

---

SVEPARK - SVENSKA PARKERINGSFÖRENINGEN

# PARKERINGS- BAROMETERN

EN BRANSCHRAPPORT  
FRÅN SVEPARK  
2022

SVEPARK

---

---

# Innehållsförteckning

<b>Ordförande har ordet</b> .....	<b>3</b>
<b>Nya mobilitetslösningar förändrar parkeringsbranschen</b> .....	<b>5</b>
Ett nytt beteendemönster ställer nya krav.....	5
Pandemin skyndade på vikten av flexibilitet.....	8
Falun P optimerar sin framgång.....	9
En ny fordonspark kräver nya parkeringslösningar.....	11
Internationell utblick - mobilitetslösningar.....	12
<b>Parkering på 2020-talet</b> .....	<b>14</b>
290 kommuner med olika förutsättningar.....	14
Trygg, tillgänglig och ordnad parkering.....	15
Digitaliseringens möjligheter.....	17
Behov av en moderniserad lagstiftning.....	17
<b>Vägen till ett klimatsmart samhälle</b> .....	<b>20</b>
Stor ökning av laddstolpar är att vänta.....	20
Parkeringsbranschen visar vägen till hållbart byggande.....	23
Linda Olofsson är med i regeringens elektrifieringskommission: "Mycket måste hända för att vi ska nå klimatmålen.".....	26
<b>Sveparks roll och medlemsnytta</b> .....	<b>29</b>
Sveparks VD Lena Karlsson: "Jag är stolt över våra medlemmar som vågar tänka nytt!".....	29
Medlemmar i Svepark.....	32
Medlemsnytta.....	33
Hallå där Anette Edén som gått Sveparks chefsutbildning!.....	34
<b>Källor</b> .....	<b>35</b>
<b>Kontakt</b> .....	<b>36</b>

## Ordförande har ordet

Svepark - Svenska Parkeringsföreningen - är Sveriges största mötesplats för mobilitet och parkering. Parkeringsbarometern är Sveparks branschrapport, där första upplagan publicerades 2020. Vi skrev då om trender och framtidslösningar, så som ökad mobilitet och nya betallösningar. Nu, två år senare, har i princip allt vi skrev om blivit verklighet och det var därför hög tid för en uppdatering.

Framför allt är det den nya mobiliteten som har påskyndat omställningen och utvecklingen av hela parkeringsbranschen. Genom ökade krav på mobilitetstjänster ställs helt nya krav på hur parkering utformas. Våra tidigare parkeringsanläggningar har blivit mobilitetsanläggningar. Kunderna söker flexibla lösningar, och vi som bransch använder oss hela tiden av ny tillgänglig teknik för att optimera förutsättningarna och ta tillvarata och möta våra kunders förändrade behov. Inte minst har coronapandemin gett oss nya insikter i det ökade behovet av flexibel parkering. Om parkeringsbranschens stora omställning finns det mer att läsa i rapporten. Vi gör också en kort utblick i rapporten hur andra länder arbetar med mobilitet.

Sverige är i många hänseenden ett relativt litet land, men ytan är stor, liksom skillnaderna beroende på var man bor. Alla Sveriges 290 kommuner har olika förutsättningar, vilket också innebär olika beteendemönster gällande fordonsanvändning. Sammantaget påverkar alla delar behoven av parkering. Sveparks medlemmar går i bräschen för städers tillväxt genom att skapa plats med smarta och ändamålsenliga parkeringslösningar samtidigt som vi också står som garant för trivsamma och trygga stadsmiljöer där det råder ordning och reda i biltrafiken

Något som inte följer med utvecklingen på samma sätt är lagstiftningen. Svepark har länge pekat på vikten av att modernisera parkeringslagstiftningen och harmonisera alla de olika lagar som finns. Det är ett arbete vi fortsätter att driva gentemot Sveriges beslutsfattare.

Sveparks medlemmar visar också vägen för hur branschen kan bli mer klimatsmart. Det handlar självfallet om den stora efterfrågan på laddinfrastruktur i och med att fordonsflottan håller på att ställa om till eldrift. Vi har pratat om det spännande skiftet med Linda Olofsson, som sitter med i regeringens elektrifieringskommission och som är föreståndare för det nationella forskningscentrumet för elektrifiering av transporter i Sverige Swedish Electromobility Centre (SEC). Men omställningen gäller inte enbart elektrifiering. Det gäller också i högsta grad vad vi som parkeringsbransch kan göra för att bygga mer hållbart. Det finns ett flertal goda exempel som är spridda över landet. Läs mer på sidan 23. För att klara klimatmålen behöver alla hjälpa till och det är roligt att Sveparks medlemmar drar nytta av varandras erfarenheter i hållbarhetsarbetet.

Vi blir allt fler medlemmar i Svepark och jag är glad över att vi står väl rustade 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 alla kunder som söker säker och ändamålsenlig parkering.



Stefan Carlbaum

Ordförande Svepark



Parkering från ovan, Borås

# Nya mobilitetslösningar förändrar parkeringsbranschen

Parkering idag ser inte likadan ut som för 15 år sedan. Parkering i framtiden kommer definitivt inte se likadan ut som idag. Förutom att tekniken utvecklas i en snabb takt så ändrar sig också människors beteendemönster. När vi ser framåt, ser vi i mångt och mycket en helt ny fordonspark – och vi ser också ett helt annat användarmönster gällande mobilitet.

För Svepark innebär mobilitet att parkeringens roll har förändrats från grunden. Parkeringens uppgift i mobiliteten är att möjliggöra för människor att vara rörliga – mobila. Tidigare låg fokus på bilar och utrymmen till dessa. Numera omfattar begreppet mobilitet samtliga transportmedel, och de tidigare parkeringsanläggningarna har utvecklats till att bli mobilitetsanläggningar. Parkering ingår i ett större sammanhang och kräver därför en ökad samverkan hos alla inblandade aktörer; från parkeringsbolag till näringslivet till stadsplanerare, för att nå upp till medborgarnas förväntningar och krav.

**Sveparks vision handlar om att verka för goda villkor för parkeringsbranschen, så att våra medlemmar kan tillgodose kundernas parkeringsbehov och erbjuda trygga och fräscha parkeringar som samtidigt bidrar till en hållbar utveckling.** Det är ett ständigt pågående arbete, och också ett kreativt arbete. Hur ser framtidens parkeringsutmaningar egentligen ut?

## Ett nytt beteendemönster ställer nya krav

Intresset för olika delningsformer ökar i Sverige. Enligt en undersökning från Nordea kommer delningsekonomin i Sverige omsätta runt 12 miljarder 2025. Andra beräkningar som har gjorts visar betydligt högre belopp. Delningsekonomi är ett samlingsnamn för nya affärsmodeller och verksamheter som syftar till att optimera användandet av underutnyttjade resurser och utrymmen genom delning, byteshandel och återanvändning. Konkreta exempel på fenomen som illustrerar delningsekonomin är exempelvis Airbnb, couchsurfing, elsparkcyklar och bilpooler. Även taxitjänsten Uber eller hyra av verktyg, kläder, eller en ny märkesväska för en kväll kan avses. Begreppet delningsekonomi har använts på svenska sedan åtminstone 2013. Svepark menar att delningsekonomin är högaktuell även för parkeringsbranschen, med syftet att maximera ytresurserna.

2018 publicerade Avfall Sverige och IVL Svenska Miljöinstitutet en rapport om hur kommunerna använder sig av delningstjänster. Rapporten sammanfattar slutsatser om framgångsfaktorer och utmaningar som kommuner erfar med delningsekonomi. Eftersom Sveriges 290 kommuner har stora skillnader sinsemellan, ser också förutsättningarna för delningstjänster diametralt olika ut. Det gäller även för Sveparks medlemmar.



Rapporten konstaterar att delning handlar om att ge varandra tillgång till underutnyttjade resurser, som saker, ytor, transporter, tid, data eller kompetens, vilket därmed också är relevant för Sveriges kommuner. Den intensiva stadsutvecklingen där städerna antas växa med 50 procent till 2050 ställer också höga krav på resursförbrukning och fördelning, vilket är en viktig utgångspunkt för många pågående stadsutvecklingsprojekt. Inte minst inom områdena mobilitet, hållbart boende och ytfördelning kommer delning och olika typer av beteendeinsatser vara viktiga för att uppnå städer med attraktiv livsmiljö. Här har parkeringsbranschen en viktig uppgift att fylla.

Myndigheten Trafikanalys skriver i sin rapport Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning, att antalet personbilar i trafik i Sverige har ökat konstant sedan de började massproduceras i slutet av 60-talet. Personbilstätheten har också ökat vilket visar att en ökande befolkning inte är den enda förklaringen till fler antal bilar. Hushållens förbättrade ekonomi leder till att antalet bilar ökar, liksom att geografisk belägenhet, hushållets sammansättning och inkomst är faktorer som styr bilinnehavet. I Trafikanalys rapport konstateras vidare att den långsiktiga trenden är att antalet hushåll som har tillgång till bil fortsätter öka, om än i långsammare takt än tidigare.

