



Parkerings- mätaren 2024

En branschrapport från
Svenska parkeringsföreningen

SVEPARK

Innehåll

Ordföranden har ordet — 2

Trendsplaning: Mobilitet, digitalisering och grön omställning driver förändring — 4

Elektrifieringen av fordonsflottan bidrar till nya behov och beteenden — 5

Utbyggnad av laddinfrastruktur — 7

Parkeringar möjliggör mobilitet — 9

Digitala tjänster kräver investeringar — 11

Utblick — 13

Resultat av medlemsenkäten — 16

Louise Bill - vd för Svepark — 18

Kommunen har en central roll i den gröna omställningen — 19

Peder har haft första parkett till en bransch i förändring — 20

Hallå där! — 22

Patricia Wallin Granhagen, Falu P — 22

Annika Fernlund, Hub Park — 23

Nya aktörer som är med och utvecklar branschen — 24

Om Svepark — 26

Vem kan bli medlem? — 26

Medlemsnytta — 27

Källförteckning — 28

Ordföranden har ordet

Svepark är Sveriges största mötesplats för parkeringsbranschen. Bland våra medlemmar finns såväl kommuner, som kommunala och privata bolag som alla har en sak gemensamt – ett brinnande intresse för allt som har med parkering att göra. Parkeringsbarometern, eller *Parkeringsmätaren* som vi kallat den här upplagan, är en återkommande branschrapport som berör aktuella frågor och trender inom parkeringsbranschen. Den kom ut första gången 2020 och har sedan dess beskrivit en bransch där mycket förändras i hög takt.

Årets barometer tar avstamp i den gröna omställningen där bland annat ett ökat antal elbilar leder till nya behov och beteenden. Kanske det mest påtagliga är utbyggnaden av laddinfrastrukturen, som är både viktig och strategiskt komplicerad. Här finns det många utmaningar för parkeringsbranschen att handskas med. Ska till exempel nya parkeringsanläggningar prioritera behoven som finns för stunden eller ta höjd för framtida behov och vilken laddningskapacitet ska erbjudas?

Även mobilitet är ett område som är aktuellt och vi kan se att vissa former av bildelning tycks bli allt populärare och att parkeringsanläggningar kan fylla allt fler funktioner. Samtidigt har det pratats länge om bilpooler utan att vi egentligen sett något rejält genomslag. Och vad är egentligen en mobilitetsanläggning? Att vissa begrepp ännu inte är ordentligt definierade kanske är ett tecken på att det helt enkelt är ett område som utvecklas och förändras i hög takt och det ska bli intressant att följa utvecklingen framöver.

Ett nytt inslag i årets barometer är att vi har frågat er, våra medlemmar, om er syn på branschen. Möjligen ska vi betrakta enkäten som skickades ut som ett pilotprojekt med viss förbättringspotential, men förhoppningsvis är det ett inslag som kan generera intresse och bidra med ett intressant innehåll. Vem vet, kanske det kan bli ett återkommande inslag i barometern.

Svepark och våra medlemmar har ett tydligt kundfokus – det ska vara lätt att göra rätt. En del i det är ett arbete för enklare och smidigare betalningslösningar, god service och att kontrollavgifter ska utgöra en så liten del av intäkterna som möjligt.

Sveparks medlemsantal växer och vi står väl rustade för framtiden. I en snabbt föränderlig omvärld kan vi fortsätta tillvarata parkeringsbranschens intressen, driva frågor och skapa opinion inom parkering samt skapa mervärde för alla som söker säker och ändamålsenlig parkering.

Därmed tackar jag för min tid som ordförande i Svepark. Det har varit en ära att få företräda en av Sveriges mest innovativa och dynamiska branscher och det är med varm hand jag nu lämnar vidare ordförandeklubban.



Stefan Carlbaum, styrelseordförande i Svepark.



Bild: Parkeringshuset Detektiven i Linköping. Foto: Dukaten.

Trendspaning: Mobilitet, digitalisering och grön omställning driver förändring

Antalet bilar ökar samtidigt som det pågår en grön omställning av parkeringsbranschen. En alltmer elektrifierad fordonsflotta såväl som mobilitetstjänster kräver en utbyggd laddinfrastruktur och en befolkning som är allt mer van vid digitala tjänster och applikationer vill erbjudas smidiga och lättanvända digitala lösningar.

Elektrifieringen av fordonsflottan bidrar till nya behov och beteenden

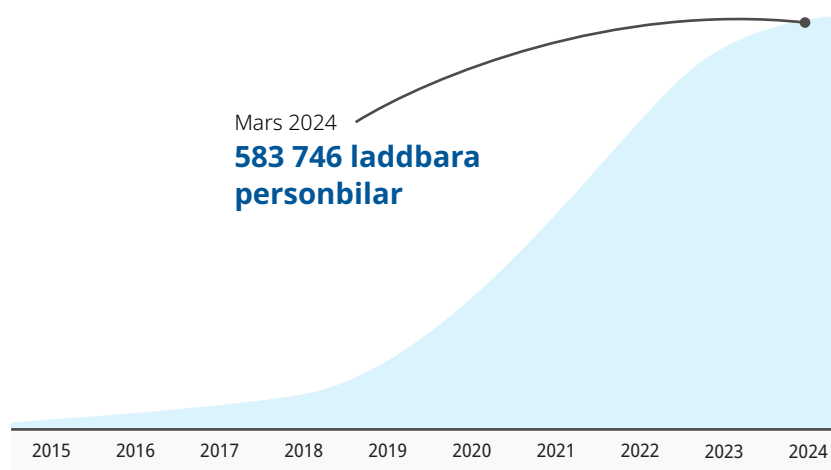
En omställning mot förnyelsebar energi

Ett av de globala målen i Agenda 2030 är att "Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla"¹. En central del av detta mål är att minska beroendet av fossila bränslen till förmån för fossilfria energikällor. Ur ett parkeringsperspektiv så kan det kopplas till exempelvis utbyggnaden av laddinfrastruktur (bil och bränsle) och hur parkeringshus omvandlas till mobilitetshus (beteende).

Det finns ett antal nationella indikatorer och målsättningar där det går att följa omställningstakten. En av dessa är att minska fossil energianvändning i personbilar med 80% från 2010 fram till 2030. Fram till 2021 hade 67% av detta mål uppnåtts, vilket är över den takt som krävs för att uppfylla målen till 2030².

Andelen laddbara bilar (både elbilar och laddhybrider) ökar och i februari 2024 utgjorde de 12% av personbilsflottan. Av antalet nyregistrerade bilar under 2023 var 38% elbilar³. Enligt Rickard Norin, affärsutvecklare vid Öresundskraft, så kan möjligheten att erbjuda laddning bidra till en grön omställning.

– En personbil står normalt parkerad mer än 95% av tiden och det blir allt viktigare att erbjuda fler nyttor, så som eldrivmedel eller delningstjänster. Ungefär hälften av befolkningen bor i flerbostadshus, och med en ökande andel service-



Visualisering: Laddbara personbilar i Sverige. Källa: Power Circle.

Bildelningstjänster och delad mobilitet

För privatpersoner kan de bildelningstjänster som erbjuds främst delas in i Business to Consumer (B2C) och Peer-toPeer (P2P). Bilpooler är exempel på B2C där ett företag äger bilar som privatpersoner sedan kan hyra medan det i ett P2P-system är privatpersoner som äger bilarna och sedan hyr ut dem till andra.



Mattias Nilsson, mobilitetschef Dukaten.
Foto: David Einar, Linkin.

fordon som övergår till el spelar parkeringsbranschen en viktig roll genom att tillhandahålla privat och publik laddning på den yta man förfogar över.

Grön omställning en viktig trend i parkeringsbranschen

– Mobiliteten, samnyttjandet, digitaliseringen och inte minst det nya landskapet med nya drivmedel är viktiga trender idag. Laddbara bilar innebär infrastrukturförändringar: laddning och parkering är en bra kombination helt enkelt. Men man ska också ha andra typer av drivmedel i åtanke – om vätgas slår igenom så skulle det innebära nya utmaningar, säger Louise Bill, vd på Svepark. Leo Schneede, Helsingborgs stad, fyller i:

– Parkering kommer inte bara vara parkering i framtiden. Den kommer att bli en viktig möjliggörare för att vi ska få till stånd mycket av den gröna omställningen, som till exempel laddning, delningstjänster och mobilitet. Vi har pratat om det länge, men nu måste vi få det att hända.

