. I övrigt anses alla områden vara uppfyllda.



Figur 14. Analys utförd av författarna för Mobilitetshuset Hyllie med hjälp av en Gehl-inspirerad analys.

Resultatet av uppföljning av de mål som Parkering Malmö, tillsammans med Stadskontoret och Fastighets- och gatukontoret, satte upp 2021 för omvandlingen av Parkeringshus Hyllie till Mobilitetshus Hyllie redovisas i Tabell 9 nedan. Tabellen har fyllts i genom att både undersöka åtgärder på plats, och genom intervju.

Tabell 9. Hur väl de förslag på åtgärder för Parkeringshus Hyllie har uppnåtts utefter Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö (2021).

Förändringar av huset	JA/NEJ	Förändringar av staden runt huset	JA/NEJ	Affärsmöjligheter	JA/NEJ
Realtidsinformation om kollektivtrafik för bilister	NEJ	Digital samåkningsplattform	NEJ	Mikromobilitet	NEJ
Prioritet för bilpool	JA	Mobilitetzon med Malmö by bike och scooterzon	NEJ	Kombinationserbjudanden	NEJ
				Bilddelningsplattform	NEJ
				Samåkningsplattform	NEJ
				Laddning för annat än bil	JA
				Parkeringsköp för byggherrar	JA
				Cykelpool av lastcyklar	NEJ
				Kompletterande servicetjänster	JA

Enligt Tabell 9 ovan går det att avläsa att majoriteten av de åtgärder som Parkering Malmö et al. hade för avsikt att utföra inte har genomförts i dagsläget. Som tidigare nämnt kunde Parkeringshuset Hyllie klassas som ett mobilitetshus enligt detta arbetes definition innan dessa åtgärder. Numera benämns parkeringsanläggningen även som ett mobilitetshus av Parkering Malmö och enligt intervjun med Lotta Hansson framgick det att de kontinuerligt gör insatser för att främja mobilitet i anläggningen.

6.1.2 Mobilitetshuset Södervärn

Mobilitetshuset Södervärn är belagt i centrala Malmö i området Södervärn. I området ligger en av Malmös större kollektivtrafiknoder och anläggningen ligger dessutom i anslutning till sjukhusområdet. Mobilitetshuset består av fem våningar av bilparkering med över 1000 parkeringsplatser, bilpool och laddplatser, samt en cykelpool precis utanför anläggningen, vilket illustreras i Figur 15 nedan.

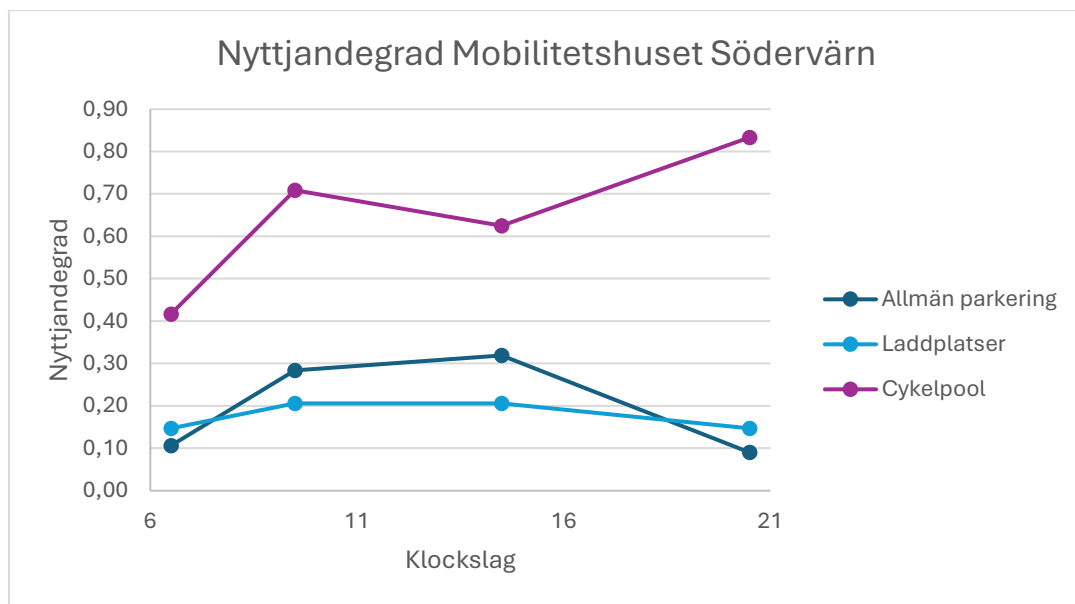


Figur 15. Mobilitetshuset Södervärns fasad och serviceutbud. Bilderna är tagna av författarna.

Under fältbesöket undersöktes nyttjandet av parkeringsplatser, bilpool, laddplatser och cykelpool, vilket presenteras i Tabell 10. Vidare presenteras nyttjandegraden i Figur 16 och Figur 17 nedan. Under fältbesöket undersöktes nyttjandegraden av bilpoolsbilar men denna data finns inte med i tabellen. Anledningen till detta är att, 13 bilpoolsplatser var skyltade men efter att ha kommunicerat med Parkering Malmö över epost visade det sig att tio av dessa tillhörde Region Skåne. Därav blir den framtagna data irrelevant, då bilpoolen inte är tillgänglig för allmänheten.

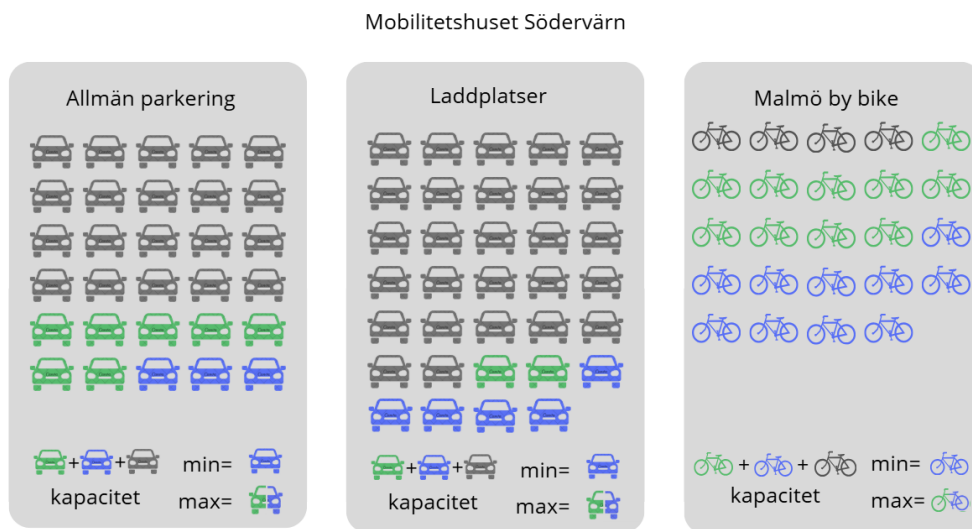
Tabell 10. Inventering av Mobilitetshuset Södervärn utförd av författarna. Tabellen visar kapacitet och nyttjandet under fältstudien för fyra olika funktioner:

Funktion	Kapacitet	6,5	9,5	14,5	20,5
Allmän parkering	1530	163	434	488	138
Laddplatser	34	5	7	7	5
Cykelpool	24	10	17	15	20



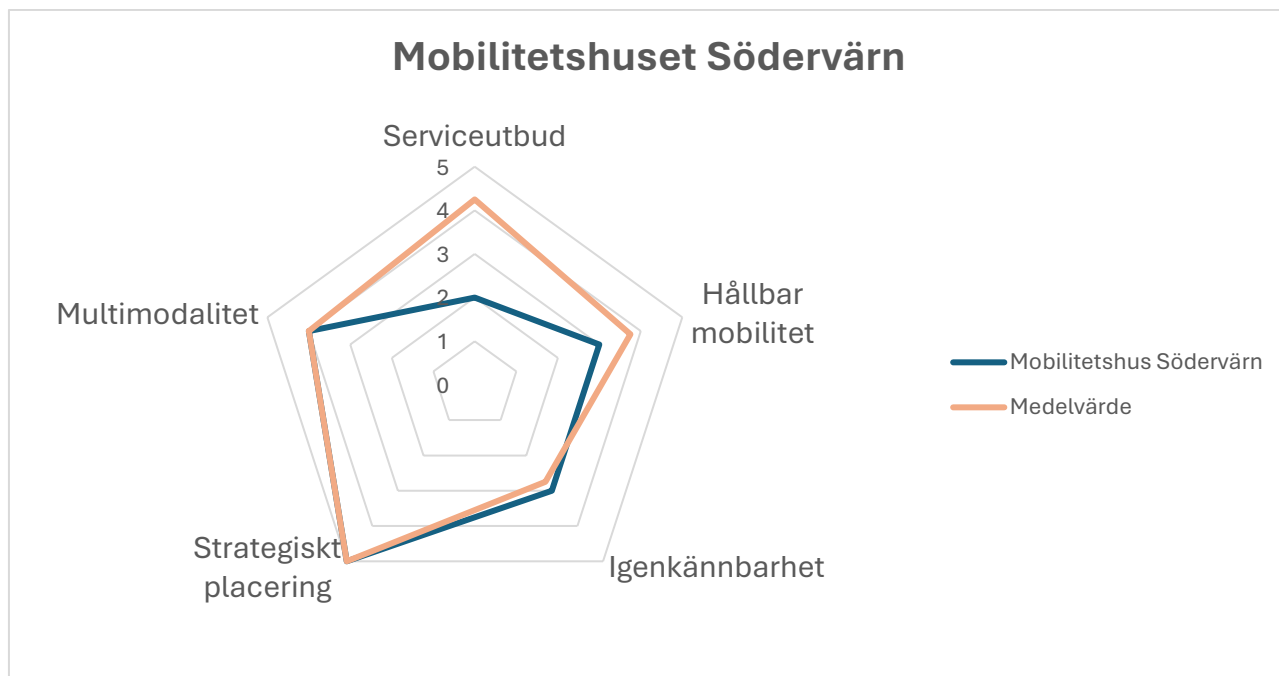
Figur 16. Diagrammet visar fyra olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 10 såg ut under fältstudien för Mobilitetshuset Södervärn.

Figur 17 illustrerar minsta och maximala nyttjandegraden i förhållande till kapaciteten



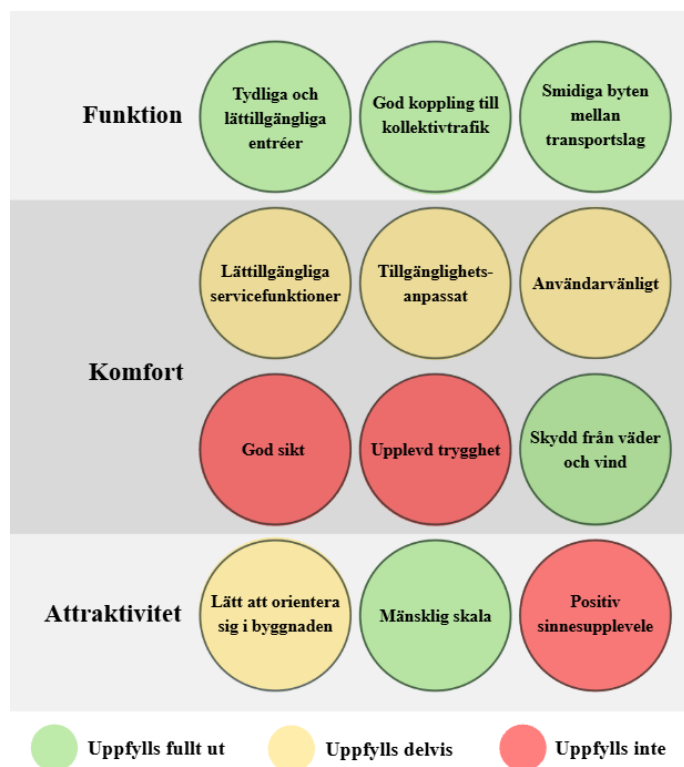
Figur 17. Illustration skapad av författarna över nyttjandegraden för Mobilitetshuset Södervärn under fältstudien. Allmän parkering, laddplatser och Malmö by bike. Blå figur motsvarar lägst nyttjandegrad under dagen och summan av blåa och gröna figurer motsvarar högst nyttjandegrad.

I enlighet med analysmetoderna beskrivna i 4.1 Analysmetoder gjordes ett polärddiagram där mobilitetshusets kvalitéer bedömdes utifrån de fem givna kategorierna på en femgradig skala. Poängsättningen har gjorts av författarna utifrån den kunskap som har byggts upp under arbetets gång. Enligt bedömningen var anläggningens *Strategiska placering* dess starkaste attribut på grund av närheten till kollektivtrafik och sjukhusområdet. Just närheten till kollektivtrafiken bidrog också till höga poäng i kategorien *Multimodalitet*. Byggnaden är stor och särskiljer sig från omgivande byggnader, däremot är arkitekturen i sig inte särskilt igenkännbar, vilket ger huset tre poäng för *Igenkännbarhet*. Även *Hållbar mobilitet* får tre poäng då det finns laddplatser och möjlighet för hållbar mikromobilitet i kombination med bilåkande. Däremot anser författarna att huset inte uppnår mer än tre poäng då det anses kunnat bli än mer hållbart. Servicen som erbjuds i mobilitetshuset är bilvård och batterier till servicefordon vilket inte ger ett brett utbud till besökare och därmed gavs *Serviceutbud* två poäng. Ett brett utbud syftar på flera olika typer av service som bidrar till att man inte behöver göra en ytterligare resa. Bilvården är en sådan service eftersom man kan ”passa på” att serva bilen efter jobbet utan att göra en ny resa. I Figur 18 nedan presenteras resultatet av analysen.



Figur 18. Polär diagram skapad av författarna över hur väl de definierande kraven representerar Mobilitetshuset Södervärn.

Vidare analyserades Mobilitetshuset Södervärn utifrån dess funktion, komfort och attraktivitet och hur väl kriterierna uppfylldes. Mobilitetshusets uppbyggnad gör det svårt att orientera sig och att ha god sikt. Det är heller inte helt användarvänligt. Trots att det finns parkering för rörelsehindrade på lättillgängliga ställen i anläggningen, så är de inte märkbart bredare än övriga parkeringsplatser, vilket kan göra det svårt för personer med minskad rörelseförmåga att ta sig in och ut ur bilen. Byggnaden anses enligt författarna inte tillföra *Positiv sinnesupplevelse* på vare sig in- eller utsidan. Ytterligare två faktorer som bedömdes inte vara uppfyllda var *Upplevd trygghet* samt *God sikt*. Detta berodde främst på bristande belysning under kvällstid. Belysningen aktiverades via rörelsesensorer och tändes endast på ena halvan av våningsplanet åt gången. I kombination med mobilitetshusets utformning med pelare och avskärmningar medförde detta begränsad överblick över planet, vilket försvårade möjligheten att uppfatta vad som fanns utanför det direkt upplysta området. Däremot finns det *Tydliga och lättillgängliga entréer*, *God koppling till kollektivtrafik* och mobilitetshuset *Möjliggör smidiga byten mellan transportslag* och ger *Skydd från väder och vind*. Resultatet av analysen presenteras i Figur 19 nedan.



Figur 19. Analys utförd av författarna för Mobilitetshuset Södervärn med hjälp av en Gehl-inspirerad analys.

I Tabell 11 nedan går det att avläsa resultatet av hur väl de mål som Parkering Malmö, tillsammans med Stadskontoret och Fastighets- och gatukontoret, har uppnått då Parkeringshus Södervärn omvandlades till Mobilitetshuset Södervärn. Tabellen har fyllts i genom att både undersöka åtgärder på plats, och genom intervju. I Tabell 11 framgår det att omkring hälften av de åtgärder som Parkering Malmö et al. ämnade att genomföra har utförts.

Tabell 11. Hur väl de förslag på åtgärder för Parkeringshus Södervärn har uppnått utefter Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö (2021).

Förändringar av huset	JA/NEJ	Förändringar av staden runt huset	JA/NEJ	Affärsmöjligheter	JA/NEJ
Cykelpool för lastcyklar	NEJ	Samordna gatuparkeringstaxor	NEJ	Mikromobilitet	JA
Prioritet för bilpool	JA	Mobilitetzon med Malmö by bike och scooterzoon	JA	Kombinationserbjudanden	NEJ
Skyltning av mobilitetsutbud	JA	Ta bort gatuparkering	Nej	Bilddelningsplattform	NEJ
				Samåkningsplattform	NEJ
				Laddning för annat än bil	JA
				Parkeringsköp för byggherrar	Möjlighet finns
				Cykelpool av lastcyklar	NEJ
				Kompletterande servicetjänster	JA

6.2 Lund

Fältbesöken i Lund utfördes måndagen den 23 februari för Aurora och tisdagen den 24 februari för Lund C. Anläggningarna inventerades fyra gånger under ett spann av 14 timmar. Som beskrivits i avsnitt 2.2 utfördes de fyra inventeringarna klockan 6.30 och 9.30, innan och efter människor lämnade hemmet på morgonen samt klockan 14.30 och 20.30, innan och efter människor lämnade jobbet på eftermiddagen. Det som inventerades på plats var parkeringsutbudet i varje mobilitetshus samt att de framtagna analysmetoderna i avsnitt 4.1 utfördes. I avsnitt 6.2.1 och 6.2.2 nedan presenteras resultatet av fältstudierna för Aurora respektive Lund C.

6.2.1 Aurora

Mobilitetshuset Aurora ligger i nordöstra Lund och omgivs främst utav bostäder, men även ett flertal verksamheter som är belägna i markplan i omgivande byggnader. Nordväst om mobilitetshuset sker i dagsläget byggnationer och utbyggnad av området. Mellan anläggningen och närmsta kollektivtrafik är det omkring 350 meter till närmsta spårvägsstation i öst och detsamma till närmsta regionala busshållplats i väst. Byggnaden består av fem plan och erbjuder service i form av bilparkering, laddboxar, bilpool, paketboxar, livsmedelsbutik och bilvård, vilket illustreras i Figur 20 nedan.



