

Parkeringsbarometern

En branschrapport från Svepark
Svenska parkeringsföreningen



SVEPARK

Innehållsförteckning

Ordförande har ordet.....	2
5 frågor till Sveparks VD Lena Karlsson.....	3
Ordnad parkering - en förutsättning för en fungerande stad.....	6
Trender och framtidsspaningar.....	8
Digitala betalösningar och appar	8
Elektrifiering av fordonsflottan	9
Delade fordon.....	9
Självkörande bilar	10
Uppkopplad och datadriven parkering	11
Sveparks roll och medlemsnytta.....	12
Råd och stöd till kommuner	13
Sveparks medlemsföretag	14
Hur blir man medlem?.....	14
Kontakt.....	15
Källor:	15

Ordförande har ordet

Framför dig har du Parkeringsbarometern som är Svenska Parkeringsföreningens, Sveparks, första branschrapport. Parkering är en mångfacetterad bransch som är under stark utveckling. Våra medlemmar bidrar till städernas tillväxt genom att skapa plats med smarta och ändamålsenliga parkeringslösningar samtidigt som vi också står som garant för trivsamma stadsmiljöer där det råder ordning och reda i biltrafiken. Som i många andra branscher skapar digitala lösningar stora möjligheter för både nya och befintliga aktörer inom parkering, samtidigt som det ställer krav på Svepark att följa utvecklingen och tillvarata och möta våra medlemmars förändrade behov.

För att Svepark skall fortsätta vara den kraft som samlar viktiga framtidsfrågor och utmaningar samt kunna driva branschen i en positiv riktning har ett utvecklingsarbete genomförts under året. Ett branschprogram har arbetats fram där vi tydliggör vilka utmaningar branschen står inför samt även samlat några av de frågor som vi i branschen anser är mest angelägna att driva. Syftet med programmet är att förbättra Sveparks förmåga att skapa kunskap, ställa krav och driva opinionsbildning kring frågor som är viktiga för vår bransch. Under våren har två arbetsgrupper tillsatts för att behandla parkeringsspecifika frågeställningar, och en plan på hur Svepark skall kommunicera för att nå mesta möjliga medlemsnytta och genomslag för våra idéer har tagits fram.

I Parkeringsbarometern redogör vi för hur vi arbetar idag samt hur vi ser framtiden i form av trender och framtidsspaningar. Tack vare Sveparks mångåriga arbete har parkeringsbranschens aktörer en god utbildningsnivå och möjligheter till kontinuerlig fortbildning vilket borgar för fortsatt hög kvalitet i utförande. Vår bransch präglas idag av



sunda värderingar och våra medlemmar omfattas av ett tydligt etiskt regelverk.

Svepark står nu väl rustat för framtiden. I en omvärld där förutsättningarna snabbt förändras kan vi fortsätta tillvarata parkeringsbranschens intressen, driva frågor och skapa opinion inom parkering samt skapa mervärde för våra medlemmar vare sig man är en kommun, ett privat, statligt eller kommunalt bolag.

Stefan Carlbaum
Ordförande Svepark

5 frågor till Sveparks VD Lena Karlsson

Lena Karlsson är VD för Svepark sedan hösten 2014. Innan dess arbetade hon som chef för förvaltning och drift av parkeringsverksamheten på Stockholms Parkering, kommunala parkeringsbolaget i Stockholm under åtta år. Dessutom har hon erfarenhet av fastigheter och trafikfrågor från Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm. Sammanlagt har Lena över 15 års erfarenhet av parkering och kommunal trafikverksamhet.

Vilka kan bli medlemmar i Svepark?

-Svepark är branschorganisationen för parkeringsintressenter. Alla de som upplåter och bedriver parkering kan bli medlemmar. De som på andra sätt är intressenter, till exempel leverantörer av både varor och tjänster till parkering, kan bli samarbetspartner och de är också en mycket viktig del av branschorganisationen. Ett exempel är de som endast bedriver parkeringsövervakning men som inte upplåter parkering. Svepark är en speciell sammanslutning eftersom vi sammanför många olika typer av medlemmar och samarbetspartners. Det är en styrka vi har att kunna samla branschen i en och samma medlemsorganisation.

