

SVEPARK

Branschprogram för Svepark 2023

Svepark, Svenska Parkeringsföreningen



Innehållsförteckning

1. On Svepark	3
2. Sveparks ställningstaganden	4
3. Ta vara på mobilitetslösningar för att utveckla framtidens parkering	6
4. Digitalisering av branschen	7
5. Betallösningar	9
6. Inrätta en klagonämnd för parkeringsfrågor	11
7. Vi behöver realistiska parkeringstal	12
8. Parkeringsövervakningens roll för en ordnad stad och problemfri parkering	13
9. Trygghet	17



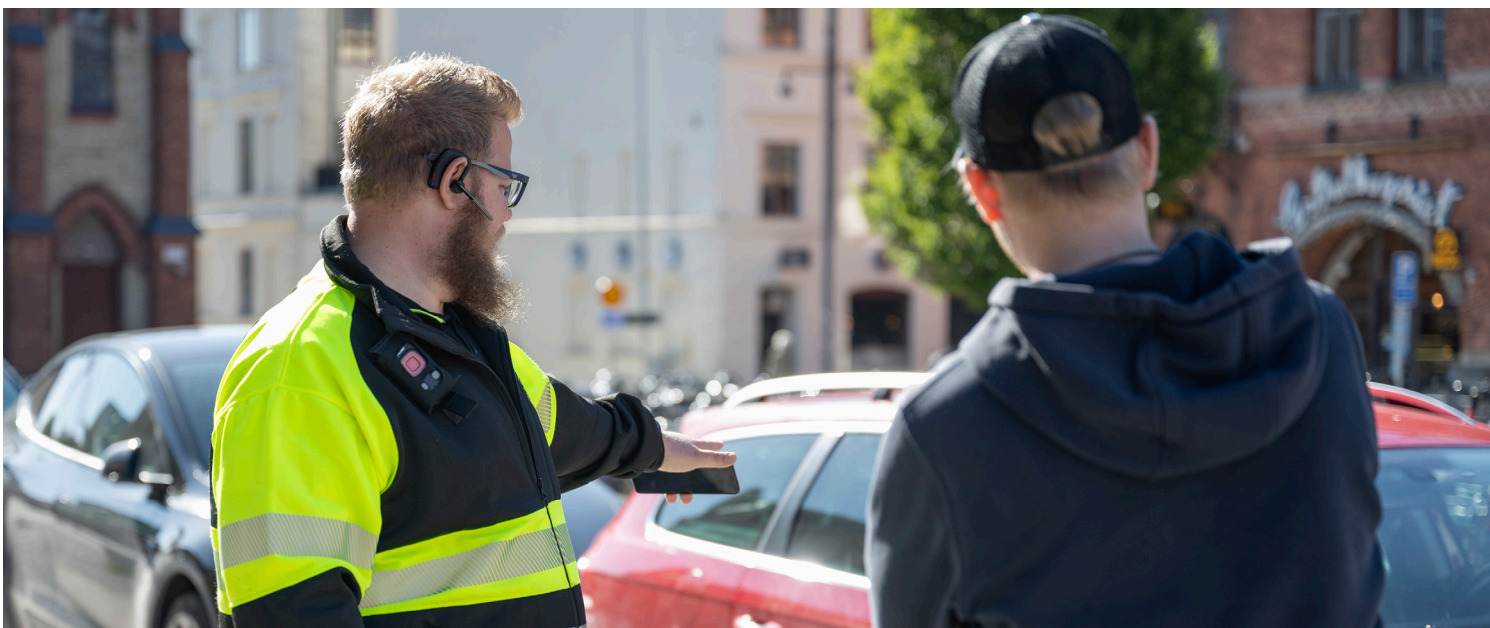
Om Svepark

Svenska Parkeringsföreningen (Svepark) är Sveriges branschorganisation för parkering, vars medlemmar består av aktörer inom mobilitet och parkering från såväl privat som offentlig sektor. Svepark är en sammanslutning av kommuner samt kommunalt och privat ägda parkeringsföretag. Vi har också ett antal samarbetspartners som är leverantörer. Svepark är remissorgan för statliga och kommunala förslag som berör vår verksamhet. Vid sidan av detta bedriver Svepark utbildning, seminarier, konferenser, samt ger råd och stöd till våra medlemmar och samarbetspartners.