Serviceutbud

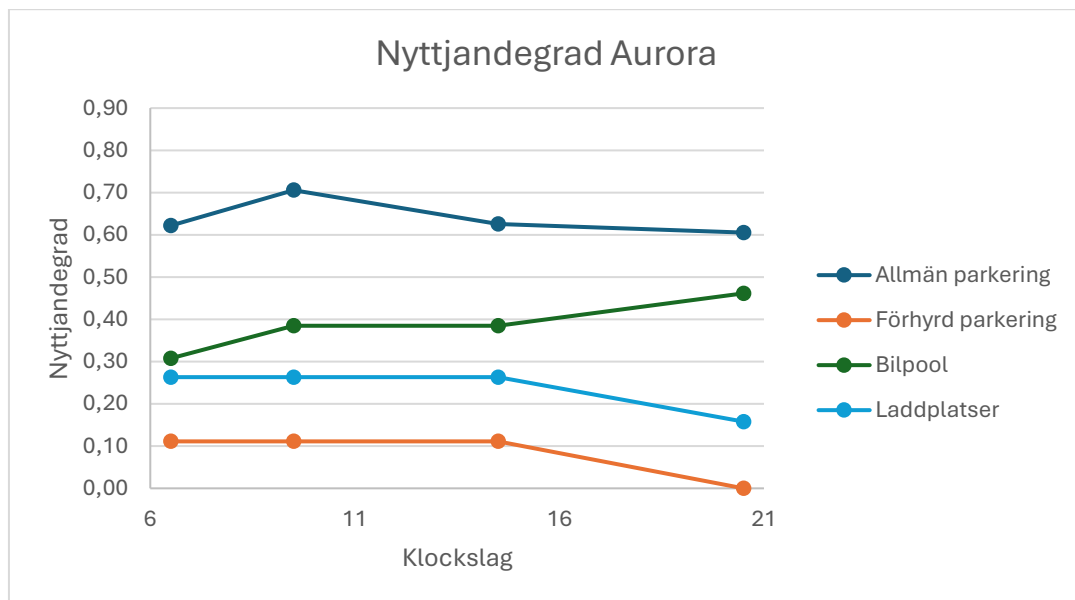
- Bilvård
- Livsmedelsbutik
- Bilpool
- Elbilsladdare
- Paketbox

Figur 20. Auroras fasad och beskrivning. Bilden är tagen av författarna.

Under fältbesöken räknades antalet parkerade bilar, laddplatser och bilpoolsfordon och dess nyttjandegrad. I Tabell 12 presenteras kapacitet och nyttjandet för utbudet och Figur 21 nedan visar hur dess nyttjandegrad varierade under dagen.

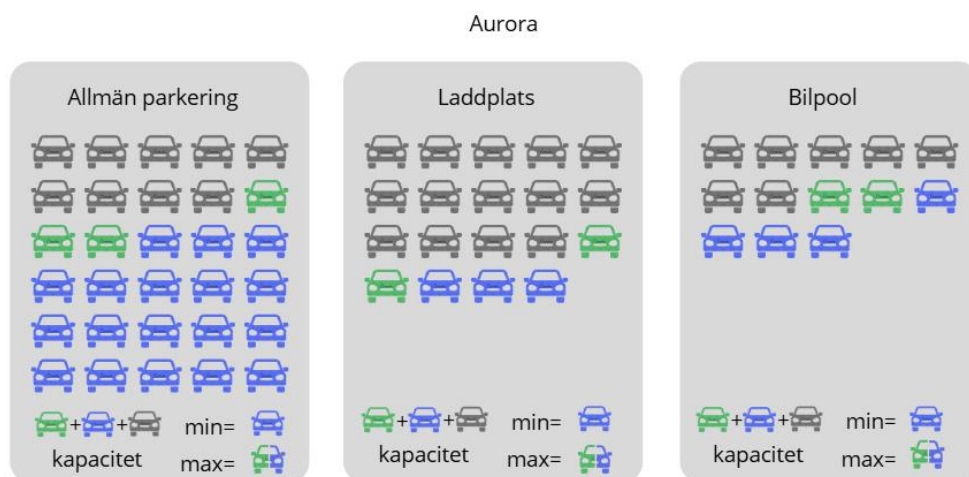
Tabell 12. Inventering av Aurora utförd av författarna. Tabellen visar kapacitet och nyttjandet under fältstudien för fyra olika funktioner.

<i>Funktion</i>	<i>Kapacitet</i>	<i>6.30</i>	<i>9.30</i>	<i>14.30</i>	<i>20.30</i>
<i>Allmän parkering</i>	299	186	211	187	181
<i>Förhyrd parkering</i>	9	1	1	1	0
<i>Bilpool</i>	13	4	5	5	6
<i>Laddplatser</i>	19	5	5	5	3



Figur 21. Diagrammet visar fyra olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 12 såg ut under fältstudien för Aurora.

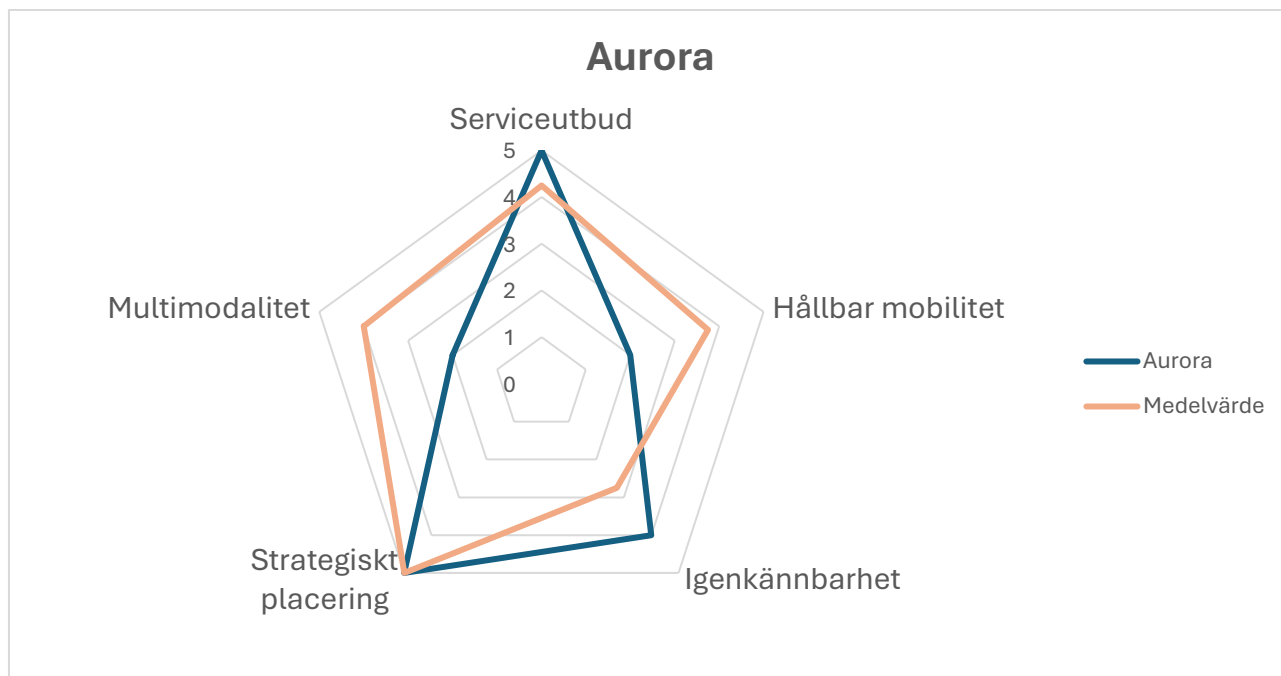
Figur 22 illustrerar minsta och maximala nyttjandegraden i förhållande till kapaciteten. De tre funktioner i mobilitetshuset som illustreras i figuren är *Allmän parkering*, *Laddplats* och *Bilpool*. Anledningen till att *Förhyrd parkering* inte illustreras är på grund av att nyttjandegraden var låg under hela dygnet som fältstudien utfördes på.



Figur 22. Illustration skapad av författarna över nyttjandegraden för Aurora under fältstudien. Allmän parkering, laddplatser och bilpool. Blå figur motsvarar lägst nyttjandegrad under dagen och summan av blåa och gröna figurer motsvarar högst nyttjandegrad.

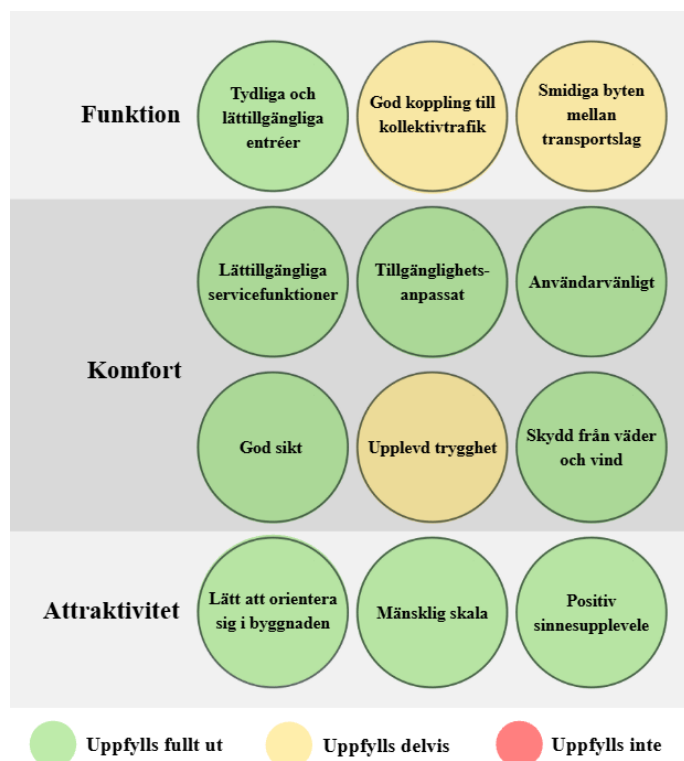
Kompletterande data har samlats in genom dialog med OurGreenCar som har bilpooler placerade i mobilitetshuset. Under 2025 var nyttjandegraden för deras bilar i huset 23 procent, vilket innebär att varje bil rullade i snitt 23 procent av dygnets timmar.

Under fältstudien bedömdes Aurora enligt kategorierna *Serviceutbud*, *Hållbar mobilitet*, *Igenkännbarhet*, *Strategisk placering* och *Multimodalitet* utifrån en femgradig skala, enligt 4.1 Analysmetoder. *Serviceutbud* och *strategisk placering* fick fem poäng eftersom mobilitetshuset har en stor bredd av serviceutbud som fyller en funktion i området, samt att placeringen i området uppmuntrar boende i närheten att nyttja mobilitetshuset och dess tjänster. *Igenkännbarhet* gavs fyra poäng då huset är lätt att känna igen på avstånd, framför allt under morgon- och kvällstid då huset är upplyst och det är mörkt utomhus. *Hållbar mobilitet* och *Multimodalitet* fick två poäng vardera. Det beror på att även om byggnaden är belägen relativt nära både regionsbuss och spårväg så är det inte tillräckligt enkelt att byta transportslag. Den bidragande faktorn till *Hållbar mobilitet* är möjligheten att ladda elbilar med el från solceller på anläggningens tak. Resultatet presenteras i diagrammet i Figur 23 nedan.



Figur 23. Poläradiagram skapad av författarna över hur väl de definierande kraven representerar Aurora.

Mobilitetshusets funktion, komfort och attraktivitet analyserades ytterligare genom att gradera, på en tregradig skala, olika aspekter av de tre huvudgrupperna. Ännu en gång påverkar närheten till kollektivtrafiken mobilitetshusets bedömning. Anläggningen kameraövervakas och det är *God sikt i huset*. Dock anser författarna att det inte *Upplevs tryggt*. Övriga kategorier anses uppnås till fullo. Resultatet presenteras i Figur 24 nedan.



Figur 24. Analys utförd av författarna för Aurora med hjälp av en Gehl-inspirerad analys.

6.2.2 Lund C

Mobilitetshuset vid Lund C är beläget vid stationens sydvästra hörn och består av två plan under mark. Vid fältstudien undersöktes nyttjandegraden för allmän, förhyrd och inlåst parkering. Vidare undersöktes nyttjandegraden av bilpooler, laddplatser och hyrbilar. I anläggningen finns också cykelparkering vilket inte ingick i undersökningen av nyttjandegrad. Anledningen till det var att det ansågs finnas många cyklar som inte användes, punkterade och utan sadel, vilket då inte hade visat på ett rättvist värde för nyttjandegraden. Det konstaterades däremot att vid fältstudien var det ungefär 30 till 40 procent nyttjandegrad av cykelparkeringen. Servicen och fasaden för mobilitetshuset presenteras i Figur 25 nedan.

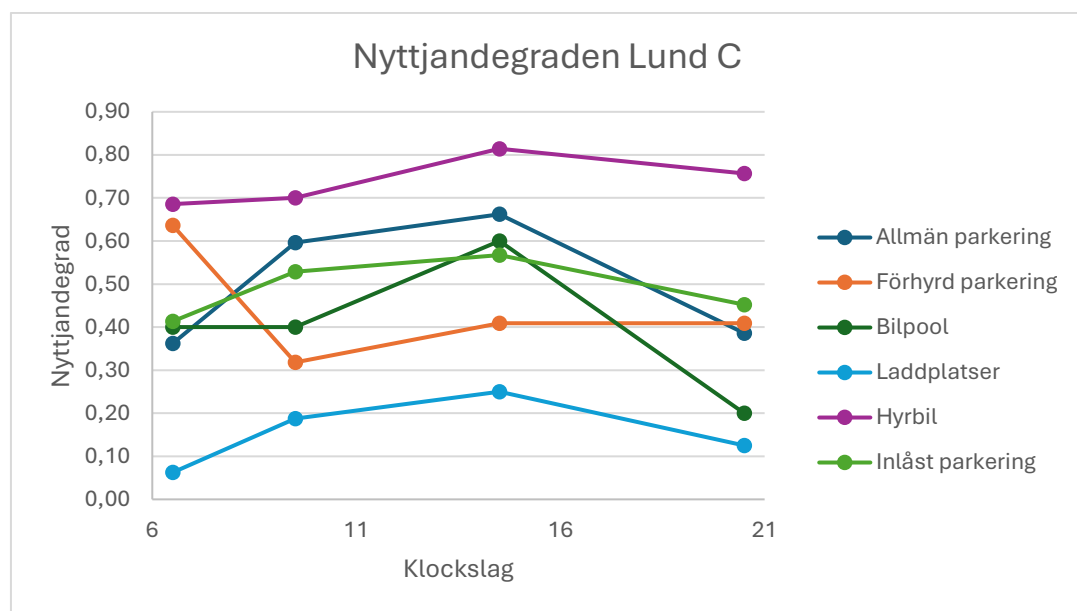


Figur 25. Nedfarten till Lund C och dess serviceutbud. Bilden är tagen av författarna.

Tabell 13 nedan visar hur högt nyttjandet var under fältstudien för de sex nämnda funktionerna och Figur 26 presenterar sex grafer för hur nyttjandegraden förändrades över dagen som studien utfördes.

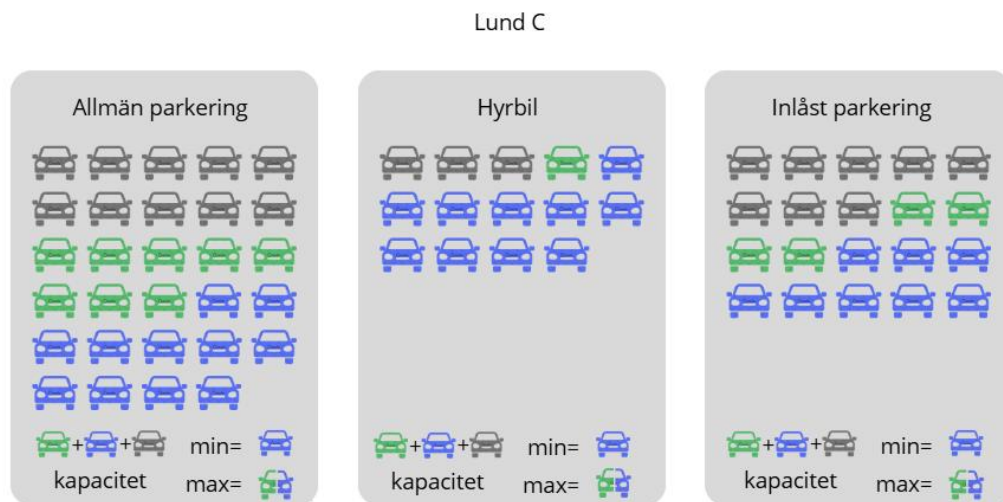
Tabell 13. Inventering av Lund C utförd av författarna. Tabellen visar kapacitet och nyttjandet under fältstudien för sex olika funktioner.

<i>Funktion</i>	<i>Kapacitet</i>	<i>6.30</i>	<i>9.30</i>	<i>14.30</i>	<i>20.30</i>
<i>Allmän parkering</i>	290	105	173	192	112
<i>Förhyrd parkering</i>	22	14	7	9	9
<i>Bilpool</i>	5	2	2	3	1
<i>Laddplatser</i>	32	2	6	8	4
<i>Hyrbil</i>	70	48	49	57	53
<i>Inlåst parkering</i>	104	43	55	59	47



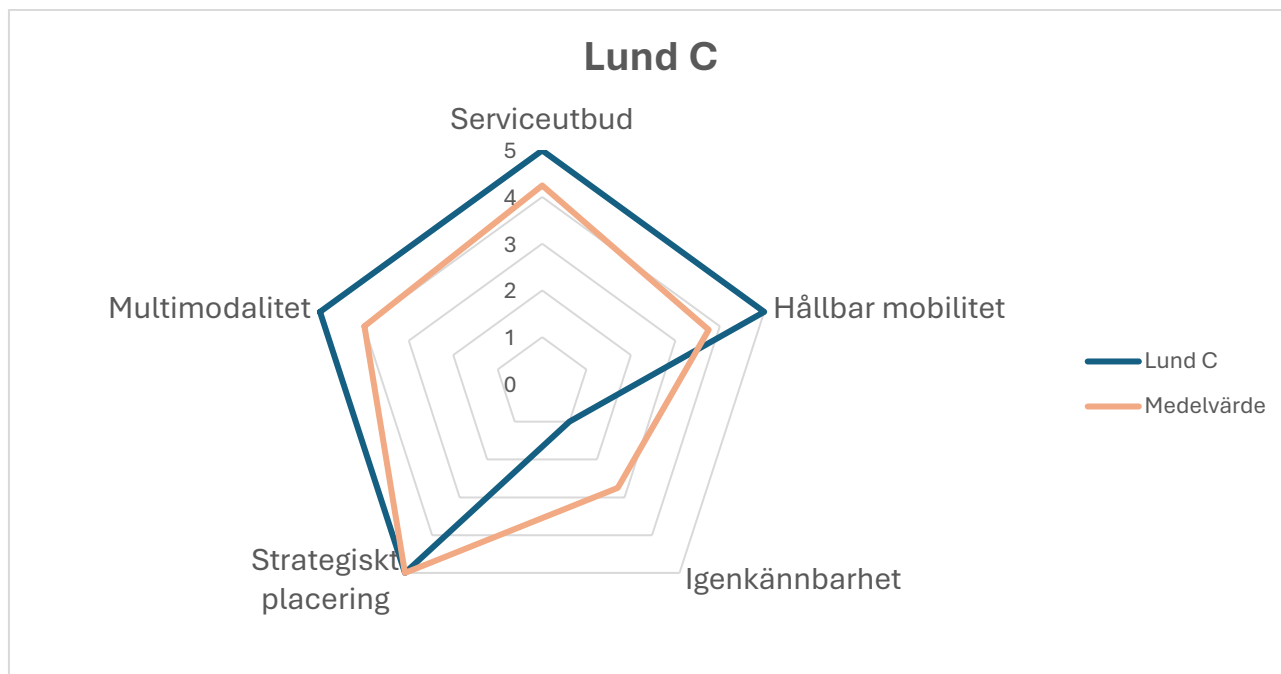
Figur 26. Diagrammet visar sex olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 13 såg ut under fältstudien för Lund C.