Vad är Sveparks övergripande syfte?

-Att tillvarata branschens gemensamma intressen och verka för att parkeringsverksamheten utvecklas utifrån gemensamma riktlinjer. Genom vårt arbete vill vi bidra till att säkerställa en hög kvalitet hos alla medlemsföretagen.

- I vårt nya branschprogram utvecklar vi även ett antal ställningstaganden som vi som branschorganisation arbetar för. Till exempel tydliggör vi att målet för parkeringsbranschen bör vara att intäkter från parkering bör utgöras av parkeringsavgifter och inte av felparkeringsavgifter eller kontrollavgifter. Det finns ett antal seglivade myter om parkering och hur branschens intäkter ser ut som är viktiga att sticka hål på.

Kan du ge något exempel?

-Ja, till exempel påstås det felaktigt att parkeringsvakter arbetar på provision. Jag känner inte till något parkeringsbolag som har avtal där parkeringsvakten får lön i relation till hur många kontrollavgifter eller parkeringsanmärkningar denne utfärdar.



Svepark arbetar också mycket med utbildningar inom parkering. Varför då?

-Det är viktigt att alla som arbetar med parkering har utbildning och kunskap i de olika lagstiftningarna. Många som idag arbetar inom kommuner och fastighetsbolag saknar både kunskap och erfarenhet om parkering och det är de personerna som sedan fattar beslut om regelverk och upphandling av parkering med mera. I många kommuner upphandlas idag parkeringsövervakning och det betyder att det inte längre finns några personer internt som har den nödvändiga kunskapen om regelverk för parkering. Därför behövs utbildning för chefer, handläggare och andra som arbetar med att leda parkering och fatta beslut.

- Ett av Sveparks ställningstaganden i det nya branschprogrammet handlar om att parkeringsövervakningspersonal ska ha relevant utbildning som motsvarar Sveparks utbildningsnivå. Vi vet att det underlättar stort i senare led i verksamheten. Idag finns endast den offentligrättsliga övervakningen, den som äger rum på vår gemensamma gatemark, reglerad med innehåll. När det gäller den civilrättsliga parkeringen – den som äger rum på tomtmark – anger lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP) att personal ska ha lämplig utbildning. Det behöver ställas ett tydligare krav på den utbildningen för att den ska bli likvärdig i hela parkeringsbranschen.

Svepark genomför ett antal grundläggande utbildningar inom bland annat områdena övervakning på gatu- respektive tomtmark, kundtjänst, tydlig skyltning och flytt av fordon.



Hur kommer det sig att det ibland blir fel när kommuner ska införa reglering av parkering och besluta om att parkeringsövervakning ska tillämpas?

-Den svenska parkeringsordningen bygger på två olika lagstiftningar; en för offentligrättslig parkering och en för civilrättslig parkering. Lagstiftningen är gammal och vi anser att den bör bli mer likartad för att det ska vara enklare för alla – både för kommunerna och för bilisterna. Men nu är det detta regelverk vi har och som vi måste förhålla oss till.

- Att införa parkeringsövervakning och annan reglering av parkering inom den offentligrättsliga parkeringen är beslut som kommunfullmäktige måste fatta, som har bäring på "trafikens ordnande". Det innebär att regleringar och avgifter måste stå i relation och proportion till just trafikens ordnande som betyder att framkomlighet och tillgänglighet ska prioriteras. Inom den civilrättsliga parkeringen – d.v.s. tomtmark som finns både som

kommunal och privat ägd mark – är det ytterst markägaren som ansvarar för vilken ordning som ska gälla.

