



Sveparks årliga konferens var ersatt av ett webinarium som berörde flertalet aspekter på parkering. Webinariet leddes av Sveparks vd Lena Karlsson. Bild: AXL Media

2020-09-16 08:15 CEST

Svepark – mer än bara parkeringsfrågor

Av Kjell-Arne Larsson

Senaste upplagan av [Sveparks](#) årliga konferens genomfördes i digital form, med en rad föreläsare, fördjupningsseminarier och ett tiotal utställare. Det stod klart att elektrifiering av fordon och digitaliserade kommunikationslösningar förändrar parkeringsbranschen på många sätt.

Detta innebär utmaningar för landets kommuner, kommunala och privata bolag som erbjuder parkering. Samtidigt ger allt det nya desto fler möjligheter, som underlättar för alla som behöver parkera och för att upprätthålla framkomlighet i tätorternas markinfrastruktur.

Växer och utvecklas

Svepark är en branschorganisation för de kommuner vars förvaltning har hand om parkeringar och övervakning samt kommunala bolag och privata företag med motsvarande verksamhet. Idag har organisationen cirka 50 medlemmar men är inriktade på att värva fler för att öka sin relevans i samhället. Svepark är ett självklart samarbetsforum där kunskap, erfarenheter, idéer, ny teknik och projekt får växa och utvecklas.

– Nyttan med ett medlemskap i Svepark är tillgången till ett stort nätverk av parkeringsaktörer. Medlemmarna får råd och stöd av branschkollegor när man ska fatta beslut samt när beslut ska genomföras, säger Lena Karlsson, vd för Svepark. Vi bistår medlemmar med råd och synpunkter och bidrar till att höja kunskapsnivån i branschen.

En av Sveparks huvuduppgifter är att påverka myndigheter, regering och riksdag som beslutar om regelverk. Branschorganisationen fungerar som remissinstans för de förändringar som föreslås och utreds.

– Vi arrangerar också kurser och seminarier för våra medlemmar och andra, fortsätter Lena Karlsson. Trots den rådande pandemin, fortsätter vi med kursverksamheten, men tills vidare i digital form.

Till de kurser som ordnas hör bland annat "Grundutbildning för parkeringsvakter offentligrättslig parkering" och "Fortbildning offentligrättslig parkering", "Utbildning för handläggare och chefer", "Fordonsflytt" och "LKOP/Vägmärkesuppsättning (LKOP och parkeringsjuridik för kundservice och annan personal som behöver kunskap i LKOP)". De förstnämnda gäller parkering på gatumark (offentligrättslig), den sistnämnda parkering på tomtmark (civilrättslig). LKOP är Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. Olika regelsystem gäller för respektive typ av mark.

Utsatt bransch

Parkeringsbranschen är på vissa sätt en utsatt bransch. Den är föremål för tendentiös kritik och drabbas av förutfattade meningar och rykten. Ett sådant är påståendet att nitiska parkeringsvakter har provisionsbaserad lön. Genom att aktivt gå ut i media har Svepark dementerat detta. Sveparks medlemmar ska ha en ekonomi som huvudsakligen baseras på intäkter från parkeringsavgifter/hyror och bara till en mindre del från felparkeringsavgifter och kontrollavgifter. (De två sistnämnda kallas i folkmun ofta böter, vilket inte är en korrekt term.) Sedan finns det inskrivet i Sveparks etiska regler att lön inte får baseras på antal utskrivna

felparkeringsavgifter/kontrollavgifter.

Ett medlemskap i Svepark innebär en kvalitetsgaranti gentemot alla kunder. Alla Sveparks medlemmar förbinder sig att följa föreningens stadgar och etiska regler. Ett medlemskap är därmed en trygghet och en kvalitetsstämpel.

Parkeringsbarometern

I somras utkom Svepark med den första upplagan av branschrapporten Parkeringsbarometern. Den ger en bra sammanfattning av branschorganisationens roll i samhället och nyttan för medlemmarna. Stor del av innehållet upptas av trendspaningar. Den digitala utvecklingen påverkar även parkeringsbranschen i hög grad och här ser Svepark stora möjligheter för både medlemsföretag, kunder och andra intressenter. Numera betalar vi parkeringen med appar och mobilen, i någon mån med kort. Myntskramlets tid är förbi. Elbilar ställer krav på att de ska kunna laddas när de parkeras. Och beträffande delningsekonomi vinner den framsteg även när det gäller både två- och fyrhjuliga fordon. Sedan är självkörande bilar på våra allmänna vägar inte längre science fiction.

