

**Styrelsehandling**

Utfärdat 2020-09-08

Diarienummer 0238-20

**Handläggare**

Anna Forsberg

Telefon: 031-7743729

E-post: anna.forsberg@p-bolaget.goteborg.se

## Ramverk för prissättning

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag föreslås beslutas att;

- Föreliggande förslag till Ramverk för prissättning godkännes och ersätter tidigare beslut om prissättning från 2010 och 2014
- Ramverket tillämpas från och med prisjusteringar 2021-01-01 där prisändringar av besök- och avtalspriser föregås av årliga beslut i samband med budget

### Sammanfattning

Dagens prissättning av besök och avtal har under senaste 10 åren skett utifrån en prismatris där besökspriset styr parkeringsavtalens nivå. Detta i enlighet med styrelsebeslut från 2010 (diarienummer 11807/11851) respektive 2014 (diarienummer 0123-14/0130-14). Det har varit ett bra hjälpmedel under de gångna åren för att stärka bolagets ekonomiska förmåga samt att få struktur i prissättningen av avtal och besök. Under senare tid har dock modellen lett till begränsningar i att kunna göra skillnad mellan de olika parkeringsbehoven samt att teknik- och stadsutveckling lett till nya möjligheter och behov.

Aktuellt förslag innebär liksom tidigare att prisnivåerna utgår ifrån en geografisk indelning där priserna är högre ju mer centralt. Till skillnad från tidigare sätts dock priset för besök och avtal utan en strikt koppling till varandra. Förslaget innebär vidare att grundpriser för avtal och besök skapas med tilläggstjänster och liksom tidigare fattas beslut om prisändringar av besök- och avtalspriser i samband med budget.

Aktuellt ramverk innebär i sig ingen prisjustering utan ska ligga till grund för de årliga beslut om prisändringar som fastställs av styrelsen i samband med budgeten. Ramverket ska gälla från och med beslut om budget 2021 och således för de priser som justeras from 1 januari 2021. I och med att detta förslag beslutas utgår tidigare fattade beslut om prissättningen från 2010 respektive 2014.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Aktuellt beslut syftar till att bolaget ska bibehålla en långsiktigt god ekonomisk förmåga, ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor. Beslutet möjliggör en högre flexibilitet i prissättningen och mer lokalt anpassade priser.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Aktuellt förslag innebär en prissättning där priset i större utsträckning kan användas som ett styrmedel för att bidra till mer hållbara resor.

### **Bedömning ur social dimension**

Bolaget kommer bättre kunna bemöta de olika parkeringsbehoven. Det blir också enklare att förstå prissättningens uppbyggnad med grundpriser och tilläggstjänster.

## Ärendet

Aktuellt beslut omfattar ett nytt förslag till ramverk för prissättning av bolagets erbjudanden. Det innebär att tidigare beslut om prissättningen utgår och därmed utgår också den strikta kopplingen mellan besökspriser och avtalspriser. Aktuellt ramverk innebär i sig ingen prisjustering utan ska ligga till grund för de årliga beslut om prisändringar som fastställs av styrelsen i samband med budget.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund

Dagens prissättning grundar sig på styrelsebeslut från 2010 (diarienummer 11807/11851) respektive 2014 (diarienummer 0123-14/0130-14) där besökspriser (kr/timme) är högst i de centrala delarna och lägre ju längre utanför city. I styrelsebeslutet finns också en koppling mellan nivån på besökspriset och priset för parkeringstillstånd och förhyrda platser genom den så kallade multiplikatorn. Styrelsebeslut har sedan tagits varje år om att justera besökspriset i samband med budgeten och då har målpriset på tillstånd och förhyrda platser följt efter genom att besökspriset räknas om med hjälp av multiplikatorn till priserna på tillstånd och förhyrda platser. I styrelsebeslutet regleras också vad som ska gälla för låst utrymme, under tak, maximal årlig höjning som ska regleras varje år, vartannat år och var tredje år.

Prissättningen som styrelsen fattade beslut tom 2010 har resulterat i att bolaget gått från att prissätta objekt var för sig till en tydlig struktur på prissättningen genom att ha priser att uppnå i alla områden. Beslutet har också inneburit att priset gentemot kund enkelt har kunnat förklarats utifrån multiplikatorn samt att bolagets stärkt sin ekonomiska förmåga. Avtalskunderna har genom åren framfört kritik till kopplingen mellan besök och avtalspriser då de menar att den inte utgår ifrån lokala förutsättningar på platsen utan är för stelbent och strikt.