-Jag ser att många kommuner kämpar med att få till rätt och riktig parkering. Men tyvärr är det inte ovanligt att fel begås. På Svepark finns samlad erfarenhet för att undgå att göra misstag i de olika stegen inför införande av parkeringsövervakning och annan reglering av parkering. Den delar vi gärna med oss utav!

Fakta: gatumark och tomtmark

Gatumark är allmän platsmark som ägs av en kommun. Den marken består främst av gator, trottoarer och till dessa närliggande ytor samt parker. Om ett fordon är felparkerat utfärdar parkeringsvakten en parkeringsanmärkning. Parkeringsvakter måste alltid förordnas av kommunen även om de inte är anställda av kommunen. Det är varje enskild kommun som beslutar om beloppet på felparkeringsavgiften. Riksdagen fastställer ett högsta belopp som en kommun aldrig får överstiga. En parkeringsanmärkning bestrids hos Polisen – kommunen kan inte undanröja den. Parkeringsanmärkningen betalas till Transportstyrelsen och måste alltid betalas även om man avser bestrida den i ett senare skede.

Tomtmark ägs främst av företag, kommunala och statliga bolag samt privatpersoner. Tomtmark är all mark som inte är gatumark. På tomtmark utfärdas kontrollavgift. För att få utfärda kontrollavgift krävs skyltning enligt gällande regelverk och att det finns en så kallad entreprenadtavla med telefonuppgifter så bilisten vet vem man ska vända sig till om man har frågor om parkeringen. Parkeringsvakten utfärdar en kontrollavgift på felparkerat fordon. Avgiften som tas ut vid felparkering på tomtmark får aldrig överstiga kommunens felparkeringsavgift.

Kontrollavgift betalas till den som utövar parkeringsövervakning eller någon som man utsett i dess ställe. Uppgifter ska alltid finnas på kontrollavgiftens baksida vart man ska vända sig. Kontrollavgiften ska inte betalas om man avser att bestrida. Det är då viktigt att bestrida kontrollavgiften omgående.

Då det är två olika sorters mark det handlar om omfattas parkeringen av olika lagrum. Parkering på gatumark faller under det offentlighättsliga systemet, medan parkering på tomtmark faller under det civilrättsliga systemet.

Hur vet man om en parkeringsskylt avser gatumark eller tomtmark?



SVAR:

Ett enkelt sätt att se skillnad på gatumark och tomtmark beträffande parkeringsbestämmelser är att det på **tomtmark alltid finns en tilläggstavla som anger vem som är ansvarig.**

Bilder: Mölnåls parkering

Ordnad parkering – en förutsättning för en fungerande stad



Utvecklingen i samhället har gått snabbt under de senaste 100 åren. I takt med ett ökat välstånd, har även antalet bilar i svenska städer ökat snabbt med ökad trängsel på vägar och gator som följd. Genom bilens stigande popularitet blev det även naturligt att planera dagens städer med biltrafiken i fokus. Bilens dominans i gaturummet har dock

kommit att kritiserats av olika skäl. Som en konsekvens av detta har bilparkering, som i sig är en förutsättning för bilanvändningen, kommit att ifrågasättas.

Väl fungerande parkering är en förutsättning för en fungerande stad. Behovet av parkering i våra städer blir aldrig mer aktuellt än när det saknas tillgängliga platser. Enligt branschorganisationen BIL Sweden registrerades 356 036 nya personbilar under 2019, vilket är en ökning med 0,7 procent jämfört med 2018. Dessutom ökar både antalet och andelen laddbara bilar konstant. Körsträckan per bil kanske minskar, men det innebär i sin tur att parkeringstiden för varje bil ökar. Fordon som cirkulerar i stadskärnan på jakt efter en ledig parkeringsplats är också ett växande problem.