Sveparks vision är en stad där all parkeringsverksamhet flyter enkelt, smidigt och sömlöst. Parkering är en mångfacetterad bransch som är under stark utveckling. I takt med att samhället utvecklas förändras och påverkas också behoven av parkering och en väl fungerande parkering är en

förutsättning för en fungerande stad. I en omvärld där förutsättningarna snabbt förändras, exempelvis avseende elektrifiering och digitalisering, ska Svepark tillvarata parkeringsbranschens intressen, driva frågor och skapa opinion inom parkering samt skapa mervärde för våra medlemmar. Sveparks målsättning är att vara en kraft som samlar viktiga framtidsfrågor och utmaningar samt att driva branschen i positiv utveckling. Detta innebär att Svepark ska verka för att parkeringsverksamheten utvecklas efter sunda principer, samt att främja medlemmars och samarbetspartners intressen.

I branschprogrammet tydliggörs vilka utmaningar branschen står inför och vi har samlat några av de frågor som vi i branschen anser är mest angelägna att driva för en säker, effektiv och trygg utveckling inom parkering och mobilitet.



Sveparks ställningstaganden

Svepark anser att det är viktigt att hitta flexibla lösningar såsom mobilitetshus som kan anpassas efter dagens och morgondagens efterfrågan på mobilitet och parkering i städerna

Svepark anser att tillgången till en ledig parkeringsplats är viktigare än att det är gratis parkering

En modern, effektiv och pålitlig transportinfrastruktur kan bara förverkligas genom samarbete mellan de ansvariga från alla berörda områden. Svepark ska stimulera till nya tekniska lösningar och integrationer samt verka för att underlätta samarbeten mellan olika aktörer

Parkeringsbranschen ska arbeta aktivt för att tillgängliggöra digitaliseringens möjligheter för alla och bidra till hög användarvänlighet i de digitala produkterna

Vi behöver en lagstiftning som är tillämpbar även på dagens och framtidens tekniska system. Lagstiftningen behöver moderniseras och anpassas till dagens och morgondagens nya teknik

Svepark anser att det är viktigt att se över standardiserade och vedertagna betallösningar för att ta betalt för el i samband med parkering

Svepark bör arbeta för integrationer mellan system för att möjliggöra smidiga betallösningar för kombinationer av färdstätt

Svepark säger nej till omotiverade avgifter som läggs på fakturan vid påminnelse eller annan fakturering av parkeringsavgift

Svepark anser att en branschgemensam klagonämnd för parkeringsfrågor ska inrättas

Svepark anser att en konsekvensanalys av parkeringsläget, det vill säga storleken av parkeringsyta i stadsmiljö, alltid ska föregå beslut om parkeringsnorm vid nyetablering



Svepark anser att parkeringsnormer behöver ta hänsyn till och balanseras mot parkeringsavgiftens nivå

När flexibla p-tal tillämpas är det viktigt att ta hänsyn till att bilen är en viktig del av människors mobilitet, vid sidan av till exempel kollektivtrafik och cykel

Svepark rekommenderar att olika parkeringsnormer i kommunerna kontinuerligt utvärderas och förändras i nya projekt för att säkerställa att de uppfyller behovet av parkering

Svepark anser att parkeringsanläggningar bör byggas och skötas så att de kan nå högt utnyttjande över dygnets alla timmar

Svepark anser att parkeringsövervakning är en viktig del för att säkerställa framkomlighet, god tillgänglighet och att en hög trafiksäkerhet och att en ordnad trafikmiljö råder

Svepark anser att det ska vara tydligt, transparent och enkelt för fordonsägare att se vem som bedriver parkeringsövervakningen – oavsett betalningsmetod, lagrum eller geografisk plats

Svepark anser att målen bör vara att så många som möjligt ska parkera rätt och att intäkter för parkering bör utgöras av parkeringsavgifter – inte felparkeringsavgifter/kontrollavgifter

Svepark anser att parkeringsbolag eller den som ansvarar för parkeringsövervakning ska bedriva sin verksamhet så att de inte är beroende av intäkter från parkeringsanmärkningar/kontrollavgifter

Svepark anser att all parkeringsövervakningspersonal ska ha adekvat utbildning, minst motsvarande Sveparks utbildning för parkeringsvakter

Ta vara på mobilitetslösningar för att utveckla framtidens parkering

Oavsett fordon och drivmedel så finns det ett behov av olika uppställningsformer.