Flera aspekter av en grön omställning

Det kan konstateras att det pågår en grön omställning kopplat till transporter, som i sin tur leder till nya beteenden och behov relaterat till mobilitet och parkering. Till följd av det har några av de mest påtagliga frågorna och utmaningarna blivit sådana som rör utbyggnad av laddinfrastrukturen och allt vad det innebär. Men för parkeringsbranschen innefattar en grön omställning fler aspekter än utbyggnad av laddinfrastruktur. Det handlar till exempel om att smartare optimera nyttjandet av parkeringsplatser, ett mer hållbart byggande eller att främja mobilitet och bidra till minskad trafikmängd. Mattias Nilsson, mobilitetschef på Dukaten i Linköping, lyfter tre viktiga delar av den gröna omställningen.

– För det första har det att göra med hur vi bygger våra anläggningar och att bygga hållbart med hela livscykeln i åtanke. Det kan också innefatta sådant som solceller på taket, värmeåtervinning, batterilager, och så vidare. För det andra så handlar det om hur vi använder våra bilar. Ska en familj ha en eller två bilar? Eller kanske en och en halv, det vill säga att man äger en bil och är medlem i en bilpool. Det rör också vilka tjänster vi inom parkeringsbranschen ska tillhandahålla i våra byggnader. Om vi ska underlätta för bildelning, laddning och så vidare. För det tredje är det söktrafikdelen. Är det till exempel lätt att snabbt hitta en parkering och hur kan parkeringsbranschen bidra till att minska trafikmängden?

År	Nya elbilar	Andel elbilar	Elbilar i trafik
2016	3 360	0,7%	10 031
2017	4 756	1,0%	14 351
2018	7 912	2,4%	20 895
2019	17 088	4,3%	36 412
2020	29 643	8,6%	64 374
2021	61 407	18,4%	122 514
2022	98 975	31,1%	218 313
2023	119 781	38,7%	328 605

Tabell: Andel nyregistrerade elbilar. Källa: Transportstyrelsen.

Utbyggnad av laddinfrastruktur

En utmaning att matcha laddbehov med parkeringsbehov

Andelen elbilar ökar för varje år och det har lett till ett ökat behov av tillgänglig laddning. Men behoven skiljer sig mellan stad och landsbygd. Exempelvis är andelen privatägda elbilar störst i pendlingskommuner nära storstad och minst i landsbygdskommuner⁴. Behovet skiljer sig också beroende på var parkeringen eller laddstolpen är placerad. Längs motorvägarna efterfrågas snabbbladdning i kombination med mat eller fika, men vid en parkering centralt eller i ett bostadsområde ska bilen stå still under en längre tid och då kan det vara att föredra att laddningen sker till en så låg kostnad som möjligt. Richard Norin lyfter att det är viktigt att se till användarnas behov när ny laddinfrastruktur byggs ut.

– Att sätta sig in i beteenden kring parkeringsbehov och att därefter matcha det mot befintligt och över tid ökande laddningsbehov är en viktig fråga vid utbyggandet av laddinfrastruktur. En laddplats bör dimensioneras utifrån användarperspektivet så att den blir välanvänd. Det är också viktigt både för omställningen och i framtiden att laddinfrastrukturen arbetar mer i synk med energisystemet snarare än att belasta det.

– Parkeringstid är lika med möjlig laddningstid och parkeringstiden är ofta baserad på ett historisk nyttjande samt gällande juridik med regler och förbehåll. När vi introducerar laddmöjligheter på en befintlig parkeringsyta är det viktigt att synkronisera ladderbjudandet med parkeringserbjudandet så att det blir en fungerande helhet för användarna.

Laddinfrastruktur en av de viktigaste trenderna

En direkt effekt av ett ökat antal elbilar är att behovet av laddning blir större. Enligt Mattias Nilsson, mobilitetschef på Dukaten i Linköping, så är parkeringsplatsernas möjlighet att erbjuda elbilsladdning och hur detta ska gå till en högst aktuell fråga som många parkeringsbolag och kommuner nu måste hantera.

– Möjliggörandet av elbilsladdning är en av de viktiga trenderna just nu inom parkeringsbranschen, kanske till och med den allra viktigaste, säger Mattias. Om man har parkeringsplatser, oberoende om det är parkeringsanläggningar, mobilitetshus, hubbar eller parkeringsplatser, så äger man en yta mark som kan bidra till nästa form av infrastruktur. Och då kommer ju frågor som rör elbilsladdning som ett brev på posten.

Exakt hur utbyggnaden hanteras skiljer sig dock städer emellan.

– I Stockholm kan nya anläggningar byggas med en elbilsladdare på varje parkering och sedan kan besökare stå där oavsett om de har elbil eller inte. Det kan vara ett sätt att framtidssäkra genom att se till att infrastrukturen finns på plats. I Linköping vill vi att det som finns nyttjas och bygger sedan ut allt eftersom behovet ökar, berättar Mattias. Det kan vara ett sätt att vara mer sparsam. Dessutom vet vi inte exakt hur teknikutvecklingen eller behovet kommer att se ut framöver. Till exempel behöver en bil som körs kortare sträckor inte laddas dagligen och de laddare som installeras idag kanske inte uppfyller de behov som finns i framtiden med vehicle-to-grid-lösningar⁵ eller liknande, utvecklar Mattias.

Om det finns en strategi som är bäst låter Mattias vara osagt, utan trycker på att det inte finns något facit.

CPEV

Charging Points per Electric Vehicle. Antalet laddbara bilar per publik laddstolpe mäts i det så kallade CPEV-talet, som enligt rekommendationer från EU bör ligga på 0,1 – alltså max tio bilar per publik laddstolpe.

AFIR

Alternative Fuels Infrastructures Regulation. EU-direktiv för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Innehåller flera målsättningar. För publik laddning gäller 1,3 kW per elbil och 0,8 kW per laddhybrid.



Leo Schneede, Helsingborgs stad.

Utbyggnaden har gått snabbare de senaste åren men når ändå inte upp till målen

Elektrifieringen av fordonsflottan går i en sådan takt att behovet blivit större än tillgången. Men en undersökning av Riksförbundet M Sverige visar på en tydlig ökning av antalet laddningsstolpar under 2023⁶. I riket i snitt har antalet ökat med hela 69%. Trots det ökade tempot är det ännu bara tre län som når upp till EUs rekommendation med ett CPEV-tal på 0,1, – det vill säga 1 laddningsstolpe per 10 elbilar. Men, denna rekommendation ersätts nu med ett nytt EU-direktiv – AFIR.

– CPEV-talet är tack och lov på väg ut, säger Leo Schneede. I Helsingborg har vi istället börjat anamma AFIR, som istället för antal laddstolpar handlar om installerad effekt som ska finnas i stadens publika laddpunkter. För rena elbilar är det 1,3 kW per fordon och för laddhybrider är det 0,8 kW. Dessa räknas sedan ihop och ger en siffra på hur mycket effekt som ska finnas installerat, enligt EU-direktivet, i stadens laddpunkter. CPEV var bra när det kom, men nu tycker jag AFIR är bättre och mer dynamiskt för dagens utbyggnad av laddinfrastruktur.

Vilken typ av laddning ska erbjudas

Utöver antalet laddningsstolpar per bil så är det också frågan om vilken typ av laddningsstolpar som ska installeras. Här finns många aspekter att beakta. Privatpersoner har egna laddare vid hemmet, och längs med motorvägarna byggs stora laddningsstationer med snabbladdare. Aktörer som Tesla och bensinbolagen har en central roll i utbyggnaden av laddningsstationer längs motorvägarna. Där finns det ett behov av snabb laddning, ofta i kombination med en paus för mat eller fika. Vid hemmet så kan laddningen anpassas efter tid på dygnet då elen är som mest prisvärd. Men vad som ska prioriteras vid byggandet av nya parkeringsanläggningar varierar från fall till fall.

– Från start behöver beslut tas på vilken typ av laddning som ska byggas, privat för exklusiva användare eller publik för allmän användning och därefter hur lång parkeringstid som uppskattas. Parkeringstiden ger svar på hur mycket energi som bör förmedlas under en parkeringssession och därmed även eleffektbehovet. Ladda långsamt under en längre tid eller ladda snabbt under en kortare tid är alltid en relevant fråga att ta ställning till, utvecklar Rickard Norin.

Parkeringar möjliggör mobilitet

Leder fler bilar till fler parkeringar?

Under en 30-årsperiod har biltätheten i landet ökat från 408 personbilar per 1000 invånare år 1993, till motsvarande 471 bilar år 2023. I kombination med en ökande befolkning innebär det allt fler personbilar. Under det senaste decenniet har antalet personbilar i Sverige ökat med cirka 500 000⁷, men ökningstakten

har avtagit. Enligt en prognos från Trafikanalys kan antalet nyregistreringar under 2024 nå sin lägsta nivå sedan 2009, till stor del på grund av det makroekonomiska läget och diverse omvärldsfaktorer⁸.

Ett ökat bilägande ska inte direkt likställas med ett ökat behov av parkeringsplatser. Befintliga parkeringsplatser kan optimeras och nyttjas effektivare. I 2022 års barometer skrevs om Falu P som utökade sina parkeringsmöjligheter utan att fysiskt öka antalet parkeringsplatser.