Figur 27 illustrerar minsta och maximala nyttjandegraden i förhållande till kapaciteten. De tre funktioner i mobilitetshuset som illustreras i figuren är *Allmän parkering*, *Hyrbil* och *Inlåst parkering*. Anledningen till att dessa valts är på grund av att de andra funktionerna antingen har låg kapacitet eller låg nyttjandegrad under hela dygnet då fältstudien utfördes.



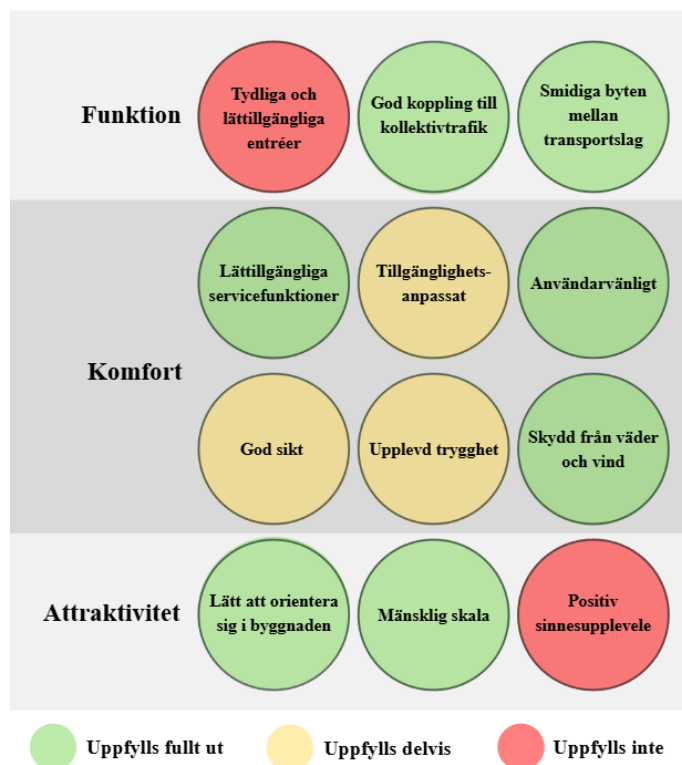
Figur 27. Illustration skapad av författarna över nyttjandegraden för Lund C under fältstudien. Allmän parkering, hyrbil och inlåst parkering. Blå figur motsvarar lägst nyttjandegrad under dagen och summan av blåa och gröna figurer motsvarar högst nyttjandegrad.

Under fältstudien utfördes som beskrivits också de analysmetoder som tagits fram. Det kan konstateras att i och med att mobilitetshuset på Lund C ligger i anslutning till stationen främjar anläggningen både *Multimodalitet* och *Hållbar mobilitet* mycket väl vilket även gör att mobilitetshuset är otroligt *Strategiskt placerat*. *Serviceutbudet* är högt med paketboxar, närhet till cykelpool, anslutning till restaurang och tidtabeller samt alla de bilrelaterade funktionerna som undersökts ovan. Att mobilitetshuset är beläget under mark gör att anläggningen är mindre *Igenkännbar* då det inte finns något tydligt landmärke till vart entrén är belägen. Figur 28 nedan illustrerar hur väl varje definierande krav representerar mobilitetshuset på Lund C.



Figur 28. Poläradiagram skapad av författarna över hur väl de definierande kraven representerar Lund C.

Mobilitetshusets funktion, komfort och attraktivitet analyserades ytterligare genom att gradera, på en tregradig skala, olika aspekter av de tre huvudgrupperna. Återigen påverkar det faktum att mobilitetshuset är beläget under mark två aspekter till det negativa. Dessa är *Tydliga och lättillgängliga entréer* samt *Positiv sinnesupplevelse*. Figur 29 nedan presenterar resultatet av analysen.



Figur 29. Analys utförd av författarna för Lund C med hjälp av en Gehl-inspirerad analys.

6.3 Köpenhamn

Fältstudierna i Köpenhamn utfördes tisdagen den 9 mars på Q-Park Nørreport och Q-Park Vesterport. Anläggningarna inventerades fyra gånger vardera under ett spann av 11 timmar. Som beskrivits i avsnitt 2.2 utfördes de fyra inventeringarna på Nørreport klockan 6.30 och 9.00, och på Vesterport klockan 7.00 och 9.30, innan och efter människor lämnade hemmet på morgonen samt klockan 14.45 och 18.35 på Nørreport och klockan 14.20 och 18.20 på Vesterport, innan och efter människor lämnade jobbet på eftermiddagen. Det som inventerades på plats var parkeringsutbudet i varje mobilitetshus samt att de framtagna analysmetoderna i avsnitt 4.1 utfördes. I avsnitt 6.3.1 och 6.3.2 nedan presenteras resultatet av fältstudierna för Q-Park Nørreport respektive Q-Park Vesterport.

6.3.1 Q-Park Nørreport

Q-park lanserade sina två första mobilitetshubbar år 2025 och Q-Park Nørreport är en av dem (Q-Park, u.d. a). Anläggningen är belägen under Israels plats i Köpenhamn. Q-Park Nørreport har tre våningar under mark och är i marknivå ett torg som även fungerar som skolgård för den omgivande skolverksamheten. Utöver att det närliggande området består av skolor, så omgivs huset av bostäder, en park och en saluhall. Omkring 150 meter från Q-Park Nørreport ligger Nørreport Station som är Danmarks mest trafikerade station (The Copenhagen Metro, u.d.). Figur 30 illustrerar platsen ovan Q-Park Nørreport, dess nedfart och dess service, eller brist därtill.

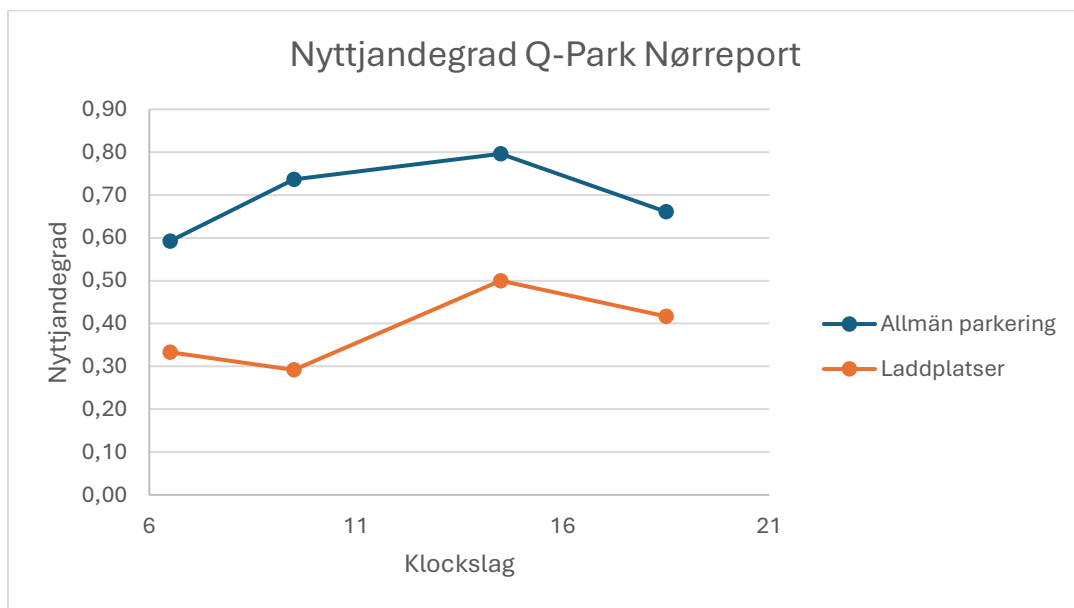


Figur 30. Nedfarten till Q-Park Nørreport och dess serviceutbud och Israels plads. Bilden är tagen av författarna.

I Tabell 14 presenteras kapacitet och nyttjandet för utbudet och Figur 31 nedan visar hur dess nyttjandegrad varierade under dagen.

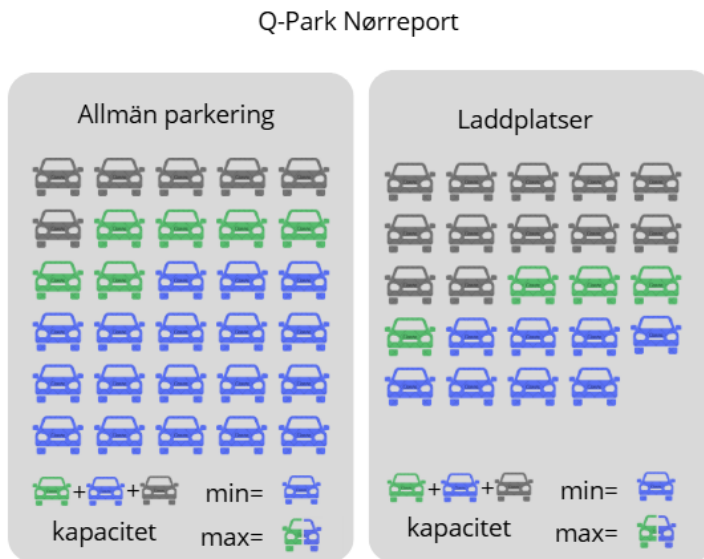
Tabell 14. Inventering av Q-Park Nørreport utförd av författarna. Tabellen visar kapacitet och nyttjandet under fältstudien för allmän parkering och laddplatser.

Funktion	Kapacitet	6.30	9.30	14.30	18.30
Allmän parkering	1187	703	874	945	785
Laddplatser	24	8	7	12	10



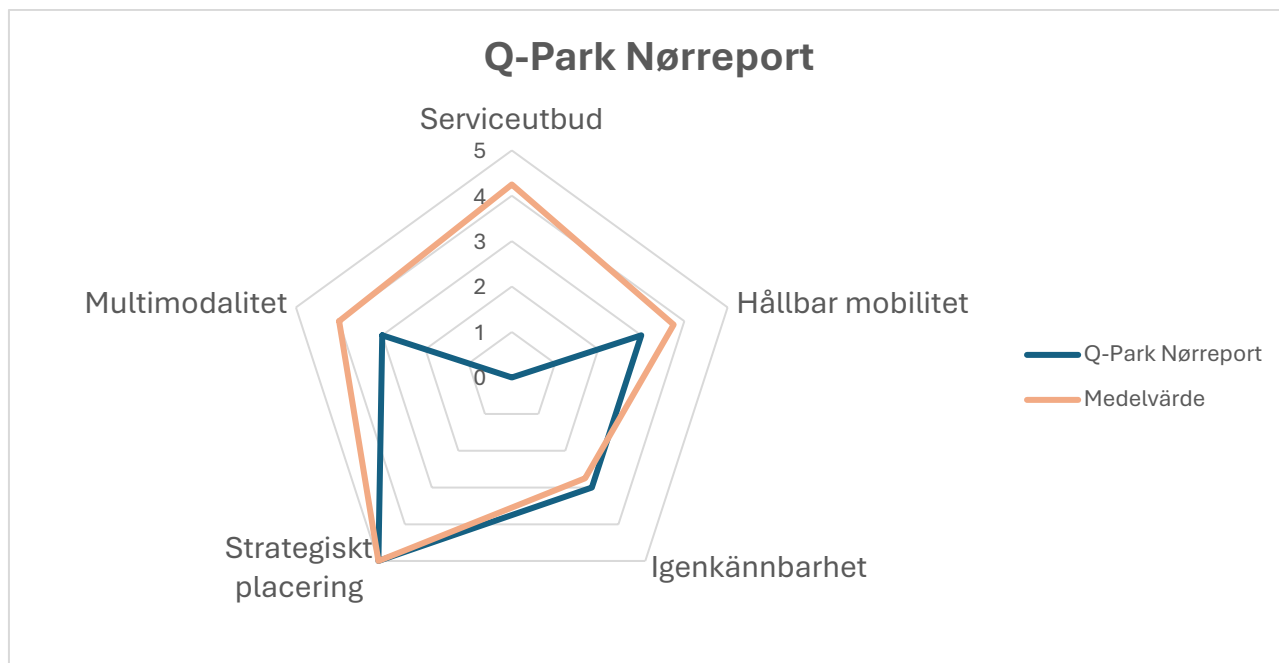
Figur 31. Diagrammet visar två olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 14 såg ut under fältstudien för Q-Park Nørreport.

Figur 32 illustrerar minsta och maximala nyttjandegraden i förhållande till kapaciteten. De två funktioner i mobilitetshuset som illustreras i figuren är *Allmän parkering* och *Laddplatser*.



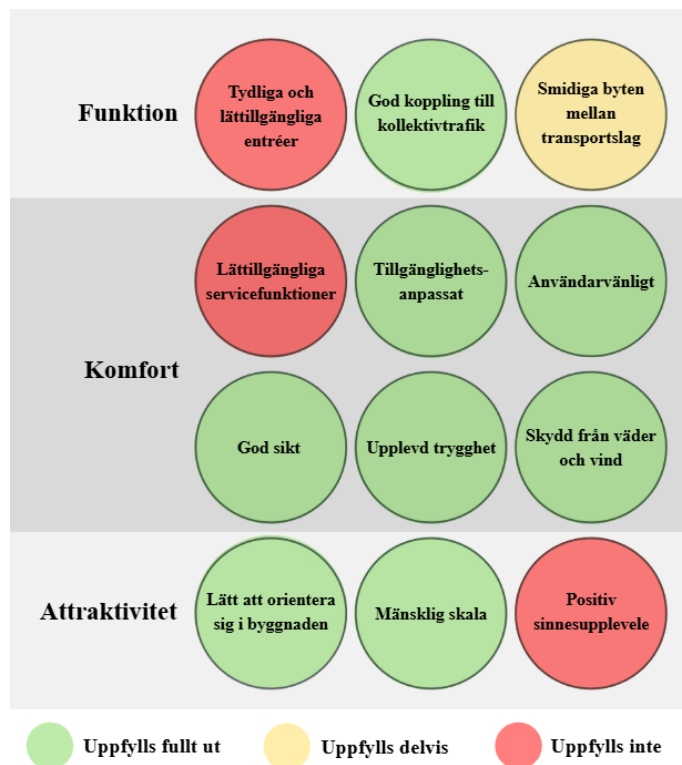
Figur 32. Illustration skapad av författarna över nyttjandegraden för Q-Park Nørreport under fältstudien. Allmän parkering, och laddplatser. Blå figur motsvarar lägst nyttjandegrad under dagen och summan av blåa och gröna figurer motsvarar högst nyttjandegrad.

Under fältbesöket utvärderades Q-Park Nørreport enligt 4.1 Analysmetoder vilket presenteras i Figur 33 i form av ett polärddiagram. *Strategisk placering* var den enda kategorin som fick högsta poäng och det berodde på anläggningens närhet till Nørreport Station och omgivande kvarter. I motsatt riktning fick Q-Park Nørreport inga poäng för *Serviceutbud*, då det inte erbjöds någon form av service i huset. *Multimodalitet*, *Hållbar mobilitet* och *Ingenkännbarhet* bedömdes få tre poäng på den femgradiga skalan då de inte var bristfälliga, men inte heller uppseendeväckande.



Figur 33. Poläradiogram skapad av författarna över hur väl de definierande kraven representerar Q-Park Nørreport.

Under besöket utfördes även analysen inspirerad av Gehls stadsbilsanalys där anläggningens funktion, komfort och attraktivitet bedömdes vilket visas i Figur 34. Det ansågs inte finnas *Tydliga och lättillgängliga entréer* då de inte var identifierbara på långt håll. Mobilitetshuset gav inte heller en *Positiv sinnesupplevelse* vare sig utvändigt eller invändigt. Eftersom mobilitetshuset är beläget under mark anses det inte vara utvändigt estetiskt även om platsen ovan var väl utformad. *Servicefunktioner* ansågs inte heller uppfylla kraven då det inte erbjöds någon service i byggnaden. Det fanns inte någon mikromobilitet i byggnaden, men på grund av närheten till Nørreport Station ansågs *Smidiga byten mellan transportslag* uppfyllas delvis. Något som urskiljer sig från andra mobilitetshus var att det var hög närvaro av personal i byggnaden vilket bidrog till att det *Upplevdes som tryggt*. Personal plockade skräp och rengjorde golvet vid flera av besöken och det spelades musik i anläggningen vilket författarna tyckte gav ett trevligt intryck.



Figur 34. Analys utförd av författarna för Nørreport med hjälp av en Gehl-inspirerad analys.

6.3.2 Q-Park Vesterport

Likt Q-Park Nørreport är Q-Park Vesterport en av de två första mobilitetshubbar som Q-Park lanserade. Även denna mobilitetshubb är belägen under mark och består av två våningar. Ovan mark finns en närbutik och batterier till servicefordon och under mark erbjuds biltvätt och biluthyrning, vilket illustreras i Figur 35. Det finns ingen bilpool i mobilitetshubben men cirka 100 meter från anläggningen finns det ett fåtal platser till bilpoolsbilar. Denna anses inte vara tillräckligt integrerad med anläggningen för att kunna påstås att det tillhör anläggningen. Drygt 250 meter från anläggningen ligger Vesterport station som erbjuder ett stort utbud av S-tåg. Området som omgiver Q-Park Vesterport består till stor del av verksamheter och bostäder.

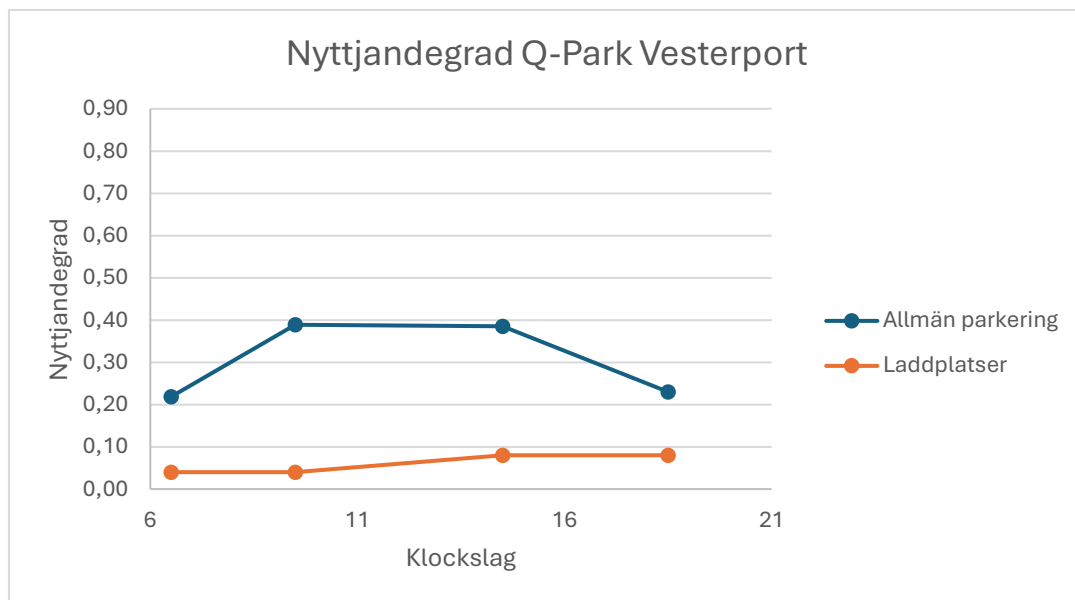


Figur 35. Nedfarten till Q-Park Vesterport och dess serviceutbud. Bilden är tagen av författarna.