Teknikskiften som digitalisering, artificiell intelligens, elektrifiering av fordonsflottan och självkörande fordon påverkar både omfattningen av och formerna för parkering i våra städer, samtidigt som parkering också skapar förutsättningar för en god mobilitet.

Förändrade konsumentbeteenden, som strävan efter en hållbar utveckling eller att man snarare vill ha tillgång till tjänster än att äga en bil (till exempel i form av en bilpool eller andra delningstjänster), utgör en annan omdanande kraft i parkeringsbranschen som vi behöver ta höjd för. För många är ägandet av en egen bil synonymt med rörelsefrihet och självständighet. Av allt att döma kommer det fortsätta att vara så, men att dela eller hyra en bil är en trend som inte kommer att försvinna. Tvärtom, i framför allt tätorter med hård konkurrens om gatuutrymme har bilpooler länge varit vanliga. Utbudet av parkeringsplatser påverkar i sin tur vilket genomslag som olika delningstjänster kommer få.

Begreppet mobilitet avser möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. God mobilitet innebär således att trafiksystemet ger resenären en flexibilitet vid val av resealternativ och/eller möjliggör en kombination av flera olika färdmedel.

Det övergripande syftet med mobilitetshus är att främja hållbart resande genom att skapa rum och flexibla ytor för olika typer av mobilitetstjänster såsom bilpool, lånecykelsystem, leverans- och varuhantering. Kopplat till detta kan det finnas olika stödfunktioner som underlättar för resenärerna i form av till exempel laddinfrastruktur och leveransboxar.

Från Sveparks sida välkomnar vi utvecklingen och är övertygade om att framtiden fortsatt kommer att ställa krav på smarta och tillgängliga parkerings- och mobilitetslösningar.

Svepark ser därför positivt på att kommuner och andra aktörer fortsätter jobba med mobilitetsfrågor. Att kommuner har en genomtänkt strategi för parkering, integrerad i trafik- och stadsplaneringen, är centralt för att kunna uppnå samhällsnyttiga mål såsom hållbarhet, en levande stadskärna, minskad trängsel och olika färdmedelsandelar på vägarna. Vid sidan av detta är det viktigt att ytorna i våra städer nyttjas på ett effektivt och ändamålsenligt sätt och att vi har ett hållbart byggande i alla delar.

(Om) när bilinnehavet minskar så ska vi redan idag ha funderat på hur omställning ska ske av vissa parkeringsanläggningar och på vilket sätt parkering kan bidra till att frigöra ytor till andra ändamål.

Svepark anser att det är viktigt att hitta flexibla lösningar såsom mobilitetshus som kan anpassas efter dagens och morgondagens efterfrågan på mobilitet och parkering i städerna

Svepark anser att tillgången till en ledig parkeringsplats är viktigare än att det är gratis parkering

Digitalisering av branschen

Som i många andra branscher skapar digitala lösningar stora möjligheter inom många olika områden. Inom parkering skapar digitaliseringen bland annat förutsättningar för att utveckla dagens betalsystem och system för parkeringsövervakning samt att implementera nya tjänster och lösningar för kombinerat resande.

För att uppnå ett mer hållbart resande har olika kombinationer av färdssätt blivit alltmer aktuella. För att underlätta för sådana beteenden är det viktigt med smidiga betalsystem som kan koppla ihop parkering med andra avgiftsbelagda kommunikationsmedel. Digitaliseringen har gjort det möjligt att på ett enkelt sätt både se utbud och boka och jämföra priser för en rad olika tjänster, där bil och parkering utgör en del.

Utvecklingen av olika mobilitetsplattformar som integrerar olika tjänster såsom digital biluthyrning, taxidelning och ”car sharing”, är ett uttryck för detta. Det finns idag även exempel på mobilitetsappar som integrerar alla offentliga och delade mobilitetsalternativ i en one-stop-

shop och som ger användaren tillgång till bland annat tunnelbana, spårväg, bussar, delade bilar liksom cyklar och elskotrar.



Framöver kommer vi sannolikt se fler lösningar som erbjuder olika fordon eller kombinationer av transportslag, så kallad mobilitet som tjänst, som det är möjligt att prenumerera eller abonnera på.

Fordon som cirkulerar i stadskärnan på jakt efter lediga parkeringsplatser är ett problem i våra städer. I samband med att en person erlägger en avgift för parkering registreras det som en pågående parkering i ett system. Den data som genereras skulle kunna användas betydligt

smartare än idag. För att generera samhällsnytta bör data vara organiserad som öppen data (med skydd för den personliga integriteten och kommersiell information).