Även mobilitetstjänster, förutsatt att de blir mer etablerade än idag, skulle kunna påverka behovet av parkeringsplatser. Men för att bildelningstjänster ska bli mer attraktiva för allmänheten krävs bland annat att de har god tillgänglighet. Som att göra det så enkelt som möjligt att hitta en ledig bil och sedan lika enkelt ställa ifrån sig den – något som är lättare att lösa i större städer.

– Det är ett misstag att tro att vi kan ta bort parkeringar för att på så vis lösa frågor som rör grön omställning eller mobilitet. Det kan snarare vara så att vi behöver bygga fler parkeringar under en period för att underlätta övergången, utvecklar Leo Schneede vid Helsingborgs stad. Människor vill ha fri rörlighet och om vi skapar utrymme för bildelningstjänster och kan visa på att det fungerar, är smidigt och praktiskt, så ökar det möjligheten att människor stegvis går mot minskat bilägande.

Parkeringshus och mobilitetsanläggningar

Ett parkeringshus kan idag erbjuda mer än enbart en fysisk plats där bilen står under en period. Om det erbjuder flera olika typer av tjänster så kan det eventuellt beskrivas som en mobilitetsanläggning eller ett mobilitetshus.

– Det är ingen som egentligen äger begreppet, så det finns förmodligen flera olika sätt att se på det. Vi betraktar det som en mobilitetsanläggning om det erbjuder minst tre olika tjänster. Utöver parkering kan det till exempel vara elbilsladdning, cykelförråd eller bilpool. På så vis blir det en facilitet som underlättar eller skapar förutsättningar för ökad mobilitet, säger Mattias Nilsson, mobilitetschef på Dukaten i Linköping. Han fortsätter:

– Det pratas en hel del om mobilitet i parkeringsbranschen men mobilitet handlar om rörlighet och parkeringar är statiska. Vi transporterar inga paket eller personer, det är sådant andra får lösa, utan vi möjliggör för andras mobilitet. Vi jobbar med mobilitet men är statiska.

Som möjliggörare av mobilitet blir placeringen av en parkeringsanläggning, eller mobilitetsanläggningen, en viktig aspekt. Till exempel genom dess närhet till andra färdmedel.

Framtiden för mobilitetshubbar: Från parkering till paketering

Mobilitetshubbar har vuxit fram som en trend och en lösning för att främja mer hållbara resealternativ genom att kombinera olika transportslag. Samtidigt ställer sig många frågan vad en mobilitetshubb är. Ur rapporten *Mobilitetshubbar: Från parkering till paketering?*⁹, som baseras på intervjuer och material om 19 olika mobilitetshubbar i norra Europa kan vi läsa: "Enkelt uttryckt är en mobilitetshubb en plats som paketerar olika färdmedel och tjänster på ett sätt som förklarar det hållbara resandet." Det finns ett par viktiga aspekter att ta i beaktning när det gäller mobilitetshubbar: *transportslag* och *placering*.

Paketeringarna av hubbar kopplat till transportslag kan delas in i transitorienterad paketering där hubbar kopplas till kollektivtrafiken i en del av en längre

Bilpool

Bilpool är en medlemstjänst som ger användare tillgång till bil utan ägande. För att karakteriseras som en bilpool skall bildelningstjänsten vara allmänt tillgänglig genom digitala system, medlemskap och självservice (Trafikverket, 2019).

resa, mikromobilitetslösningar som hyrcyklar och elsparkcyklar samt paketeringslösningar som bilpooler och bildelning. Paketeringslösningarna skapar en integrering av olika transportmedel, vilket kopplat med strategisk placering av hubbar nära kollektivtrafiknoder underlättar för invånare att ta sig vidare i staden utan bil. Framtiden för mobilitetshubbar kan därmed sammanfattas som en övergång från bilberoende till ett system med integrerade, tillgängliga och hållbara transportlösningar. En nyckel till att lyckas med övergången är samarbete mellan städer, transportmyndigheter och privata aktörer. Det kommer dock med en utmaning, då det gäller att balansera dynamiken i dessa partnerskap samtidigt som man fortsätter att sträva efter hållbar och tillgänglig mobilitet för alla.

Attityder till bilägande samt nya bildelningstjänster kan påverka utvecklingen – men det är inget som märks ännu

Trots att statistiken visar på en ökad bilanvändning så är det inte i helt i linje med hur vi ser på vårt eget resande. Enligt en undersökning av Västtrafik så tror en tredjedel av respondenterna att de kommer gå eller cykla mer i framtiden och 18% tror att de kommer minska sin bilanvändning. Hälften av personerna i åldersgruppen 20–25 år ser cykeln som ett smidigt sätt att ta sig fram i framtiden. Det går också att se en tydlig skillnad mellan stad och landsbygd. I samma undersökning anser 83% på landsbygden att de inte klarar sig utan bil medan motsvarande siffra i Göteborgs innerstad är 6%¹⁰.

Statistiken antyder att det finns en potentiell marknad för mobilitetstjänster och enligt en undersökning av Trafikverket¹¹ 2019 är delad mobilitet en växande sektor. Studien fokuserade främst på delningstjänster för bil och cykel där det för bil inkluderade både bilpooler och P2P-system där privatpersoner hyr ut till varandra. P2P är enligt undersökningen det snabbast växande segmentet inom bildelning.

Delad mobilitet har framtidspotential, men för att dessa tjänster ska lyckas etablera sig ordentligt är det flera utmaningar som måste hanteras. Enligt Trafikverkets undersökning kan tillgången till attraktiva parkeringsplatser i bra och synliga lägen såväl som en väl utbyggd laddinfrastruktur vara viktiga utmaningar som bilpooltjänster måste lösa för att bli mer tillgängliga¹².

Forumet 2030-sekretariatet föreslår och verkar för att ändra i parkeringslagstiftningen så att kommuner ska få rätt att tilldela gatumark till bildelningstjänster¹³. De anser även att kommuner själva bör kunna bestämma vilken avgift som tas ut för att på så vis kunna styra bildelningstjänster till de områden som önskas¹⁴.

Miljön är ett viktigt argument för bildelning – framförallt om det leder till färre bilar

Omkring fyra procent av svenskarna uppger att de har använt bilpool någon gång under de senaste tolv månaderna¹⁵. Bildelningstjänster kan innebära effektivare användning av resurser och marknadsförs ofta som ett miljövänligt alternativ till att äga bilen. Men det är inte alltid miljömedvetenhet som får bilister att välja bilpoolen framför ett ägande.

I artikeln *Vem använder bilpool?* från Göteborgs Universitet anges att ungefär hälften av de privatpersoner som använder bilpool inte har ägt en bil innan de gick med i en bilpool¹⁶. De stora nyttorna med bildelning gäller dock främst de hushåll som väljer att ersätta en privatägd bil med bildelning. Enligt Trafikver-

ket visar studier på att en bilpoolsbil potentiellt kan ersätta fem privatägda, vilket skulle göra stor påverkan på parkeringsefterfrågan då en bil står parkerad i 23 timmar per dygn¹⁷.

En annan viktig aspekt för bilpooler är tillgängligheten till bilar. I större städer har tillgängligheten och intresset för bilpooler ökat under senare tid. Under 2023 ökade antalet bilar i fasta bilpoler i Stockholm med nästan 40 procent och 6 av 10 stockholmare har kortare än 400 meter till närmsta bilpoolsbil¹⁸. Däremot är kännedomen om detta låg, då endast 34 procent av de tillfrågade är medvetna om närheten till en bilpool.

Digitala tjänster kräver investeringar

Digitaliseringen omformar parkeringsbranschen

Många branscher har genomgått eller genomgår en digitalisering, så även parkeringsbranschen. Idag kan kunder snabbt och enkelt hitta, boka, betala och avsluta sin parkering med bara några få klick i en app, som också påminner dem när det är dags att förnya parkeringen.

En som vet vad som krävs för att bygga digitala tjänster är Peder Ståhlberg som nyligen klev av som VD för Aimo Group. Under sin tid på Aimo var satsningen på digitala tjänster kanske det största projektet Peder initierade.

– Jag tror att den digitala utvecklingen kommer gå allt snabbare. Flera av våra medlemmar kommer inte klara av att investera i den takt som krävs. Mindre bolag riskerar att bli uppköpta eller gå under, säger Peder.

Betalningslösningar en viktig del av parkeringserbudandet

Rapporten *A Deep Dive into the Nordic Parking Industry*¹⁹ från Arvato Financial Solutions belyser många viktiga aspekter av digitaliseringen inom parkeringsbranschen. Den tar upp fördelar som enkla och sömlösa betalningar, värdeadderande tjänster såsom elfordonsladdning och bildelning, samt att kunddata kan användas för att skapa nya värden och öka intäkterna.