Att mättnad verkar utebli kan förklaras av ökade krav på mobilitet och förbättrad privatekonomi som tillåter fler bilar i hushållen.

För många är ägandet av ett eget fordon synonymt med rörelsefrihet och självständighet. Så kommer det i mångt och mycket att fortsätta att vara, men att dela, hyra eller leasa en bil är trender som inte kommer att försvinna. Tvärtom. Dagens Industri rapporterade i september 2020 att privatleasningen av personbilar slog nya rekord. Nästan hälften av privatkunderna som valde att skaffa sig bil gjorde det via leasingkontrakt. Det vittnar om att kunderna inte längre känner att de behöver äga sin bil, eftersom de fortfarande har egen nyttjanderätt av bilen. I framförallt tätorter med hård konkurrens om gatuutrymmet har bilpooler också varit vanliga länge. Privatleasing har än så länge inte inneburit några större förändringar gällande parkeringsbehovet. Bilarna används på samma sätt som om föraren hade ägt sin bil. Bilpooler innebär att det ställs högre krav på tillgängligheten på lediga parkeringar i närområdet. Därför måste ändå en bra och hög tillgänglighet av lediga platser och god service säkerställas till fordon som nyttjas av flera förare.



Parkering i Borås

## Pandemin skyndade på vikten av flexibilitet

Coronapandemin satte samhället på prov på flera sätt. Inte minst resulterade den i en (vad man tror är) permanent förändring i människors beteendemönster. Under coronapandemin har det blivit tydligt att hemarbete har sina fördelar och mycket tyder på att platsen för arbetet i framtiden blir mer flexibel. Hemarbete har för många blivit det nya normala och återgången till arbetsplatsen, oavsett omfång, kommer att innebära en omställning. Det ställer krav på att även parkeringslösningarna blir mer flexibla.

Till exempel ökade behoven av parkering i nära anslutning till hemmet drastiskt under pandemin. Men hur blir det nu? Hur kommer människors nya vardag att se ut? Svepark menar att svaret är att utforma fler flexibla parkeringslösningar.

*"Om alla boende kräver en egen parkering 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan, så räcker helt enkelt inte marken till i våra städer."*

Istället för att hyra en och samma befintliga plats börjar allt fler lösningar innebära att kunden har ett abonnemang på valfri parkeringsplats i ett specifikt område. Som fordonsägare hyr man alltså en plats i mån av plats inom ett område. Så fort föraren flyttar sitt fordon blir marken tillgänglig för andra. På så sätt skapas flexibilitet och ett effektivt nyttjande av markytan. Att hyra ut en låst parkeringsplats i förväg innebär att marken låses upp oavsett hur platsen nyttjas därefter. Eftersom mark är en bristvara i våra växande städer, är förhyrda parkeringsplatser inte längre en smidig lösning på parkeringsbehoven. Ibland står parkeringarna tomma, men ingen annan har rätt att använda platsen. Om alla boende kräver en egen parkering 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan, så räcker helt enkelt inte marken till i våra städer.

På samma sätt kommer andra branscher som bedriver samhällsservice få tänka om. Kollektivtrafiken har till exempel länge verkat för att sälja periodkort som gäller en viss tidsperiod. Man har förutsatt att en resenär har behov av resor i exempelvis 30 dagar, eller 10 dagar. Nu höjs fler röster om önskemål om ett flexibelt biljettsystem. Du vill kanske jobba hemifrån i två dagar för att sedan ta dig in till arbetsplatsen den tredje dagen. Men många nuvarande biljettsystem blir det inte längre ekonomiskt att åka kollektivt, vilket innebär att fler väljer bilen den dagen man bestämmer sig för att jobba från arbetsplatsen. Som i sin tur ställer krav på att det finns tillgängliga parkeringar i närheten av där du vill ställa bilen.

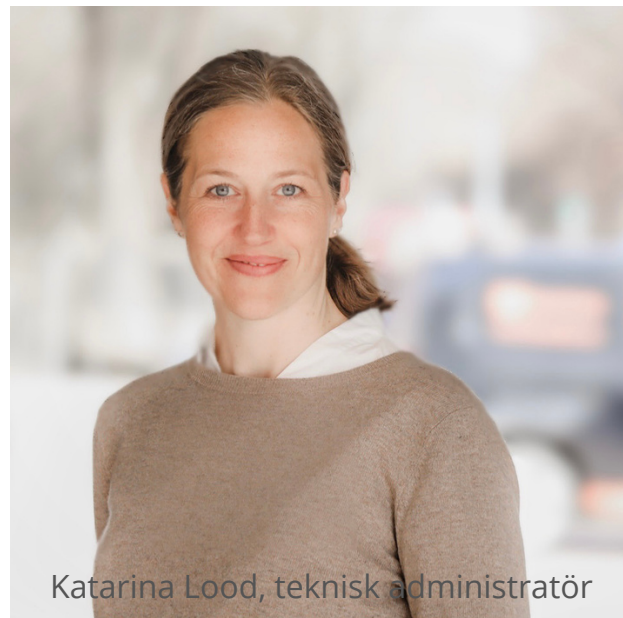


## Falu P optimerar sin framgång

Falun är en av Sveriges äldsta städer i och med Falu gruva och att stora delar av staden är ett världsarv. Staden är svårtillgänglig på grund av gruvorter och många vackra kulturmärkta platser och byggnader. Det är njutbart för ögat men gör det svårare för stadsplanerare och ur parkeringssynpunkt. Att förändra stadsbilden med byggnationer är komplicerat då det inte går att gräva hur som helst och arkeologiska utgrävningar krävs. Sprunget ur denna utmaning började det lokala parkeringsbolaget Falu P AB 2018 att se över förutsättningarna för att utöka parkeringsmöjligheterna, utan att fysiskt öka antalet parkeringsplatser. Hur är det möjligt? Svepark mötte Patricia Wallin Granhagen, VD, och Katarina Lood, teknisk administratör på Falu P AB. De har vidareutvecklat en parkeringsmodell som möjliggör det, de har optimerat optimeringen.



Patricia Wallin Granhagen, VD



Katarina Lood, teknisk administratör

- Vi brinner för parkering och vill hitta den bästa och mest optimala lösningen. Optimeringsframgången beror på att vi kan erbjuda garage, P-hus, grus, asfalt, motorvärmare, laddplats, norröver, mitt i centrum, liten ruta, stor ruta, inomhus och utomhus mm som gör skillnaden, säger Patricia.

Falu P AB samordnar alla kommunala och flera privata fastighetsägares parkeringar i ett och samma bolag och därmed spelar det ingen roll vem som äger parkeringen. Läger man därtill den handpåläggning som Falu P gör för varje kund så har de skapat en modell som fungerar mycket bra. Modellen är numer implementerad på flera ställen i Falun och det är kö för att få sitt parkeringsområde optimerat.

-Vi insåg helt enkelt att uthyrda p-platser stod tomma vissa dagar och/eller tider vilket gjorde att vi på ett fåtal parkeringar i staden började sälja fler platser än vad som egentligen fanns. Vi förstod ganska snabbt att detta skulle gå att göra i betydligt högre och mer genomarbetad utsträckning än så, säger Patricia.

Katarina är den som fått i uppdrag att utforma den modell som staden nu använder sig av.

- Efter noggranna observationer och en omfattande kartläggning där vi räknat, fotat, mätt och samtalat med inblandade parter får vi fram varje parkeringsområdes förutsättningar. Vi försöker finnas för människan i Falun och göra det så bra som möjligt för våra kunder och tack vara det kunde vi utveckla modellen. Utifrån de uppmätta variablerna kan varje parkeringsplats också differentieras prismässigt, säger Katarina.

Målet med kartläggningen har varit att parkeringarna ska vara fullbelagda dygnet runt, året runt och att parkeringarna i deras bestånd ska användas fullt ut. Detta optimerar både platsnyttjandet och såklart också intäkterna.

-Vi ökade omsättningen med 29 procent och vårt resultat med 31 procent under pandemiåret 2021, säger Patricia. Detta utan att utöka vårt bestånd eller höja några priser. Tappet i korttidsintäkterna under pandemin har hämtats hem med marginal utifrån att bolaget optimerat parkeringsplatser. Generellt sett ger optimeringsarbetet fastighetsägarna en direkt intäktsökning om 10–30 procent. Efter ett år kan modellen skruvas åt och intäkterna öka ytterligare. Ju fler p-platser ett område har desto högre intäkt naturligtvis.

*"Vi ökade omsättningen med 29 procent och vårt resultat med 31 procent under pandemiåret 2021"*  
Patricia Wallin Granhagen

-Det finns inga hinder att införa detta.

Privata fastighetsägare har varit skeptiska till en början men snabbt insett fördelarna. Det är ett nytt sätt att arbeta med ett parkeringsområde och en enskild

parkeringsruta vilket väl är det som är det nya och att det tar lite tid. Ny tycker de flesta i Falun, tillika politiken, att samnyttjande är suveränt, säger Patricia.