Ökad andel transporter till våra bostadsområden

Näthandelns utveckling innebär också fler leveranser som kräver transport till våra bostadsområden. Det innebär att parkeringsplatser för bilar som ska leverera varor och produkter också måste säkerställas i planeringen. Att parkering på vanligtvis bilfria gårdar



och trottoarer fylls av halvstora lastbilar för leveranser direkt till människors boende är ingen önskvärd eller bra utveckling. Inte minst ur framkomlighetssynpunkt. Därför måste även plats för hemtransporter tillgodoseas i planeringen. Exempelvis kan man öronmärka specifika leveransplatser i det nya p-huset eller mobilitetshuset. Alternativt att man märker upp särskilda platser för leveransbilar i gatumiljön.

Men varför behövs egentligen parkeringsövervakning?

Att det finns ett behov och tillgänglighet av lediga platser för dem som behöver är alltså fastslaget. Utbudet måste därtill kombineras med noggrann och tydlig parkeringsövervakning för att se till att regler och villkor följs. Endast så kan parkering skapa förutsättningar för en ordnad och trygg stad. Om parkeringsövervakning inte fanns skulle felparkerade bilar hindra framkomligheten, utryckningsfordon riskera att bli blockerade, bilar bli inparkerade samt övergivna och hyrda parkeringsplatser sannolikt bli ockuperade.

Sveparks erfarenhet säger att:

- tillgången till en ledig parkeringsplats är viktigare än att det är gratis parkering,
- reglerad parkering med avgifter eller tydliga och korta tidsbegränsningar skapar bättre förutsättningar för tillgång på lediga platser i våra stadskärnor, samt att
- efterlevnaden av regelverken ökar markant med avgift jämfört med tidsreglering.



Trender och framtidsspaningar

I takt med att samhället utvecklas förändras också behovet av parkering. Teknikskiften som digitalisering, artificiell intelligens, elektrifiering av fordonsflottan, smarta telefoner och självkörande bilar påverkar både omfattningen av och formerna för parkering. På samma sätt utgör förändrade konsumentbeteenden, som strävan efter en hållbar utveckling eller den växande benägenheten att dela på varor och tjänster, en omdanande kraft i parkeringsbranschen.

Från Sveparks sida välkomnar vi utvecklingen och är övertygade om att framtiden fortsatt kommer att ställa krav på smarta och tillgängliga parkeringslösningar. Att kommuner har en genomtänkt strategi för parkering, integrerad i trafik- och stadsplaneringen, är centralt för att man ska kunna uppnå samhällsnyttiga mål om till exempel hållbarhet, olika färdmedelsandelar på vägarna, minskad trängsel, levande stadskärna och så vidare. Det är viktigare nu än kanske någonsin tidigare.

Nedan listar vi de fem mest betydelsefulla trenderna för parkering idag:

1

Digitala betalösningar och appar

På mindre än ett decennium har parkering gått från att skötas strikt mekaniskt, via en automat, till att bli en alltmer digital tjänst. Idag finns det en flora av olika appar och digitala betalösningar som underlättar för konsumenten att hantera sin parkering. Med bara några enkla knapptryckningar på telefonen kan man idag påbörja, förlänga eller avbryta sin parkering och dessutom få påminnelser när ens parkeringstid håller på att ta slut. Det är en utveckling som avsevärt underlättar hundratusentals människors vardag – varje dag. Och utvecklingen har bara börjat. Runt hörnet väntar ännu smartare parkeringsappar som kan ge realtidsinformation om tillgången till parkering i olika områden och göra prognoser om tillgängligheten i framtiden. Det kommer vara viktig kunskap inte bara för konsumenter, utan även för de som arbetar med samhällsplanering i kommuner och regioner. Det kommer också vara möjligt att förboka sin parkering. Digitaliseringen är här för att stanna och erbjuder fantastiska möjligheter. Samtidigt väcker den också frågor om hur personer utan smarta telefoner eller vana att hantera digitala system ska kunna sköta sin parkering i en alltmer digital tid. Många äldre föredrar fortfarande att betala och hantera sin parkering via vanliga parkeringsautomater, ibland även med kontanter. Här är det viktigt att ett aktivt arbete görs från parkeringsbranschen för att tillgängliggöra digitaliseringens möjligheter för alla och se över användarvänligheten i de digitala produkterna. Det ska vara lätt att göra rätt.