Rapporten understryker att digitaliseringen av betalningsmetoder är en viktig del av den framväxande marknaden för parkeringstjänster och att parkeringsindustrins aktörer måste anpassa sig för att förbli konkurrenskraftiga. En majoritet av respondenterna, över 75%, anser att ANPR-parkering (Automated Number Plate Recognition) kommer att spela en kritisk roll inom de kommande fem åren. Rapporten nämner att en stor andel av respondenterna (70%) erbjuder betalningsappar och att detta är ett populärt betalningsätt bland konsumenterna.

Digitala lösningar kan användas för att generera insikter om konsumentbeteende och preferenser, vilket genererar värdefull information för dem som förvaltar parkeringen. Dessutom formar nya betalningsvanor och teknologier hur kunder och operatörer föredrar att interagera. Under det senaste decenniet har

antalet olika metoder som konsumenterna använder för att betala för varor och tjänster ökat: genom kontaktlösa betalningar, online och via mobilappar.

Framgången för nordiska parkeringsintressenter kommer delvis att bero på förmågan att ta itu med dagens utmaningar samtidigt som de förbereder sig för de förändringar som branschen sannolikt kommer att möta i framtiden. Specifikt förutspås det att nya och viktiga möjligheter kommer att uppstå kring mervärdestjänster.

God service allt viktigare i en tätare konkurrens

Digitaliseringen har fört med sig nya aktörer och nya synsätt på hur affären i parkeringsbranschen kan förändras. Pelle Sjögren, vd och grundare av Mobility46, ser en bransch som förändras snabbt och där allt fler aktörer är med och driver utvecklingen.

– Vi kan nog ses som en ”disruptor”, vilket av vissa kan uppfattas som ett hot. Vårt DNA ligger i det digitala, vilket är viktigt för oss. Förhoppningen är att vårt förhållningssätt till parkering och service omfamnas vilket kan göra oss till en värdeskapande partner.

Pelle ser ett skifte där parkeringsbolag istället för att reglera och hålla kontrollen på att regler följs går mot att bli en pådrivare av att erbjuda tjänsterna som efterfrågas. Marknadens krav ökar dessutom på att parkeringsaktörer blir mer serviceorienterade.

– Jag tror det är en utmaning att ställa om och bli mer proaktivt serviceorienterad, slår Pelle fast och utvecklar tanken på ett tjänsteorienterat förhållningssätt. Det vill säga att inte se parkeringsplatsen bara som en distribution av en yta utan att se det som nyttjanderätter – alltså rätten att få vara på en plats under en viss tid eller möjligheten att också kunna ladda bilen.

Utblick

Under 2023 har det forskats på felparkerade elsparkcyklar och brandrisk med elbilar i parkeringshus. Det har även gjorts utredningar kring om parkeringsskatt vore användbart som styrmedel. Och 2024 inleddes med en lagändring om felparkerade fordon.

Information och omvärld

Sverige bör införa en parkeringsnämnd likt Norges

I Norge finns en särskild instans för hantering av klagomål gällande parkeringsärenden. Där går det att vända sig till "Parkeringsklagenemnda" för att få hjälp att överklaga boten vid det fall att parkeringen följer parkeringsföreskrifterna. Fall som inte går att överklaga via nämnden är till exempel ej synlig biljett, parkering utanför markerat fält, utgången biljett, tidsöverskridelse eller felaktig inmatad information i elektronisk registrering. Svepark anser att en liknande lösning bör införas även i Sverige.

Allmän platsmark eller kvartersmark

När olika typer av mobilitetshubbar ska lokaliseras i städer utgör skillnaden mellan allmän plats och kvartersmark i den svenska plan- och bygglagstiftningen en viktig distinktion för kommuner. När gator, torg eller parkmark regleras som allmän plats betraktas de som offentliga platser avsedda för gemensamma behov. Denna reglering syftar bland annat till att säkerställa att alla människor har möjlighet att vistas, samlas och ta sig fram i en stad på lika villkor.

Enligt den svenska Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) får en allmän plats inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten. Eftersom bilpool drivs som enskild verksamhet och är tillgänglig endast för bilpoolsmedlemmar får de inte upplåtas på allmän plats mer än tillfälligt. Det betyder att befintliga gatuparkeringar inte kan reserveras för bilpooler.

Vad vi ser istället är att bilpooler upplåts på mark som är reglerad som kvartersmark, exempelvis i parkeringshus eller på parkeringsplatser i anslutning till fastigheter. I Tyskland har vissa delstater antagit en ny lag som gör det möjligt för kommuner att upphandla bilpoolsföretag och ha bilar uppställda på allmän plats (se till exempel Dresden Mobipunkt eller Switch points i Hamburg). I Sverige har man i vissa kommuner istället slopat fickor av "kvartersmark" på allmän plats – utmed gatan.

Nya lagar

AFIR²⁰

AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) är en del av EU:s regelverk som syftar till att främja och underlätta användningen av alternativa drivmedel, som el och vätgas, genom att kräva utbyggnad av nödvändig infrastruktur. För parkeringsbranschen innebär detta specifika krav på tillgänglighet och kapacitet av laddningsstationer för elbilar inom nya och befintliga anläggningar. Syftet är att säkerställa en smidig övergång till en mer hållbar fordonspark, vilket ställer nya krav på planering och utveckling av parkeringslösningar.

Felparkerade fordon kan flyttas i fler fall²¹

1 januari 2024 skedde en ändring i Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Lagändringen syftar främst till att motverka användandet av s.k. fordonsmålvakter och ska göra det enklare att flytta på felparkerade fordon. Denna flyttning kan genomföras om fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder, som t ex felparkeringsavgifter, trängselskatt och fordonsskatt, som överstiger 5 000 kronor. Den innebär också att en kommun har rätt att flytta sådana fordon från tomtmark, om de står felparkerade.

Utredningar och forskning

Även elsparkcyklar ska parkeras

Den 1 september 2022 infördes ett parkeringsförbud för elsparkcyklar vilket innebär att dessa enbart får parkeras på särskilda platser för elsparkcyklar eller på cykelparkeringar. Enligt en undersökning från KTH så var mer än 30 procent av elsparkcykelanvändarna i Stockholm, Göteborg och Malmö positivt och 20 procent neutralt inställda och till parkeringsförbudet. I undersökningen uppgav mer än 50 procent av användarna att de hade gjort en kombinerad resa med elsparkcykel och kollektivtrafik. Utifrån ett användarperspektiv är en hög täthet och god placering av parkeringar, och då inte minst i anslutning till kollektivtrafikstationer, viktiga aspekter.

Parkeringskatt som styrmedel

Enligt en enkätundersökning från IVL Svenska Miljöinstitutet 2022²² rankades "Att uppnå klimatmålen" som det största trafikrelaterade problemet att lösa av de 33 tjänstepersoner och politiker som svarade på enkäten. Detta före problemområden som till exempel "Trängsel i rusningstrafik på eftermiddagen" eller "Användning av ytor och mark" och "Buller". När de svarande sedan skulle värdera vilka åtgärder som skulle vara mest effektiva som lösningar så rankades "Ökade taxor för parkering på gatu- och tomtmark" högst, före förslag på åtgärder som rörde bland annat kollektivtrafik, cykelbanor, hemarbete.

Men utöver att ranka hur effektiv åtgärden bedömdes vara så skulle även acceptans värderas. I det fallet bedömdes acceptansen för ökade parkeringstaxor ligga lågt medan ökad turtäthet och lägre biljettavgifter i kollektivtrafiken bedömdes som åtgärder med mycket hög acceptans. Kort och gott, att använda parkeringsavgifter eller parkeringsskatter som styrmedel bedömdes i undersökningen som effektivt men impopulärt.

Rapporter och vidare läsning

Trafikverkets rapport om mobilitet som tjänst²³

I en nyligen publicerad rapport från Trafikverket, avslutas ett omfattande regeringsuppdrag riktat mot att utforska och höja kunskapsnivån inom området mobilitet som en tjänst (MaaS). Rapporten, författad av experter från både Trafikverket och konsultföretag, ger en djupgående insikt i hur Sverige kan integrera och förbättra mobilitetstjänster över landet.

Rapporten framhäver vikten av att utveckla bytespunkter där resenärer kan växla smidigt mellan olika transportmedel som kollektivtrafik, bilpooler och cyklar. Ett centralt tema är behovet av en välutvecklad fysisk och digital infrastruktur som stödjer denna kombinerade mobilitet. Trafikverket pekar på vikten av nationell samordning för digital infrastruktur snarare än att fokusera på enskilda bytespunkter.