Tack vare informationsteknologi kan tillgängliga färdsätt kombineras till en samlad mobilitetslösning, där bilföraren i förväg kan få veta var det finns ledig parkering, om den går att boka och om priset för den ingår i den totala resan. Snart kan resenären boka en komplett resa med bil och buss, följt av tåg och slutligen elsparkcykel, knutna till en och samma beställning och samma betalning. Då blir parkeringen en liten men betydelsefull del av hela mobilitetslösningen. Sådana lösningar blir möjliga genom att kombinera data från olika källor och flera aktörer. Kunden hanterar sedan sin beställning i en och samma app. Nya tekniker, datahantering och nämnda tillämpningar togs upp av flera av föredragshållarna under Sveparks konferens.

Sveparks vd Lena Karlsson berättade inledningsvis bland annat om organisationens två arbetsgrupper som släppt var sin rapport. Den ena gruppen har beskrivit "Digitaliseringens möjligheter" och den andra "Parkering i våra städer". Svepark är också med och påverkar Boverkets arbeten kring regelverk som gäller laddinfrastruktur och där bevakar Svepark att parkeringsfrågorna får tillräckligt utrymme.

Hållbarhet

Rätt använda kan elektrifiering och digitalisering minska klimatavtrycket och bidra till hållbarhet. Hållbarhet är en röd tråd i dagens samhälle och kännetecknar också parkeringsbranschens syn på framtiden. I det första föredraget tog Ingela Lindh ett brett grepp på hållbarhet ur fastighetssektorns perspektiv. Arkitekten Ingela Lindh har en bakgrund i bostadsbolaget Stockholmshem och är ordförande för Svensk Byggtjänst, och idag fristående rådgivare.

Historiskt var det energifrågor som väckte fastighetssektorns intresse för hållbarhet. Idag är det självklart att jobba med både miljömässig och ekonomisk hållbarhet. I jämförelse är social hållbarhet mer eftersatt. Ett för parkeringsbranschen närliggande exempel gäller trygghet i garage och på parkeringsplatser. Här lämnade Stockholms hem över verksamheten till Stockholms Stads Parkerings AB som genomförde åtgärder vilket ledde till upplysta och fräscha garage, ibland med musik i ljudbilden.

– Att kunna betala parkeringen digitalt med en app ökar också tryggheten, påpekade Ingela Lindh. Ni i parkeringsbranschen hänger också med, i och med exempelvis laddstolpar och cykelplatser. Ni är med på alla delar av hållbarhetsarbetet, även det sociala.

Klimatsmarta P-hus

Andreas Holmgren, som är hållbarhetschef hos Byggnadsfirman Otto Magnusson AB, berättade om "Klimatsmarta P-hus – status i ett pågående SBUF-projekt". I presentationen deltog också Anders Eriksson, som är arkitekt hos FOJAB, samt Annika Fernlund och Maja Johansson från Parkering Malmö.

För att bedöma klimatpåverkan (utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser) kan en livscykelanalys göras i fyra steg. Presentatörerna nämnde vilka projekteringshjälpmedel och kalkylprogram som går att använda i sammanhanget.

– En fråga för projektet var hur P-hus kan byggas utan att orsaka nettoutsläpp, berättade Andreas Holmgren. Den stora utmaningen är byggproduktionen som svarar för över hälften av utsläppen under livscykeln. Och hur ska all klimatpåverkan återbetalas?

I projektet studeras fyra P-hus. I Hyllie i Malmö uppförs Mobilitetshuset Fabriken där fasadpartier är utförda med solceller och återanvänd aluminium. Alternativkalkyl för klimatpåverkan – om "grön betong" används – görs också.

– Vi studerar klimatpåverkan i det långa loppet. Huset är flexibelt och kan byggas om till annan verksamhet, exempelvis bostäder och kontor, berättade Anders Eriksson.

Ett annat P-hus, nämligen i Hyllie Allé stod klart 2016. Kalkyl görs nu på klimatpåverkan och beräkningar görs av denna för alternativa byggsätt, exempelvis om "grön betong" hade använts.