Tabell 15 presenterar kapacitet och nyttjande av utbudet och Figur 36 nedan visar nyttjandegraden i anläggningen under fältbesöket.

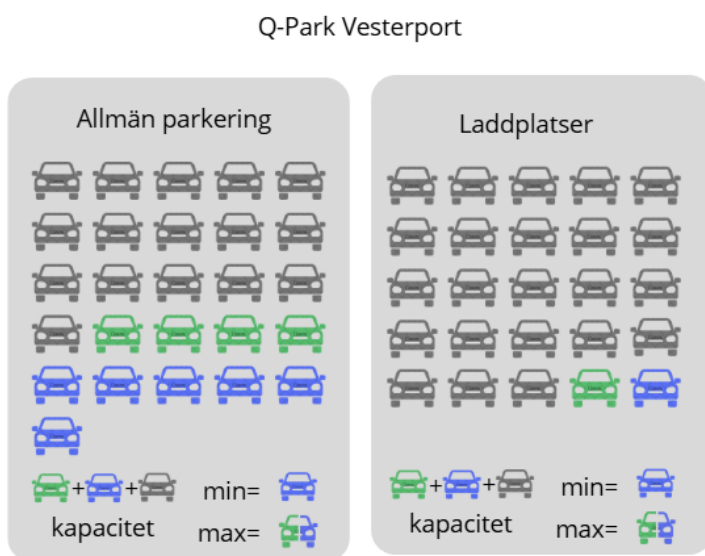
Tabell 15. Inventering av Q-Park Vesterport utförd av författarna. Tabellen visar kapacitet och nyttjandet under fältstudien för allmän parkering och laddplatser.

<i>Funktion</i>	<i>Kapacitet</i>	<i>7.00</i>	<i>9.30</i>	<i>14.30</i>	<i>18.30</i>
<i>Allmän parkering</i>	774	169	301	298	178
<i>Laddplatser</i>	25	1	1	2	2



Figur 36. Diagrammet visar två olika grafer för hur nyttjandegraden av funktionerna i Tabell 15 såg ut under fältstudien för Q-Park Vesterport.

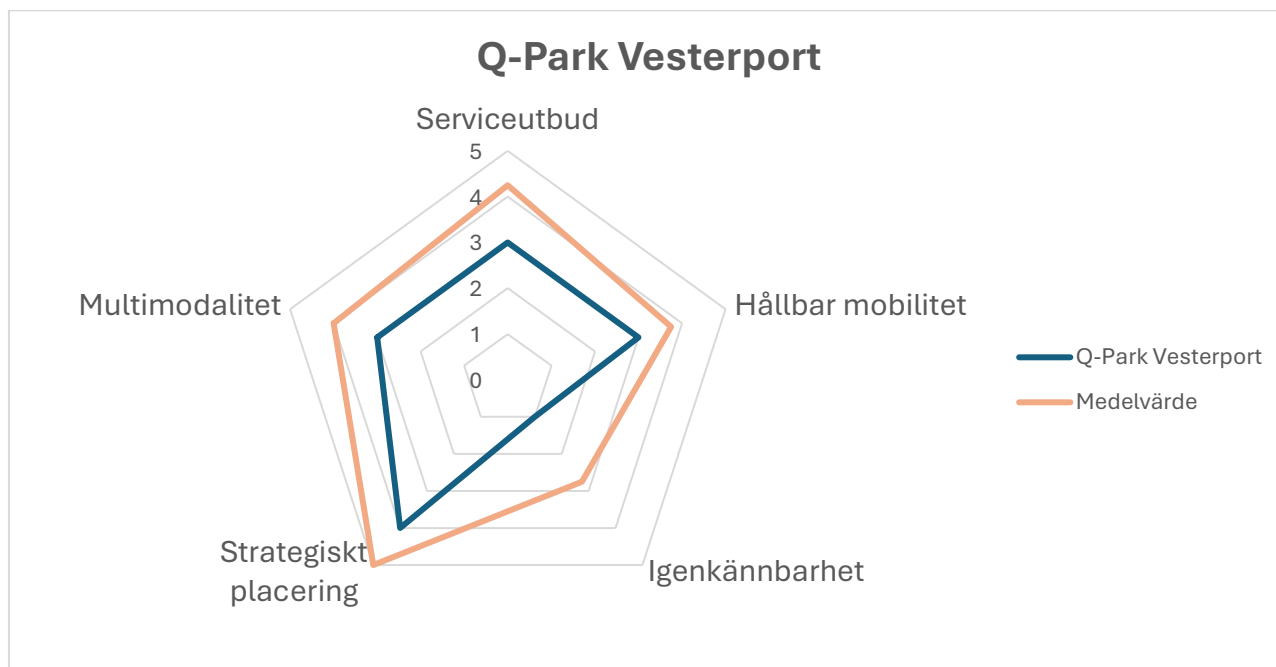
Figur 37 illustrerar minsta och maximala nyttjandegraden i förhållande till kapaciteten. De två funktioner i mobilitetshuset som illustreras i figuren är *Allmän parkering* och *Laddplatser*.



Figur 37. Illustration skapad av författarna över nyttjandegraden för Q-Park Vesterport under fältstudien. Allmän parkering, och laddplatser. Blå figur motsvarar lägst nyttjandegrad under dagen och summan av blåa och gröna figurer motsvarar högst nyttjandegrad.

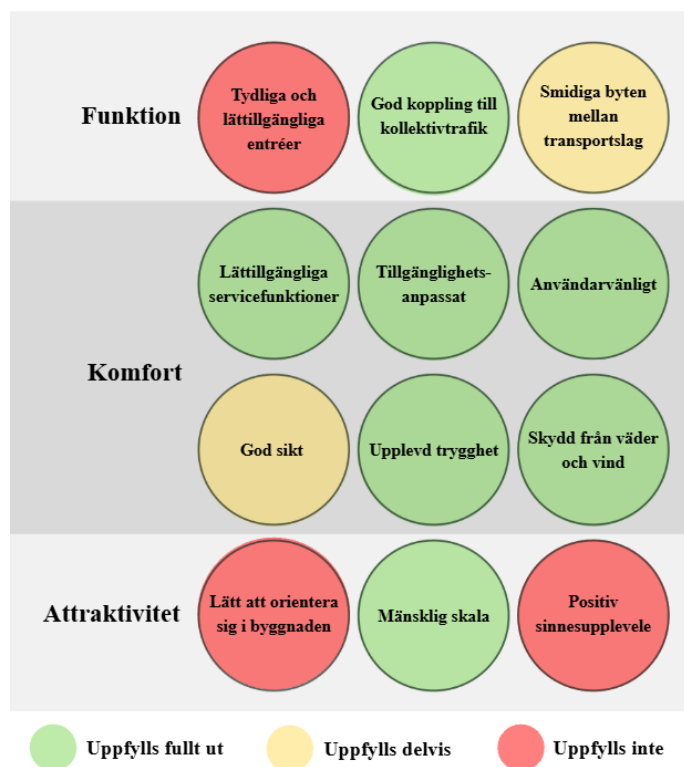
Under fältstudien utfördes ett polärddiagram i enlighet med 4.1 Analysmetoder varav Figur 38 nedan illustrerar hur väl de definierande kraven för ett mobilitetshus representerar Q-Park Vesterport. Eftersom anläggningen är belägen i närheten av stationen med S-tåg är den strategiska placeringen betygsatt med 4 poäng. Det räcker dock inte för att *Hållbar mobilitet* och

Multimodalitet ska få högre poäng än 3 då anläggningen saknar delad mobilitet och ordentlig cykelparkering. Det finns service som utgörs av biltvätt och närbutik i markplan vilket gör att serviceutbudet bedöms som 3. Igenkännbarheten får bara 1 poäng på grund av att byggnaden ligger under mark och att inga ytterligare åtgärder har vidtagits ovan mark för att öka igenkännbarheten.



Figur 38. Polär diagram skapad av författarna över hur väl de definierande kraven representerar Q-Park Vesterport.

Vidare bedömdes Q-Park Vesterport utifrån funktion, komfort och attraktivitet på en tregradigskala. Författarna bedömde att det inte fanns *Tydliga och lättillgängliga entréer* och att det var svårt att *Orientera sig i byggnaden* på grund av anläggningens utformning. Anläggningens utformning bidrog även till att det inte var helt *God sikt*. Då anläggningen är belägen under mark och inte ansågs tillföra en *Positiv sinnesupplevelse* vare sig utvändigt eller invändigt bedömdes kategorin inte uppfylla de uppsatta kraven. Det fattades även mikromobilitet i anläggningen vilket påverkade bedömningen av *Smidiga byten mellan transportslag*. Dock var det nära till Vesterport station, som erbjöd smidiga byten mellan bil och kollektivtrafik och därmed ansågs kategorin vara delvis uppfylld. Likt Q-Park Nørreport spelades det musik i anläggningen vilket författarna tyckte gav en trivsamt upplevelse vid besök. Resultatet presenteras i Figur 39 nedan.



Figur 39. Analys utförd av författarna för Vesterport med hjälp av en Gehl-inspirerad analys.

6.4 Jämförande analys av undersökta mobilitetshus

I detta avsnitt jämförs resultaten av fältstudierna av de undersökta mobilitetshusen.

Nyttjandegraden analyseras genom att jämföra olika funktioner från mobilitetshusen i Lund och Malmö. Köpenhamn ingår inte i denna analys då stadens anläggningar, enligt detta arbete, inte definieras som mobilitetshus. Vidare jämförs hur väl de olika fallstudierna presterar utifrån de definierande kraven samt hur användningen av mobilitetshusen upplevs. I analysen som ämnar att illustrera svagheter och styrkor gällande de definierande kraven jämförs mobilitetshusen i varje fältstudie med medelvärden av alla de fyra mobilitetshus som jämförs i Lund och Malmö. Att inkludera Köpenhamns anläggningar hade inte givit en rättvis bild av medelvärdet av undersökta mobilitetshus.

6.4.1 Nyttjandegrad

I jämförelsen av nyttjandegrad för de olika mobilitetshusen har Tabell 16 skapats som innehåller tre olika intervall för varje funktion. De tre intervallen beskriver om nyttjandegraden är låg, måttlig eller hög. Vidare illustreras låg nyttjande grad med en röd ton, måttlig med en gul ton och hög nyttjandegrad med en grön ton. Funktionerna som värderas är de fyra vanligaste funktionerna i ett mobilitetshus vilka är allmän parkering, förhyrd parkering, bilpool samt laddplatser.

I detta arbete har skribenterna valt att endast rangordna nyttjandegraden inom tre olika intervall, låg, måttlig och hög. I praktiken finns det fler scenarion som bör analyseras. Exempelvis är det

inte positivt om nyttjandegraden skulle uppnå 100 procent eftersom det skulle innebära att funktionen är underdimensionerad. Den data som samlats in, har inte resulterat i nyttjandegrader som anses vara för höga, vilket orsakat att scenariot inte tagits till hänsyn. Arbetet innefattar även relativt få fallstudier vilka tydligare kan jämföras med färre intervall. Intervallen är framtagna av skribenterna och är baserade dels på ingenjörsmässiga antaganden, dels på observationer under fältstudier där nyttjandegraden har varit tydligt låg respektive hög. Anledningen till varför de fyra funktionerna inte innehåller samma intervall beror på att de tar olika mycket plats i byggnaden samt att bilpool och laddplatser är nyare funktioner än en traditionell parkeringsplats. Det anses alltså inte vara rättvist att sätta samma krav på till exempel nyttjandet av bilpool som allmän parkering.

Tabell 16. Tabellen redovisar vilket intervall av nyttjandegrad som anses låg, måttlig och hög för de fyra vanligaste funktionerna i ett mobilitetshus.

Funktion	Låg	Måttlig	Hög
Allmän parkering	0–0,3	0,3–0,6	0,6–1
Förhyrd parkering	0–0,2	0,2–0,4	0,4–1
Bilpool	0–0,1	0,1–0,3	0,3–1
Laddplatser	0–0,25	0,25–0,5	0,5–1

Vidare presenteras medelvärdet av nyttjandegraden över dygnet av de olika funktionerna i mobilitetshusen som undersökts i Tabell 17 nedan. Varje nyttjandegrad bedöms som låg, måttlig eller hög enligt Tabell 16. Anledningen till varför just medelvärdet över dygnet jämförs är på grund av att det är nyttjandet över hela dagen som är intressant och inte vid specifika tider. Ett vanligt mål med mobilitetshus är att utbudet ska nyttjas under både morgon, dag och kväll.

Mobilitetshus Södervärn saknar data för både förhyrd parkering och bilpool. Majoriteten av de förhyrda parkeringsplatserna tillhörde service i form av bilvård och ansågs inte vara jämförbar med förhyrd parkering i andra mobilitetshus. Av den anledningen undersöktes inte nyttjandegraden för de parkeringsplatserna. Som beskrivits saknas data för bilpool i Mobilitetshuset Södervärn på grund av att skribenterna var omedvetna om antalet bilpoolsbilar som var tillgängliga för allmänheten. Av den anledningen stämmer inte den data som samlades in under fältstudien.

Varken Q-Park Nørreport eller Vesterport analyseras avseende nyttjandegrad på grund av, som beskrivits, att de enligt detta arbete inte definieras som mobilitetshus. Därav är det inte intressant att jämföra andelen allmän parkering i Köpenhamn med mobilitetshusen i Lund och Malmö.

Tabell 17. Tabellen jämför medelvärden av de fyra vanligaste funktionernas nyttjandegrad för varje undersökt mobilitetshus.

	<i>Allmän parkering</i>	<i>Förhyrd parkering</i>	<i>Bilpool</i>	<i>Laddplatser</i>
Mobilitetshus				
<i>Mobilitetshus Hyllie</i>	0,45	0,08	0,25	0,23
<i>Mobilitetshus Södervärn</i>	0,2	Data saknas	Data saknas	0,18
<i>Aurora</i>	0,64	0,08	0,39	0,24
<i>Lund C</i>	0,5	0,44	0,4	0,16

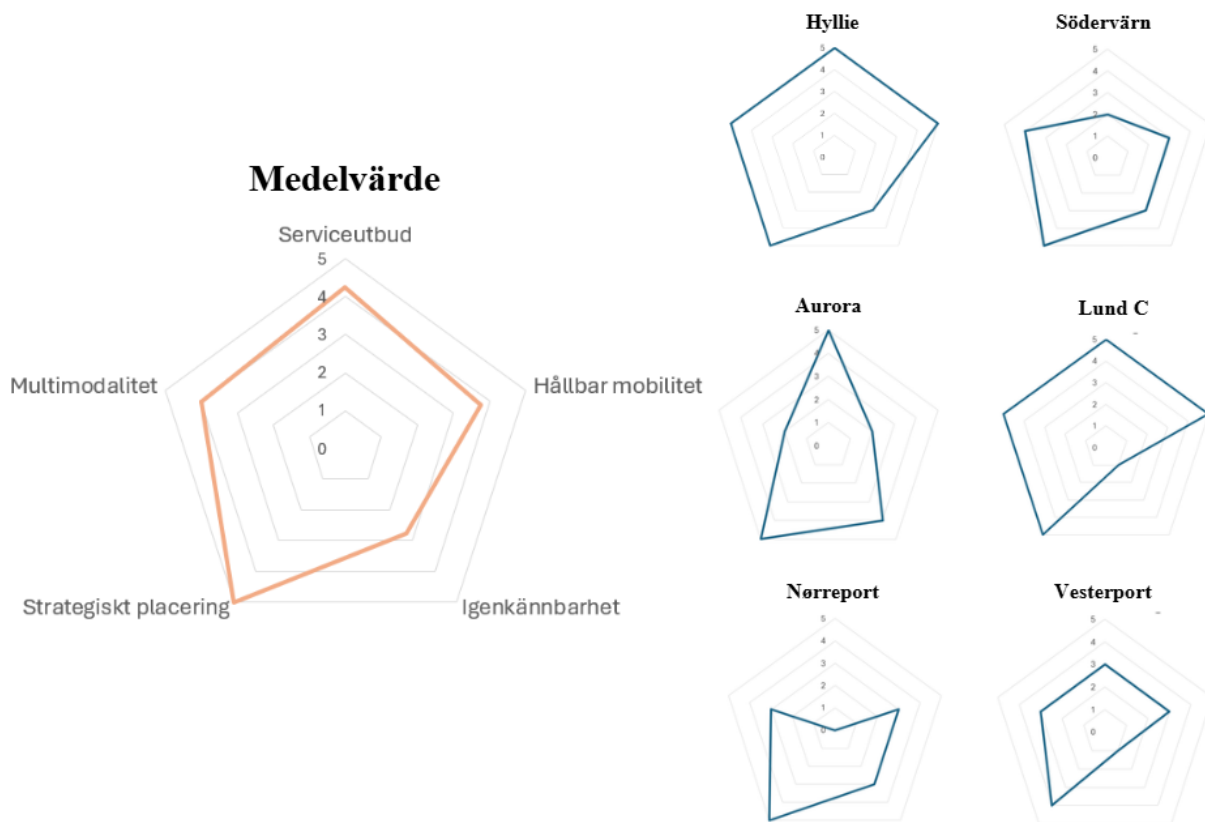
Tabellen ovan visar en varierande nyttjandegrad för allmän parkering där Aurora ligger i framkant. Som tidigare beskrivits är Aurora ett mobilitetshus som är kvartersnära och nyttjandegraden var hög även utanför arbetstimmarna, vilket då höjer medelvärdet. Mobilitetshuset Södervärn hade, under fältstudien, ett medelvärde på 20 procent nyttjandegrad. Detta visar att anläggningen innefattar en stor mängd yta som idag inte nyttjas och som skulle kunna användas till annan typ av service. Både Mobilitetshuset Hyllie och Lund C som är placerade i nära anslutning till större kollektivtrafiknoder uppnådde ett medelvärde på ungefär 50 procent. Detta anser skribenterna är relativt högt med tanke på att nyttjandegraden för dessa varierar mycket under dygnets timmar. Nyttjandegraden var som högst 60 respektive 66 procent vilket enligt Tabell 16 klassas som högt.

Det mobilitetshus som särskiljer sig från de andra i form av förhyrd parkering är Lund C. De två andra mobilitetshus där data presenteras i Tabell 17 är Mobilitetshus Hyllie och Aurora. Hyllie innehöll förhyrd parkering på översta plan där platserna i princip var tomma över hela dygnet. Under intervjun med fastighets- och gatukontoret uttryckte Karin Neergaard att det enligt policy inte finns några förhyrda parkeringsplatser i Malmös anläggningar och att de få platser som nyttjades skulle kunna innefatta äldre avtal. I Aurora fanns det under fältstudien nio förhyrda parkeringsplatser vilket är en låg andel av anläggningens totala yta. Av den anledningen anses inte den låga nyttjandegraden påverka mobilitetshusets prestation över lag.