### Nuläge

Allt eftersom besökspriserna blivit högre och många avtal nu har nått sina målpriser så har nuvarande modell blivit mer och mer begränsande. Som exempel har vi avtalspriser som ligger i övre nivån av marknadspriset och där parkeringsfaciliteter (som inomhus, låst etc) utöver själva tillståndspriset tenderar att ytterligare öka priserna proportionerligt mer på de högre nivåerna då de multipliceras utifrån besökspriset.

Kunder med parkering vid sitt boende har ibland svårt att förstå att nivån på prissättning är beroende på besökstaxan i sitt område samt när de gör jämförelse görs med tex bostadsbolag eller Trafikkontorets gatuparkering (boendekort) eller när det helt enkelt inte finns en besökstaxa i närheten. Efter ett stort arbete förra året med att kartlägga våra kunder i syfte att förstå deras olika behov så har också insikten varit att vi med dagens modell har svårt att bemöta de olika behoven så länge det finns en strikt koppling mellan besökspriserna och avtalspriserna.

Av den anledningen har en omvärldsspaning och ett antal workshops genomförts samt analysarbete för att ta fram en ny modell som passar bättre till nuvarande förutsättningar och behov. Förslaget beskrivs i denna handling och ersätter de tidigare fattade styrelsebesluten om prissättning.

## Styrande dokument

I ägardirektivet anges nedan som har koppling till våra kunderbjudande och vår prissättning:

- Verksamheten ska bedrivas i enlighet med stadens parkeringspolicy och på ett sätt som främjar långsiktig hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som ekologiskt.
- Bolaget ska säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och tillfredsställande soliditet, för att skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt agerande.
- Göteborgs Stads Parkerings AB ska medverka till att dagens parkeringar i innerstadens gatumiljö minskas och ersätts av parkeringsanläggningar för boende, handel och service.
- För att möjliggöra resande med flera färdssätt kan bolaget också medverka för att skapa parkeringslösningar för både bilar och cyklar som främjar nya resvanor och där man kan byta till kollektivtrafik eller cykel.
- Bolaget ska samverka med och stödja stadens förvaltningar och bolag för att skapa ett enhetligt parkeringserbjudande med enhetliga regler, avvägda taxestrukturer och enhetlig övervakning. En likabehandling av kunden oavsett var på kommunal tomtmark man parkerar.

Ägardirektivet hänvisar till ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” som beslutades av Kommunfullmäktige 2009. Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. I ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” står bland annat:

- Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark i samma område.
- Utvecklingen av regionen och dess kärna är helt beroende av att tillgängligheten fortsätter vara god och gärna blir bättre. Göteborg är en av de mest dynamiskt växande tillväxtregionerna i Sverige och möjligheterna att nå staden är en avgörande konkurrensfaktor. Goda möjligheter att ta sig till olika delar av staden med kollektivtrafik, bil och cykel är förutsättningar för tillgängligheten. Utgångspunkten för parkeringspolicyn är att arbeta med sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, vilket innebär att tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Därefter kan efterfrågan på bilparkering analyseras. En tydlig inriktning är dock att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Kommunfullmäktige beslutade 2016 om ”Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet” I riktlinjerna står bland annat:

- [Vi ska] säkerställa en likabehandling vid parkering på kommunal mark och stödja övergången till förändrade resvanor.

- Villkor och nivån på taxor ska användas för att säkerställa tillgängligheten samt finansieringen av parkeringsverksamheten. Parkering på tomtmark ska därför gynnas när taxa och tidsreglering för gatumarksparkering bestäms, såsom boendeparkering på gatumark.
- Taxesystemet ska vara sammanhållet och enkelt för alla parkeringsändamål. Det ska vara lätt att förstå och förklara samt innehålla få nivåer.
- För en god sammanvägd tillgänglighet i staden ska de olika parkeringsbehoven på kvartersmark utgå ifrån principen att boende prioriteras i första hand, besökare i andra hand samt arbetspendling i tredje hand. Bilpooler och platser för funktionshindrade nämns också i riktlinjen där grupperna prioriteras genom att bilpooler ges förtur i kön och platser för funktionshindrade tillskapas där behov finns.

### **Parkeringsbehov från boende, besökare och arbetsplatspendlare**

Nedan följer en beskrivning av dessa olika behov samt hur en prismodell blir enkel för de olika behovsgrupperna samt att prissättningen kan användas som ett styrmedel för att nå våra övergripande mål.

#### Parkering vid sitt boende

Boende ska enligt riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet ges goda möjligheter till att lämna bilen hemma och istället välja andra resesätt. Kundgruppen upplever en beroendeställning till den aktör som erbjuder parkering i sitt närområde.

Önskat läge i prismodellen är fast pris i kronor per månad där kunden inte behöver betala mer om parkeringstiden är lång. Kunden efterfrågar en förutbestämd kostnad och ur ett perspektiv av hållbarhet ska bilen stå hemma till fördel för mer hållbarare reseslag.