Hur fungerar allt detta i praktiken? Jo, utifrån att varje parkerings nyttjandegrad noggrant har kartlagts och analyserats, kunde ett individuellt system utformas för varje parkering utifrån behov och de unika förutsättningarna på platsen. En parkeringsplats kanske endast används dagtid som arbetsplatsparkering, medan en annan bara används utanför arbetstid. Istället för att dessa då ska ta två parkeringsrutor i anspråk, kunde man kombinera dem till att bara ta upp en plats.

Detta är såklart ett förenklat exempel, men i början var det inte mer avancerat än så. För många har det inneburit att man istället för en individuellt reserverad plats, fått välja utifrån en parkeringsmeny och utgått från sina behov och fått ett parkeringstillstånd som passat dem. Vilket de allra flesta inte haft något emot.

-En av våra nycklar till framgång har varit att informera om det nya systemet tidigt och därmed förankrat det väl hos alla dem som kommer att påverkas av förändringen. Information om varför detta genomförs har varit avgörande för att få med sig Faluborna. När de fått reda på anledningen, har de allra flesta haft inställningen att de vill hjälpa till att minska parkeringsbristen i staden. En annan nyckel har varit att de också fått möjlighet att påverka sin nya parkeringssituation och att få vara med att välja upplevs av många som positivt i sig, säger Katarina.

- Samtalen har gett oss nya idéer som gjort att vi kunnat skruva ytterligare på samnyttjandet. Detta tror vi är en viktig framgångsfaktor. Faluns relativt lilla storlek har gjort det möjligt med denna praktiska tillgänglighet, men å andra sidan har vi bara varit två personer som arbetat med det, säger Patricia. Arbetsinsatsen från de två har varit omfattande, men har helt klart lönat sig. Arbetet fortsätter och följs upp kontinuerligt.

-Vi hoppas och tror att många andra städer inspireras av detta - fördelarna är många, och det går väldigt bra för oss, avslutar de.

## En ny fordonspark kräver nya parkeringslösningar

Teknikutvecklingen går framåt med rasande fart. Tiden är förbi då vi kunde identifiera en bil som en bil och en cykel som en cykel. Det är inte bara drivmedlet eller tekniken i fordonen som förändras utan helt nya fordon blir också allt vanligare inslag i stadsmiljön. Antalet sålda el- och hybridbilar slår nya rekord år efter år, och utvecklingen är troligen ännu bara i sin linda.

Självkörande bilar är inte längre någonting som bara finns i fantasin. Sveriges första självkörande bussar prövades med början i januari 2018 i Kista. Våren 2021 meddelade SKF att man testar självkörande elektriska lastbilar tillsammans med teknikbolaget Einride och att man planerar att söka tillstånd för att framföra förarlösa fordon på allmän väg. Förarlösa sopbilar, personbilar som kör själva och elektrifierade lastbilar utan hytt är några av de innovationer som kommer göra dagens transporter smartare och mer resurseffektiva. Det råder delade meningar

om när vi kan väntas se självkörande bilar i någon större skala på våra vägar. Tekniken finns redan, men det återstår frågetecken kring kontroll av säkerhetssystem och vem som är ansvarsskyldig om en olycka äger rum. Frågorna utreds just nu av regeringen och inom EU.

Den nya tekniken väcker också flera frågor kopplat till parkering. Exempelvis kommer det självkörande fordonet kunna släppa av passageraren vid en vald plats och sedan åka någon annanstans och parkera, för att därefter, vid en angiven tidpunkt, komma och hämta upp personen igen. Det skulle kunna mildra behovet av parkering i centrala lägen där markyta är attraktiv för annan typ av exploatering, och bidra till ett bättre utnyttjande av det totala parkeringsbeståndet.

Behovet av parkering kommer ändå att finnas kvar – fordonen måste fortfarande ha någonstans att stå när de inte används. Även om behovet av parkering nära användaren förändras behöver man också ta i beaktande att det inte är en

*"Behovet av parkering kommer ändå att finnas kvar – fordonen måste fortfarande ha någonstans att stå när de inte används."*

önskvärd utveckling att fordonen kör långa sträckor för att parkera, och därmed sliter på miljön och vägnätet 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 lättillgängliga platser för att stanna och plocka upp sina passagerare. Autonoma fordon har varit på agendan en längre tid. Vilka fler framtida fordon är att vänta? 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 på bästa sätt.

## Internationell utblick - mobilitetslösningar

Mobilitetshubbar spås vara en naturlig del av framtiden, och var förra året med på Språkrådets lista över nyord. Definitionen där lär oss att en mobilitetshubb är en "anläggning där det finns ett utbud av olika transportmedel och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas". Det pratas mer och mer om mobilitet som tjänst, och flera kommunala parkeringsbolag benämner nu sina nybyggnationer som mobilitethus istället för parkeringshus.

En avgörande faktor för om det bedöms vara ett nav för mobilitet handlar om delningsekonomin, det vill säga om delningstjänster- och fordon ingår i serviceutbudet.

I Bremen finns bildelningsstationer på offentliga gaturum – som kombineras med andra hållbara transportsätt såsom kollektivtrafik och taxi, gång- och cykelinfrastruktur. De kallas för en ”mobil.punkt”, där varje hubb är utrustad med en pelare som utmärker platsen. Bremens koncept har funnits sedan 1998 och redan från början var det ett starkt fokus på att lyfta bilpoolskonceptet och knyta kollektivtrafiken och bildelning närmare varandra, vilket också möjliggjorts genom samarbete kring bokning och betalning. Det finns idag ungefär 120 sådana mobilitetshubbar i Bremen, vilket bedöms ersatt 6 000 privatägda bilar i staden.

Ett annat exempel på hur andra länder arbetar i framkant med mobilitetslösningar är i Amsterdam, där appen Amaze Mobility lanserades förra året. Den applikationen samlar alla olika slags hållbara resealternativ i området såsom elsparkcyklar, cyklar, bilpoolsbilar, taxi och all kollektivtrafik i en och samma app. Genom appen kan det valda transportmedlet bokas och betalas. Lanseringen av appen är ett resultat av ett framgångsrikt pilotprojekt kring mobility as a service, MaaS, som utmanade Amsterdamborna att avstå från sin egen bil i två månader i utbyte mot en månatlig transportbudget på 250 euro. Projektet fann att deltagarna inte spenderade hela sin resebudget inom en månad, utan använde oftare gratis transportsätt som cykling och promenader än väntat. Dessutom ledde det till att en tredjedel av dem valde att helt avstå från att ha en egen bil när experimentet var avslutat.



Liknande tjänster håller på att utvecklas i Sverige, med exempelvis Nobinaägda Travis som är en reseplanerare där kollektivtrafik, bildelning, elsparkcyklar och taxi kopplas samman med både reseinformation och on demand-tjänster i realtid. I framtiden kommer det troligen finnas betydligt fler.

## Parkering på 2020-talet

64 procent av Sveriges befolkning uppger att de är helt beroende (35 procent) eller ganska beroende (29 procent) av sin bil i en undersökning som Bil Sweden gjort. Enligt en rapport från 2020 som myndigheten Trafikanalys har presenterat så har 78 procent av svenskarna körkort och 4 944 067 personbilar finns i trafik i Sverige. Det är en ökning från 2019 med 1,1 procent. Enligt Trafikanalys är bilen fortfarande det färdmedel som används vid majoriteten av våra resor och därför har bilparkering en viktig funktion för tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser och besöksmål.



### 290 kommuner med olika förutsättningar

Parkeringsutmaningar finns både hos stora, tätbefolkade kommuner, liksom hos mindre kommuner. Sveriges kommuner och regioner (SKR) skriver i sin rapport Parkering för hållbara stadskärnor i små och medelstora kommuner från 2021 att befolkningsmässigt mindre kommuner ofta är förhållandevis stora till ytan, vilket gör att boende i kommunen kan ha långa avstånd till sina dagliga aktiviteter. Långa avstånd gör det svårare att gå och cykla samtidigt som det mindre befolkningsunderlaget innebär att de ekonomiska förutsättningarna för att upprätthålla ett konkurrenskraftigt kollektivtrafikutbud är sämre. En lägre befolkningstäthet gör också att underlaget är mindre för delningstjänster som exempelvis bilpooler. Sammantaget finns det inte lika många rimliga alternativ till bilen i mindre kommuner som i storstadsområden. Detta syns också i statistiken. I kommuner med

färre än 50 000 invånare är biltätheten i genomsnitt 563 fordon/1000 invånare. I storstadskommunerna är biltätheten i genomsnitt 352 fordon/1000 invånare enligt Statistiska Centralbyrån 2020.