Generellt nyttjades de bilpooler som undersöktes relativt väl. Den data som analyseras är däremot baserad på antalet bilpoolsplatser i mobilitetshusen vilket då leder till att andelen resor som görs med bilpool i förhållande till andra trafikslag inte berörs. Utan endast om andelen bilpooler i anläggningarna svarar för behovet i området eller inte, vilket skribenterna anser att det gör. Likväl visar presenterade data om laddplatserna nyttjas eller inte. Samtliga fältstudier visar att nyttjandegraden är låg vilket indikerar att det finns en stor andel yta som inte utnyttjas i mobilitetshusen. Eftersom elektrifieringen av bilar är en växande marknad anses det rimligt att nyttjandegraden kommer öka med tiden.

6.4.2 Bedömningsmodell

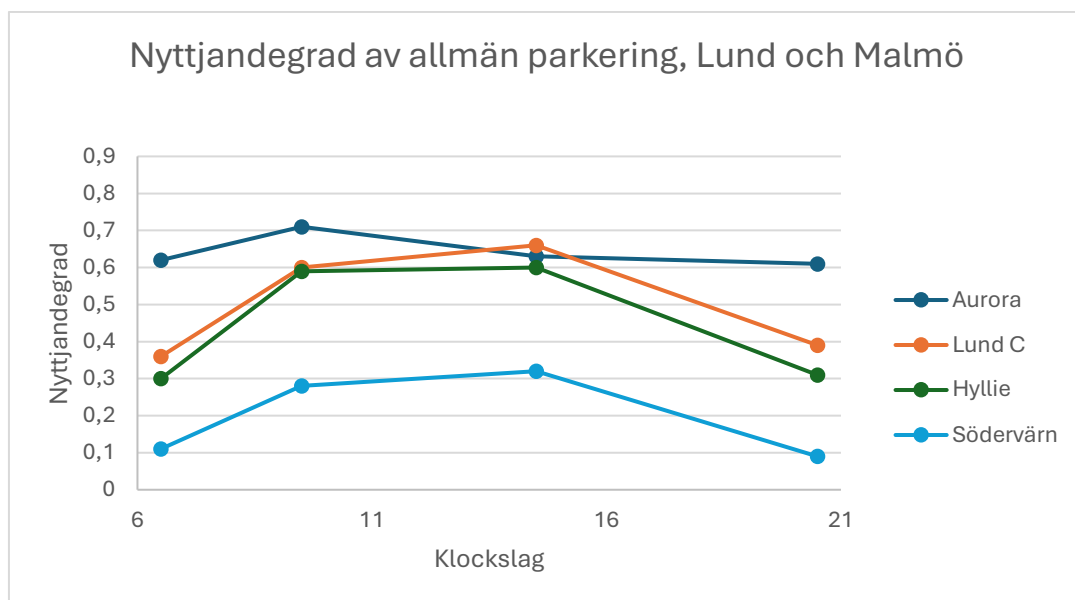
I detta avsnitt jämförs den analys som gjorts för att undersöka vilka definierande krav som starkast respektive svagast representerar varje mobilitetshus. I Figur 40 nedan presenteras resultatet av analysen för varje fältstudie för att lättare kunna jämföras med varandra.



Figur 40. Jämförelse av polärddiagram för de sex olika fältstudierna.

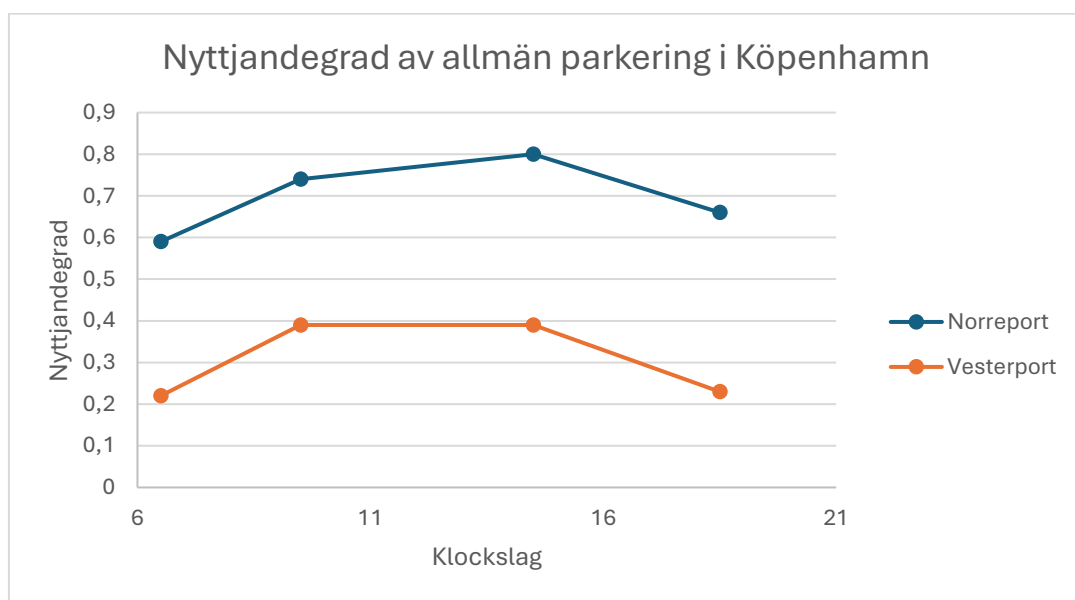
6.4.2.1 Strategisk placering

Utifrån fältstudien fanns det två olika typer av strategisk placering för de mobilitetshus som besökts. Den första typen av placering är i anslutning till större kollektivtrafiknoder för att förbättra pendling till och från arbete. Den andra varianten är kvartersnära mobilitetshus som syftar på förvaring av bilar samt serviceutbud som underlättar vardagen. Mobilitetshuset Hyllie, Mobilitetshuset Södervärn och Lund C är alla mobilitetshus som är strategiskt placerade i anslutning till kollektivtrafik. Aurora i Brunnshög är ett tydligt exempel på ett kvartersnära mobilitetshus. Nyttjandegraden av parkering i dessa fyra mobilitetshus skiljer sig åt under dygnet på så vis att de tre kollektivtrafiknära husens nyttjandegrad förändras mer under dagen. Det är en låg andel bilar under morgon och kväll och en relativt hög andel bilar mitt på dagen. Detta tyder på ett pendlingsbeteende eftersom nyttjandegraden är högre under arbetstimmarna. Det kvartersnära mobilitetshuset Aurora har en mycket jämnare nyttjandegrad under dygnets timmar. Figur 41 nedan visar hur förändringen av nyttjandegraden förändrades över de dygn som fältbesöken genomfördes för de fyra mobilitetshusen.



Figur 41. Figuren visar fyra olika grafer för nyttjandegraden av allmän parkering för mobilitetshusen Aurora, Lund C, Hyllie och Södervärn.

De undersökta parkeringsanläggningarna i Köpenhamn, Q-park Nørreport och Q-Park Vesterport är även de placerade i anslutning till starka kollektivtrafiknoder och graferna följer en liknande kurva. Lägre nyttjandegrad innan människor lämnar hemmet på morgonen och när de kommit hem från arbete, och högre nyttjandegrad under arbetstimmarna. Se Figur 42 nedan. Enligt samlade data skiljer sig nyttjandegraden markant för de två anläggningarna vilket kan bero på många olika faktorer. Till exempel sämre placering i staden eller färre arbetsplatser i närliggande områden.



Figur 42. Figuren visar två olika grafer för nyttjandegraden av allmän parkering för mobilitetshusen i Köpenhamn, Q-Park Nørreport och Q-Park Vesterport.

6.4.2.2 *Serviceutbud*

Den service som mobilitetshusen innehåller är enligt både Parkering Malmö och LKP behovsstyrd utifrån placeringen i staden. Gemensamt för samtliga mobilitetshus som undersökts i Lund och Malmö samt Q-Park Vesterport är att det finns bilvård i anläggningen. En service som gör att man kan kombinera två olika resor och på så vis spara både tid i vardagen och minska utsläppen. Bägge mobilitetshusen i Lund innehåller flera olika paketboxar medan varken Mobilitetshuset Södervärn eller Mobilitetshuset Hyllie har detta som utbud. Det finns tillgång till paketboxar i närheten av bägge anläggningar i Malmö men inte i anläggningarna. Likaså innehåller Q-Parks anläggningar där det inte heller finns några paketboxar.

Aurora skiljer sig åt från de resterande mobilitetshusen som det enda att innehålla en livsmedelsbutik. Som beskrivits i avsnittet ovan är det också det enda mobilitetshus som inte är placerat vid en större kollektivtrafiknod, utan mer kvartersnära där behovet för denna typ av service är större. I markplan på Q-Park Vesterport finns en bensinstation med tillhörande kiosk där man även kan hämta ut paket.

6.4.2.3 *Multimodalitet*

Likt strategisk placering påverkade mobilitetshusens placering enkelheten till multimodala resor. För Lund C och Mobilitetshuset Hyllie tilldelades kategorin 5 poäng under fältstudierna på grund av möjligheten att kombinera cykel-, bil- och kollektivtrafikresor på ett och samma ställe. I resterande anläggningar som undersökts i detta arbete fattades cykelparkering. Genom att ha cykelparkering i anslutning till ett mobilitetshus möjliggör det enkelhet för multimodala resor, det kan exempelvis ske genom att brukaren cyklar till anläggningen för att sedan låna en bil från en bilpool. Att erbjuda möjlighet till multimodala resor bidrar även till att anläggningarna når ut till en större kundgrupp och inte enbart bilägare. Mobilitetshuset Södervärn, Q-Park Nørreport och Q-park Vesterport ligger i nära anslutning till närliggande stora kollektivtrafiknoder och erhåller därmed 4 respektive 3 och 3 poäng. På grund av att det fanns en cykelpool utanför mobilitetshuset Södervärn nådde mobilitetshuset 4 poäng, vilket övriga två inte innehöll.

6.4.2.4 *Hållbar mobilitet*

Lund C och Mobilitetshuset Hyllie var de två mobilitetshus som fick 5 poäng för hållbar mobilitet. Det som skiljer dessa två från resterande mobilitetshus är dels att de är belägna i anslutning till större kollektivtrafiknoder med både tåg och bussar, dels att de innehåller större cykelparkering. Något som de resterande mobilitetshusen saknar. Cykel och gång är de mest hållbara alternativen för transport. Cykeln är miljövänlig, jämställd och hälsosam och är därför ett måste för att den hållbara mobiliteten ska få full poäng i analysen. Alla de undersökta mobilitetshusen har laddplatser men endast Aurora har solceller som elen drivs av. Detta gjorde att både Aurora och Södervärn fick 3 poäng trots att Södervärn är beläget nära en större kollektivtrafiknod. Q-Parks anläggningar innehöll inte heller de några större cykelparkeringar.

6.4.2.5 Igenkännbarhet

Igenkännbarhet är det krav där mobilitetshusen som undersöktes fick lägst medelpoäng under fältstudien. Aurora var det mobilitetshus som ansågs vara mest igenkännbart, trots att anläggningen inte är fristående utan sitter ihop med kringliggande verksamheter. Skillnaden på Aurora och resterande mobilitetshus är att Lund C, Hyllie och Södervärn är alla äldre parkeringshus som rustats upp och gjorts om för att bli mobilitetshus. Lund C är beläget under mark och saknar tydliga element som visar att där finns ett mobilitetshus. Mobilitetshuset Södervärns fasad har inte utvecklats sedan omvandlingen och har en grå betongfasad.

Mobilitetshuset Hyllies fasader har estetiska inslag men som beskrivits ser alla fyra fasader olika ut vilket kan försvåra igenkännbarheten i kombination med att anläggningen är placerad mellan andra höga byggnader vilket försvårar möjligheten att se byggnaden på håll. Likt Lund C är bägge anläggningar i Köpenhamn belägna under mark och blir därför svåra att känna igen. Det som höjer Nørreports igenkännbarhet till 3 är att taket, alltså markplan, är utformat för både lek och möten med mycket sittplatser och ett aktivitetscentrum.

6.4.3 Upplevd användning

Under detta avsnitt jämförs de skillnader och likheter som analysen om upplevd användning visade under fältstudierna. I Figur 43 nedan presenteras resultatet av analyserna för att på ett enklare sätt jämföra de sex olika fältstudierna.



Figur 43. Jämförelse av upplevd användning för de sex olika fältstudierna.

Det framgår av analysmetoden att de tre anläggningar som är belägna under mark, Lund C, Nørreport och Vesterport varken ger positiva sinnesupplevelser eller har tydliga och lättillgängliga entréer. Av dessa tre är det även Lund C och Q-Park Vesterport som fått 1 poäng på igenkännbarhet. Det kan således konstateras att man behöver arbeta mer med exponering och synlighet med nedgrävda mobilitetshus för att förbättra upplevelsen av anläggningen och dess igenkännbarhet.

Det mobilitetshus som blivit tilldelat lägst värden i analyserna som utförts vid fältstudierna var Mobilitetshuset Södervärn. Endast fem av de tolv parametrarna som berör upplevelsen klassades som "uppfylls fullt ut" och tre parametrar ansågs inte uppfyllas alls. Dessa var *God sikt* som ledde till att anläggningen inte *Upplevdes som trygg* och att huset inte heller uppnådde en *Positiv sinnesupplevelse*. Mobilitetshuset Södervärn presterar även svagt utifrån vissa av de definierande kraven. Serviceutbudet är lågt, med endast bilvård som service utöver parkering, laddning och närhet till kollektivtrafik. Den hållbara mobiliteten poängsattes även något lägre än medelvärdet.

Något som kan anses vara orättvist då mobilitetshusen jämförs med Mobilitetshuset Hyllie och Lund C som får full poäng på grund av anslutning till kollektivtrafik i form av tåg- och busstation.

Alla de sex studerade mobilitetshusen ansågs vara i mänsklig skala och erbjuda skydd från väder och vind. Något som sticker ut för Mobilitetshuset Hyllie, Mobilitetshuset Södervärn och Lund C är att de inte upplevdes som helt tillgänglighetsanpassade. På Hyllie och Södervärn upplevdes parkeringen för rörelsehindrade inte vara större än övriga parkeringsplatser vilket kan försvåra för personer med nedsatt rörelseförmåga att ta sig in och ut ur bilen. Dessutom var det svårt att identifiera var i byggnaden parkeringen för rörelsehindrade var lokaliserad på Mobilitetshuset Hyllie. På Lund C upplevdes det som att det fanns få parkeringsplatser för rörelsehindrade, medan det fanns många och lättidentifierade på Aurora.

7 Intervjustudie

I detta kapitel redovisas de intervjustudier som utförts under arbetet förutom intervjuer med fastighetsägare som presenterats tidigare i 5.1.3 samt 5.2.4. Intervjuerna har delats in i tre olika grupper vilka är stadsplanerare, verksamma aktörer och erfarna experter. I slutet av kapitlet sammanfattas och analyseras resultatet av samtliga intervjuer.

7.1 Stadsplanerare

Två stadsplanerare med olika roller har intervjuats för att undersöka hur kommunala företag arbetar med mobilitet. De som intervjuats är Jonas Standar som arbetar på Stadsbyggnadskontoret i Malmö samt Karin Neergaard på fastighets- och gatukontoret i Malmö.

7.1.1 Jonas Standar - Stadsbyggnadskontoret

Jonas Standar har arbetat på Stadsbyggnadskontoret i Malmö sedan åtta år tillbaka och har tidigare varit anställd på Ramböll. Idag arbetar Standar med trafik, parkering och mobilitet i både tidiga såväl som sena skeden i projekt. Stadsbyggnadskontoret följer Malmö stads definition på mobilitetshus som tagits upp tidigare i texten och syftar på att det ska finnas plats för tre olika transportslag, samt tre olika typer av mobilitetstjänster. Standar har varit med och arbetat fram en ny policy för mobilitet och parkering som han hoppas ska träda i kraft i maj 2026. Policyn innebär en stor satsning på mobilitet där stadsbyggnadskontoret vill sätta hårdare krav på byggherrar att anordna mobilitetsåtgärder vid nybyggnation. Till exempel så kan man som byggherre få krav på sig att lägga lika mycket resurser på mobilitet som parkering om man bygger i den centrala staden.

Standars förhoppningar är att arbetet med mobilitetshus ska leda till ett större användande av delad mobilitet, bilpooler såväl som cykelpooler. Det kan i första hand då leda till att människor gör sig av med sin andra bil och sedan utvecklas till att samhället lär sig leva utan en egen bil. Ytterligare ett krav som kan komma att ställas på byggherrar i och med den nya policyn är att det ska göras mobilitetsköp av både cykelpool och bilpool. Cykelpoolen måste vara belägen som längst 250 meter från fastigheten och bilpoolen 500 meter från fastigheten. Detta krav syftar till att skapa mindre mobilitetshubbar som komplement till mobilitetshusen.

Jonas Standar uttrycker att potentialen med mobilitetshus ur ett stadsbyggnadsperspektiv är att få bort bilarna från lokalgatorna för att kunna nyttja dessa för grönska, uteserveringar och vistelsevärden. Vidare kan man skapa bättre möjligheter för plantering av träd på kvartersgårdar genom att undvika att bygga underjordiska garage och i stället husera bilarna i mobilitetshusen.

När man planerar stadens utformning menar Standar att det är viktigt att inkludera mobilitetsåtgärderna tidigt i processen och att mobilitetshus ska vara ett första alternativ. Detta vill stadsbyggnadskontoret åstadkomma genom att begränsa för markparkering och underjordisk parkering i nya detaljplaner. Vidare förklarar Standar att det är stor skillnad när det kommer till ombyggnad till ett mobilitetshus och nybyggnation. Det finns inte samma möjligheter att få med

bygggherrar på mobilitetsåtgärder i den befintliga staden, som vid nybyggnation där man kan ställa krav på att de ska skriva avtal och finansiera mobiliteten.

Jonas Standar menar att inriktningen från Malmö stad är att på samma vis som parkeringsplatser subventioneras av parkeringsköp, ska mobilitet subventioneras av mobilitetsköp. I och med policyn som arbetats fram tror Standar att parkeringsplatserna snarare kan bli underdimensionerade än överdimensionerade i de nybyggnationer som sker då policyn börjar gälla. En aggressiv satsning som kan bidra till tydligare och mer jämlika förhållanden mellan resurser som läggs på parkering och mobilitet. Andra aspekter som stadsbyggnadskontoret ser kan få positiva effekter av policyn är ett mer jämlikt samhälle, ett bättre klimat i staden samt högre kvalitet i staden i form av aktiva bottenvåningar, gröna fasader och solceller på taken.