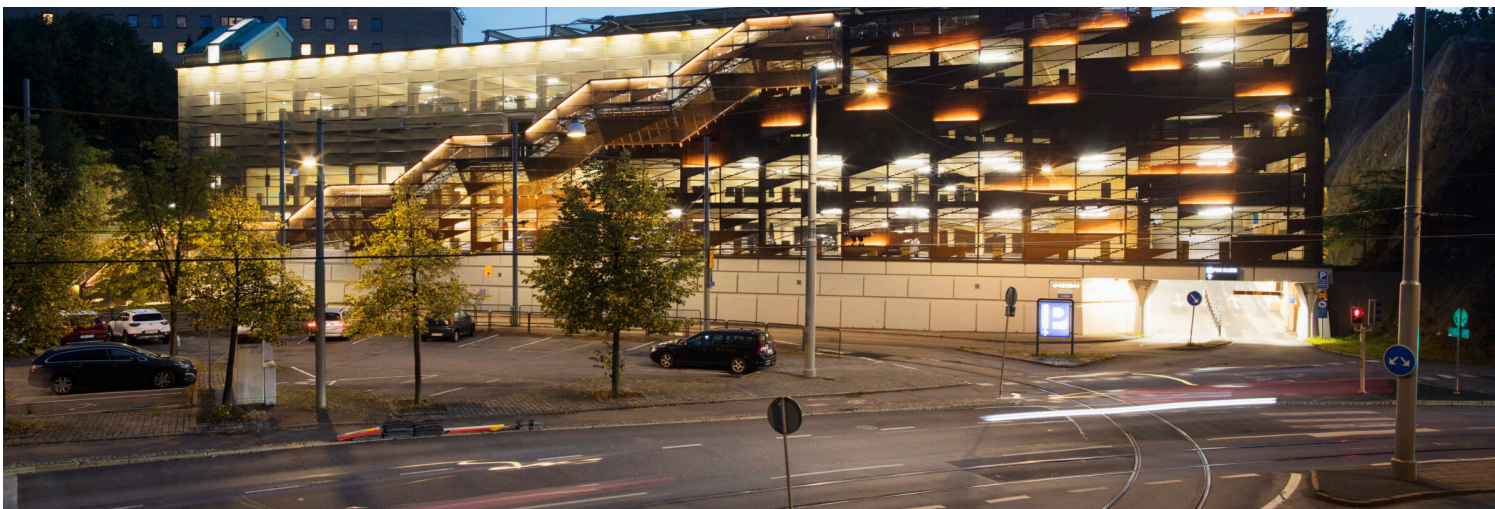
Genom att den information som skapas när en person parkerar hanteras som öppen data kan kommuner, parkeringsbolag och andra aktörer bland annat utveckla funktioner eller appar som gör det möjligt att beräkna och visa sannolikheten för att det finns lediga parkeringar inom olika områden.

En modern, effektiv och pålitlig transportinfrastruktur kan bara förverkligas genom samarbete mellan de ansvariga från alla berörda områden. Svepark ska stimulera till nya tekniska lösningar och integrationer samt verk för att underlätta samarbeten mellan olika aktörer

Det är viktigt att ett aktivt arbete görs från parkeringsbranschen för att tillgängliggöra digitaliseringens möjligheter för alla samt att se över användarvänligheten i de digitala produkterna

Svepark bör arbeta för integrationer mellan system för att möjliggöra smidiga betallosningar för kombinationer av färdstätt

Vi behöver en lagstiftning som är tillämpad även på dagens och framtidens tekniska system. Lagstiftningen behöver moderniseras och anpassas till dagens och morgondagens nya teknik



Betallösningar

Svepark vill vara med och bidra till en omställning av samhället i mer hållbar riktning. Omställningen till elfordon kräver parkering som kan tillhandahålla laddning. Redan nu ser vi en snabb utbyggnad av antalet laddstolpar och framtiden kommer att ställa krav på att ännu fler parkeringsplatser blir laddkompatibla, samt att det ska gå att betala för laddning och parkering i samma app. Sveparks ingång är att det är eftersträvansvärt med enkla och standardiserade sätt för att erlagga betalning för publik elbilsladdning, vilket är till gagn för såväl medborgare som klimatet och stadsmiljön.