Alla vet att det är bra för både miljö och plånbok att åka kollektivt. Ett flertal undersökningar visar att tillgången till kollektivtrafik är det i särklass mest avgörande om du väljer att ställa bilen eller inte. Vissa kommuner har väl utbyggd kollektivtrafik och infrastruktur för gång och cykel medan andra kommuner i princip inte har någon kollektivtrafik alls. Sveparks upplevelse är att man i nybyggnation inväntar både besked om byggande och inflyttning innan man börjar planera för kollektivtrafik till området. Det är en utveckling som riskerar att leda till ett moment 22. Risken är att man bygger utifrån ett parkeringstal baserat på avsaknad av kollektivtrafik, men att förutsättningarna drastiskt förändras när kollektivtrafiken etablerats. **Svepark önskar ett djupare samarbete redan i planeringen av nya stadsbyggnadsprojekt för att hitta gemensamma koncept för att underlätta för kunderna.**

### Trygg, tillgänglig och ordnad parkering

Väl fungerande parkering är en förutsättning för en fungerande stad och behovet av parkering i våra städer blir aldrig mer aktuellt än när det saknas tillgängliga platser. Fordon som cirkulerar i stadskärnan på jakt efter en ledig parkeringsplats är ett växande problem. När nya byggnader ska uppföras ska det bland annat bedömas om utrymme för parkeringsplatser för cykel, bil, MC eller mopeder behövs, och i så fall hur stort utrymme som krävs. Att projektera för hur många parkeringar som kommer att behövas är inte alltid det lättaste. Bedömningen ska göras i det enskilda fallet utifrån vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. Kommunerna använder sig vanligtvis av parkeringstal som brukar redovisas som en maximi- eller miniminorm, men allt fler kommuner börjar använda sig av flexibla parkeringstal. Detta innebär att byggherren uppmuntras att skapa mobilitetsåtgärder som minskar de boendes och verksammas behov av att äga en egen bil.

**Svepark anser att de dokument som styr parkering ska vara fordonsneutrala och omfatta alla typer av fordon som behöver parkering.** Med tanke på vårt förändrade beteendemönster krävs också kontinuerliga utvärderingar och revideringar av parkeringstalen. Idag finns inga formella krav på uppföljning. Samtidigt är samhället i ständig förändring och parkeringsbehovet förändras. Till exempel är avtal med bilpooler tidsbegränsade. När avtalet går ut är det upp till marknaden att avgöra om bilpoolen kommer drivas vidare. Oavsett utfall görs det ingen uppföljning på parkeringstalet, vilket kan innebära att det finns mark att tillgå som inte kan nyttjas. **Svepark anser att krav om uppföljning och revidering av parkeringstal borde ingå vid avtalsstart av ett nytt område.**

Man måste också ta hänsyn till utvecklingen av näthandeln, vilket innebär fler leveranser som kräver transport till våra bostadsområden. Parkeringsplatser för bilar som ska leverera varor och produkter måste också säkerställas i planeringen.

Enligt Svensk Handels rapport Levande Stads kärnor är tillgängligheten till en ledig parkeringsplats i nära anslutning till ditt besök viktigare för kunderna än att det är gratis parkering. SKR skriver också att reglerad parkering med avgifter eller tydliga och korta tidsbegränsningar skapar bättre förutsättningar för tillgång på lediga platser i våra stadskärnor. Att det finns ett behov och tillgänglighet av lediga platser för dem som behöver är alltså fastslaget. Utbudet måste därtill kombineras med parkeringsövervakning för att se till att regler och villkor följs. Inte minst ur framkomlighetssynpunkt för utryckningsfordon.

Avgift/korta tidsbegränsningar har också visat sig vara det bästa för kunderna. P-skiva som har blivit populärt på sina håll är dessvärre orsak till en stor andel felparkeringsavgifter och kontrollavgifter. Troligtvis beror det på att man som konsument inte har förstått regleringen, eller att skivan är felinställd eller inte syns.

**Svepark anser att så många som möjligt ska parkera rätt och att intäkter från parkering bör utgöras av parkeringsavgifter – inte av felparkeringsavgifter/kontrollavgifter.**

#### Goda exempel 2021

- Borås: Kontrollavgifterna motsvarade 6 % av omsättningen.
- Linköping: Kontrollavgifterna motsvarade 2,5 % av omsättningen.





## Digitaliseringens möjligheter

Digitaliseringen möjliggör en ökad flexibilitet för olika parkeringslösningar. Flexibla parkeringsabonnemang där priser och platser uppdateras kontinuerligt blir allt vanligare, vilket innebär en optimerad ytanvändning. Parkering är en viktig del av framtidens mobilitet för att möjliggöra att stadens ytor används effektivt och en del av lösningen för att nå dit är ännu smartare digitala hjälpmedel.

Idag är mobilapplikationer och digitala lösningar en del av var människas vardag. Det finns en uppsjö av olika appar och digitala betallosningar för konsumenten att hantera sin parkering med. För Svepark är det viktigt att säkerställa att det genom appen är lätt att göra rätt – att kunden enkelt kan göra rätt för sig och varken betala mer eller mindre än vad parkeringen kostar.

Utvecklingen med digitala lösningar och appar går framåt i rasande takt, och ju mer de avanceras, desto större blir också användningsområdena. Idag finns smarta parkeringsappar som kan ge realtidsinformation om tillgången till parkering i olika områden och göra prognoser om tillgängligheten i framtiden. Det kommer skapa möjlighet att exempelvis förboka sin parkering. Det kommer vara viktig kunskap inte bara för konsumenter, utan även för de som arbetar med samhällsplanering i kommuner och regioner. Apparna är en ännu mer aktiv del av stadens planering och trafikledningssystem genom att på olika sätt guida kunden till en ledig parkeringsplats, med mer än bara information om platsbeläggning på olika ytor. Ett annat sätt skulle kunna vara genom dynamisk prissättning, där man med ekonomiska styrmedel kan leda om trafiken på vid vissa tidpunkter för att skapa ett bättre flöde och minska trafikstockningar.

## Behov av en moderniserad lagstiftning

Utvecklingen går mot allt fler mobilitetslösningar som i allra högsta grad påverkar parkeringsbranschen. Men i takt med den utvecklingen, behöver också gällande lagstiftning för parkering moderniseras. Den nu gällande lagstiftningen som finns för parkering behöver harmoniseras och bli enklare, vilket är en förutsättning för utveckling. Idag finns det flera olika lagstiftningar för parkering, som ställer helt olika krav på den som upplåter platsen till parkering, men också på användaren. Det är dels den offentlighetsrättsliga, som regleras mycket hårt vad gäller priser, hur man får parkera och vilka som får parkera på olika platser.

*"Den nu gällande lagstiftningen som finns för parkering behöver harmoniseras och bli enklare (...)"*

Dels den civilrättsliga lagstiftningen, som har en inriktning mot mer marknadsmässiga principer vad gäller behov och priser. Idag finns det inte några krav på de som ska upplåta och ansvara för den civilrättsliga parkeringen. Det innebär att många markägare, vilka är de som är ytterst ansvariga för regelverket, idag använder den enklaste och billigaste lösningen, vilket inte alltid är den lösningen som följer lagstiftningen på bästa sätt.

Dessutom är det relativt stor skillnad juridiskt mellan förhyrda parkeringsplatser inomhus och utomhus. Om en garageplats inte är upplåten med bostadsrätt, vilket den vanligtvis inte är, räknas garageplatsen som en parkering som är del av en byggnad. Detta innebär att reglerna om lokalhyra appliceras på denna typ av parkeringsplats, det vill säga hyreslagen. Detta är relevant eftersom hyreslagen innehåller många skyddsregler i förmån för hyresgästen, alltså den som hyr garageplatsen, och kan sätta stopp för exempelvis bilpooler som är beroende av anvisad plats. Det är att föredra att all parkering inomhus lyder under samma lagstiftning som utomhus, för att kunna bli mer flexibel och effektiv för kunderna.

Parkeringslagstiftningarna borde harmoniseras för att öka tydligheten både för markägare och konsument – så att samma krav och ansvar gäller för parkering, oavsett vem som är markägare eller om det är inomhus eller utomhus. Dessutom kan samma vägmärke ha olika betydelse inom de olika lagstiftningarna, vilket såklart försvårar för den som parkerar.