7.1.2 Karin Neergaard - Fastighets- och gatukontoret

Karin Neergaard är trafikplanerare på fastighets- och gatukontoret i Malmö och tillhör trafikplaneringssektionen som är en del av mobilitetsavdelningen. En del av hennes arbete är trafikplanering i tidiga skeden, såsom i nya detaljplaner. Neergaard har även varit ansvarig för arbetet med mobilitetshubbar och arbetet med mål och strategier för delad mobilitet.

Tre pilotprojekt har genomförts för att testa utformning av mobilitetshubbar i olika befintliga miljöer, ett innefattade arbete med lådcyklar vid Mobilitetshuset Anna och Davidhallstorg och ett andra projekt vid Södervärns bytespunkt respektive ett tredje vid Södervärns mobilitetshus. Projekten vid Mobilitetshuset Anna och Davidhallstorg var lite mer omfattande. Vid båda platserna testades även en ny lådcykeltjänst för allmänheten, och plats skapades för olika typer av delningsfordon och mikromobilitet med tillhörande infrastruktur genom att ta kantstensparkering i anspråk. Alltså parkeringsplatser i direkt anslutning till gatans långsgående kantsten. På alla platser har fastighets- och gatukontoret arbetat mycket med igenkännbarhet. En åtgärd som var en stor del av just detta var en ny logga. Loggan består av fyra olika pilar som pekar mot samma mittpunkt, samtidigt som de bildar en illustration av ett pilträd. Syftet med pilträdet var att skapa en symbol för en hubb där man ska ha tillgång till flera typer av fordon. Projektet visade att intresset för lådcyklar var högt i staden och att mobilitetshubbar och lådcyklar kan uppmärksammas med ganska små kommunikationsinsatser. Testet gav framför allt viktiga lärdomar kring lådcykeltjänster och behov av medel för utveckling av robusta cykelmodeller samt lämpliga justeringar av informationspelare och skyltar för ökad synlighet och kostnadseffektivitet.

Karin Neergaard nämner att det nya förslaget på trafik och mobilitetsplanen (TROMP) innehåller mål för delad mobilitet. Något som inte funnits med tidigare. Dessa mål är att 4% av alla resor ska ske med delade cyklar och 3% av alla resor ska ske med delade bilar. För att kunna nå dessa mål menar Neergaard att en kritisk åtgärd är synligheten. Den delade mobiliteten måste vara tillgänglig för att användandet ska öka i staden. En metod som Neergaard anser bör användas är att skapa platser för delade fordon på gatan, vilket inte är tillåtet idag.

Malmö stad har som policy att inga bilar ska parkeras i egna garage och att det är i mobilitetshusen som bilarna ska parkeras. På så vis bidrar mobilitetshusen till både transportsystemet och stadsbilden då man även kan få bort bilarna från gatorna. Neergaard nämner att de bygger nästan bara mobilitetshus i nya områden och att byggnation av privata garage är ohållbart. Ur ett stadsbyggnadsperspektiv kan mobilitetshus, genom service i bottenvåning, även bidra till levande gator och därmed ett tryggare samhälle.

Två av de aspekter som bör beaktas i tidiga skeden är planerande för delningsfordon och placeringen i staden, menar Neergaard. Vidare behöver man hitta en balans där mobilitetshusen inte bidrar till att man drar in för mycket bilar i bostadsområden, samtidigt som de bör vara placerade tillgängligt för de som ska nyttja funktionerna. Mobilitetshusen bör placeras i blandade områden för att se till att de får en hög samnyttjandegrad. Just eftersom tanken är att de ska ha ett brett utbud av service och mobilitet som är tillgängligt för alla.

Neergaard uttrycker att det finns en starkare koppling mellan cykel och kollektivtrafik än bil och kollektivtrafik. Hon menar därför att det är viktigare att det finns cykelparkering i eller vid ett mobilitetshus än att det finns en stark anslutning till kollektivtrafik eftersom det är sällan intermodala resor görs med både bil och kollektivtrafik.

En av de större utmaningarna med att åstadkomma hög nyttjandegrad i mobilitetshus är att se till att olika funktioner nyttjas under olika timmar av dygnet. Till exempel att boende kan parkera under natten, att pendlare kan utnyttja delad mobilitet och att kvällsservice erbjuds. På så vis säkerställer man hög nyttjandegrad och undviker att mobilitetshuset nyttjas på samma vis som den privata bilen idag, outnyttjad under majoriteten av dagen. I framtiden tror Karin Neergaard att de privata bilarna kommer att vara kvar men att delningsfordon kommer ta en större andel av fordonsparken och att ytan för den delade mobiliteten i mobilitetshusen kommer vara större än vad den är idag.

7.2 Verksamma aktörer

För att undersöka hur de verksamma mobilitetsaktörerna arbetar och vilka utmaningar som de främst ser med branschen har Oliver Svensson från OurGreenCar och Annika Fernlund på Hub Park intervjuats. OurGreenCar är ett bilpoolsföretag och Hub Park bygger och förvaltar mobilitetshus.

7.2.1 OurGreenCar

Under tisdagen den 16 mars intervjuades Oliver Svensson som arbetar på OurGreenCar. Intervjun utspelade sig som ett samtal kring detta arbete, företagets utmaningar samt diskussion kring företagets framtida projekt. OurGreenCar är ett bilpoolsföretag som skilt från många andra bilpoolsföretag fokuserar på avtal med byggherrar. Svensson menar att detta är anledningen till att företaget är lönsamt. Affären ser ut på så vis att byggherrar vid nyproduktion, genom avtal med bilpoolsföretaget, får dispens på parkeringsnormen som beskrivits tidigare. OurGreenCar har då en säker inkomst över hela avtalets längd (ofta 10 år) och bilarna blir därmed lönsamma i

samma stund som avtalet skrivs på. Utöver bilar har OurGreenCar även cyklar som kan ingå i dessa avtal.

Skillnaden mellan att ingå i avtal med byggherrar och att ha bilpooler på kommersiella ytor är att företaget får en ekonomisk säkerhet i att bilpoolen kommer gå med vinst. En kommersiell bilpool där företaget hyr en parkeringsplats är mycket svårare att få ekonomisk vinning i. De fasta kostnaderna varje månad är parkeringsplatsen, kostnaden av bilen samt försäkring av bilen. För att inkomsterna ska överskrida dessa kostnader måste bilpoolen ha en väldigt hög nyttjandegrad. Svensson menar att detta är en anledning till att många av bilpoolsföretagen går i konkurs.

I mobilitetshuset Aurora som har undersökts i detta arbete har OurGreenCar utplacerade bilar som är öppna för allmänheten men som även de ingår i ett avtal med byggherrar. I avtalet får de boende rabatterade resor med bilpoolen. Under föregående år, 2025, hade denna bilpool en nyttjandegrad på 23 procent. Det vill säga att i snitt så hyrdes varje bil 23 procent av dygnets timmar, ca 5,5 timmar. Denna nyttjandegrad uttryckte Svensson var relativt hög i förhållande till andra bilpooler de äger. På grund av att hela företagens bilflotta består av elbilar betyder det även att bilarna måste laddas. Styrkan i laddstolparna i mobilitetshuset är för det mesta låg och därmed tar det lång tid för bilarna att laddas upp igen. Aurora är utrustad med laddstolpar på 22kW, vilket tillhör den snabbaste kategorin av ”långsamma laddare”. Trots det tar det 5 timmar att ladda upp en bil till full kapacitet, vilket därmed gör att bilarna måste vara stillastående en längre tid efter uthyrning. Svensson hävdar även att många kunder undviker att boka en bil med ett batteri som har under 40 procents laddning.

En av de största utmaningarna med bilpooler är, som Svensson påpekade, lönsamheten. En annan utmaning som bilpoolsföretagen har är hur man ska nå ut till människor i staden att faktiskt använda bilpoolerna. Det krävs en beteendeförändring för att i en större utsträckning kunna få bilpoolerna lönsamma. Eftersom det generellt är så pass låg lönsamhet finns det inte alltid resurser att marknadsföra de ordentligt. Svensson menar även att det krävs att parkeringsbolagen hjälper till genom att både placera bilpoolsplatserna på attraktiva platser samt marknadsföra innehållet i deras parkeringshus och mobilitetshus. Att placera platserna på attraktiva platser är något som Parkering Malmö på senare tid börjat göra och som framgår i avsnitt 5.1. Något som Lotta Hansson på Parkering Malmö även nämnde efterfrågats av tidigare bilpoolsföretag.

7.2.2 Hub Park

Annika Fernlund intervjuades som varit anställd på Hub Park i fyra år. Hub Park är ett företag som bygger och förvaltar främst mobilitetshus. I företaget arbetar hon mest i tidiga skeden med införsäljning och utbildning riktat till kommuner. Utbildningen kan innehålla hur man bör lägga upp marktilldelningsaffären och hur man kan planera detaljplanerna för att möjliggöra för mobilitetshus. Vidare arbetar hon med att få med byggaktörerna i samma ambitionstänk för att säkerställa att alla strävar efter samma mål och visioner. Fernlund har sen tidigare utbildning inom både Väg- och vatten och arkitektur på LTH samt varit anställd på Parkering Malmö.

Hub Parks definition på mobilitetshus syftar till att erbjuda mobilitetslösningar för de som har körkort, men även de som inte har körkort eller tillgång till egen bil. Alltså att bidra till alla de boendes och besökandes behov runt ett mobilitetshus. Exempel på mobilitetslösningar som svarar för behov hos människor utan körkort är delad mobilitet, cykelparkering och -verkstad och tydlig information för hur man kan resa ifrån och till mobilitetshuset. Fernlund beskriver att företagets mål är att kunna visa på en beteendeförändring i form av minskad bilanvändning i de områden där de förvaltar mobilitetshus.

I längden hoppas Fernlund på att konceptet med mobilitetshus utvecklas från solitära öar till ett tydligare ekosystem som är lättanvänt för kunden och som innebär att städer, kommuner och aktörer samarbetar mot gemensamma mobilitetsmål. Mobilitetshusen kan då bidra till stadsstrukturen genom att agera spindlar i stadsnätet. Annika Fernlund jämför mobilitetshus med en kaffeautomat och förklarar att ett mobilitetshus kan vara en plats som skapar möten och där man gärna vill stanna kvar en stund, till skillnad från parkeringshus som man inte snabbt nog kan ta sig ifrån.

För Hub Park som fastighetsägare av mobilitetshus är de största utmaningarna konkurrensen. Det finns ofta andra alternativ som är billigare ur ett kortsiktigt perspektiv och det är inte alltid lätt att matcha priserna. I många fall där företaget förvaltar mobilitetshus är det endast kommunen som konkurrerar och i de fallen sker det mycket kommunikation och samarbete för att kunna hitta lösningar som gynnar bägge organisationer. En annan utmaning är politiken. Fernlund förklarar att det är politiken som styr både parkeringsnormen och gatupriser. Att inte sätta krav på mobilitet samtidigt som man sänker parkeringsnormen löser inte mobilitetsfrågan eftersom byggherrar inte vill betala för något de inte måste. Vidare vågar man därför inte höja gatupriserna inför det kommande valet, vilket bidrar till att gatuparkeringar ofta konkurrerar ut mobilitetshusen.

Hub Park har i dagsläget inga anläggningar i bruk där de som företag sålt ett mobilitetspaket till boende och utför därför ingen större uppföljning i anläggningarna. På sikt finns det planer att bygga mobilitetshus där de erbjuder en mer samlad mobilitet för de boende med tillhörande mjukvara där kunden kan tillhandahållas information om vilka alternativ man kan nyttja. Till exempel tider för kollektivtrafik samt information om bilpool och cykelpool. Det första projektet med detta typ av paket har planerat inflyttning sommaren 2027 och där ingår det kontinuerlig uppföljning. Mjukvaran som Hub Park har utvecklat är en app som Fernlund beskriver som första steget av Mobility as a Service, som är ett informativt steg. Vidare finns det tre andra steg av MaaS där andra innebär möjligheten att boka resor, tredje möjliggör även betalning och det fjärde och sista steget innebär en helt integrerad plattform där du endast behöver en app för alla dina resor. Fernlund uttrycker att problemet med MaaS är att ingen vet vem som ska vara ansvarig för den typ av service. Om det är städerna, regionerna, kollektivtrafiken eller fastighetsägarna. Hub Park har därför valt att använda den som en kommunikationsplattform där främsta syftet är nudging och att synliggöra all tillgänglig mobilitet för slutanvändning.

Hub Park jobbar mycket med att bygga in flexibilitet i sina mobilitetshus för att enkelt kunna utföra byte av serviceinnehåll utifrån behov. Behovet behöver också undersökas i ett tidigt skede av planeringen så att innehållet och utbudet svarar för den grupp av människor som bor i området. Fernlund skiljer på ett bostadsområde med mycket äldre människor som har sålt sin villa och ett bostadsområde med mycket barnfamiljer och menar att man måste tänka till för att förstå hur mobiliteten ska subventioneras över tid för att få ut så mycket nytta i projektet som möjligt, vilket sker när nyttjandegraden är hög och erbjudandena har en möjlighet att kommersiellt överleva på platsen efter att den subventionerade perioden tagit slut.

7.3 Erfarna experter

Tre erfarna experter har intervjuats vilka är Christer Ljungberg, forskare och konsult som var medgrundare till Trivector, Ilmar Reepalu, Malmö kommunstyrelsens ordförande 1994–2013, med många års yrkeserfarenhet som stadsplanerare i Borås och Malmö, samt Russel Cannon som är doktorand på K2. Respondenterna har valts ut då de anses kunna bidra med opartisk erfarenhet kring mobilitetshus och ett stadsbyggnadsperspektiv som inte förankras med ett företag.

7.3.1 Christer Ljungberg

Christer Ljungberg började sin karriär efter studierna med att forska, vilket senare ledde till att han 1987 var med och grundade konsultbolaget Trivector. Ljungberg var även medgrundare till EC2B, som har beskrivits tidigare, och är ett företag som arbetar med mobility as a service. I dagsläget har han precis släppt en bok, *Så kan tredje platsen utveckla våra städer*. Boken handlar om just tredje platser, som Ljungberg beskriver som platser där man möts. Första och andra platsen är hemmet och arbetsplatsen. Den tredje platsen kan till exempel vara ett bibliotek, gym eller förbutiken i livsmedelsbutiken.

Christer Ljungberg har vid två tillfällen stött på arbeten som involverat mobilitetshus. Dels i arbetet med EC2B, dels då han skrev boken. Tredje platsens koppling till mobilitetshus menar Ljungberg är att mobilitetshus och -hubbar kan fungera som en tredje plats om man utformar anläggningen till en attraktiv plats där man vill vistas. Han betonar att just caféer är effektiva verksamheter som bidrar till att människor möts, något som bör implementeras i mobilitetshus oftare. Dessa platser kan även bidra till att minska motståndet inom kollektivtrafik genom att fungera som trevligare uppehållsutrymmen i väntan på nästa tåg eller buss.

Den nyckelfaktor som Ljungberg anser är den absolut viktigaste för att säkerställa att man uppnår önskad effekt i mobilitetshus är placeringen. Både att de placeras strategiskt i staden, och att utbudet svarar mot den givna placeringen. Alltså att mobilitetshusen utformas efter behov. Vidare poängterar Ljungberg vikten av att funktionerna i ett mobilitetshus är tillgängliga och att användaren ska ha olika transportalternativ beroende på behovet. Man kan ta cykelpoolen för de små ärendena och bilpoolen för längre resorna.

Författarna uttrycker att mobiliteten behöver marknadsföras mycket mer och att det är upp till kommunerna att se till att informationen når ut till invånarna. Ljungberg instämmer och menar att

allmänheten inte vet vad mobilitet innebär samt vad det är för skillnad på begreppen mobilitet och trafik. Vidare beskriver han att mobilitet innebär rörlighet vilket möjliggör förflyttning. Transport är vidare förflyttning mellan platser och upprepade transporter är trafik. Ljungberg håller med om att det krävs ett större samarbete mellan alla olika parter som är inblandade som till exempel parkeringsbolag, bilpoolsföretag, kommuner och företag som distribuerar laddinfrastruktur.

Slutligen uttryckte Christer Ljungberg att transporteffektivitet inte handlar om att begränsa folks resande, utan att bygga samhället smart. Genom att se till att samhället är tillgängligt kan man minska antalet resor i stället för att göra resorna smidigare. Något som författarna menar sammanfattar konceptet med mobilitetshus.

7.3.2 Ilmar Reepalu

Ilmar Reepalu intervjuades i syfte att undersöka hur synen på mobilitet har förändrats över tid. Reepalu har en mycket bred erfarenhet av stadsbyggnad och samhällsplanering. Han har varit projektledare för planering av centrala Malmö i flera år, arbetat som planarkitekt samt varit verksam inom politiken som ordförande för kommunstyrelsen i Malmö mellan 1994 och 2013. Reepalu inledde intervjun med att beskriva hur han såg på konceptet mobilitetshus. Han menar att man initialt bör planera mobilitetshus för att undvika att boende som inte äger bil subventionerar parkeringsplatserna intill byggnaden. Detta kan man göra genom att skapa ett tryggt substitut för gatuparkering och parkeringsgarage. I stället för att de boende i ett område ska parkera bilen precis vid boendet kan man i stället ställa bilen en bit bort i ett mobilitetshus. Detta skapar möjligheter för nyttjande av marken i kvarteren till grönska och lek samtidigt som man kan bygga om garagen till skyddsrum. Skillnaden på de parkeringshus som finns idag och mobilitetshus menar Reepalu är tryggheten. Genom att utforma mobilitetshus på rätt sätt kan man se till att det känns lika tryggt att ställa bilen i ett mobilitetshus som under eller utanför sin lägenhet.

Vidare uttrycker Reepalu att mobilitetshus underlättar för cykel och kollektivtrafik genom att kombinera olika utbud på samma ställe. Ett mobilitetshus kan särskilja sig från andra platser som en plats där du kan laga din cykel, tvätta din bil och på ett smidigare sätt byta trafikslag. I och med ett utökat utbud och en bredare service kan man svara för olika behov under olika timmar på dygnet. De som nyttjar huset som boendeparkering kan ha bilen ställd över natten samtidigt som andra besökare, exempelvis pendlare, kan nyttja huset under dagtid.

Ilmar Reepalu anser att det är viktigt att mobilitetshusen inte är för stora och att de är anpassade för området. På samma sätt blir placeringen viktig och att mobilitetshuset passar in i området. Det blir dyrt att bygga för stora anläggningar på platser som inte har ett behov av mobilitetshus vilket leder till sämre marknadsföring för konceptet. För att motverka detta bör man planera mobilitetshus som en symbol i staden för ett sätt att leva klokt och för förändring mot ett grönare samhälle. En annan risk vid etablering av mobilitetshus är att man gör allting på en och samma gång. Reepalu menar att man gradvis bör öka utbudet för att på ett lättare sätt ändra vanor hos

människor. Att gradvis öka utvecklingen bidrar också till att fler aktörer kan hänga med, då det är svårare att hoppa på en trend som ligger längre fram än vad man själv kan kontrollera.