Det är alltid någon som betalar för den parkering som samhället erbjuder. När det gäller reglerad och avgiftsbelagd parkering betalar de som har behov av parkeringsytan för den tid de önskar parkera. Genom att använda en parkeringsplats har fordonets förare gått med på de villkor och bestämmelser som finns för parkeringen.

Det för är viktigt med smidiga och säkra betallösningar. Det ska vara lätt att göra rätt och det ska finnas tydliga skyltar som förklarar vilka villkor som gäller för parkeringen. Detta är en viktig trygghetsfråga för den som parkerar sitt fordon. Detta utesluter dock inte att föraren själv är skyldig att ta reda på vilka regler som gäller vid parkering. Numer övergår man allt oftare till så kallade biljettlösa system, som har införts för att underlätta för föraren att betala sin parkering.

Då används registreringsnumret vid betalning, som kan ske antingen i en automat eller via mobilt betalsätt. Fordonet ska kunna uppvisa en giltig betald parkering. Om biljetten inte är synlig riskerar man att få betala en kontroll- eller felparkeringsavgift. Det är alltid föraren av fordonet som är ansvarig för att både rätt registreringsnummer används och att betalning erläggs.

Grundprincipen är att betalning ska erläggas vid parkeringstillfället men i vissa fall kan man välja att få parkeringsavgiften via faktura. Väljer man faktura bör villkoren för betalmetoden framgå klart och tydligt. Det är den som parkerar och som har valt faktura som betalmetod som har ett ansvar att betala fakturan i tid, likt andra fakturor.

I digitaliseringens fotspår finns det i dag en rad olika former av betallösningar för parkering. Svepark anser att det ska vara så enkelt och transparent för föraren som möjligt. En åtgärd är att verka för att det ska finnas en zonkod per fordonskategori som alla olika betallösningar ska använda inom ett parkeringsområde – allt för att underlätta för den som parkerar att göra rätt. De mobila betallösningarna bör vara enkla, klara och tydliga med vilka regler som gäller. Svepark säger också nej till dolda avgifter och tveksamma avtalslösningar, som inte är förenliga med praxis. Grundprincipen är att den information som sker via trafikskyltning gäller.

Svepark bör arbeta för standardiserade integration mellan laddstolpe och betallösning

Svepark anser att det är viktigt att se över standardiserade och vedertagna betallösningar för att ta betalt för el i samband med parkering

Svepark bör arbeta för integrationer mellan system för att möjliggöra smidiga betallösningar för kombinationer av färdstätt

Svepark säger nej till omotiverade avgifter som läggs på fakturan vid påminnelse eller annan fakturering av parkeringsavgift

Fakta: gatumark och tomtmark

Gatumark eller allmän platsmark är avsett för ett gemensamt behov. Den marken består främst av gator, trottoarer och till dessa närliggande ytor samt parker. Oftast ägs den av en kommun. Parkeringsregler på gatumark återfinns i Trafikförordningen samt i lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter ska vara utmärkta (skyltade). Om ett fordon är felparkerat utfärdar parkeringsvakten en parkeringsanmärkning. Parkeringsvakter förordnas av kommunen. Det är varje enskild kommun som beslutar om beloppet på felparkeringsavgiften upp till ett belopp som regeringen beslutar om.

Tomtmark eller kvartersmark (ibland också kallad fastighetsmark) är all mark som inte är gatumark (allmän plats) och kallas ibland litet slarvigt privat mark. På tomtmark utfärdas kontrollavgift. För att få utfärda kontrollavgift

krävs tydlig skyltning med vägmärken.

Parkeringsvakten utfärdar en kontrollavgift på felparkerat fordon. Avgiften som tas ut vid felparkering på tomtmark får aldrig överstiga kommunens felparkeringsavgift.

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



Inrätta en klagonämnd för parkeringsfrågor

I Sverige sköts hanteringen av överklaganden av kontrollavgifter och felparkeringsavgifter helt åtskilt beroende på vilken typ av ”bot” som utfärdats. De svenska felparkeringslagarna är från 70- och 80-talet och de beskylls stundtals för att vara omoderna och att fordonsinnehavaren är i underläge gentemot parkeringsbolagen. Svepark instämmer i den kritiken.