### 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.

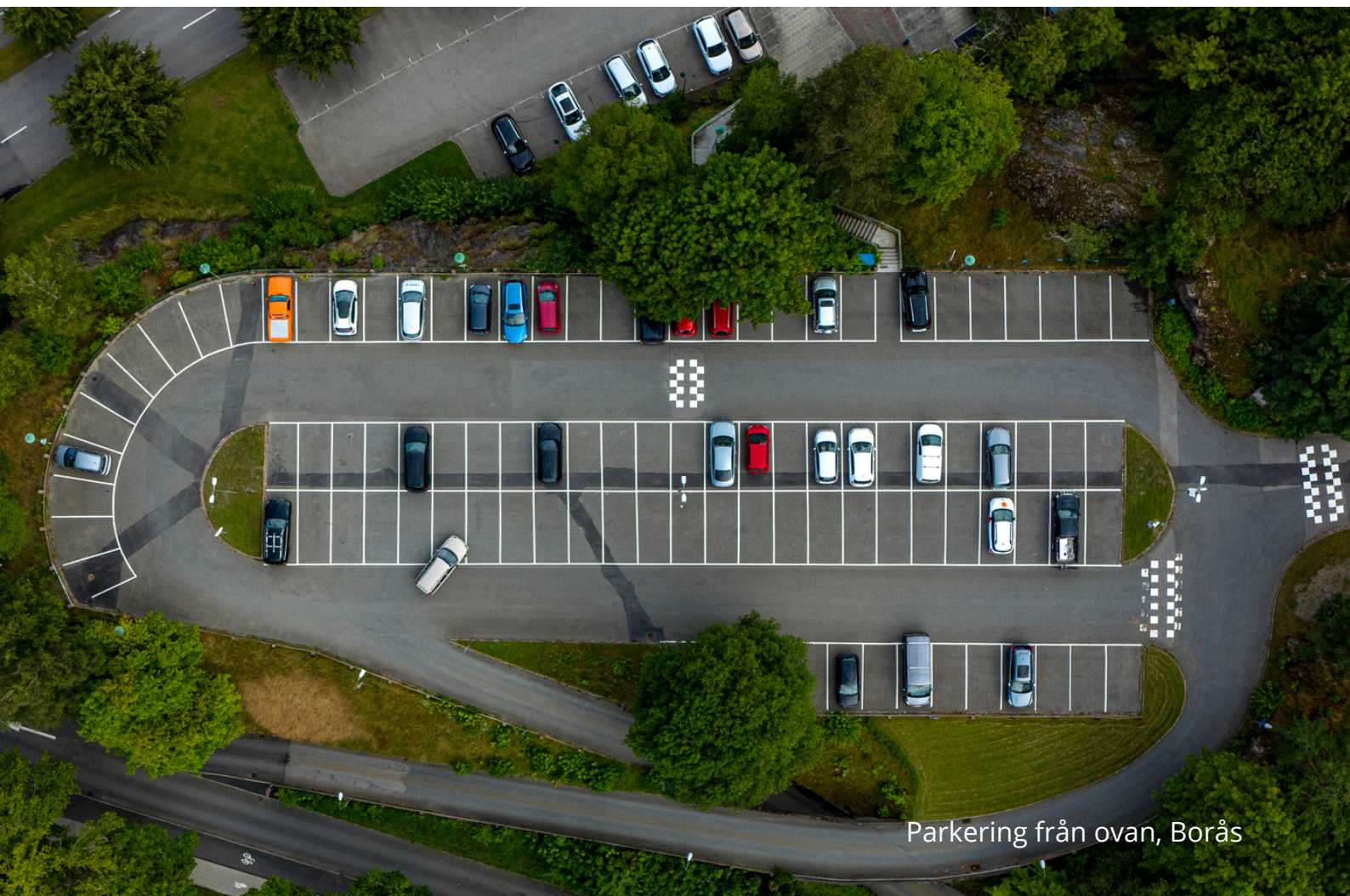
Kontrollavgift betalas till den som utövar parkeringsövervakning eller någon som man utsett i dess ställe. Uppgifter ska alltid finnas på kontrollavgiftens baksida vart man ska vända sig. Kontrollavgiften ska inte betalas om man avser att bestrida. Det är då viktigt att bestrida kontrollavgiften omgående.

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

Därutöver borde bestridanden och klagomål hanteras på samma sätt inom dessa olika lagstiftningar, vilket inte är fallet idag. En lösning skulle kunna vara att införa en gemensam instans för klagande av både parkeringsanmärkning och kontrollavgift.

Det är inte ändamålsenligt att polisen handlägger överklagande av parkeringsanmärkning inom den offentligrättsliga parkeringen, vilket sker idag. Samma typ av inkonsekvens gäller momsfrågan i anslutning till parkering. Parkering är i grunden belagd med mervärdesskatt, men debiteras inte på parkering där man hyr en hyresbostad och parkeringsplats av samma fastighetsägare. Detta gäller även om parkeringen inte ingår i bostaden utan har ett eget kontrakt. Även detta vore rimligt att harmoniseras så att all parkering som hyrs ska beläggas med moms. Likaså bör det tydliggöras hur moms ska redovisas vid en andrahandsuthyrning av parkering.

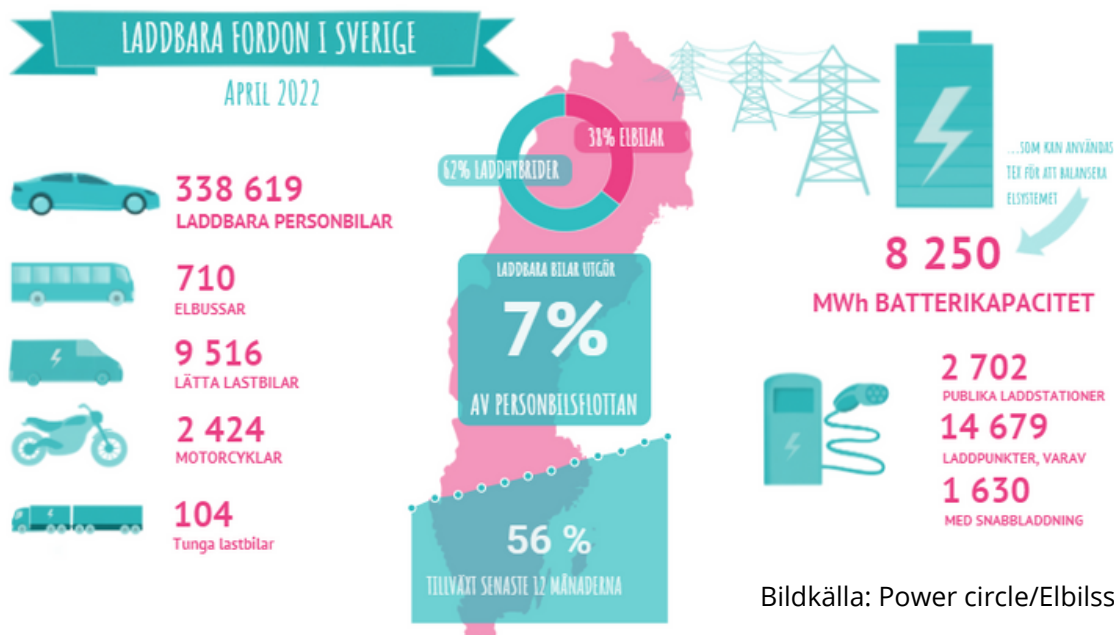
**Svepark anser att en översyn över de lagar som styr parkering i Sverige behövs för att bättre motsvara det behov och den utveckling vi har av parkering med inriktning mot mobilitet i samhället. Målet är att parkeringar ska utnyttjas bättre, att bilar helst ska stå på anordnad parkering och inte på stadens gemensamma mark som bättre behövs till andra viktiga ändamål.**



Parkering från ovan, Borås

# Vägen till ett klimatsmart samhälle

För att nå klimatmålet till 2030 krävs ungefär en miljon laddbara bilar i Sverige och elektrifiering av transportsektorn sker just nu i rekordtakt. Under 2020 hade Sverige den högsta andelen laddbara fordon i nybilsförsäljningen, och nya rekord har noterats även under år 2021. Förändringen är snabb och detta påverkar givetvis parkeringssektorn.



## Stor ökning av laddstolpar är att vänta

Enligt Power circle/elbilsstatistik.se finns nästan 15 000 publika laddpunkter i Sverige och nästan 350 000 laddbara bilar som rullar på våra vägar. Det förhållandet är ohållbart när allt fler elbilar kommer att användas. Redan nu ser vi en snabb utbyggnad av antalet laddpunkter och framtiden kommer att ställa krav på att ännu fler parkeringsplatser blir laddkompatibla. Det är en utveckling som innebär stora investerings- och omställningskostnader för Sveparks medlemmar – och som naturligtvis behöver ge marknadsmässig avkastning – men där engagemanget är fullkomligt. Sveriges – och Europas – största p-hus med laddstationer ligger i Hagastaden i Stockholm. Våren 2022 färdigställs ett 550 meter långt parkeringshus där alla parkeringsplatser från början förses med laddinfrastruktur. Det planeras för tusen laddplatser, vilket innebär att det nya parkeringshuset blir Europas största för laddbara bilar.

Det saknas däremot officiell statistik på de icke-publika laddplatserna, vilket gör det svårt att veta exakt hur stora laddmöjligheterna är i verkligheten. Svepark ser därför ett behov av att samordna statistik, regler och även ekonomiska stöd för dessa två olika typer av laddmöjligheter för att få ännu bättre koll på behoven inför framtiden.

Det finns i nuläget flera olika incitament för utbyggnaden av laddplatser. Det som tidigare kallades "ladda-hemma-stödet" för privata laddplatser ges nu genom skatteavdrag för grön teknik, vilket bidrar med en skattereduktion om 50 procent av kostnaden för arbete och material. För andra laddplatser än de privata, kan bidrag från Naturvårdsverket fås. Det är olika förutsättningar som gäller för publik eller icke-publik laddning, om det gäller växelströmladdning (AC) eller likströmladdning (DC) samt om laddningen ska förse lätta eller tunga fordon. Det finns ett särskilt bidrag för den som vill installera AC-laddning för boende och anställda genom "Ladda bilen". Om det däremot gäller stöd för DC-laddning för en verksamhets egna tunga fordon eller för publik laddinfrastruktur, kan stöd fås genom Naturvårdsverkets satsning Klimatklivet. Processen för publika stöd är just nu under utveckling av Naturvårdsverket, utifrån beslutade statsstödsregler och föreslagna förordningsförändringar.