Rapporten föreslår också att kommuner och fastighetsägare spelar en nyckelroll i tillhandahållandet av tillgängliga ytor för mobilitetstjänster. Det understryker vikten av gemensamma åtkomstpunkter och statens roll i att främja en mer sammanlänkad och tillgänglig mobilitet.

Trafikverkets slutsatser och förslag rörande mobilitetshubbar och digital infrastruktur är avsedda att leda vägen mot en mer integrerad och hållbar transportinfrastruktur i Sverige, där mobilitet som en tjänst kan bli en realitet i människors vardag.

Framtidens mobilitet – Privata aktörers roll²⁴

I en ny rapport utforskad av Eva-Lena Eriksson från K2, en nationell kunskapscentral för kollektivtrafik, analyseras en framtid där privata aktörer är de huvudsakliga drivkrafterna bakom utvecklingen av Sveriges transportsystem. Rapporten, betitlad "Privata aktörer styr utvecklingen", presenterar ett scenario som skildrar hur mobilitetslandskapet kan komma att se ut år 2040.

Scenariot visar att trots ökad elektrifiering och delade mobilitetstjänster kommer bilen fortfarande att vara det första valet för många, särskilt utanför storstadsområdena. Elektrifieringen och digitaliseringen har möjliggjort nya former av transporttjänster som taxi- och bildelning, vilket minskar privat bilägande i städerna men behåller bilens popularitet. Den tekniska utvecklingen, starkt drivet av den privata sektorn, har också lett till nya, smarta och effektiva lösningar, men också skapat utmaningar såsom en fragmenterad mobilitetsmarknad utan tillräcklig samordning.

Rapporten betonar att den framtida utvecklingen av mobilitetssystemet kommer att kräva en balans mellan innovation och regelverk för att säkerställa tillgänglighet, jämlikhet och hållbarhet i transportsystemet. Det understryker också behovet av politiska visioner och mål som styr både den offentliga och privata sektorns ansträngningar mot gemensamma samhällsmål.

Resultat av medlemsenkät

För första gången har vi skickat ut en enkät till våra medlemmar där vi frågat om parkering. Respondenterna bekräftade att Sveparks arbete med hantera frågor som rör lagstiftning är viktigt. Det gav också en indikation om hur många parkeringsplatser, anläggningar, avskrivningar och parkeringstillfällen som finns hos våra medlemmar.

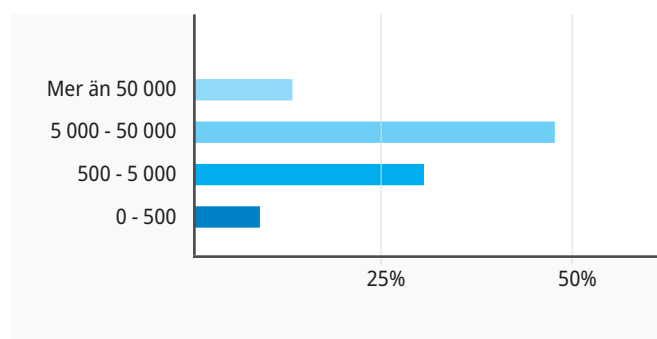
6,5M

parkeringstillfällen per år i snitt hos våra medlemmar

Respondenterna på enkäten uppgav att de hade i snitt 6,5 miljoner parkeringstillfällen per år. Högst antal som angavs var 50 miljoner.

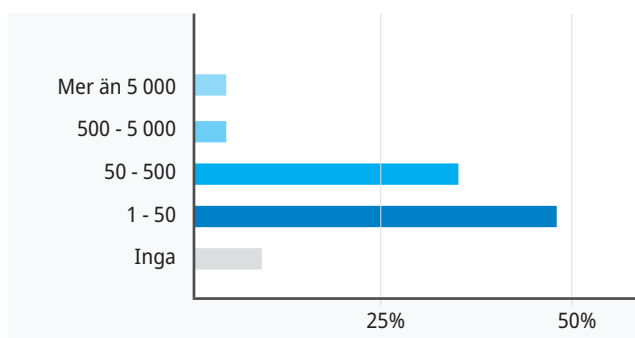
Parkeringar

Hur många parkeringsplatser förvaltar eller förfogar er organisation över idag?



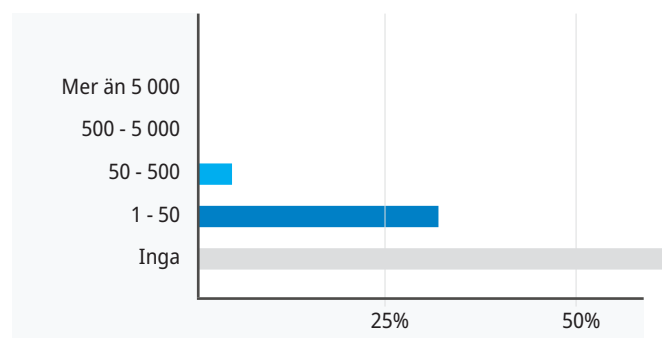
Parkeringsanläggningar

Hur många parkeringsplatser förvaltar eller förfogar er organisation över idag?



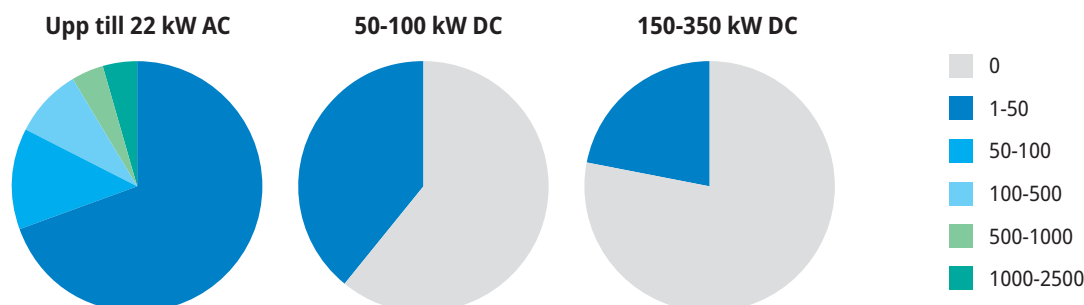
Mobilitetsanläggningar

Hur många mobilitetsanläggningar eller liknande har er organisation (enligt er definition av begreppet)?



Antal laddplatser och typ

Hur många laddplatser med möjlighet för laddning av ett fordon i taget erbjuds idag på era parkeringsplatser?



74%

av respondenterna anser att Sveparks arbete med lagstiftning är mycket viktigt

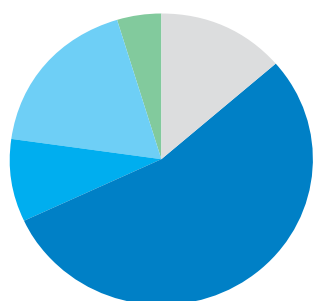
Frågan som ställdes var: Hur viktigt är Sveparks arbete med att verka för att utreda frågor rörande lagstiftning samt juridiska, tekniska och ekonomiska frågor?

Kort om enkäten

Enkäten skickades ut digitalt och 23 av Sveparks medlemmar lämnade svar.

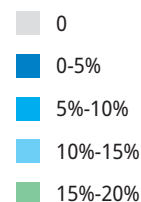
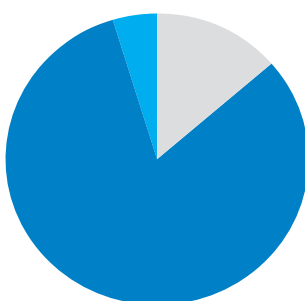
Avskrivning

Vilken var avskrivningsgraden av kontrollavgifter under 2023?



Makulering

Hur stor andel av avgifterna makuleras på grund av oriktigt utfärdade kontrollavgifter?



Louise Bill – vd för Svepark

Nytt sedan förra utgåvan av Parkeringsbarometern är att Svepark har fått en ny vd, nämligen Louise Bill. Louise har en gedigen erfarenhet från branschen och pekar på mobilitet, samnyttjande och digitalisering som exempel på viktiga trender och betonar vikten av en moderniserad parkeringslagstiftning.



Louise Bill, vd för Svepark.

Innan Svepark

Louise är relativt ny som vd för Svepark och innan hon tillträdde så har hon såklart haft andra uppdrag. Att hon är kunnig och har långa erfarenheter inom trafik och parkering märks direkt för den som samtalar med henne, men vem hade kunnat ana att hon arbetat som översättare åt Radio Moskva?

– Innan jag blev vd för Svepark så var jag vd för Örebro parkering och innan dess var jag affärsutvecklare på Gävle parkeringsservice. Då var jag var bland annat med när Gävle byggde sitt första parkeringshus i trä. Före det konsultade jag en period och jag ansvarade för gatuparkering på Trafikkontoret i Stockholms stad, jag har också varit utredare – på Familjebostäder och på Stockholm parkering, där vi bland annat utredde effekterna av trängselavgifter. Och, jag har dessutom arbetat på Stockholms stadshus och varit översättare på Radio Moskva!