Norge har inrättat en oberoende klagonämnd, dit kontrollavgifter kan överklagas. Nämnden består av jurister och företrädare från branschen och konsumentorganisationer. Norges klagonämnd har, tillsammans med ett antal andra regleringar bidragit till att landets parkeringsbransch är betydligt mer kontrollerad än den svenska. I Norge finns också ett regelverk för hur parkeringsbolag får ta ut sanktion (kontrollavgift). Ett antal krav måste uppfyllas för hur parkeringen anordnas och det ska anmälas till ett centralt register.

I Sverige ställs idag inga krav på den som startar eller driver ett parkeringsbolag. Det regleras endast genom Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. Det innebär att det idag finns ett antal oseriösa bolag som använder möjligheten till att utfärda kontrollavgift trots att såväl utbildning som regelverk är bristfällig.

Därför bör vi inrätta en nämnd liknande den i Norge för att på ett bättre sätt överblicka och kontrollera att det är seriösa utövare som bedriver parkeringsverksamhet och använder sig av möjligheten att utfärda sanktion/kontrollavgift. Eftersom Svepark samlar både privata och offentliga parkeringsbolag skulle Svepark kunna bistå i arbetet att skapa ett självreglerande system för branschen, genom en branschspecifik klagomålsnämnd.

Svepark anser att en branschgemensam klagonämnd för parkeringsfrågor ska inrättas





Fakta: parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter

Parkeringsanmärkning utfärdas på gatumark. 2022 utfärdades drygt 1,4 miljoner parkeringsanmärkningar i Sverige. Polisen hanterar bestridande av parkeringsanmärkningar. Parkeringsanmärkning måste betalas till Transportstyrelsen oavsett om den bestrids eller inte.

Kontrollavgift utfärdas på tomtmark, till exempel bostadsparkeringar och parkeringshus. Bestridande av kontrollavgift sker till den som

utfärdat avgiften (till exempel parkeringsbolaget eller markägaren) eller entreprenör som den använder.

Till skillnad från en parkeringsanmärkning finns möjlighet att hålla inne betalningen för en kontrollavgift om man anser den vara felaktig.

Vid oenighet om både parkeringsanmärkning och kontrollavgift avgörs den slutligen i domstol.

Vi behöver realistiska parkeringstal

Covid 19-pandemin har haft stor påverkan på resandet världen över. Pandemin har format nya mönster som i sin tur har förändrat våra resvanor och i förlängningen också behovet av parkeringsplatser i anslutning till bostaden. Tillsammans med bland annat digitaliseringen och elektrifieringen skapar detta sammantaget nya förutsättningar för parkering, liksom att det ger möjlighet att tänka nytt avseende

parkeringsystemets utformning och framtidens parkering. Nutida stadsbyggnation sker ofta med en gestaltning som innebär mindre kanstensparkering än historiskt, vilket ytterligare pekar på behovet av realistiska parkeringstal. Fastighetens parkeringsbehov ska lösas på fastighetsmark - inom fastigheten eller i närheten, och inte på gatumark.

Parkeringsnormen är ett viktigt styrmedel. Parkeringsnormer och parkeringstal förändras över tid. Vid framtagandet av en parkeringsnorm är det därför viktigt att se till konsekvenserna av den norm som föreslås, det vill säga vilket/vilka parkeringstal som ska vara gällande. Exempelen på nybyggda bostadsområden där parkering inte fungerar ändamålsenligt är många. Hur boende, besöksparkering och parkering i anslutning till pendling utformas, påverkar vårt beteende. Det är också viktigt att ta i beaktande hur de parkeringstal som sätts i olika områden påverkar omkringliggande områdets parkeringssituation. Därför är uppföljning av parkeringstal en prioriterad fråga.



Ett exempel på problem är att det vid bygglov ska anläggas ett antal besöksparkeringar (styrts av kommunens parkeringsnorm) vilka vid färdigställandet inte alltid finns tillgängliga för besökare. Svepark anser att kommunerna ska ha en tillsyn även i denna fråga för att säkerställa parkering som funktion, vilket är normens syfte.

Det är allt vanligare att flexibla p-tal tillämpas, vilket ger byggaktörer möjlighet att påverka p-talet genom specifika mobilitetsåtgärder för att underlätta alternativa transportsätt och minska bilinnehav (*mobilitetsnorm*).