De som har parkering vid sitt boende på tomtmark jämför gärna priserna med Trafikkontorets boendeparkering på gatumark som erbjuds de som bor i fastigheter byggda innan Plan och bygglagen infördes. Trafikkontorets boendekort är billigare men säljs endast till de som bor i vissa äldre fastigheter samt att de säljs i obegränsat antal tillstånd vilket innebär större risk för kunden att inte hitta en ledig parkeringsplats vid sitt boende.

Boende bör prioriteras genom förtur i kön vid bristsituationer för att leva upp till riktlinjerna och dess prioriteringsordning.

#### Besöksparkering

Besökare kan vara turister eller de som bor, arbetar och besöker Göteborg som parkerar kortare perioden vid tex en fritidsanläggning, ett sjukhusbesök eller för att handla.

Önskat läge i prismodellen är grundpriser i kr/timme med möjlighet till dynamisk prissättning beroende på funktion, beläggning och lönsamhet i syfte att styra trafikflöden, minska söktrafik, öka lönsamhet för specifikt objekt, öka stadens konkurrenskraft tex vid evenemang, turistbesök och för en tillgänglig, attraktiv stad.

#### Arbetsplatspendling

Behovet är ta sig till och från sitt arbete. Ibland är det företaget som står för den anställdes parkeringskostnad och ibland bekostas den privat av den anställda. Behov finns

av nya flexibla lösningar för att välja mer hållbara resor samt för att administrera och hantera parkeringen.

För att uppnå ett förändrat resebeteende behövs mer flexibla erbjudande tillsammans med bland annat Västtrafik och andra mobilitetsaktörer där prissättningen ger incitament till mer hållbara val.

## Omvärld

Genomförd omvärldsbevakning har resulterat i slutsatsen att det sammanfattningsvis används huvudsakligen två olika sätt att prissätta parkering: variabel prissättning och prestationsbaserad prissättning.

Variabel prissättning: prissättningen baseras på traditionella parametrar som: parkeringstiden, närhet till stadens centrum, dag / tid (tid på dagen, veckodag), tilläggstjänster (lås, parkeringsplatsens storlek, laddningsalternativ etc.). Prisnivån sätts en gång och förändras endast tex årligen genom manuell översyn.

Prestationsbaserad prissättning: När prissättningen är baserad på ett resultatmål som ska uppnås. En lista över prestandaparametrar återfinns i bilden nedan, av vilka några är: målsatt beläggingsgrad, intäkt, miljöfaktorer, trängsel etc.

Vid prestationsbaserad prissättning kalibreras prissättningen antingen regelbundet (t.ex. varje månad), baserat på hur mycket av prestandamålet som uppnås eller fullt dynamiskt baserat på uppgifter om realtidsbeläggning (denna typ av prissättning är endast möjligt med stöd av intelligent teknologi).

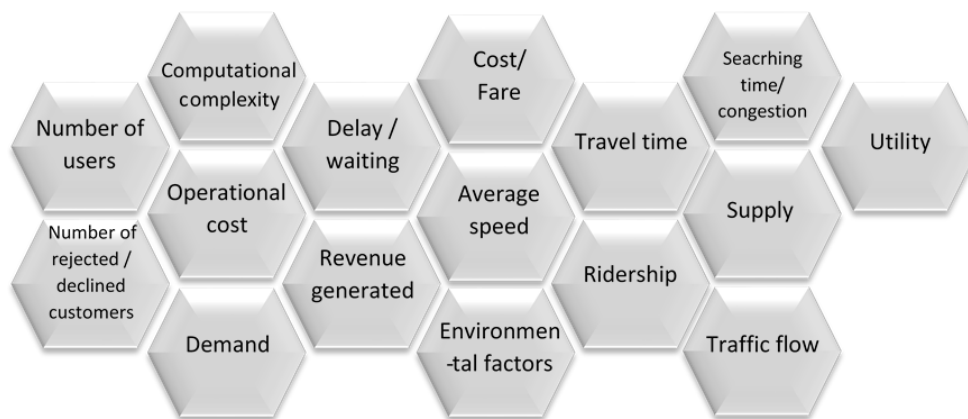


Bild 1. Utvärdering / prestandaparametrar för prissättning för intelligenta transportsystem (ITS) (Saharan et al, 2020. Dynamic pricing techniques for Intelligent Transportation System in smart cities: A systematic review. Computer Communications. 150 (2020). pp. 603-625)

Trenden för prissättning av parkering är att gå mot en prestationsbaserad och mer flexibel prissättning. Nedan framgår några exempel som illustrerar det.