**Svepark ser ett behov av att harmonisera dessa olika stöd, eftersom det i dagsläget gör det extra krångligt att det är olika sorts stöd med olika ansökningsprocesser, men med marginella skillnader i praktiken för den som tillhandahåller laddplatsen.**

Exempelvis kan en kommun sätta upp laddplatser som inte räknas som publika om de installeras på en parkering vid en hyresfastighet, där man måste vara hyresgäst för att använda laddplatsen, samtidigt

som samma kommun sätter upp en helt publik laddplats bara någon meter bort för vilken stödet administreras på ett helt annat sätt. Detta är bara onödigt krångligt. Det är också viktigt att hitta långsiktiga affärsmodeller för att få betalt för både investeringen i laddboxar och el-infrastruktur och den löpande förbrukningen av el.



En annan frågeställning gäller möjligheten att erbjuda publik laddplats på gatumark, där olika städer gör olika tolkningar av lagen. Malmö och Kalmar med flera gör bedömningen att det inte är tillåtet att genom laddplatser reservera parkeringar för vissa trafikanter, medan Stockholm har valt att tolka lagen som att det är möjligt att tillhandahålla laddplats på allmän gatumark. **Svepark anser att laddplatser i första hand bör installeras på tomtmark framför gatumark.** Laddning innebär ofta längre uppställning, vilket inte är önskvärt i stadsmiljö eftersom gatumark ofta är attraktiv mark för andra gemensamma ändamål. Det finns också en risk att fastighetsägare avstår att investera i laddinfrastruktur om staden ombesörjer laddplatser på gatumark. Dock finns det områden där det inte finns någon annan möjlighet än att ha laddplatser på gatumark. **Svepark anser att lagen måste klargöras och samordnas så att alla vet vad som gäller.**

**Svepark ser även fler frågeställningar men även möjligheter kring laddmöjligheter på parkeringar som behöver utredas och tydliggöras för framtiden.** Det mest kostnadsdrivande för kommunerna är i dagsläget det behov av utbyggnad av ställverk som elektrifieringen för med sig, eftersom befintligt elnät sannolikt inte kommer att klara av den ökade belastningen utan utbyggnad. En viktig alternativ lösning där parkeringsbranschen kan bidra, är att ta reda på hur nyttjandegraden av befintliga laddplatser kan öka för att effektivare nyttja den el som redan finns tillgänglig. Här kan alternativen vara:

- ökad användning av lastbalansering som anpassar laddboxens effekt utifrån kapacitet,
- sänkt laddhastighet som anpassas utifrån hur lång tid bilen står parkerad
- eller att styra trafikantens parkeringsval genom avgifter.

Laddning och parkering hör ihop och därför tar 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.

## Parkeringsbranschen visar vägen till hållbart byggande



Foto: Håkan Røjder

Sedan 1 januari 2022 krävs att alla byggnader som behöver bygglov ska göra en klimatdeklaration, det vill säga redovisa den klimatpåverkan byggnaden gett upphov till vid byggnationen. Idag är kravet att endast göra en klimatdeklaration, men på sikt kommer det även finnas gränsvärden som byggnaden måste klara. Parkeringshus påverkas också av det nya kravet, men tidigare har det saknats metoder för att beräkna klimatpåverkan av just p-hus. Det har endast funnits för bostäder och lokaler. Svepark har därför varit delaktig i ett projekt tillsammans med bland andra Parkering Malmö, som är finansierat av Sveriges Byggindustriers utvecklingsfond, SBUF. Syftet är att utveckla nya sätt att kunna beräkna och ta fram gränsvärden för byggnation av parkeringshus. Gränsvärdena tas fram utifrån vilka bästa möjliga tekniker som går att använda och kommer därför att revideras i takt med att ny teknik blir tillgänglig på marknaden.

Parkering Malmö är en av många aktörer som skrivit under LFM30 – lokal färdplan för klimatneutral bygg- och anläggningssektor i Malmö till 2030. LFM30 är ett initiativ för att skapa en geografisk spelplan för att påskynda bygg- och anläggningssektorns klimatomställning och genomförande av Agenda 2030. Inom ramen för klimatberäkningsprojektet och som medlemmar i LFM30-nätverket, har Parkering Malmö klimatberäknat två olika parkeringshus, för att jämföra olika byggteknikers totala klimatpåverkan. I projektet har även två andra parkeringshus klimatberäknats.

Generellt står byggnation för en stor andel av samhällets totala klimatpåverkan, bland annat för att man traditionellt sett byggt mycket i betong, som vid produktion ger upphov till stor klimatpåverkan. Även om det numera finns klimatförbättrad betong, är ändå betongen många gånger boven i sammanhanget. En del av att försöka minimera klimatpåverkan i förhållande till parkeringshus, är således att minimera eller snarare optimera, användningen av betong.

P-huset Sege Park, ett av parkeringshusen som byggs och klimatberäknas av Parkering Malmö, är exempelvis byggt med en stomme av KL-trä istället för betong. Grunden är förvisso delvis byggd av betongplintar, men kompletterad med gatusten vilket inte bara ersätter betongen utan även möjliggör demontering och åtkomst av det dagvattenmagasin som inryms under byggnaden. Dagvattnet används i sin tur till att vattna de gröna växtväggar som ska pryda hela parkeringshuset, vilket bidrar till välbefinnande för människor, och samtidigt gynnar den lokala biologiska mångfalden. P-huset Sege Park har även solceller på taket som laddar både fastighetsbatterier och laddboxar. I byggnationen av Sege Park är således även driften medräknad för att kunna vara hållbar, också bland annat med hjälp av ramper med stålraster som bidrar till en självreningsprocess vilket minskar vattenanvändningen vid underhåll.

Fasadillustration P-huset Sege Park



Montering av trästomme P-huset Sege Park



Växtvägg P-huset Anna i Malmö





Innovationerna är många i P-huset Sege Park och klimatberäkningsmässigt ser kreativiteten ut att löna sig. Men många utmaningar och frågor utestår. Exempelvis ger solcellsanläggningen eller ett extra cykelgarage en omedelbar negativ klimatpåverkan vid byggnationen, men vid ett långsiktigt hållbarhetsmässigt helhetstänk har båda dessa exempel en positiv effekt. Hur ska då detta beräknas och värderas? En annan utmaning finns i möjligheterna till återbruk, vilket hållbarhetsmässigt ibland kan vara den mest optimala lösningen.

I ett annat projekt har Parkering Malmö exempelvis planer på att återanvända en nedmonterad glasfasad från Malmö Universitet till ett av sina parkeringshus. Här hänger lagstiftningen inte helt med, eftersom det kvarstår frågor kring hur upphandlingen av återbrukade varor ska gå till. Mobilitetshuset Svane i Lund är ett annat exempel där man verkligen tagit fasta på återbruk. Istället för att riva det gamla parkeringshuset valde man att bygga igenom det gamla, samt att bygga på med fler våningar. Material återanvändes och den tidigare parkeringsanläggningen fick nytt liv.

En om möjligt ännu viktigare fråga rör hur ekonomiska incitament skapas för att bygga mer hållbart. Innovationerna och utvecklingen av nya byggmetoder i Sege Park kan mycket väl vara lönsamma på sikt men det kostar att bryta ny mark och utmana gamla metoder så det lär dröja innan det mest miljömässigt hållbara också är det mest ekonomiskt hållbara. Ett hopp sätts till EUs taxonomi och bättre lånevillkor för investeringar i hållbara projekt. Exempelvis skulle även svenska bankväsendet kunna bidra med lägre räntor för denna typ av gröna viktiga investeringar.

Malmö är långt ifrån ensamma om att vilja gå i bräsch inom hållbart byggande och hållbara parkeringshus. Goda exempel finns runt om i landet, bland annat också i Gävle och Skellefteå, där man byggt nya anläggningar i trä.

Byggnationen av parkeringshus genomgår just nu ett skifte, och

**Svepark är glada och stolta att vara med och bygga en mer hållbar framtid, med bland annat fler och mer gröna parkeringshus.**



## Linda Olofsson är med i regeringens elektrifieringskommission: *"Mycket måste hända för att vi ska nå klimatmålen."*

Linda Olofsson är forskaren, företagaren och numera föreståndaren för Swedish Electromobility Centre (SEC), som är det nationella forskningscentrumet för elektrifiering av transporter i Sverige. Centret är ett initiativ som samlar industrin, forskningen och det offentliga i en kunskapshub som bildar en nätverksplattform för elektromobilitet i Sverige. Linda är också en av ledamöterna i Elektrifieringskommissionen, som tillsattes av regeringen för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet.

### Vad är bakgrunden till att SEC bildades?

Detta var 2007. Industrin var pådrivande och forskarna såg behovet av att tydligare koppla industriutvecklingen till forskning. Från början handlade det om ett antal elmotorentusiaster som brann för detta. Det var fortfarande tidigt även om Tesla då började utveckla. Nu har centrat utvecklats och fått en stor roll. Industrin, akademien och Energimyndigheten finansierar en tredjedel vardera.