Parkering idag och i framtiden

Vilka trender ser du inom parkeringsbranschen?

– Mobiliteten, samnyttjandet, digitaliseringen och det nya landskapet med nya drivmedel är viktiga trender idag. Laddbara bilar innebär infrastrukturförändringar. Laddning och parkering är en bra kombination helt enkelt. Om vätgas blir ett drivmedel på frammars så innebär även det nya utmaningar.

Har det kommit några intressanta tekniska uppfinningar senaste tiden?

– Ja, absolut. Det har till exempel kommit intressanta tekniker som rör samnyttjande av parkering. Samnyttjande förr innebar ofta tillståndsplatser, fysiska parkeringstillstånd, som kunde försvinna, stjälas, och fakturering var krångligt med pappersfakturor. Allt sker nu istället digitalt, i molnet. Man kan också lättare se var det finns parkeringar. Man kan planera sin resa på ett annat sätt. Dessutom kan man välja andra färdmedel, multimodala resmönster, där

man byter färdmedel under sin resa. Göteborg har till exempel ett pilotprojekt där den som ställer bilen i en parkeringsanläggning strax utanför centrala Göteborg bjuds på ett månadskort på *Styr och ställ* (hyrcyklar).

Vilka frågor kommer bli viktiga i framtiden?

– Alltifrån att modernisera lagstiftningen till att anpassa oss till en föränderlig värld. Sådant som större bilar, mindre bilar, andra drivmedel, självkörande bilar och annorlunda resmönster kan bli sådant vi får förhålla oss till framöver. Vi märkte till exempel vilka effekter Coronapandemin gav på parkeringsbranschen då många valde att stanna hemma och arbeta. Jag tror också att parkeringens plats inom samhällsplaneringen kommer bli en viktig fråga.

Viktiga frågor för Svepark

För Svepark är det viktigt att driva frågor som rör lagstiftning och regleringar kring parkering. Svepark är dessutom en remissinstans när nya lagar ska tas fram. Enligt Louise finns det gott om förbättringsmöjligheter när det kommer till gällande lagar:

– På lagstiftningssidan har vi en del att göra för att parkören ska känna sig trygg. Till exempel kan jag tycka att tiden och utvecklingen har sprungit ifrån lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, vilket gjort att vi nu kommit tillbaka till avtalsparkering. På sikt tror vi inte det är så bra utan att det borde finnas ett bättre stöd i lagstiftningen för att erbjuda parkeringsplatser och utnyttja de nya tekniska lösningarna som finns.

Ytterligare exempel på vad som kan bli bättre hittar vi i Norge där de har något som påminner om en reklamationnämnd, fast för parkering – *Parkeringsklagenemnda*. Så om du har parkerat fel så finns det en instans som hanterar ärendet, och du behöver inte gå till tingsrätten. Det tycker vi är bra och att det ska införas också här i Sverige.

Kommunen har en central roll i den gröna omställningen

Kommunerna har en central roll för parkeringsbranschen genom hur de själva hanterar parkeringsfrågor men också på vilket sätt de skapar förutsättningar för andra aktörer. Hur kommunerna hanterar detta kan dock skilja sig väsentligt baserat på såväl ekonomiska förutsättningar som politiskt styre.

Modernare regelverk kan skynda på en grön omställning

Leo Schneede har ett förflutet hos Parkering Malmö, Swedavia och EasyPark men har sedan 2017 arbetat på Stagsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad samt är styrelseledamot i Svepark. Vilka trender ser du inom parkeringsbranschen?

– En trend är att parkering inte bara kommer vara parkering i framtiden, utan även fungera som en möjliggörare för den gröna omställningen. Det kan vara genom exempelvis utbyggnaden av laddinfrastruktur eller olika former av delningstjänster. Jag tror dessutom vi behöver ett förändrat regelverk som gör det möjligt att på allmän platsmark prioritera till exempel delade fordon. Det vill säga att fordon kopplade till delningstjänster kan erbjudas utrymmen på attraktivare lägen än vad som erbjuds den som inte delar fordon med andra. Det skulle kunna fungera som incitament för att få fler att välja delningstjänster – som det ser ut idag får en parkeringsplats inte reserveras för ett särskilt ändamål.

Det kan behövas fler parkeringsplatser – inte färre

Vilka är de stora utmaningarna för branschen?

– Omställningen från att äga sin egen till att istället dela bilen med andra kan möjligen försvåras om man börjar med att minska antalet parkeringsplatser. Det har lett till andra problem snarare än att folk använder bilen mindre. Utmaningen är istället att kunna erbjuda tillräckligt attraktiva alternativ till att äga bilen och samtidigt förstå att det kommer behövas en övergångstid. Det tycks finnas en föreställning att om vi minskar antalet parkeringsplatser så kommer det per automatik leda till minskad bilanvändning. Men det har jag lite svårt att se. Tvärtom så förutspår jag att under tid, fram till kanske år 2030 eller 2040, kommer det snarare finnas ett större behov av parkeringsplatser. För det kommer under omställningen behövas parkering för både den privatägda bilen och de delade mobilitetstjänsterna.

Det kan bli fler fordon under en period men antalet körda kilometer sjunker.

Hur kan kommuner främja utvecklingen, till exempel när det kommer till att möjliggöra mobilitetshussatsningar?

– En viktig aspekt som rör kommunens roll är prissättning på kantstensparkering. Det skulle kunna uttryckas som att kommunen äger marknaden och att det pris vi sätter på allmän platsmark skapar förutsättning för huruvida det är ekonomiskt möjligt att bygga ett mobilitetshus och driva det eller inte. Det kan skilja sig stort mellan kommuner hur detta hanteras beroende på i vilken grad kommunen vill främja bilism eller exempelvis skapa förutsättningar för att bygga mobilitetshus. Det ska dock noteras att det är politiken som äger verktyget.

Har ni några intressanta projekt i Helsingborg som kan kopplas till mobilitet eller laddinfrastruktur?



Ladd-oas i Helsingborgs. Källa: Helsingborgshem.

– I Helsingborg testar vi något som vi kallar för ”ladd-oaser”, där vi har samlat ett antal laddpunkter med hög effekt på en plats. Den som vill ladda sin bil där får boka tid och stå parkerad så länge bilen laddas. Ungefär som att boka tid i en tvättstuga. När laddningen är klar flyttar man på sig och ger plats åt nästa. Vi tycker det är en resurseffektiv lösning då det inte behövs lika stort antal laddpunkter och att de nyttjas så mycket som möjligt. Hittills har det slagit väl ut då vi kan se att det är en hög beläggning.

**Namn**

Peder Ståhlberg

Aktuell

Nyligen avgått som vd för Aimo Park.

Peder har haft första parkett till en bransch i förändring

Efter 16 år avgår Peder Ståhlberg som vd för Aimo Park. Under sina sammanlagt 22 år i branschen har han sett stora förändringar, där digitaliseringen kan ha varit den största. Hur summerar Peder sina år som vd och hur ser han på framtiden inom parkeringsbranschen?

Från hårdvara till mjukvara

Carpark grundades år 1959 med en enda parkering – Hötorgets parkeringsgarage i centrala Stockholm. Företaget växer och år 2006 köptes det upp av Q-Park som ville etablera sig på den Nordiska marknaden. År 2019 köps Q-Parks verksamhet i Sverige, Norge och Finland av Sumitomo Corporation och i samband med det ändrades namnet till nuvarande Aimo Park. Peder började på företaget för 22 år sedan och har varit med om både ett företag och en bransch som förändrats. Han beskriver hur Aimo Park har skiftat fokus från hårdvara till att handla mer om mjukvara.

– Vi har gått från att vara ett klassiskt parkeringsbolag, med betalautomater och kontrollavgifter, till att bli ett digitaliserat bolag med betalning via app eller sms och kamerateaavläsning istället för bomsystem i garage. Nu försöker vi snabba på utvecklingen på mjukvarusidan så att vi dels kan

introducera nya, smarta, enkla lösningar för både slutkund och fastighetsägare, dels skapa möjligheter för att skala upp affären ur ett *back-office*-perspektiv, säger Peder. Under de senaste åren har mycket på Aimo handlat om den egna IT-plattformen.

– Vi byggde en egen IT-plattform som skulle fungera i tre länder: Sverige, Norge och Finland. Det tog tre år och är fortfarande *work-in-progress*, utvecklar Peder.

Ett heltäckande företag med viktiga bidrag till branschens utveckling

Peder lyfter återkommande digitaliseringen viktig förändring både för Aimo Park och för parkeringsbranschen som stort. Men det är tydligt att Aimo Park är ett heltäckande parkeringsföretag.