År 2014 genomförde Parkering Colchester, Storbritannien, flera olika prissättningsstrategier i olika delar av staden, med fokus på olika typer av resenärer, såsom:

- Särskilt parkeringspris för hela dagen för de som anländer före klockan 08.00 för att avskräcka pendlare som reser under högtid
- Fyra timmars fast parkeringspris för de som anländer efter 10:00 för att uppmuntra shoppare, och för de som anländer efter 15:00 för att uppmuntra fritidsanvändare
- Parkeringsbiljett för helg som är giltig på flera parkeringsplatser för besökare / turister i helgen för att uppmuntra människor att använda impopulära parkeringsplatser.

I Köpenhamn, Oslo och London baseras prissättningen av boendeparkering samt besöksparkering på fordonets bränsleförbrukning.

Helt dynamisk prissättning där priset är kalibrerat på data för parkeringsbeläggning i realtid anses vara framtida prissättning när det gäller smart mobilitet. Emellertid, främst på grund av bristen på teknisk mognad och nödvändig initial investering, har det ännu inte kommersialiserats i så stor utsträckning med undantag för några få stora städer som Los Angeles, San Francisco.

## **Förslag**

Ett nytt ramverk för prissättningen föreslås där det finns möjlighet att göra skillnad för de olika parkeringsbehoven. Det ger oss verktyg för att möjliggöra dynamik mellan olika behov och förutsättningar samt att styra mot mer hållbara resval. Då detta ramverk beslutas utgår de tidigare fattade besluten om prissättningen från 2010 respektive 2014. Notera att ramverket gäller för de parkeringar där bolaget har egen rådighet över prissättningen.

Förslag till ramverk:

- Aktuellt beslut syftar till att bibehålla bolagets långsiktiga ekonomiska förmåga där bolagets ska kunna ta en aktiv roll i stadsutvecklingen.
- Prishöjningar på besök och avtal ska ske 1 januari och antas liksom tidigare i och med att budgeten beslutas i styrelsen. I samband med budgetgenomgången i styrelsen ska en sammanfattande presentation ges av de prishöjningar som förslås.
- Även fortsättningsvis delas staden in i olika geografiska områden och priserna sätts utifrån inriktningen att ju mer centralt desto högre pris. Utgångspunkten är samma områden som idag där gränserna mellan olika områden förändras i takt med stadsutvecklingen.
- Prissättningen ska bygga på att priset för besök och priset för avtal sätts separat utan en strikt koppling till varandra.
- Prissättningen utgår i grunden liksom tidigare från det geografiska området men också utifrån en jämförelse med prisnivån på andra publika parkeringsalternativ i området, beläggning, lönsamhetskrav och stadens utveckling. Vilket innebär att priserna inom ett och samma geografiska område kan skilja sig åt beroende på den specifika parkeringsplatsens förutsättningar.

- Priset på parkeringsavtal utgår ifrån en grundprislista med få nivåer och därutöver tillkommer priset på tillägg (tex fast plats, del av dag, låst utrymme, elladdning, tjänsteparkering).
- Priset på tilläggstjänster sätts till samma prisnivå oavsett var i staden du parkerar. De kan vara fasta eller i procent av besök- eller avtalspriset. Tidsbegränsade avsteg i pris på tilläggstjänster kan förekomma i syfte att skynda på en beteendeförändring eller vid lansering av en ny tjänst.
- Parkeringsområden där avtalspriset ligger för lågt i pris jämfört med andra likvärdiga platser i närheten ska harmoniseras till övriga så snart som möjligt med en rimlig prishöjningstakt.
- I ett lärande av hur besöksprissättningen påverkar söktrafik och beläggning i vissa områden i vissa situationer kan pilotprojekt genomföras utifrån hur väl prissättningen fungerar som styrparameter. Det kan vara tex vid evenemang, trafikomläggningar eller i utvecklingsprojekt.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Aktuellt beslut syftar till att skapa förutsättningar för bolaget att bibehålla en långsiktig god ekonomisk förmåga där bolaget ska kunna ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor. Beslutet möjliggör mer lokalt anpassade priser samt en högre flexibilitet i de årliga prisjusteringarna. Föreslaget ramverk möjliggör att bibehålla marknadsmässiga priser och samtidigt förbättra bolagets ekonomi då bolagets olika priser (avtalspriser, besökspriser och tilläggstjänster) kan justeras utan en strikt koppling till varandra.

### **Bolagets bedömning**

Bolaget föreslår att ändra ramverket för prissättningen i enlighet med förslag i denna handling.

Hanna Munde

Marknad och affärsutvecklings chef

Kristina Rejare

Vd