### Hur blev du engagerad i SEC?

Jag har alltid trivts med att vara i gränslandet mellan forskning och tillämpning – och jag vill befinna mig där forskningen gör nytta. Jag har disputerat i fysik och sedan startade jag ett företag som arbetade med sensorer. Det blev ett antal år med företaget och därefter ägnade jag mig åt att hjälpa andra uppfinnare, och jag ville teknisk utveckling. Jag bytte jobb till RISE där jag var senior projektledare och forskare och även chef för forskningsgrupper. Efter närmare 10 år på RISE såg jag det här jobbet och tyckte att det verkade spännande!

### Vad var det som fängade ditt intresse?

Dels att det är en roll där jag får vara just i gränslandet av forskning och tillämpning av forskningen. Dels att elektrifiering är en mycket viktig fråga. Jag tror att vi människor vill kunna vara mobila även i framtiden. Människan vill röra sig – men vi måste kunna vara mobila på ett hållbart sätt.

**Enligt målen i det klimatpolitiska ramverket ska växthusgasutsläpp från inrikes transporter minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. För att nå dit krävs en miljon laddbara bilar på våra gator. Kommer vi kunna nå dit?**

- Jag brukar vara optimist, men mycket måste hända för att vi ska nå dit. De bilar som fordonsflottan består av idag har generellt en ganska lång livslängd varför de inte byts ut i så hög takt. Det måste till en hel del för att snabba på takten.

**Vad är det som måste hända?**

- Kostnaderna för att köpa och äga en elbil är fortfarande höga. Det handlar om ny teknologi och man måste optimera så att det blir så energieffektivt som möjligt. När det blir attraktivt att välja el framför diesel så kommer befolkningen också att göra det. Jag vill jobba för att det sker så snabbt som möjligt!

**Om man kikar på Norge som ligger längre fram i elbilsköp och laddinfrastruktur. Finns det framgångsfaktorer där som Sverige kan ta efter?**

- I Norge har man gynnat elbilsägare på ett helt annat sätt än i Sverige. De har till exempel sluppit trängselskatt och fått stora ekonomiska morötter.

**Hur viktiga är politiska stöd för att ställa om till elektrifierad fordonsflotta?**

- Jag skulle säga att det har stor påverkan. Det är viktigt.

**Samtidigt som elektrifiering förs fram som lösningen på klimatutmaningen så pågår en parallell diskussion om elbrist och hur man ska få elen att räcka till. Hur påverkar den diskussionen viljan att ställa om och investera i elektrifiering?**

- Det är en utmaning. På SEC har vi ett område som handlar just om uppkoppling mot nätet och kapaciteten på nätet. Det kan bli flaskhalsar och det kommer nog behövas förstärkningar i elnätet om vi ska ha en elektrifierad fordonsflotta så som vi tänker oss den i framtiden.

**I parkeringsbranschen handlar en stor fråga om att tillgodose kundernas behov av laddning både idag och i framtiden. Branschen räknar med en kraftig ökning av elbilar och rustar upp inför det. En del frågetecken har lyfts angående säkerheten gällande laddkomponenter och laddstolpar. Vad säger du om det?**

- Säkerhet är en viktig fråga att adressera. Vi forskar om att förhindra bränder kopplade till elbilar.

**En annan aspekt som är viktig för parkeringsbranschen handlar om att bygga hållbart. Bland annat används solpaneler för att få el till laddning. Vad tycker du om det?**

- Det är jättebra att kunna ta el från sol att ladda bilen med. Däremot kan det behöva kombineras med någon form av lagring, till exempel i batterier, eftersom tillgången fluktuerar i tid och rum. Vi har till exempel mycket lite sol på vinterhalvåret. Det är ett bra komplement åt rätt håll.

**Parkeringsbranschen brottas med en oklar lagstiftning som gör att många kommuner nekar att sätta upp laddstolpar på allmän mark (gatumark). Kvartersmark är OK men inte gatumark. Malmö gör bedömningen att det inte är tillåtet, Stockholm bedömer däremot att det är tillåtet. Hur pass viktig är laddinfrastrukturen för utvecklingen av antalet elfordon på våra vägar?**

- För att fullskalig elektrifiering ska hända behöver de som investerar i elektrifierat ha en säkerhet i att de kan ladda hemma till ett vettigt pris. Hemmaladdning kommer att stå för den absolut största delen av laddning. Det måste vara en möjlighet för alla – inte bara för dem som bor i egen villa eller i en bostadsrätt. Det är lika viktigt för dem som bor i hyresrätt att ha tillgång till laddstolpar. Alla ska ha möjlighet att få ladda i sitt närområde till ett billigt pris.

**Du sitter ju också med i två arbetsgrupper i regeringens Elektrifieringskommission. Berätta! Vad gör du där?**

- I en av arbetsgrupperna har fokus varit att ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige och att identifiera områden som är av stor vikt för industrins transporter som kan elektrifieras. Den publicerades i slutet av december 2021. I den andra arbetsgruppen som jag är med i handlar det om strategiska forskningsområden inom elflyget.

**Vad tycker du om handlingsplanen? Är du nöjd med arbetet?**

- Ja, jag tycker att det är en välbalanserad handlingsplan som ger en bra bild av var vi befinner oss och vad vi behöver göra för att ta oss vidare. Det var mycket diskussioner innan själva handlingsplanen tog form. Sedan kände vi oss nöjda och den har redan resulterat i ett antal uppdrag som tilldelats olika myndigheter. Men det är viktigt att följa upp också och se till att det händer saker framåt.

## Sveparks roll och medlemsnytta

Svepark är branschorganisationen för parkeringsintressenter, och Sveriges största mötesplats för mobilitet och parkering. Våra cirka 60 medlemmar återfinns såväl i privat som offentlig sektor. 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. 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.

### Sveparks VD Lena Karlsson:

***"Jag är stolt över våra medlemmar som vågar tänka nytt!"***

Få personer kan så mycket om parkering som Sveparks vd, Lena Karlsson. Sammanlagt har Lena över 20 års erfarenhet av parkering och kommunal trafikverksamhet. När någon har en fråga om parkering är det i de allra flesta fall Lena som man blir hänvisad för råd och stöd. Parkeringsbarometern har ställt 5 snabba frågor till Lena för att ta pulsen på hur parkeringsbranschen mår just nu.

2020 publicerades första versionen av Parkeringsbarometern, som skulle beröra allt aktuellt om parkering. Nu, år 2022, har den omarbetats och uppdaterats.

Varför beslutade ni er för att göra en ny version av parkeringsbarometern?

-Utvecklingen i samhället har gått oerhört snabbt och många delar i den tidigare versionen var helt enkelt inte aktuella längre. Sist pratade vi en del om mobilitet och vi visste att ett skifte var nära förestående. Nu är vi mitt uppe i det skiftet, vilket gör att parkeringsbranschen arbetar på helt nya sätt.

-Vi vet att människor vill röra sig – vara mobila. Vi vet att även om trenden går mot ett minskat eget ägande och ökad delning, så väljer allt fler hushåll och privatpersoner att ha tillgång till fordon på ett eller annat sätt. Vi vet också att det ställer krav på parkeringsbranschen att tillgodose kundernas behov. De tidigare parkeringsanläggningarna blir mobilitetsanläggningar, och det är en mycket spännande resa som jag tycker att fler bör få ta del av!

2020 inträffade någonting som även satte dina gedigna parkeringskunskaper på prov. Coronapandemin. Kan du berätta mer om erfarenheterna och lärdomarna från pandemin?



Sveparks VD Lena Karlsson

-Helt plötsligt handlade frågorna om andra saker än framkomlighet, parkeringstal eller om kontroll- och parkeringsavgifter. Istället blossade en diskussion upp om huruvida kommuner skulle erbjuda avgiftsfri parkering i innerstaden för att värna handeln – samtidigt som ju befolkningen skulle avstå från att mötas och samlas. En annan tydlig erfarenhet är att det blev en stor ökad efterfrågan av parkering vid sin bostad. Uthyrning av p-platser ökade markant i bostadsnära områden.

-Det var inte helt lyckat att som kommun erbjuda fri parkering i innerstan. Till en början släpptes parkeringen helt fri, vilket inte fungerade eftersom människor använde parkeringarna till annat än att handla i centrum. Då försökte man med fri parkering under en begränsad tid, men det blev otydligt och ledde till missförstånd och fler felparkeringsavgifter. Man agerade i många fall lite överilrat, trots att intentionerna var goda.

-Våra medlemmar hade det oerhört tufft under den här tiden. Från en dag till en annan försvann i princip kundunderlaget samtidigt som vi märkte en stor ökning av behov av parkering närmare människors bostäder. Jag vågar ändå påstå att pandemin bekräftar Sveparks ståndpunkt om behovet av ordnad, tydlig och trygg parkering i en stad.

## **Vilka utmaningar finns just nu för parkeringsbranschen?**

-Just nu handlar det mycket om laddinfrastruktur och investeringar i den. Kommuner tolkar lagstiftningen om det är tillåtet att placera laddstolpar på gatumark på olika sätt. Generellt kan man säga att all lagstiftning om parkering behöver en ordentlig omarbetning.