2

Elektrifiering av fordonsflottan

Av de bilar som nyregistrerades från januari till och med mars 2020 var [mer än var fjärde](#) antingen en elbil eller en laddhybrid. Jämfört med motsvarande period under 2019 innebär det en ökning för olika former av eldrivna bilar med nästan 90 procent. Samtidigt minskade andelen nyregistrerade bensen- och dieselmotorer med en tredjedel. Även om antalet elbilar, som andel av den totala fordonsflottan, fortfarande är lågt går utvecklingen mycket snabbt. Under 2030 spår bedömare att det kommer att finnas [2,5 miljoner elbilar](#) i Sverige. Det är en snabb omdaning som naturligtvis även får konsekvenser för parkeringssektorn.



Idag finns det strax under 10 000 publika laddstolpar samtidigt som det finns över 100 000 elbilar av olika slag. Det förhållandet är ohållbart när allt fler elbilar kommer att rulla på våra vägar. Redan nu ser vi en snabb utbyggnad av antalet laddstolpar och framtiden kommer att ställa krav på att ännu fler parkeringsplatser blir laddkompatibla. Det är en utveckling som innebär stora investerings- och omställningskostnader för våra medlemmar – och som naturligtvis behöver ge marknadsmässig avkastning – men där engagemanget är fullkomligt. Laddning och parkering hör ihop och därför tar Svepark och parkeringsbranschen ett stort ansvar för utbyggnaden av laddmöjligheter. Långsamladdning kommer att vara det vanligaste sättet att ladda sitt fordon och det bör i möjligaste mån ske på en ordnad parkering med rätt utrustning och där alla krav som finns på utrustningen uppfylls.

Vi ska göra vårt för att hjälpa samhället att ställa om i en mer hållbar riktning.

3

Delade fordon

För många är ägandet av en egen bil synonymt med rörelsefrihet och självständighet. Så kommer det av allt att döma fortsätta att vara, men att dela eller hyra bil är en trend som inte kommer att försvinna. Tvärtom, i framförallt tätorter med hård konkurrens om gatuutrymme har bilpooler länge varit vanliga. När ett fordon nyttjas mer effektivt, med hjälp av delningstjänster eller samägande, minskar även behovet av parkering på sikt. Dock ställs högre krav på tillgängligheten på lediga parkeringar, service och tjänster som är kopplade till fordonen. Därför måste ändå en bra och hög tillgänglighet av lediga platser och god service säkerställas till fordon som nyttjas av flera förare.

Svepark välkomnar ett mer effektivt och hållbart resursutnyttjande och vill gärna bidra till att utveckla parkeringslösningar som möter en framtida delningsekonomi behov.



Utvecklingen är troligen ännu bara i sin linda. Digitaliseringen har gjort det möjligt att på ett enkelt sätt både se utbud, boka och jämföra priser av en rad olika varor och tjänster, där bil är en del. Framöver kommer vi sannolikt se fler lösningar som erbjuder olika fordon eller kombinationer av transportslag, så kallad mobilitet som en tjänst som man kan prenumerera eller abonnera på. Hur kommer det påverka behoven av parkering? Svepark följer

utvecklingen och är gärna en aktiv part i diskussionerna kring hur vi kan utforma framtidens lösningar.