7.3.3 Russell Cannon – Doktorand

Doktoranden Russell Cannon är i slutfasen av sitt doktorandarbete på Lunds Tekniska Högskola och K2 där hans arbete främst fokuserar på modal integration. Mer specifikt handlar arbetet om hur politik, institutioner och andra styrningsfunktioner kan skapa ett mer integrerat multimodalt mobilitetssystem, med det slutgiltiga målet att locka fler människor att resa genom hållbar mobilitet och skifta från bilanvändandet. Cannons forskning har fokuserar på integrerad mobilitet utifrån ett brett perspektiv där allt från traditionell integration genom cykling och kollektivtrafik till delad mobilitet och mobilitetshubbar ingår. Gemensamt för arbetet är att allt är sett utifrån styrande funktioner, alltså vem som kontrollerar systemen, vem som är beslutstagare, vem som måste arbeta tillsammans och vem som finansierar projekten.

Cannon beskriver att han ser på mobilitetshubbar som en paraplyterm där mobilitetshus i sin tur faller in inom denna. Han menar också att man bör vara vaksam på vad som menas när termen mobilitetshubb används, eftersom innebörden ofta skiftar och att det därför är av vikt att förstå vad som menas med termen i det specifika fallet. Hans forskning sträcker sig utanför Sveriges gränser och han påpekar att ordet mobilitetshubb är kameleontliknande, där termen i sig kan ha kraft och värde men att den egentligen är kameleontisk och kan fästas vid många olika typer av platser. Vidare menar Cannon att det behövs mer forskning för att fastställa vad som egentligen menas när något kallas en mobilitetshubb. Han själv ser mobilitetshubbar som en plats som oftast är tydligt identifierbar, med en fysisk eller digital gräns, som har en rumslig koppling mellan transportsätt, som inkluderar delad mobilitet och som ofta integrerar kollektivtrafik.

Mycket av den tidigare forskningen pekar mot att mobilitetshubbar kan vara riktade till antingen bostadsområden, arbetsplatser, kvartersnära eller kollektivtrafikriktade. Olika typer av hubbar kan bidra till transportsystem i staden på olika sätt, menar Russell Cannon. Vidare säger han att, för att minska bilanvändningen i staden behöver man skapa ett tillräckligt sömlöst och attraktivt hållbart multimodalt transportsystem som kan konkurrera med bilens monomodala struktur. Vidare uttrycker han att man bör se mobilitetshus som en morot för alla trafikanter, snarare än en piska mot bilister. Det skapar attraktivitet och i kombination med policys som motverkar bilen ökar den hållbara mobiliteten. Han tror att mobilitetshus och -hubbar kan bidra till att minska den mentala belastningen och de mentala barriärerna för att välja hållbara transportsätt genom att tillhandahålla olika tjänster på ett och samma ställe.

För att vidare öka tillförlitligheten och attraktiviteten av mobilitetshus och -hubbar tror Cannon att det är fördelaktigt om de har starka och lätt identifierbara varumärken och att de olika hubbarna tillsammans skapar ett sammanhängande system. Han menar att om alternativen till bilen är attraktiva och lättillgängliga, kan det leda till att användarna därmed tar ett beslut att inte köpa en bil och att det är målbilden.

Cannon tror att en utmaning med att skapa välfungerande mobilitetshus är att dess organisationsstruktur är fragmenterad och att de olika aktörerna inte arbetar tillsammans. I de fall de arbetar tillsammans arbetar de i stället mot olika mål, med olika finansieringstidslinjer eller andra svårigheter som kan uppstå när flera olika aktörer arbetar i en och samma kedja.

Avslutningsvis tror Russell Cannon att mobilitetsmarknaden kommer att vara mer stabil i framtiden än vad den har varit under det senaste decenniet, då många mobilitetsleverantörer har kommit och försvunnit. Han tror även att det kommer ske ett skifte där yngre generationer kommer vara bekväma med att inte äga, exempelvis bilar och lådcyklar, utan att de är nöjda med att ha tillgång till dem. Han tror även att länder i Europa kommer att lära av varandra och ta efter och inspireras av välfungerande mobilitetshubbar.

7.4 Resultat och analys av intervjustudie

En röd tråd som observerats under intervjustudien är att mobilitetshus som koncept kan variera utifrån utformning och funktion och att de är beroende av en samverkan mellan flera olika aktörer. Återkommande under intervjuerna är att begreppet mobilitetshus ses som en plats där flera olika typer av mobilitetstjänster samlas, detta trots att det inte finns en enhällig definition. Det leder till att olika anläggningars innehåll, utbud och funktioner varierar beroende på ägare, förvaltare och geografisk plats.

En avgörande faktor för mobilitetshusens funktion är hur väl olika aktörer och transportslag integreras. Under intervjustudien betonade flera av respondenterna vikten av att skapa smidiga byten mellan transportslag och samverkan mellan mobilitetstjänster. Detta för att minska de mentala barriärerna i att välja hållbara transportmedel. För att det ska lyckas, har det under intervjuerna framgått att aktörerna måste jobba mot samma mål, tillsammans. Alltså att kommuner, parkeringsbolag, byggherrar och mobilitetsoperatörer samverkar. I dagsläget är det ett bristande samarbete och det ses som en del av utmaningen i att få långsiktigt lönsamma mobilitetshus. Något som bilpoolsföretaget OurGreenCar såväl som fastighetsägarna påpekar.

Ytterligare en nyckelfaktor som nämns under flertalet intervjuer är mobilitetshusens utformning och funktion. Anläggningarnas utformning bör anpassas utefter att nå olika typer av målgrupper då mobilitetshusens användare kan variera beroende på tid på dygnet och veckodag. För att lyckas med det behöver husets utbud och strategiska placering vara anpassad till det kringliggande området och dess behov och kontext. Flera respondenter poängterar att mobilitetshusen bör anläggas i blandade områden för att uppmuntra samnyttjande och därmed öka nyttjandegraden. Det är även viktigt att anläggningen är flexibel och att dess innehåll kan förändras vartefter behovet ändras.

Vidare framgår det att en central utmaning för att få en hög nyttjandegrad i mobilitetshusen är att det måste ske en beteendeförändring hos användarna. Det är inte tillräckligt att det erbjuds tekniska lösningar, mobilitetstjänster och subventioneringar, utan människor måste förändra sina resvanor. Bristande kännedom, invanda beteenden och låg synlighet av tjänsterna påverkar

användningen negativt. Detta betonar vikten av marknadsföring och tillgänglighet för att öka nyttjandet av mobilitetstjänster.

För att driva mobilitetsarbetet vidare påpekar flera respondenter att det krävs tydligare krav och incitament från kommunerna. De påpekar också att mycket beror på politiken och dess beslut och styrmedel. Eftersom det är valår i år är många politiker därmed återhållsamma med att göra drastiska förändringar inför valet. De parkeringsnormer, mobilitetskrav och prissättningen av gatuparkering som kommunen sätter påverkar mobilitetshusens förutsättningar och användning.

Det framgår att mobilitetshusens roll i staden kan bidra till att frigöra mark i städerna. Det sker genom att markparkering kan omvandlas till exempelvis grönytor, uppehållsytor eller bostäder. Genom att samla parkering i mobilitetshus kan gaturummet i större utsträckning användas till andra ändamål. Vidare kan mobilitetshus med aktiva bottenvåningar och serviceutbud bidra till tryggare och mer levande stadsmiljöer. Trygga mobilitetshus kan även ses som en lösning på dyra hyror för boende som inte nyttjar parkering intill bostaden.

Avslutningsvis tror samtliga respondenter att framtiden för mobilitetshus är ljus och att det är en del av framtidens transportsystem. Däremot finns det fortfarande utvecklingspotential och därmed är det viktigt att mobilitetshusen är utformade för att kunna anpassas vid förändrade behov och nya tekniska lösningar. Några respondenter uttrycker även att det är först när mobilitetshusen blir en del av ett större system som de kan uppnå sin potential som ett hållbart och integrerat transportsystem.

8 Diskussion

I detta avsnitt diskuteras de svar på frågeställningar som har besvarats som ett resultat av examensarbetet. Vidare diskuteras även tankegången bakom valet av de mobilitetshus som har studerats djupare, samt valet av respondenter som intervjuats. Diskussionen behandlar även hur resultaten kan kopplas till, och bidra till annan forskning samt vilken vidare forskning som kan utföras på ämnet. Vidare diskuteras arbetets styrkor och svagheter.

8.1 Resultaten och dess innebörd

Hur definieras mobilitetshus?

Ett mobilitetshus är en strategiskt placerad och igenkännbar flervåningsbyggnad innehållande bilparkering, delad mobilitet och utbud av användarservice. Ett mobilitetshus ska även möjliggöra multimodala resor samt på ett tydligt sätt främja hållbar mobilitet.

Den framtagna definitionen kan bidra till att framtida arbeten inom mobilitetshus kan utgå ifrån samma kriterier och därmed lättare jämföras. Förstudien i detta arbete visar att det är viktigt att det finns en enhällig definition för att begreppet inte ska bli "greenwashed". Vidare är det viktigt att poängtera att definitionen inte är tillräcklig för att avgöra hur bra ett mobilitetshus fungerar utan endast om det är ett eller inte.

Vilka är de största nyckelfaktorerna för att uppnå önskad effekt för ett mobilitetshus?

För att nå önskad effekt av ett mobilitetshus måste byggnaden vara strategiskt placerad för att funktionerna ska nyttjas under hela dygnet. Vidare behöver även funktionerna vara behovsanpassade till området för att kunna nyttjas av så många som möjligt. Eftersom behov förändras bör byggnaden vara flexibel för att enkelt kunna ändra utbud efter behov. För att möjliggöra multimodala resor som är ett av kraven i definitionen, krävs det att olika aktörer och trafikslag är integrerade. Det ska vara lätt att byta trafikslag och därför krävs det samverkan mellan mobilitetsaktörer. Vidare visar intervjustudien att marknadsföring är en nyckelfaktor för att öka synligheten och därmed nyttjandegraden. Det är fördelaktigt om det finns en stark bild av vad ett mobilitetshus som koncept är och att de är utformade på ett sätt som möjliggör att brukare ändrar sina beteende- och resmönster.

Hur kan mobilitetshus bidra till det offentliga rummet i staden?

Mobilitetshus kan bidra till det offentliga rummet i staden genom att dels flytta bilarna bort från kvarteren, dels skapa en mer levande stadsdel med mycket rörelse. I och med att bilarna försvinner från kvarteren skapas plats för grönska, lek eller fler bostäder. Ett attraktivt mobilitetshus kan skapa möten mellan människor och en tryggare plats för de boende att parkera sina bilar i. Dessa potentialer förutsätter att mobilitetshuset är välplanerat och att det nyttjas efter önskad effekt. Samtliga intervjupersoner såg mobilitetshus som en viktig del i framtidens samhällsbyggnad. Det är av stor vikt att inte enbart se ett mobilitetshus som ett sätt att lösa

parkerings efterfrågan, utan som ett sätt att minska det privata behovet av bilen, främja hållbara och delade transportsätt och samtidigt bidra till ett tryggare och mindre bilcentrerat stadsrum. Övergången kommer att ta tid och ske succesivt men den är fullt möjlig. Mobilitetshus i sig skapar dock inte beteendeförändringar, utan snarare möjliggör dem. För att uppnå faktisk förändring krävs kompletterande styrmedel, incitament och långsiktigt arbete.

Vilka utmaningar finns kopplade till mobilitetshus?

I dagsläget är begreppet mobilitetshus trendigt inom samhälls- och trafikplaneringssektorn, men dess betydelse är inte lika självklar. Ett mobilitetshus standard kan skilja sig vitt från ett annat, där det ena kan vara en hubb för hållbar mobilitet, medan det andra kan vara ett ”greenwashed” parkeringshus. Avsaknaden av en tydlig definition riskerar att leda till att traditionella parkeringsanläggningar benämns som mobilitetshus utan att uppfylla dess funktionella syfte, vilket kan underminera konceptets trovärdighet. Det kan bidra till att gemeneman inte förstår och därmed inte nyttjar ett mobilitetshus serviceutbud utöver dess parkering, en följd av det kan vara att det blir svårt att skapa en ekonomisk vinning i de mobilitetsåtgärder som erbjuds.

Intervjustudien visar att de två största utmaningarna kopplade till mobilitetshus är politiska beslut och att det måste ske en beteendeförändring i samhället. Politiska beslut som berör mobilitetshus är parkeringsnormer som inte främjar hållbar mobilitet och gatuparkeringar som har lägre priser än vad mobilitetshusen kan ha, vilket bidrar till en lägre nyttjandegrad. Att ändra människors beteenden och vanor tar tid och är inte lätt. Nyttjandet av mobilitetshus innefattar ofta kollektivtrafik, bilpool och cykelpool, vilka för många människor kan vara nya och främmande. Vidare behöver man ändra människors vanor och se till att man till exempel beställer sina paket till mobilitetshuset eller handlar för veckan där man parkerar sin bil.

En central utmaning för mobilitetshus och mobilitet i sig är ekonomi. Mobilitetsåtgärder är sällan ekonomiskt hållbara eller lönsamma i sig om inte nyttjandegraden är hög vilket kan hanteras med mobilitetsköp. Genom att finansiera mobiliteten i avtal med byggherrar i tidigt skede kan mobilitetshuset bli ekonomiskt hållbart.

Hur stor är nyttjandegraden för de undersökta mobilitetshusens olika funktioner?

Resultatet av fältstudierna tyder på att nyttjandegraden av mobilitetshusen varierar från hus till hus men också från funktion till funktion. Var huset är placerat styr användningen av mobilitetshusets funktioner. Parkeringsplatser i form av allmän parkering är relativt låg och studien visar att elbilsladdning inte nyttjas i den utsträckning som är möjlig. Resultatet kan bero på flera anledningar. Att utbudet inte svarar för behovet i området, att människor parkerar på andra parkeringsplatser i närheten, eller att nyttjandet skiljer sig mycket från dag till dag och därför inte visar en rättvis data just de dagar som mobilitetshusen besöktes. Mobilitetsåtgärderna i byggnaderna, så som bilpool, cykelpool och cykelparkering varierar även dem från fall till fall, men hade under fältstudierna relativt hög nyttjandegrad vilket visar på att husen främjar hållbar mobilitet och skapar resor för människor i samhället. En indikation på att mobilitetshuskonceptet

just nu är i en implementeringsfas är att få av de åtgärder som Parkering Malmö hade som ambition för Hyllie och Södervärn har gjorts. Enligt intervjustudien ansågs det kunna vara fördelaktigt att skapa ett nät av mobilitetshus och -hubbar i staden, då det kan uppmuntra användandet av delad mikromobilitet, vilket var en del av ambitionerna.

Hur väl uppfyller de undersökta mobilitetshusen de definierande kraven och hur upplevs användningen?

De undersökta mobilitetshusen fungerar alla på olika vis och den upplevda användningen skiljer sig även den. De utförda analysmetoderna visar ett tydligt negativt samband mellan nedgrävda parkeringsanläggningar och upplevd användning. Det indikerar att mobilitetshus ovan mark ger fördelar gällande synlighet, tillgänglighet och igenkännbarhet. Otillräckliga åtgärder vid omvandling av parkeringshus till mobilitetshus kan leda till låg nyttjandegrad och otrygga miljöer.

De mobilitetshus som besöktes i Köpenhamn skilde sig från de undersökta i Malmö och Lund, då de i större utsträckning fungerade som traditionella parkeringsanläggningar snarare än fullt utvecklade mobilitetshus. Vid en inledande kartläggning av mobilitetshus i Köpenhamn var dessa de mest framträdande, trots att det efter platsbesök visade sig att de inte uppnådde kraven enligt detta arbetes definition. Detta resultat var något oväntat, då författarna initialt antog att utvecklingen av mobilitetshus skulle ha kommit längre i Köpenhamn, med tanke på stadens välutbyggda cykelinfrastruktur och kollektivtrafiksystem.

En möjlig anledning till detta kan vara att behovet av mobilitetshus ser annorlunda ut i Köpenhamn. Den redan etablerade kulturen kring hållbara transportsätt kan innebära att incitamenten för att utveckla mobilitetshus är svagare, eftersom invånarna i stor utsträckning redan använder cykel och kollektivtrafik i sin vardag.

8.2 Val av fall att studera djupare

Valet av mobilitetshus som studerats är baserat på en rad aspekter. Först och främst har två avgränsningar gjorts som direkt påverkar vilka anläggningar som skulle undersökas. Dels att området i vilket mobilitetshus skulle följas upp i ska ligga inom Öresundsregionen vilket skapar ett mindre geografiskt urval. Dels att sex objekt ska studeras, vilket påverkar urvalet på så vis att alla inte kan studeras.

Vidare har Lund, Malmö och Köpenhamn valts ut som städer att studera eftersom skribenterna bor i Lund, varit stationerade på kontor i Malmö samt att förbindelserna mellan Sverige och Danmark är smidiga mellan Malmö och Köpenhamn. Detta beslut har resulterat i att endast tre olika företag varit ägare och förvaltare av de sex fastigheterna vilket minskar antalet perspektiv och metoder vid etablering av mobilitetshus.

8.3 Val av respondenter

Intervjustudien bestod av fyra olika grupper av respondenter. Första gruppen är fastighetsägare och -förvaltare till mobilitetshusen i Lund och Malmö vilka anses fylla en väsentlig roll i studien. Vidare har olika personer inom stadsbyggnadsbranschen intervjuats för att tillföra ett stadsbyggnadsperspektiv och en mindre partisk syn på mobilitetshusens roll i staden och det offentliga rummet. Intervjustudien och därmed arbetet, hade stärkts ytterligare om fler kommuner hade intervjuats eftersom Parkering Malmö, Stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret alla arbetar utifrån samma policys och dokument från Malmö stad. Den tredje gruppen som intervjuats är verksamma aktörer, så som OurGreenCar och Hub Park. Intervjuerna ger ett tredje perspektiv där framför allt erfarenhet av utmaningar och svårigheter erhållits. Sista respondentgruppen som ingick i intervjustudien är erfarna experter inom området. Respondenterna intervjuades i syfte att få ett opartiskt perspektiv från personer som besitter erfarenhet inom ämnet, som inte svarar på ett företags vägnar. Inga intervjuer med fastighetsägarna för parkeringsanläggningarna Q-Park i Köpenhamn hölls. Företaget kontaktades men återkopplade inte. Då Q-Park Nørreport och Q-Park Vesterport inte uppfyllde detta arbetes definition av mobilitetshus, bedömdes intervjuer med denna aktör inte vara avgörande för studiens resultat.

8.4 Arbetets styrkor

Genom att flera olika metoder har använts för att undersöka mobilitetshus bidrar det till arbetets trovärdighet och relevans. Det tillför också till en bredare och mer nyanserad bild av hur mobilitetshus fungerar i praktiken. Förstudien bidrog till ett noggrannare arbete som säkerställde att mobilitetshusen som undersöktes stämde överens med den framtagna definitionen. För att skapa en representativ bild av nyttjandegraden i anläggningarna under hela dygnet utfördes fältstudierna ett flertal gånger under samma dag. Fältstudiernas trovärdighet styrktes även av den statistik som tillhandahölls av Parkering Malmö, som stämde mycket väl överens med den statistik som skribenterna själva samlade in under fältstudien i Mobilitetshuset Hyllie. Därmed kan resterande statistik också antas vara tillförlitlig. Intervjustudien är bred och nyanserad i och med att nio olika respondenter i form av fyra olika yrkesgrupper har intervjuats med olika syften.