Ett nytt P-hus i Sege Park ska börja uppföras kring årsskiftet. Det kommer inte att stå på betongplatta på mark, utan på natursten med plintar. Byggnaden utförs i trä. Flera material är återbrukbara eller återvinningsbara. P-huset kan demonteras och sättas upp igen. Det förses med solceller och

batterier.

P-huset Svanen i Lund är ett befintligt P-hus som byggts på och försetts med solcellstak. Beräkningar görs som visar hur mycket man vinner genom att inte riva det befintliga. Och en alternativkalkyl utreder hur stor klimatbesparing som kan göras om "grön" betong använts för påbyggnaden.

– Det spännande är att Sverige, via LFM30 – Lokal testbädd för Fossilfritt Sverige 2030 – och SBUF-projektet är världsledande i att utreda möjlig max gräns för vad ett P-hus rimligen får släppa ut vid byggproduktion utifrån urval av stickprov på bäst tillgänglig teknik. Vi får ett riktvärde på vad som är möjligt. Ett riktvärde som parkeringsbolag runt kan ha när de ska bygga sitt nästa P-hus, och hänvisa till i sin upphandling, avslutade Andreas Holmgren.

Stor elbilsflotta

Anders Lewald, som är expert på Energimyndigheten, gav en lägesrapport över flottan av elfordon och laddningsmöjligheter samt berörde regelverk och möjligheterna till bidrag.

Drivkrafterna bakom utvecklingen är EU:s koldioxidkrav och den svenska klimatlagen. Exempelvis kommer nya krav på laddplatser och laddinfrastruktur 2025. För att gynna utbyggnaden finns en rad bidrag och styrmedel, bland annat klimatklivet, klimatpremie, förmånsskatt på tjänstebilar och bonus-malus-systemet.

Av de bilar som nyregistrerades januari–mars i år var mer än var fjärde antingen en elbil eller laddhybrid. Bedömare spår att det 2030 kommer att finnas 2,5 miljoner elbilar. Enligt Powercircle finns idag 138000 laddbara personbilar, 4740 laddbara lätta lastbilar och 329 elbussar.

– Elfordon ska kunna laddas när man stannar. Man ska inte behöva stanna för att ladda, påpekade Anders Lewald.

Idag finns 10500 publika laddpunkter och 2300 stationer. Hela 80–95 procent av den överförda elenergin gäller laddning vid hemmet eller på arbetsplatsen.

Om man ändå behöver stanna längs vägen för att ladda, krävs snabbladdare. Nu under hösten kommer en utlysning om bidrag för att installera snabbladdare på "vita sträckor" i Sverige.

Samordning av data

Jonas Hansson, kundanalytiker hos Parkering Göteborg, berättade om hur data kan samordnas och användas, för smidiga lösningar som gynnar både kunden som parkerar och framkomligheten i staden. Om data insamlas från appar, biljettautomater, ekonomisystem och vaktdata, och allt detta samlas i ett datalager, för att hanteras av en enda plattform, kan nya funktioner

skapas. Det kan bli möjligt att göra prognoser för var i staden det finns lediga P-platser och möjligt att boka en plats i förväg.

Peter Wilmenius, nordisk marknadschef på Arvato Finance och Fredrik Gustafsson, vice president på After Pay Nordic (en del av Arvato) gav en presentation med titeln ”Mobilitet i transformation – friktionsfria betallosningar för framtiden”.

Peter Wilmenius talade om nutida förändringar och framtida trender i resmönster samt behoven av parkering och service knutna till dessa. Det långväga resandet minskar med största sannolikhet, liksom användningen av egen bil. Behovet av parkeringar i tätortsmiljö minskar eventuellt, men intäktsbortfall för parkeringsaktörer kan vägas upp av kostnadsbesparingar och nya typer av intäkter tack vare ytterligare funktioner och erbjudanden.

– Smarta funktioner kan göra att konsumenternas beteende ändras. Och exempelvis behovet att ladda elbilar och tillgången på el-skotrar har redan ändrat beteendet, säger Peter Wilmenius.