4 Självkörande bilar

Självkörande bilar är inte längre en fantasiskapelse hämtad ur någon av 1950-talets science fiction-romaner. Redan 2017 öppnade den regeringen för en [försöksverksamhet](#) och så sent som i fjol gavs tillstånd för att testa [nästan helt självkörande teknik](#) – nivå 4 av 5 – på E4 och E6. Även om det kommer att ta många år, kanske uppemot ett decennium, innan vi kommer att se självkörande bilar i någon större skala på våra vägar, väcker den nya tekniken flera frågor kopplat till parkering. Exempelvis kommer ju den självkörande bilen kunna släppa av konsumenten vid en vald plats och sedan åka någon annanstans och parkera, för att därefter, vid en angiven tidpunkt, komma och hämta upp konsumenten igen. Det skulle kunna mildra behovet av parkering i centrala lägen, där det idag ofta råder brist, och bidra till ett bättre utnyttjande av det totala parkeringsbeståndet.

Många röster i debatten menar att vi inte längre behöver parkering när vi får självkörande bilar. Svepark menar dock att behovet av parkering kommer att finnas kvar – bilarna måste ju fortfarande ha någonstans att stå. Även om behovet av parkering *nära* konsumenten förändras behöver man också ta i beaktande att det inte är en önskvärd utveckling att



många bilar kör långa sträckor och utnyttjar våra vägnät, som redan idag har kapacitetsutmaningar. Från ett samhällsplaneringsperspektiv öppnar det upp för nya, intressanta användningsområden av stadsytan och nya möjligheter för annorlunda parkeringslösningar. Till exempel kommer man behöva platser för att stanna och plocka upp sina bilåkare. Svepark välkomnar den tekniska utvecklingen och bidrar gärna med råd och expertis kring hur kommuner kan tänka när de vill planera för framtidens parkering.

5

Uppkopplad och datadriven parkering

Såväl fordon som parkeringsanläggningar sitter inne på mängder av data som kan användas för att styra trafiken i en positiv riktning. Det är något som sker allt oftare i vår omvärld. Varje gång en konsument betalar för parkering så registreras det som en pågående parkering i ett system. Genom att läsa ut realtidsinformation från sådana system och kombinera det med information om det totala antalet parkeringsplatser inom ett geografiskt område kan sannolikhetsberäkningar göras om tillgången till parkering. Med många observationer över lång tid är det dessutom möjligt att göra förutsägelser om tillgången vid olika tidpunkter i framtiden. En sådan uppkopplad och datadriven parkering för med sig flera positiva effekter. För det första underlättar det för konsumenten att hitta en parkeringsplats. Det innebär också att olika parkeringsanläggningar får ett mer balanserat kapacitetsutnyttjande. Men inte minst innebär det att söktrafiken – trafiken som uppstår när bilister cirkulerar på jakt efter parkering – kan minska kraftigt, vilket är viktigt av både miljö- och hälsoskäl. Från Sveparks sida ser vi stora möjligheter med en mer uppkopplad och datadriven parkering och för att maximera samhällsnyttan uppmanar vi våra medlemmar att dela med sig av sådan data. Genom att informationen är öppen kan parkeringsbolag, kommuner eller andra aktörer som vill skapa funktioner eller appar ta del av den och bygga it-lösningar för att beräkna och visa sannolikheten för att det finns lediga parkeringar inom olika områden. Det gynnas hela samhället av.

Sveparks roll och medlemsnytta

Svepark är Sveriges enda branschorganisation för parkering, och våra cirka 50 medlemmar återfinns såväl i privat som offentlig sektor. Sveparks grundläggande verksamhetsidé är att vara branschens självklara samarbetsforum för att skapa bättre förutsättningar för medlemmar och samarbetspartners att växa och utvecklas. Detta innebär att Svepark verkar för branschens utveckling och för att parkeringsverksamheten organiseras utifrån sunda principer, samt för att främja medlemmars och samarbetspartners intressen inom branschen.



Nyttan med ett medlemskap i Svepark är tillgången till ett stort nätverk av de som idag ordnar parkering. Man får råd och stöd av sina branschkollegor när man ska fatta beslut samt när man ska genomföra fattade beslut. Ofta har någon annan medlem i Svepark ställts inför liknande utmaningar. Svepark skapar medlemsnytta i det att vi utgör ett forum för utbyte av erfarenheter, bistår medlemmar med råd och synpunkter och genom att vi verkar för att öka kunskapsnivån inom branschen.