-Svepark arbetar ju för 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. Det är inte alltid enkelt när den gällande lagstiftningen tolkas på olika sätt hos våra medlemmar.

## **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. 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.

## **Slutligen. Varför tycker du att man ska bli medlem i Svepark?**

-Först och främst så får man ett nätverk med likasinnade. Alla våra medlemmar delar erfarenheter och lärdomar med varandra om alltifrån hur man väljer att optimera markyta till att dela tips och erfarenheter kring att bygga hållbara mobilitetsanläggningar. Se bara på nybyggnationen över landet just nu. Sverige visar vägen och jag är oerhört stolt över alla våra medlemmar som vågar tänka nytt och investera i trygga, säkra och hållbara anläggningar.

-Sedan är det så att jag ser att många kommuner också 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 ordnad parkering. Den delar vi gärna med oss utav!

## Medlemmar i Svepark

### 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.

### Fastighetsägare

Även fastighetsägare som sköter parkering är välkomna som medlemmar i Svepark.

### Samarbetspartners

Leverantörer som levererar varor och tjänster som berör parkering.

### Hur blir man medlem?

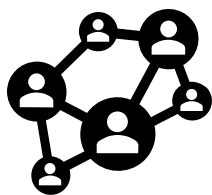
Kontakta Svepark på telefon 08-20 97 00 eller skicka ett mail till [info@svepark.se](mailto:info@svepark.se) så hjälper vi dig.



**SVEPARK**



## Medlemsnytta



### Stort nätverk

Ett medlemskap i Svepark ger tillgång 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. Som medlem får man också tillgång till ett stort nätverk av leverantörer och andra organisationer som finns inom parkeringsbranschen. 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.



### Politisk påverkan

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.



### Utbildning och stöd

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.



### Kvalitetsgaranti

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.

## Hallå där Anette Edén, avdelningschef Uppsala parkering, som gått Sveparks chefsutbildning!



### Varför valde du att gå Sveparks chefsutbildning?

- Det var viktigt att som chef och som ny på jobbet vara väl införstådd och få en extra förståelse för verksamheten. Det var givet att gå den hos Svepark eftersom Svepark är branschorganisationen.

### Vad tar du med dig från utbildningen?

-Framför allt att jag vet hur man hittar svar på olika frågor. Det är ofta juridiska frågor som kommer upp. Sedan var det mycket bra att jag fick en etablerad kontakt med Svepark. Jag vet att jag har Svepark i ryggen när jag får en svår frågeställning eller behöver hjälp av något annat slag.

-En annan sak som var mycket bra var att jag fick träffa chefer i andra delar av landet som i många fall ställs för samma utmaningar som mig. Det är två år sedan jag gick utbildningen och jag har fortfarande kontakt med de jag träffade då. Vi stämmer av saker med varandra och byter erfarenheter.

### Har du gått någon mer utbildning som Svepark anordnat, eller kan du tänka dig att göra det?

-Nej, men jag kan absolut tänka mig att göra det. Utbildningen om fordonsflytt till exempel. Det skulle vara bra att få mer information om regelverket för att få en större förståelse.

### Många av dina medarbetare har också gått utbildningar i Sveparks regi. Vilka utbildningar anser du är mest betydelsefulla för Uppsala parkering?

-Det är tveklöst Grundutbildning för parkeringsvakter offentligrättslig parkering och därefter fortbildningskursen i samma ämne. De är mycket värdefulla för oss. De som kommer från grundutbildningen har ordentligt på fötterna när de kommer hem. Sedan har vi som arbetsgivare ett jobb att genomföra både innan och efter vi skickar dem på utbildning. Jag tycker att det är bra att de som går grundutbildningen först har fått jobba i cirka två månader för att komma in i verksamheten. Jag tror att det blir lättare att både ta till sig utbildningen och att tillföra något då.

# Källor

I parkeringsbarometern för 2022 har följande källor använts.

## Amaze Mobility

<https://amazemobility.nl/en/#Zowerktamaze>

Hämtad 2022-04-05

## Bil Sweden; Bilismen i Sverige 2020

<https://www.bilsweden.se/storage/DC3EDAF7F38A6FEC6D8A70E202C1B0B27E9812F0334DB4A4456578BD5FCE35B/4da03343ef8e41bfbeb080ea73229ba0/pdf/media/54efbbbf8544db5a6067f3aad4a9183/Bilismen%20i%20Sverige%202020.pdf>

## Bussmagasinet 2021-04-15; Nobinaföretag fördjupar samarbete om elsparkcyklar

<https://www.bussmagasinet.se/2021/04/nobinaforetag-fordjupar-samarbete-om-elsparkcyklar/>

Hämtad 2022-04-05

## Dagens Industri 2022-02-28; Mobilitetshubbar – en djupdykning i framtidens resande

<https://www.di.se/nyheter/mobilitetshubbar-en-djupdykning-i-framtidens-resande/>

Hämtad 2022-04-05

## Trafikanalys 2015-12-10 Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning

[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2015/pm-2015\\_14-peak-car-i-sikte-statistik-och-analys-over-sveriges-personbilsflotta-och-dess-anvandning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2015/pm-2015_14-peak-car-i-sikte-statistik-och-analys-over-sveriges-personbilsflotta-och-dess-anvandning.pdf)

Hämtad: 2022-04-11

## Dagens Industri 2020-09-07; Privatleasing hetare än någonsin – hälften av bilkunderna slår till

<https://www.di.se/nyheter/privatleasing-hetare-an-nagonsin-halften-av-bilkunderna-slar-till/>

Hämtad 2022-04-01

## Dagens Industri 2021-03-16; SKF testar självkörande lastbilar med Einride - ska frakta gods på allmän väg

<https://www.di.se/digital/skf-testar-sjalvkorande-lastbilar-med-einride-ska-frakta-gods-pa-allman-vag/>

Hämtad 2022-04-01

## FleetEurope.com 2020-02-14; Amsterdam to launch MaaS solution for business commuters

<https://www.fleeteurope.com/en/maas/smart-mobility/europe/features/amsterdam-launch-maas-solution-business-commuters?>

[a=JMA06&t%5B0%5D=MaaS&t%5B1%5D=Amsterdam&t%5B2%5D=Amber&t%5B3%5D=Radiuz&t%5B4%5D=Transdev&curl=1](https://www.fleeteurope.com/en/maas/smart-mobility/europe/features/amsterdam-launch-maas-solution-business-commuters?)

Hämtad 2022-04-05

## Institutet för språk och folkminnen 2021-12-27; Nyordslistan 2021

<https://www.isof.se/lar-dig-mer/kunskapsbanker/lar-dig-mer-om-nyord/nyordslistan-2021>

Hämtad 2022-04-05

IVL Svenska Miljöinstitutet 2018; Dela prylar, yta, bil och tid - Delningsekonomi i kommunerna  
<https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f472905/1628413499000/FULLTEXT01.pdf>

Mobilpunkt-Bremen

<https://mobilpunkt-bremen.de/english/>

Hämtad 2022-04-05

Naturvårdsverket Ladda bilen

<https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/>

Hämtad 2022-04-21

Naturvårdsverket Elbilsladdning och laddinfrastruktur

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/klimatklivet/elbilsladdning-och-laddinfrastruktur/>

Hämtad 2022-04-21

Tidningen realtid, Nordea: Delningsekonomi växer kraftigt

<https://www.realtid.se/nordea-delningsekonomi-vaxer-kraftigt/>

Hämtad: 2022-04-01

RecyclingNet.se 2020-02-12; Vill bli Airbnb för mode

[https://www.recyclingnet.se/article/view/699954/vill\\_bli\\_airbnb\\_for\\_mode](https://www.recyclingnet.se/article/view/699954/vill_bli_airbnb_for_mode)

Hämtad 2022-04-01

Skatteverket Grön teknik

<https://www.skatteverket.se/privat/fastigheterochbostad/gronteknik.4.676f4884175c97df4192860.html>

Hämtad 2022-04-21

Sveriges Kommuner och Regioner 2021-10-18; Parkering för hållbara stadskärnor – i små och medelstora kommuner

<https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-948-4.pdf?issuusi=ignore>

Svensk Handel 2015-02; Levande Stadskärnor

[https://www.svenskhandel.se/globalassets/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/ovriga-rapporter/levande-stadkarnor-las\\_.pdf](https://www.svenskhandel.se/globalassets/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/ovriga-rapporter/levande-stadkarnor-las_.pdf)

Boverket 2018-10-31 Parkeringstal

[https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering\\_hallbarhet/verktyg/ptal/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/ptal/)

---

## Kontakt Svepark

Svepark telefon: 08 20 97 00 [info@svepark.se](mailto:info@svepark.se)

Lena Karlsson, vd [Lena.karlsson@svepark.se](mailto:Lena.karlsson@svepark.se)

The logo for Svepark, featuring the word "SVEPARK" in white, uppercase letters on a blue rectangular background. The letter "V" is stylized with a horizontal line above it.