8.5 Arbetets svagheter

För att skapa en mer generell och översiktlig bild av mobilitetshus, dess styrkor, svagheter och nyckelfaktorer, hade fler anläggningar kunnat undersökas. Dessa mobilitetshus hade inte nödvändigtvis behövt vara placerade i Öresundsregionen. Det hade givit en bredare förståelse för hur fler mobilitetsaktörer arbetar om fler kommuner hade intervjuats, då flera intervjuer i detta arbete har varit kopplade till Malmö stad. Risken med att undersöka fler mobilitetshus är att undersökningarna inte hade varit lika djupgående på grund av tidsbegränsningar.

Fältstudierna skedde i detta arbete under en dag per mobilitetshus men det hade givit ett mer trovärdigt resultat om fältstudierna hade utförts under flera dagar, under olika årstider. Även detta hade varit svårt under den tidperiod som studien utfördes under.

De analysmetoder som utförts under fältstudierna kan arbetas mer med. Bedömningarna är subjektiva och saknar större belägg. Utmaningen med att ta fram tydligare krav för olika poängsättningar är att varje mobilitetshus är specifikt och därför svåra att jämföra med andra mobilitetshus.

8.6 Hur förhåller sig arbetet till tidigare forskning?

Definitionen som tagits fram i detta arbete är en sammanställning av en stor mängd tidigare forskning. Mycket av den forskning som finns i dagsläget är främst internationell och fokuserar på begreppet mobilitetshubb. Forskning på just mobilitetshus är ovanlig i internationella sammanhang.

Analysmetoderna som har använts vid fältstudierna är baserad på tidigare forskning, där bedömningsmodellen i form av polärddiagrammet är baserad på "the 4Ps", *Mobility Hubs: Review and Future Research Direction* (Arnold, et al., 2022) och de fyra framgångsfaktorerna som beskrivs i avsnitt 4.1. Den andra analysmetoden som syftar till att undersöka upplevd användning är starkt kopplad och inspirerad av Jan Gehls Stadslivsanalys.

8.7 Hur bidrar arbetet till forskningen?

Detta arbete bidrar till vidare forskning genom att kombinera en teoretisk studie med empiriska observationer av den faktiska användningen i mobilitetshus. Då det saknas en samlad definition för mobilitetshus i dagsläget, försvårar det lärdomar mellan olika projekt i olika städer då de har varierande utgångspunkt. Detta arbete erbjuder en tydlig definition som kan tillämpas vid framtida studier.

En tydlig definition kan även leda till att begreppet mobilitetshus inte längre kan användas för parkeringsanläggningar som är "greenwashed" parkeringshus. Det är av stor betydelse då syftet med mobilitetshus är bland annat att bidra till hållbara mobilitetslösningar och inte för att parkeringsleverantörer som företag ska låta hållbara.

Detta arbete kan även bidra till att belysa de nyckelfaktorer och utmaningar som är kopplade till ett mobilitetshus. Informationen kan vara av stor vikt för aktörer som inte tidigare arbetat med och som planerar att anlägga mobilitetshus.

8.8 Vidare forskning

För att skapa attraktiva och välfungerande mobilitetshus kan vidare forskning undersöka hur samverkan mellan olika aktörer kan ske på ett optimalt sätt. Det har blivit tydligt att det är en svårighet med arbetet kring mobilitetshus i dag, då olika aktörer arbetar mot olika mål, tidsplaner och budgetar.

Under arbetets gång har skribenterna gång på gång stött på begreppet Mobility as a Service, även kallat MaaS. Ett verktyg som många av de intervjuade menar är en viktig del av hur mobilitet bör integreras i framtiden. Därför kan en vidare studie inom ämnet vara, hur man kan integrera olika transportslag i samhället till en och samma plattform för att främja multimodalitet.

En av de största utmaningarna med mobilitetshus är att det måste ske en beteendeförändring för att få högre effekt av projekten. Vidare studier kan därför vara att undersöka vilka åtgärder som krävs för att ändra människors resvanor samt vilka aspekter i staden som attraherar besökare kopplat till mobilitetshus. Det hade även varit relevant att undersöka vad som krävs för att skapa en betalningsvilja bland brukare.

9 Slutsats

Mobilitetshus är ett begrepp som kan förstås som en nod för hållbar mobilitet och en plats där olika transportslag och service samlas. Mervärdet av mobilitetshus uppstår först när byggnadens funktioner nyttjas av olika människor under olika timmar av dygnet. Vidare bidrar ett välfungerande mobilitetshus till ett hållbart samhälle med färre bilar och mer yta för grönska och lek i kvarteren. Ett mobilitetshus är en trygg plats för parkerande och en mötesplats i staden som är tillgänglig för fler grupper än enbart privata bilägare.

De största utmaningarna för att lyckas med mobilitetshus är politiska beslut, beteendeförändring samt finansiering av mobilitetsåtgärder. För att uppnå önskad effekt finns det en rad nyckelfaktorer. Mobilitetshuset ska vara strategiskt placerat för att möta ett existerande behov där det är lika viktigt att utbudet i huset svarar mot behoven i området. För att nyttjandegraden ska vara hög krävs det att aktörer arbetar gemensamt mot samma mål och att utbudet marknadsförs. Genom att placera delad mobilitet på attraktiva platser ökar synligheten och tillgängligheten.

Mobilitetshusarbetet i Öresundsregionen visar tydlig potential men befinner sig fortfarande i ett tidigt skede. I framtiden krävs ett större samarbete mellan olika aktörer för att säkerställa att den hållbara mobiliteten nyttjas i högre grad. Ett kritiskt steg i rätt riktning är att politiken tar ett större ansvar inom mobilitet för att ställa större krav på byggherrar, reglera parkeringsnormer och priser på gatuparkering samt samordna ansvar och roller mellan olika aktörer.

Sammanfattningsvis visar studien att mobilitetshus kan ge ett större mervärde än traditionella parkeringshus, men det förutsätter en strategisk placering, ett behovsanpassat utbud och en samverkan mellan berörda aktörer.

Referenser

- Aimo Park, u.d. *Mobilitetshus Solkvarteret*. [Online]
Available at: <https://www.aimopark.se/stader/malmo/mobilitetshus-solkvarteret/>
[Använd 3 Februari 2026].
- Arnold, T. o.a., 2023. An exploratory study of Mobility Hub implementation. *Research in Transportation Economics*, Volym 101.
- Arnold, T. o.a., 2022. Mobility Hubs: Review and Future Research Direction. *SageJournals*, 2677(2), pp. 858-868.
- Bjerkemo, S.-A., 2008. Metoder och verktyg för trafikplanering. i: C. Hydén, red. *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur AB, p. 443.
- Boverket, 2024. *Den byggda formens betydelse – Kunskap från forskning*, u.o.: Boverket.
- Boverket, 2025. *Parkering-Vägledning från PBL kunskapsbanken*, Karlskrona: Boverket.
- Chatterjee, K., Clark, B. & Bartle, C., 2016. Commute mode choice dynamics: Accounting for day-to-day variability in longer term change. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 16(4).
- CoMoUK, 2019. *Mobility Hubs Guidance*. [Online]
Available at: https://cdn.prod.website-files.com/6102564995f71c83fba14d54/618d29b3d06c81de72c38fdc_CoMoUK%20Mobility%20hub%20guidance%20_Oct%202019.pdf
[Använd 20 Januari 2026].
- Fatighetsägarna, Hyresgästföreningen, Naturvårdsföreningen, 2020. *Framtiden för parkering och nya bostäder*, u.o.: Fastighetsägarna.
- Gehl, J. & Svarre, B., 2013. *How to study public life*. 1.a red. Washington DC: Island Press.
- Geurs, K. o.a., 2023. The Smarthubs integration ladder: a conceptual model for the categorisation of shared mobility hubs. *Taylor & Francis*, 16 07, pp. 112-139.
- Google Earth, 2025. [Online]
Available at:
<https://earth.google.com/web/@55.71348493,13.18592956,65.25260458a,7956.99149625d,35y,306.53792963h,0t,0r/data=CgRCaggBMikKJwolCiExbmJXMGl6VUx6VFFaTTQzcEdXQ281VnFUbeJBSko2OWQgAToDCgEwQgIIAEoHCJmzpRAQAQ>
[Använd 13 April 2026].
- Hensher, D. A. o.a., 2020. *Understanding Mobility as a Service (MaaS)*. u.o.:Elsevier.

Hub Park, u.d. *Mobilitetshuset Solkvarteret*. [Online]
Available at: <https://hubpark.se/mobilitetshus/solkvarteret/>
[Använd 5 Februari 2026].

Karbaumer, R. & Metz, F., 2022. *Shared mobility guide: En planerares guide till galaxen för delad mobilitet*, u.o.: Share-North.

Ljungberg, C., 2022. Därför har ni uppfattat begreppet mobilitet helt fel. *Dagens industri*, 19 Augusti.

LKP, 2019. *Nytt självförsörjande mobilitetshus i Brunnshög*. [Online]
Available at: <https://www.mynewsdesk.com/se/lkpab/pressreleases/nytt-sjaelvfoersoerjande-mobilitetshus-i-brunnshoeg-2943677>
[Använd 5 Mars 2026].

LKP, u.d. a. *Våra mobilitetstjänster*. [Online]
Available at: <https://lkpab.se/vara-tjanster/vara-mobilitetstjanster/>
[Använd 5 Februari 2026].

LKP, u.d. b. *Vision*. [Online]
Available at: <https://lkpab.se/om-oss/vision/>
[Använd 18 Mars 2026].

LKP, u.d. c. *Miljöarbete*. [Online]
Available at: <https://lkpab.se/om-oss/miljoarbete/>
[Använd 18 Mars 2026].

Lunds kommun (Stadsbyggnadskontoret), 2014. *Detaljplan för del av Östra Torn 27:2 m.fl. i Lund, Lunds kommun (Solbjersområdet)*, Lund: Lunds kommun, Stadsbyggnadskontoret.

Lunds kommun, 2016. *Brunnshög, Sammanfattning av visioner, strategier och mål*. [Online]
Available at:
<https://lund.se/download/18.4ca3388e19270554f261605a/1729084138899/Brunnsh%C3%B6g%20sammanfattning%20av%20visioner,%20strategier%20och%20m%C3%A5l.pdf>
[Använd 11 Februari 2026].

Länsstyrelsen i Gotland & Region Gotland, 2021. *Mot hållbar mobilitet*, Gotland: Länsstyrelsen.

Malmö stad, 2023. *Översiktsplan för Malmö 2023*, Malmö: Malmö stad.

Malmö stad, 2026. *Grönyta per invånare*. [Online]
Available at: <https://miljobarometern.malmo.se/natur-och-odling/arealer/gronyta-per-invanare/>
[Använd 27 Mars 2026].

Methods, B. R., 2014. *Sreejesh, S; Mohapatra, Sanjay; Anusree, MR*. New York: Springer Business.

Naturvårdsverket, 2024. *Så påverkar olika trafikslag klimatet*. [Online]
Available at: <https://www.konsumentverket.se/miljo-och-hallbarhet/sa-paverkar-olika-trafikslag-klimatet/#7mv3d0LGzFKCOaLc6qt01H>

[Använd 17 Mars 2026].

Nikitas, A., Alyavina, E., Sadik, C. & Michalakopoulou, K., 2025. Decoding mobility hubs: Opportunities and risks underpinning their introduction for the contexts of transport and the wider society. *Journal of Transport Geography*, Volym 127.

Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE, 2022. *Rikare Grannskap*, Stockholm: Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE.

Parkering Malmö, 2024. *Mobilitetshuset Anna får konstverk som symboliserar kärleken till Malmö*. [Online]

Available at: <https://www.pmalmo.se/Om-parkering-Malmo/mediarum/aktuella-nyheter/graffitikonstverket-pa-mobilitetshuset-anna-ar-nu-klart/>

[Använd 3 Februari 2026].

Parkering Malmö, u.d. *Mobilitetshus*. [Online]

Available at: <https://www.pmalmo.se/Om-parkering-Malmo/hallbarhet/hallbar-mobilitet/mobilitetshus/>

[Använd 20 Januari 2026].

Parkering Malmö, u.d. a. *Våra parkeringsanläggningar*. [Online]

Available at: <https://www.pmalmo.se/Parkera/vara-parkeringsanlaggningar/>

[Använd 05 02 2026].

Parkering Malmö, u.d. b. *Nytt mobilitetshus i Hyllie med fokus på återbruk*. [Online]

Available at: <https://www.pmalmo.se/Om-parkering-Malmo/vart-uppdrag/Nybyggnationer/hyllieang/>

[Använd 3 Februari 2026].

Parkering Malmö, u.d. c. *Mobilitetshuset Sege Park*. [Online]

Available at: <https://www.pmalmo.se/Om-parkering-Malmo/vart-uppdrag/Nybyggnationer/byggprojekt-i-sege-park/>

[Använd 13 Januari 2026c].

Q-Park, u.d. a. *Mobility Hubs in Copenhagen – part of CopenPay*. [Online]

Available at: https://www.q-park.com/news/newsitem/101160/q-park-launches-two-new-mobility-hubs-in-the-heart-of-copenhagen-%E2%80%93-and-joins-copenpay?utm_source=chatgpt.com

[Använd 9 Mars 2026].

Q-Park, u.d. b. *Purpose & vision*. [Online]

Available at: <https://www.q-park.com/who-we-are/purpose-vision>

[Använd 18 Mars 2026].

Raukouni, A., Junyent, Martí, I. A. M. & Correia, C. H. d. A., 2023. An Analysis of the Emerging “Shared Mobility Hub” Concept in European Cities: Definition and a Proposed Typology. *Sustainability*, 15(5222).

Regeringskansliet, 2024. *Ny förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter*. [Online]

Available at: <https://www.regeringen.se/faktapromemoria/2024/02/202324fpm31/>

[Använd 30 Januari 2026].

Regeringskansliet, u.d. *Mål för transportpolitiken*. [Online]

Available at: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

[Använd 10 Februari 2026].

RISE & Arup, 2020. *Mobility hubs of the future*, u.o.: InfraSweden.

Rongen, T. o.a., 2022. An analysis of the mobility hub concept into the Netherlands: Historical lessons for its implementation. *Journal of Transport Geography*.

Sengül, B. & Mostofi, H., 2021. Impacts of E-Micromobility on the Sustainability of Urban Transportation-A Systematic Review. *applied sciences*, 24 06, Volym 11.

Sim, D., 2019. *Soft City*. 1 red. u.o.:Island Press.

Stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Parkering Malmö, 2021. *Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö - En utredning om möjliga vägar framåt*, Malmö: Malmö stad.

Svensk Kollektivtrafik, u.d. *Kollektivtrafiken och klimatet*. [Online]

Available at: <https://svenskkollektivtrafik.se/fakta-statistik/miljo-och-klimat/>

[Använd 10 Februari 2026].

Svenska Akademin, 2026. *Svensk ordbok*. Stockholm: Svenska Akademin.

The Copenhagen Metro, u.d. *Nørreport*. [Online]

Available at: <https://m.dk/en/plan-your-trip/noerreport/>

[Använd 11 Mars 2026].

Trivector; RISE; Nyréns Arkitektkontor, 2024. *Från otrygga parkeringsgarage till levande mobilitetshus*, Stockholm: Trivector; RISE; Nyréns Arkitektkontor.

Trygg, K. & Grundel, I., 2025. Strategic spatial planning in the implementation of mobility hubs. *Journal of Urban Mobility*, Volym 7.

United Nations, u.d. *Greenwashing – the deceptive tactics behind environmental claims*. [Online]
Available at: <https://www.un.org/en/climatechange/science/climate-issues/greenwashing>
[Använd 26 Januari 2026].

Øresundsbron, u.d. *Fakta om Öresundsregionen*. [Online]
Available at: <https://www.oresundsbron.com/sv/om-oresundsbron/oresundsregionen/fakta-om-oresundsregionen>
[Använd 6 Februari 2025].

Bilaga 1

Intervjuguide till fastighetsägare och förvaltare av mobilitetshus.

Allmänt

- Vad är din roll i företaget?
- Hur länge har du arbetet för företaget?

Syn på mobilitet

- Hur definierar ni mobilitetshus?
- Vilka mål har ni satt upp för mobilitetshusen/mobilitetsarbetet i staden?
- Vad är er vision för företagets mobilitetsarbete?

Mobilitetsarbete

- Vilka är de största utmaningarna för att få hög effekt av mobilitetshuset?
 - Har ni metoder för att påverka kommunens parkeringskostnader i närheten av mobilitetshus?
- Gör ni uppföljningar på mobilitetshusen?
 - Justerar ni serviceutbudet utifrån nyttjandegraden?
- Hur stor är nyttjandegraden för den service som husen innefattar?
- Hur marknadsför ni ert mobilitetsarbete?

Platsspecifikt

- Vilka motiv fanns för att anlägga mobilitetshus på denna plats?
- Hur har behovet i området påverkat utbudet i mobilitetshuset?
- Har ni sålt några parkerings/mobilitetsköp i byggnaden?

Avslutande frågor

- Vill ni att vi följer upp något specifikt på plats som kan gynna er?
- Hur ser du på framtiden för mobilitetshus?
- Har du något att tillägga eller något som du vill dela med dig av?

Bilaga 2

Intervjuguide till stadsplanerare, verksamma aktörer och erfarna experter

Allmänt

- Vad arbetar du med?
- Hur länge har du arbetat med det?
- Hade du kunnat gå igenom din karriär lite kort?
- Har du arbetat något med mobilitetshus?

Mobilitetsarbete

- Vilken roll ser du att mobilitetshus kan spela i stadens transportsystem?
- Vilken roll ser du att mobilitetshus kan spela i det offentliga rummet i staden?
- Finns det något tydligt exempel där fastighets- och gatukontoret varit med och påverkat ett mobilitetshus?
- Vad är viktigt att ha i åtanke vid planering av mobilitetshus?
- Hur påverkar omgivande område utbudet i ett mobilitetshus?
- Vilka är de största utmaningarna med att få hög nyttjandegrad av mobilitetshus?
- Hur ser du på skattesubventionering till mobilitetshus?

Avslutande frågor

- Hur ser du på framtiden för mobilitetshus?
 - Transportperspektiv
 - Stadsbyggnadsperspektiv
- Har du något att tillägga eller något som du vill dela med dig av?

Bilaga 3

Figuren nedan visar en medelvärdesberäkning av bedömningsmodellen där de definierande kraven bedöms. Medelvärden är baserade på resultat från de fyra mobilitetshusen i Malmö och Lund.

	Hyllie	Södervärn	Aurora	Lund C	Medelvärde
Serviceutbud	5	2	5	5	4,25
Hållbar mobilitet	5	3	2	5	3,75
Igenkännbarhet	3	3	4	1	2,75
Strategisk placering	5	5	5	5	5
Multimodalitet	5	4	2	5	4