De flesta är överens om att för klimatet, hälsan och miljön är minskat bilåkande något positivt. Det är emellertid inte så att minskad parkeringsnorm med olika så kallade mobilitetslösningar alltid korrelerar med minskat bilåkande. Om det är hård tidsreglering på parkeringsplatser vid bostaden men fri parkering på arbetsplatsen ligger det nära till hands att man tar bilen till arbetet istället för att ställa bilen hemma och välja ett alternativt färdssätt.

Det är därför av stor vikt att planering görs över lite större områden än ett litet nybyggt bostadsområde för att uppnå bästa effekt av minskat bilåkande. Att använda större områden för att planera olika mobilitetslösningar skapar förutsättningar för ett bättre utnyttjande av våra parkeringsplatser samt underlättar också ett bättre utnyttjande av olika mobilitetslösningar, som till exempel bil- och cykelpooler.

En dålig planering av parkeringsnorm kan slå åt båda håll. Ingen vill se ekande tomma parkeringshus eller öde parkeringar delar av dygnet. Men det är inte heller acceptabelt att det tar för lång tid hitta en parkering, eller att det över huvud taget inte går att hitta en parkering i bostadsområdet eller i staden. En bra tillgänglighet av ledig parkering minskar

onödig söktrafik. Om bilister snabbt hittar en ledig parkeringsplats minskar både trängsel och miljöutsläpp och felparkering av bilar. En parkeringsnorm behövs för att säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringsplatser inom det område som ska bebyggas, så att man undviker att parkering måste ordnas i efterhand på exempelvis gatumark.

Svepark anser att en konsekvensanalys av parkeringsläget, det vill säga storleken av parkeringsyta i stadsmiljö, alltid ska föregå beslut om parkeringsnorm vid nyetablering

När flexibla p-tal tillämpas är det viktigt att ta hänsyn till att bilen är en viktig del av människors mobilitet, vid sidan av till exempel kollektivtrafik och cykel

Svepark rekommenderar att olika parkeringsnormer i kommunerna kontinuerligt utvärderas och förändras i nya projekt för att säkerställa att de uppfyller behovet av parkering

Svepark anser att parkeringsanläggningar bör byggas och skötas så att de kan nå hög utnyttjande över dygnets alla timmar

Svepark anser att parkeringsnormer behöver ta hänsyn till och balanseras mot parkeringsavgiftens nivå

Fakta: parkeringsnorm

En parkeringsnorm är en kommuns regelverk för hur bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. Parkeringsnormen anges i kommunens detaljplaner. Den anges vanligen som antal bilplatser per lägenhet, per anställd, eller per kvadratmeter. För att anpassa antalet parkeringsplatser utefter den förväntade

efterfrågan på parkeringsplatser så tas det ofta fram olika parkeringstal för olika delar i kommunen, beroende på aspekter såsom avstånd till service och närhet till kollektivtrafik. Parkeringstalen kan således variera beroende på om byggnation sker i centrala delar av en stad, i stadens utkant eller på landsbygden.

Parkeringsövervakningens roll för en ordnad stad och problemfri parkering

Parkeringsövervakning är en viktig uppgift som kräver noggrannhet. Syftet är att se till att regler och villkor följs och skapa förutsättningar för en ordnad stad och problemfri parkering med tillgänglighet av lediga platser för dem som behöver. Utbudet måste därtill kombineras med noggrann och tydlig parkeringsövervakning för att se till att regler och villkor följs. Om parkeringsövervakning inte fanns skulle felparkerade bilar hindra framkomligheten, utrykningsfordon riskera att bli blockerade, bilar bli inparkerade samt övergivna och hyrda parkeringsplatser sannolikt bli ockuperade. Det skulle också bidra till att skapa en stor otrygghet i staden.

Idag finns ett regelverk för utbildning av gatumark. En liknande föreskrift bör införas för övervakning av tomtmark. Till dess att det införs bör ett krav finnas på utbildning motsvarande Sveparks utbildning LKOP (lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering).

God ordning bidrar till ökad trygghet i våra stadsmiljöer. Röster höjs om utökade arbetsuppgifter för parkeringsvakter, som exempelvis kontroll av dubbdäcksförbud och miljözoner, ingripande vid synlig skadegörelse eller städavgifter och anmälningsplikt till kommun/polis vid behov. Det är i sig en trygghetsskapande åtgärd att uniformerade parkeringsvakter rör sig i stadsmiljö och Svepark ser positivt på de synergier som

kan finnas i att framöver utöka uppdragen för parkeringsövervakare och ta till vara yrkesgruppens kompetens och närvaro.