– Personligen skulle jag vilja hantera hela min resa i en och samma beställning, även om den görs med olika färdmedel. Smarta lösningar behövs och mobilitet spås av forskare komma att bli det viktigaste i världsekonomin före 2030, avslutade Peter Wilmenius.

Fredrik Gustafsson berättade om företagets friktionsfria betallosningar som underlättar både för konsumenterna och för parkeringsbolagen. Lösningarna innefattar även rutiner för att hantera felparkeringsavgifter och kontrollavgifter.

Zappa för en smidigare vardag

Sandra Viktor, som är projektsamordnare för Linköpings MaaS-projekt, berättade hur Linköpingsborna snart kan Zappa sig till en smidigare vardag och smartare stad. Hon presenterade projektet ”MAAS – Mobility as a service”.

I Linköping utvecklas MAAS-appen Zapp där delade mobilitetstjänster som finns i Linköping integreras i samma digitala plattform, istället för att användarna som idag måste kolla igenom fyra–fem olika appar för att tillgängliggöra sig utbudet och betala för resan. Syftet är att göra det enklare och mer flexibelt att resa klimatsmart. Med Zapp går det lätt att hitta, boka och betala sin resa. Bland annat cykelpoolen LinBike integreras i tjänsten. I projektet testas också ett koncept för privat bildelning och ett annat för att underlätta samåkning i glesbygd.

I ett första steg byggs en pålitlig bastjänst. Publika pilottester görs under januari–juni nästa år med hjälp av 5000 resenärer. Planen är att appen sedan ska användas i full skala från juli nästa år. Appen erbjuds i första hand till nyinflyttade och de som fått nytt jobb, men alla är välkomna att

använda den.

– Om vi har som mål att boende och verksamma ska minska sitt bilinnehav/bilåkande måste vi tillskapa rätt förutsättningar redan i planeringsskedet, inte bara begränsa möjligheterna att äga och åka bil. Det innebär att vi måste styra mot att få fler delade mobilitetstjänster på plats, säger Sandra Viktor.

Utvecklar även mobilitetshubbar och mobilitetsköp

I Linköping planeras för att delade mobilitetstjänster ska samlokaliseras på strategiska platser, där människor bor och verkar, så det blir lätt att hitta till dem. Sådana platser kallas Mobilitetshubbar – en slags fysisk mötesplats för kombinerad mobilitet där man finner cykelpoolscyklar, bilpoolsbilar och elsparkcyklar. Ibland även samlokaliserat med kollektivtrafikens hållplatslägen eller i P-hus.

Ett förslag på konceptlösningen Mobilitetsköp presenteras snart i Linköpings kommuns uppdaterade parkeringsriktlinjer och parkeringsnorm. Detta innebär att byggaktörer kan betala en fast engångssumma per reducerad bilplats som kan täcka viss kostnad för tillskapandet av publika mobilitetstjänster och fastighetens uppkoppling mot MaaS.

– Vi vill att man redan i planeringsstadiet – när nya fastigheter och stadsdelar planeras – får med både MAAS, mobilitetshubbar och mobilitetsköp. Tillsammans blir det en smartare stad. Våga samverka och innovera mera, avslutade Sandra Viktor från Linköpings kommun.

Avrundning

– Jag tycker verkligen att parkeringsbranschen är mångfasetterad och dagens talare har visat att vår bransch berör mycket breda områden i samhället, sammanfattade Stefan Carlbaum, ordförande i Svepark. Hållbarhet har varit en röd tråd, från hållbarhet generellt till klimatsmarta P-hus och ner till digitala lösningar.

– För att stärka vår relevans i samhället behöver vi dock bli fler medlemmar, menade Lena Karlsson. Det finns ett stort utbildningsbehov för de verksamma i branschen och som medlem får man rabatt på våra kurser och dessutom tillgång till interna arbetsmaterial. Vi hoppas kunna arrangera fler kurser och seminarier för att överföra kunnande och erfarenheter i ett nätverk som blir allt större, avslutade Lena Karlsson, vd för Svepark.

//

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

Stordåhd Kommunikations verksamhet innefattar tidskriftsutgivning jämte digitala medier inom branscherna bygg- och fastighet, infrastruktur, energi och industri.

Kontaktpersoner



Jan Åström

Presskontakt

Chefredaktör / Projektledning

jan.astrom@storkom.se

0704809715