– Våra styrkor ligger i vår kompetenta och erfarna personal. Vidare är vi en så kallad *full service provider* och kan hantera alla uppdrag som finns på (parkerings)marknaden. Att vi har en egen it-plattform tror jag kommer innebära en betydande konkurrensfördel framåt – vi kan utveckla de saker som vi tror på och som marknaden efterfrågar, säger Peder och fortsätter:

– Vi och Malmö P var de första bolagen som började med att fotografera parkeringsöverträdelser. Detta har bidragit till att färre överklagar sina kontrollavgifter. Vidare har vi aktivt verkat för att reducera antalet betalautomater för att istället införa mobila betalningar. Vi var även ett av de första bolagen som började använda bomsystem i garage. Tycker även att vi har hela tiden verkat för att bedriva vår verksamhet på en hög etisk nivå, alltför att skapa ett bättre rykte för hela parkeringsbranschen.

Hela branschen påverkas av digitaliseringen

När det kommer till trender och förändringar i branschen som helhet återkommer Peder till digitaliseringen.

– Under min tid som vd i branschen är det framförallt digitaliseringen som tagit fart på allvar. Snart har du inga betalautomater kvar, betalning kommer ske enkom via appar eller genom kameralösningar (ANPR). Flera bolag har även testat olika scan-a-car lösningar, som snart är redo för att introduceras med full kraft. Vi ser även att det kommit in vissa "disruptors" som egentligen inte kan parkering, utan fokuserar på en enskild punkt i näringskedjan som de sedan försöker sälja in till kunder, förklarar Peder och fortsätter fundera kring digitaliseringens konsekvenser:

– Jag tror att den digitala utvecklingen kommer gå snabbare och snabbare. Flera av våra medlemmar kommer inte klara av att investera i den takt som krävs. Mindre bolag riskerar att bli uppköpta eller gå under.

En framtid med högre priser eller med prispress

Utöver digitaliseringen kan även prissättning bli ett område som kan komma att förändras enligt Peder:

– Vi har redan sett att flera bolag konkurrerar endast med pris! Upphandlingar som genomförs är i regel enkom inriktad på just pris. Jag tror även att du kommer se att de kommunala parkeringsbolagen kommer arbeta med olika produkter och därigenom även höja sina parkeringsavgifter. Flera kommuner arbetar fortfarande med två timmars gratis parkering? Trots att de ha kostnader för skyltning, personal, fordon, snöröjning m.m. Varför kan man fråga sig?

När Peder blickar in i framtiden så ser han potentiella risker med de rådande utvecklingen:

– Om prispressen fortsätter tror jag att detta kommer leda till att branschen får ett sämre rykte – bolagen kommer inte kunna leverera på avtalad nivå och detta kommer leda till

att de större fastighetsbolagen kommer starta sina egna parkeringsavdelningar, vilket gör att marknaden krymper.

Förmån att få göra affärer och arbeta med kompetenta medarbetare

Vad kommer du sakna nu när du lämnat vd-rollen?

– Jag har alltid tyckt om att göra affärer, den delen kommer jag att sakna. Tycker även att det har varit stimulerande att få arbeta tillsammans med kompetenta och roliga medarbetare.

Det har även varit intressant att lära sig hur marknaden i Norden och övriga Europa fungerar.

Hallå där!

Patricia Wallin Granhagen, Falu P

I förra barometern intervjuades Patricia Wallin Granhagen från Falu P, om bolagets arbete med att optimera nyttjandet av parkeringsplatser åt sina avtalsägare. Vi ställde några frågor kring hur det gått och passade även på att fråga om parkeringsbranschen som helhet.

Hur har arbetet med optimering av parkering i Falun gått sedan sist?

Det går jättebra. De flesta fastighetsägarna i Falun har förstått hur optimeringen gör nytta för staden och de uppskattar ökningen av intäkter som följer. Just nu har Falu P en lång kö på att ta in nya och befintliga parkeringsområden i optimeringsmodellen som används. Det är både roligt och frustrerande för vi vill helst inte att något område ska behöva vänta på optimering och planerade implementeringar sträcker sig flera år framåt.

Har ni implementerat nya digitala lösningar?

Falu P har infört ett ANPR-system i ett av garagen och vi gillar konceptet. Ett fungerande ANPR-system är den bästa lösningen jag kan se just nu. I Faluappen har Falu P sitt P-ledningssystem "Rött, gult och grönt" och vi jobbar i realtid med att få in alla våra parkeringsområden i den, vilket kräver digital teknik.

Hur ser ni på utvecklingen idag och i framtiden?

Falu P jobbar vidare med att samla information och äga statistik om våra egna parkeringar, för att platserna ska nyttjas så mycket som möjligt samt ge våra avtalsägare så hög avkastning som möjligt. Faluappen och Mobility46 gör oss mycket lösningsorienterade då de ger oss möjlighet att alltid ge kunden fräscha lösningar. Allt för att ge Faluborna en så enkel parkeringsupplevelse som möjligt, i en i övrigt mycket gammal och krånglig stad.

Vilka trender ser du som intressanta eller viktiga inom dagens parkeringsbransch?

Fortsatt digitalisering, förändrade arbetssätt för bevakning och parkeringsvakter, allt som rör laddpunkter och uppdaterad lagstiftning när det gäller ANPR och kontrollavgifter.

Har optimering av parkering en del i den gröna omställningen?

Absolut! Befintliga parkeringar nyttjas bättre och nybyggnationer kan skjutas upp. Optimeringen ger oss koll på parkeringar, så att vi kan låta rätt person parkera på rätt plats. Vi vet alltid var det finns en ledig plats och kan guida allmänheten dit utan en massa onödig söktrafik.



Patricia Wallin Granhagen, vd, Falu P. Källa: Pressbild.

Annika Fernlund, Hub Park

Hub Park är ett nischat fastighetsbolag med fokus på parkering, mobilitet och infrastrukturlösningar. I mobilitetshuset samlas innovationer och funktioner som bidrar till en bättre stad. Vi har pratat med Annika Fernlund, mobilitetsstrateg och fastighetsutvecklare på företaget.



Annika Fernlund, Hub Park.

Vilka trender ser du som mest intressanta inom parkeringsbranschen just nu?

– Vi kan se flera intressanta trender idag. Vi ser att avgiftsreglering används som ett verktyg till att verkligen låta bilen kosta och inte subventioneras av kommuner och regioner. Digitalisering används för att synliggöra ledig parkeringskapacitet i städer. Nya tekniska lösningar som appar för korttidsbetalning börjar ju bli standard och blir mer och mer användarvänliga. En annan trend är kommuners och fastighetsägares intresse för hur man kan förtäta på befintliga markparkeringar i städerna.

Hur har digitaliseringen påverkat branschen?

– Digitaliseringen har påverkat på flera sätt. Parkeringsaffären blir en mer ”rörlig” serviceprodukt som kan möta större behov en bara en yta för parkering med ett fast. Övervakning blir lättare så det blir mer ordning och reda och mer rättvist samtidigt som parkeringsledningssystem kan få ner söktrafik samt ge en bättre nyttjandegrad av redan byggda platser i städerna. Digitaliseringen är ett viktigt led i att ta fram moderna lösningar som kan påskynda omställningen till hållbara resor.

Vilka förändringar har du märkt under din tid i parkeringsbranschen?

– Jag har varit i branschen i fem år och under den tiden har jag sett en jättestor utveckling. Kommuner efterfrågar mobilitetshus vilket medför att de måste reglera omkringliggande mark. Det går långsamt men bubblar i jättemånga kommuner. Parkering är alltid en politisk känslig fråga men eftersom vi har klimatmål att nå så har beslutsfattarna lite mer råg i ryggen mot väljarna.

Hur påverkar lösningar kring mobilitet branschen och krävs det nya lagar och regler för att mobilitet ska slå igenom helt?

– Mobilitetslösningar är ett viktigt komplement till den egenägda bilen. Jag upplever att det är en möjliggörare på så många plan men att det kommer ta tid att tillgängliggöra lösningar och få dem att nå ut och vinna marknadsandelar. Det är intressant att fundera på vad som skulle hända om plan och bygglagen skrevs om och omfattade även mobilitet. Vi har även den kommunala avgiftslagen, som reglerar kommunernas möjlighet att ta ut avgift för parkering som säger att: ”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning för rätten att parkera ...”. Bestämmelsen innebär att alla trafikanter ska behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. De enda undantag som en kommun kan besluta om gäller för nytoparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade. Frågan är vad som händer om vi kan ge undantag för delningsfordon eller annan typ av mobilitet? Exempelvis som i Oslo och Köpenhamn, som erbjuder gratis parkering till eldrivna bilpoolsbilar.

Vilka är de största utmaningarna som parkeringsbranschen står inför idag och vilken roll har parkeringsbranschen i den gröna omställningen?