I och med elfordonens frammarsch och behovet av ökad samt tillgänglig laddinfrastruktur blir det uppenbart att det finns en lucka i trafikförordningen där ett laddbart fordon kan parkera på en laddplats utan krav på att laddning aktivt pågår. Detta riskerar leda till att laddplatsen missbrukas som exklusiv parkering utan att den fyller sitt ursprungliga syfte (att ladda fordonet). Svepark ska verka för att lagstiftningen uppdateras och att detta blir övervakningsbart även på gatumark.

Dock har parkeringsvakterna idag ett tydligt kärnuppdrag enligt lag, och det är att övervaka stillastående bilar och utfärda kontrollavgifter eller felparkeringsavgifter vid överträdelse av bestämmelser. Samtliga förslag om utökad uppdrag och fler arbetsuppgifter måste föregås av en grundlig utredning samt tillförlitliga kostnadsberäkningar.

Likaså är det viktigt att säkra en trygg arbetsmiljö för parkeringsövervakningens personal. Det förekommer både hot och överfall på parkeringsövervakningspersonal och detta bör beaktas både gällande påföljder och vid utveckling av nya uppgifter för parkeringsvakter.

Svepark anser att parkeringsövervakning är en viktig del för att säkerställa framkomlighet, god tillgänglighet och att en hög trafiksäkerhet och att en ordnad trafikmiljö råder

Svepark anser att det ska vara tydligt, transparent och enkelt för fordonsägare att se vem som bedriver parkeringsövervakningen – oavsett betalningsmetod, lagrum eller geografisk plats

Svepark anser att målen bör vara att så många som möjligt ska parkera rätt och att intäkter för parkering bör utgöras av parkeringsavgifter – inte felparkeringsavgifter/kontrollavgifter

Svepark anser att parkeringsbolag eller den som ansvarar för parkeringsövervakning ska bedriva sin verksamhet så att de inte är beroende av intäkter från parkeringsanmärkningar/kontrollavgifter

Svepark anser att all parkeringsövervakningspersonal ska ha adekvat utbildning, minst motsvarande Sveparks utbildning för parkeringsvakter



Trygghet

Det ska vara lätt att göra rätt. När man parkerar ska man känna sig trygg. Det handlar om allt från att laddningen ska fungera i en kombinerad plats för parkering och laddning av fordonet till att man ska veta hur, var och till vilket pris man ska parkera. Tydlig skyltning och tydliga anvisningar är en självklarhet. En parkeringsanläggning ska vara trygg i alla lägen.

Också ur ett större perspektiv ska det vara tryggt. Därför har Svepark arbetat för, och fortsätter att arbeta för ändrad lagstiftning.

Begreppet bilmålvakt används om personer som av någon anledning går med på att registreras som ägare till ett fordon i stället för fordonets verkliga ägare. Genom att använda en bilmålvakt slipper fordonets verkliga ägare betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter eftersom den registrerade ägaren (dvs. bilmålvakten) är betalningsskyldig. Bilmålvakten undviker i största möjliga mån att betala olika avgifter och skatter som hör till bilen. Det orsakar stora skulder avseende parkeringsavgifter, parkeringsanmärkningar och skatter. Dessa bilar orsakar idag stora problem med felparkeringar och trafiksäkerhet och leder till en ökad otrygghet i samhället. Verksamheten har idag större omfattning än vi tror och dessutom används bilar ofta för annan kriminell verksamhet.

Svepark har varit en aktör som arbetat hårt med att få till en fungerande lagstiftning för fordonsvrak, trafikfarliga och övergivna bilar.



Från och med år 2024 innebär lag och reglering kring flyttning av fordon i vissa fall att kommuner har rätt att omedelbart flytta felparkerade fordon som har fordonsrelaterade skulder och fordon med körförbud pga obetald trafikförsäkring – även på fastighetsmark. Svepark anser att det är viktigt att lagstiftaren kan hålla jämna steg med kriminalitet i detta avseende, varför fler ändringar bör kunna bli aktuella. Om inte den nya lagstiftningen räcker till anser Svepark att antalet fordon som kan ägas av en privatperson, samt vem som får äga ett fordon, måste ses över.



SVEPARK

Kontaktuppgifter

Svepark

tel: 08 - 20 97 00

info@svepark.se

www.svepark.se