En av branschorganisationens huvuduppgifter är att vara med och påverka myndigheter, riksdag och regering som beslutar om regelverk för parkering. Svepark har "en plats vid bordet" och är remissinstans för de förändringar som utreds och genomförs. Svepark ingår ofta i både utredningar och referensgrupper när förändringar föreslås.



Mycket av Sveparks verksamhet handlar också om att vara ett viktigt stöd för medlemmarna och att skapa medlemsnytta genom exempelvis kurser och konferenser. På Svepark utbildningar är alla välkomna men på många av våra seminarier inbjuds endast medlemmar och samarbetspartners. I medlemskapet ingår till exempel deltagande på Sveparks årliga konferens som idag är den största mötesplatsen för parkering i Sverige. Man får också lägre pris på utbildningar och konferenser som Svepark ordnar, samt lägre pris på konferenser som andra aktörer anordnar genom att Svepark har ingått olika samarbetsavtal.



Som medlem får man också tillgång till ett stort nätverk av leverantörer och andra organisationer som finns inom parkeringsbranschen. I Svepark finns en samlad kunskap om det mesta som rör parkering och de nyheter nu som kommer när det gäller olika mobilitetslösningar. Material och sammanställningar som Svepark tar fram är endast tillgängligt för våra medlemmar och samarbetspartners.



Sist men inte minst innebär ett medlemskap i Svepark en kvalitetsgaranti gentemot alla kunder. Alla Sveparks medlemmar förbinder sig att följa föreningens stadgar och etiska regler. Ett medlemskap i Svepark är därmed en trygghet och kvalitetsstämpel för alla kunder. Svepark har också ett internationellt engagemang och är medlemmar i EPA, European Parking Association.

Råd och stöd till kommuner

Vilka parkeringsåtgärder behöver en kommun göra för en växande stad som vill uppnå en mer levande stadsmiljö, tillgänglig för alla? Varje stad och samhälle präglas av sin egen karaktär och därför behöver varje kommun hitta sina egna parkeringslösningar, sin egen karaktär och sina egna önskemål om utveckling.

Dock finns ett antal generella tips som Svepark har samlad information om. Tveka inte att kontakta Svepark om du behöver råd och stöd.

Nedan listar vi ett antal exempel på vad Svepark kan hjälpa till med:

- Hur skapar vi en bra mobilitet i våra städer med närområden?
- Hur skapar vi bra lösningar med hubbar för parkering, kollektivtrafik och andra mobilitetslösningar?
- Hur bygger vi bra och smarta nya parkeringshus/mobilitetshus?
- Hur sätter vi parkeringsavgifter för att de ska få den effekt som vi önskar?
- Hur förklarar vi bäst för våra beslutsfattare vilka åtgärder som får den bästa effekten för det man från politikens sida vill uppnå?
- Hur säkerställer vi att parkeringsplatser utnyttjas maximalt?
- Hur gör vi det enkelt för bilister att göra rätt i parkeringssituationen?
- Vad är viktigt att tänka på när kommunen upphandlar parkeringsövervakning?
- Kommunalt parkeringsbolag - varför då och när kan det vara bra att bilda ett sådant?
- Hur arbetar vi effektivt med fordonsflyttar så att vi undviker uppställning av skrotbilar i våra städer och vi vår natur?
- Hur gör vi när vi vill bygga ut möjligheter till laddning av elbilar?
- Hur kan vi flytta bilparkeringar längs gator till tomtmark, för att frigöra ytor som kan användas till exempelvis uteserveringar, bredare gångbanor, planteringar och annat?



Sveparks medlemsföretag

I huvudsak finns tre olika typer av medlemsföretag inom Svepark; kommuner, kommunala bolag samt privata företag. Medlemmarna skiljer sig åt och har olika behov, vilket naturligtvis sätter avtryck på Sveparks verksamhet. Nedan listar vi ett axplock av hur vi kan stödja de olika medlemsformerna i branschorganisationen.