– Vi har designat städer för privatägda bilar sedan 50-talet och nu behöver vi tänka om när det kommer förarlösa taxibilar och där delning blir lättare att jobba in som norm. Vad gör detta för parkeringsdimensioneringen i städerna? Ingen vet riktigt.

Nya aktörer som är med och utvecklar branschen

För Mobility46 är digitalisering och god service viktiga ingredienser för att konkurrera i en branch som utvecklas snabbt. Pelle Sjöberg, en av grundarna, delar med sig med några av sina insikter.



Pelle Sjögren, Mobility46.

Trender som driver förändring i parkeringsbranschen

Från att digitalisering varit en framtidsvision så är den idag vardag. Inte minst de senaste åren har inneburit stora förändringar.

– Jag har upplevt en hiskelig utveckling de senaste fem åren, vilket jag även hör från de med längre erfarenhet i branschen. Det här är nog en ganska tumultartad period för en bransch som tidigare har varit ganska homogen, säger Pelle. Han identifierar tre tydliga drivande trender som formar sektorn: teknikutvecklingen, elbilsladdningen och delningsekonomi. Tekniska framsteg som smartphones och identifieringsteknik med kameror förbättrar parkeringshanteringen och kundupplevelserna.

– I etablerade parkeringsområden där bilen står parkerad kommer det adderas tjänster som att ladda bilen, vilket förändrar synen på parkering, förklarar Pelle.

Förändrade attityder till ägande stimulerar fordonsdelning, vilket utökar användningen av parkeringsplatser.

– Vi kanske inte vill äga allting, utan tycker att det är skönare att konsumera något som en tjänst, säger Pelle. Detta förändrar parkeringsplatser från fasta platser till dynamiska områden för bilbyte och laddning, vilket möjliggör en mer flexibel användning.

Digital utveckling genom samarbete

Från perspektivet som representant för ett innovationsbolag reflekterar Pelle på hur han upplever branschens mogenhet för digitalisering.

– Jag tror det finns en stor möjlighet för parkeringsbranschen att omfamna digitaliseringen mera, säger Pelle. Pelle utvecklar tanken; branschen är inte jättemogen men samtidigt har det skett mycket de senaste åren. Från att under en lång period ha varit en ganska konservativ bransch till att bli en bransch i snabb utveckling, med få aktörer som lett utvecklingen till ett stort tekniksprång, uppkomsten av delningsekonomi och elbilsladdning har vi ett nytt läge.

– Där har kanske inte parkeringsbranschen varit på tårna. Istället har andra aktörer runt branschen varit de som bidragit med att driva innovationen. Samtidigt har Pelle full förståelse för branschen.

– Att vara en parkeringsoperatör kommer med en viss företagskultur medan ett SaaS-bolag har en helt annan. Så jag har full respekt att parkeringsaktörer inte själva stått för utvecklingen av digitala innovationer, säger Pelle och lägger till: Det tror jag är väldigt klokt. Tanken är väl dessutom att det är de nya aktörerna som poppar upp kan förse parkeringsaktörer med nya produkter och tjänster som de kan anamma i sin organisation.

– Det är så jag ser att utvecklingen kommer att se ut i stor utsträckning. I slutändan tror jag att det kommer vara fler aktörer som triggar varandra att göra sitt yttersta. Vilket jag tror kommer skapa fler innovativa lösningar och nöjdare kunder.



Om Svepark

Vem kan bli medlem?

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 så hjälper vi dig.



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.

Källförteckning

- ¹ Regeringens webbplats om Agenda 2030, mål 7, hållbar energi för alla. Källa: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-7-hallbar-energi-for-alla/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ² Miljöbarometern. Indikatorer för fossiloberoende transporter år 2030. Källa: <https://2030.miljobarometern.se/personbilar/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ³ Trafikanalys. Fordon 2023. Källa: <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2024/fordon-2023.pdf>. Hämtad: 2024-05-08.
- ⁴ Statistikmyndigheten: Tredubbling av elbilar på två år. Källa: <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/tredubbling-av-elbilar-pa-tva-ar2/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ⁵ Wikipedia. Vehicle-to-grid (V2G är en teknologi som innebär att elbilar laddas från elnätet, men också kan ge energi tillbaka. Man kan då balansera belastningen i nätet, det vill säga ta ström då det är billigt och återföra mot ersättning då priset är högt. Källa: https://sv.wikipedia.org/wiki/Vehicle_to_Grid. Hämtad: 2024-05-08.
- ⁶ MSverige. Stor ökning av antalet laddstolpar i Sverige. Källa: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/stor-okning-av-antalet-laddstolpar-i-sverige/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ⁷ Mobility Sweden. Fordonsbestånd 2023. Källa: <https://mobility-sweden.se/statistik/Fordonsbestand>. Hämtad: 2024-05-08.
- ⁸ Trafikanalys. Antalet nyregistrerade fordon fortsätter att minska de kommande åren. Källa: <https://www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-fordonsflottan-13848/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ⁹ Mobilitetshubbar: Från parkering till paketering. Källa: <https://pub.epsilon.slu.se/31961/1/berglund-snodgrass-l-et-al-20231020.pdf>. Hämtad: 2024-05-08.
- ¹⁰ För privatpersoner kan de bildelningstjänster som erbjuds främst delas in i Business to Consumer (B2C) och Peer-to-Peer (P2P). Bilpooler är exempel på B2C där ett företag äger bilar som privatpersoner sedan kan hyra medan det i ett P2P-system är privatpersoner som äger bilarna och sedan hyr ut dem till andra.
- ¹¹ Trafikverket. Delad mobilitet i Norden – utmaningar och möjliga lösningar. 2019-07-05.
- ¹² ibid.
- ¹³ 2030sekretariatet. Bildelning – Så Kan Vi Skapa Rätt Förutsättningar För En Vaxande Bransch. Källa: <https://www.2030sekretariatet.se/bidelning-sa-kan-vi-skapa-ratt-forutsattningar-for-en-vaxande-bransch/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ¹⁴ Faktaruta Bilpool. Bilpool är en medlemstjänst som ger användare tillgång till bil utan ägande. För att karaktäriseras som en bilpool skall bildelningstjänsten vara allmänt tillgänglig genom digitala system, medlemskap och självservice (Trafikverket, 2019).
- ¹⁵ Den nationella SOM-undersökningen 2019–2022.
- ¹⁶ Roos, John Magnus (2023). Vem använder bilpool? I Ulrika Andersson, Patrik Öhberg, Anders Carlander, Johan Martinsson & Nora Theorin (red) Ovisshetens tid. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet. I texten lyfts forskning om hur vilken klimatpåverkan bilpooler har. Tidigare har forskning har visat på att bilanvändandet minskar när personer övergår från bilägande till bilpolsanvändande. Men senare forskning har visat att ungefär hälften av de privatpersoner som använder bilpool faktiskt inte har ägt bil före användning av bilpool. Vilket kan innebära att bilpooler har en negativ påverkan. Artikelförfattaren menar även att forskning visar att de som väljer bilpooler inte heller gör det för att de värderar miljöfrågor högre än andra, utan att det snarare kan vara en fråga om status.
- ¹⁷ Trafikverket, 2019.
- ¹⁸ Dagens industri. Källa: <https://www.di.se/nyheter/bilpoolerna-bli-mer-men-aktorer-na-inte-nojda-inte-en-prioriterad-fraga/>. Hämtad: 2024-05-08.
- ¹⁹ I april 2021 genomförde Arvato Bertelsmann, en del av Arvato Financial Solutions, en undersökning med över 3 200 personer över hela Norden och sammanställt resultatet i rapporten A deep dive into the Nordic parking industry. Källa: <https://www.mynewsdesk.com/se/arvato/documents/deep-dive-into-the-nordic-parking-industry-punkt-pdf-416633>. Hämtad: 2024-05-08.
- ²⁰ Europeiska unionen. Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU (Text with EEA relevance). Källa: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>. Hämtad: 2024-05-08.
- ²¹ Regeringen. Viktigare lagar och förordningar inför årsskiftet 2023/2024. Källa: <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2023/12/viktigare-lagar-och-forordningar-infor-arsskiftet-20232024/#L3>. Hämtad: 2024-05-08.
- ²² Att uppnå klimatmålen, IVL Svenska Miljöinstitutet 2022.
- ²³ Trafikverket. Slutrapportering av regeringsuppdrag om att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som en tjänst. Källa: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1822186&dsid=5850>. Hämtad: 2024-05-08.
- ²⁴ K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Privata aktörer styr utvecklingen. Ett tredje scenario om framtidens mobilitet. Källa: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/tillg_wp_2024_1.pdf. Hämtad: 2024-05-08.

Svepark

E-post: info@svepark.se

Hemsida: svepark.se