Kommuner

De medlemmar som utgörs av kommuner kan delas in i två kategorier, som var och en har särskilda behov. Dels finns de kommuner som *bedriver parkeringsverksamhet inom kommunens förvaltning* och som har egna parkeringsvakter anställda, dels finns de som valt att *upphandla parkeringsverksamheten* från en extern part. Leverantören kan vara ett privat parkeringsbolag eller en annan kommun. För kommuner som upphandlar parkeringsverksamhet kan stöd och rådgivning i upphandlingsfrågor vara mycket relevant. Här menar vi att det finns stora möjligheter för Svepark att skapa ett mervärde för medlemmarna genom att erbjuda sin kompetens inom upphandlingsområdet. Däremot kan området juridisk rådgivning i parkeringsfrågor för personal samt utbildning och fortbildning vara mer relevant för de kommuner som bedriver verksamheten i förvaltning.

Kommunala bolag

De kommuner som valt att organisera sin parkeringsverksamhet i bolagsform blir fler och fler. De kommunala bolagen kan vara en pådrivande aktör i olika samhällsplaneringsprocesser och vad gäller utveckling inom exempelvis fastighetsfrågor. Hos dessa medlemmar finns det ofta större möjligheter att driva projekt och investerings- och utvecklingsprojekt av kommunens parkeringsverksamhet. För dessa medlemmar kan Svepark stärka sin relevans genom att lyfta fram frågor som rör samhällsplanering, branschrapporter och innovationer inom parkeringsområdet.

Privata parkeringsbolag

De helt privatägda bolagen arbetar ofta på uppdrag av fastighetsägare eller offentliga aktörer. För dessa medlemsföretag kan frågor som rör digitalisering samt juridisk och teknisk rådgivning beträffande betaltjänster ses som intressanta områden för Svepark att positionera sig inom.

Hur blir man medlem?

Vill du ha tillgång till den samlade kunskap och det stora nätverk som finns inom parkering och mobilitet? Få stöd och råd när beslut ska fattas om parkeringsregler eller när man ska anlägga ny parkering och/eller bygga nya parkeringsanläggningar? Och dessutom få möjlighet att direkt påverka förändringar inom regelverket för parkering?

Bli medlem eller samarbetspartner i Svepark idag!

Kontakta Svepark på telefon 08-20 97 00 eller skicka ett mail till info@svepark.se så hjälper vi dig.

Kontakt

Svepark telefon: 08 20 97 00

info@svepark.se

VD

Lena Karlsson

Lena.karlsson@svepark.se

Källor:

IPI International Parking Institute: 2018 Emerging Trends in Parking Report on a survey conducted by the International Parking Institute, (2018) [Länk](#)

Parking network: Current trends in parking [Länk](#)

Nwave: 2018 Emerging smart parking trends (2018) [Länk](#)

CDM Smith: How to Take Advantage of 3 Trends Shaping the Future of Parking, Hurrell Bill [Länk](#)

T2systems: 5 Trends Driving the Future of Parking, Laufer Blake [Länk](#)

Park pnp: Top 3 Parking Trends That Are Disrupting Parking, Daithí de Buitléir, (2018) [Länk](#)

Trivector: Framtidanalys för morgondagens resor och transporter i svenska städer - Kunskapsunderlag till utredningen Samordning för bostadsbyggande (N2017:08), Wendle Björn [Länk](#)

Regeringen: Pressmeddelande Regeringen banar väg för självkörande fordon (2017) [Länk](#)

Ny teknik: Zenuity får nu testa självkörande bilar på E4 och E6, Kristensson Johan (2019) [Länk](#)

Trafiksäkerhet: Parkering. Vad är gatumark och tomtmark? [Länk](#)

Bil Sweden: Statistik [Länk](#)