

**Beslutsunderlag**

Styrelsen 2021-08-23

Diarienummer 0107/20

Handläggare: Andreja Sarcevic, bolagsansvarig

Telefon: 031-368 54 61

E-post: andreja.sarcevic@gshab.goteborg.se

## Redovisning av uppdrag avseende revidering av ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Förslag till ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB enligt beslutsunderlagets bilaga 2 tillstyrks.
2. Förslag till bolagsordning för Göteborgs Stads Parkerings AB enligt beslutsunderlagets bilaga 3 tillstyrks.
3. Styrelsen föreslår kommunfullmäktige att Göteborgs Stads Parkerings AB ges i uppdrag att återrapportera resultatet av bolagets anpassning till det nya uppdraget till kommunfullmäktige.
4. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för vidare hantering.

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige har i budget 2021 uppdragit åt Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) att tillsammans med kommunstyrelsen återkomma med ett reviderat ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB (Parkeringsbolaget). Syftet är att bolagets nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden. Med uppdraget följer inriktningen att Parkeringsbolaget ska bli ett renodlat ägar- och utförarbolag med ansvar över genomförande, drift och ägande avseende parkeringsanläggningar.

Utredningen bedömer att ägardirektivet för Parkeringsbolaget behöver ändras utifrån kommunfullmäktiges viljeriktning. Det handlar först och främst om att förändra bolagets kommunala ändamål i syfte att snäva in och tydliggöra bolagets grunduppdrag. En ändring av bolagets kommunala ändamål i ägardirektivet förutsätter att även bolagsordningen ändras. Genom ändringen av bolagets kommunala ändamål tydliggörs det nya uppdraget såsom ett renodlat ägar- och utförarbolag. Utredningen föreslår även att bolagets medverkan i stadens strategiska utvecklings- och planarbete sker genom att bolaget bistår trafiknämnden i detta.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att även om Parkeringsbolaget i och med förslaget fräntas ett visst ansvar kopplat till den strategiska planeringen så tillkommer det inte några nya uppgifter hos trafiknämnden. Förslaget innebär att Parkeringsbolaget behöver analysera och värdera sin verksamhet baserat på det förändrade uppdraget samt göra nödvändiga anpassningar.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Även om förslaget medför förändringar beträffande bolagets uppdrag och ansvar så bedömer utredningen att det inte kommer medföra några omedelbara ekonomiska konsekvenser. I och med förslaget så minskas bolagets engagemang i den strategiska planeringen av staden. Detta innebär dock inte en ökning av trafiknämndens insatser eftersom detta ansvar redan idag är tilldelat nämnden. Bolaget kommer även fortsatt bistå trafiknämnden med erfarenheter och kompetens i de fall detta behövs. De resurser inom bolaget som engagerats i stadens strategiska planering har fortfarande omfattande uppdrag kopplat till bolagets roll att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar. Utredningen håller det dock som möjligt att det på sikt kan finnas effektiviseringsmöjligheter i bolaget vid anpassning av verksamheten efter det nya uppdraget.

## **Bedömning ur ekologisk och social dimension**

Förslaget medför tydliggörande av det kommunala ändamålet för Parkeringsbolaget, vilket bedöms som en mindre förändring i ansvarsfördelningen internt inom staden utan att det påverkar verksamheten som staden utför som helhet. Med utgångspunkt i detta har Stadshuset inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner.

## **Bilagor**

1. Rapport: ”Kommunfullmäktiges uppdrag avseende revidering av ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB”
2. Förslag till ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB
3. Förslag till bolagsordning för Göteborgs Stads Parkerings AB

## Ärendet

I kommunfullmäktiges budget för 2021 fick Göteborgs Stadshus AB och kommunstyrelsen i uppdrag att återkomma med ett reviderat ägardirektiv där Göteborgs Stads Parkerings AB:s nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden. I föreliggande beslutsunderlag åiterrapporterar Stadshus AB på uppdraget och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen för vidare hantering.

## Beskrivning av ärendet

Stadshus återredovisning av uppdraget framgår av rapporten ”Kommunfullmäktiges uppdrag avseende revidering av ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB” (bilaga 1 till beslutsunderlaget) samt av förslag till nytt ägardirektiv (bilaga 2) och bolagsordning (bilaga 3) för Parkeringsbolaget.

I rapporten redogörs för stadens övergripande styrning av parkeringsverksamheten i form av Parkeringspolicy (KF 2009-10-08 § 9) och Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet (KF 2016-02-25 § 24) då dessa ligger till grund för stadens styrning och organisering av parkeringsverksamheten. Kommunfullmäktiges uppdrag gäller Parkeringsbolaget och trafiknämnden. I rapporten beskrivs Parkeringsbolagets uppdrag, organisation och verksamhet med fokus på strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar och digitalisering, samt trafiknämndens uppdrag och verksamhet kopplat till parkering och mobilitet.

Stadens parkering samlas under det gemensamma varumärket *Parkering Göteborg*, i syfte att underlätta för kunden och få en effektiv hantering av parkeringsverksamheten inom staden. I underlaget beskrivs bakgrund till *Parkering Göteborg*, hur stadens samlade parkeringsprocess fungerar samt roll- och ansvarsfördelning mellan trafiknämnden och Parkeringsbolaget vad gäller strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar. Avslutningsvis redovisas utredningens sammanfattande analys och slutsatser.

Utredningen bedömer att ägardirektivet för Parkeringsbolaget behöver ändras utifrån kommunfullmäktiges viljeriktning. Det handlar först och främst om att förändra bolagets kommunala ändamål i syfte att snäva in och tydliggöra bolagets grunduppdrag. En ändring av bolagets kommunala ändamål i ägardirektivet förutsätter att även bolagsordningen ändras så att ändamålsskrivningarna är likalydande. Av tabellen nedan framgår föreslagna ändringar jämfört med skrivningar i bolagets nuvarande ägardirektiv.

Tabell med jämförelse mellan nuvarande ägardirektiv och förslag till nytt ägardirektiv

Nuvarande ägardirektiv	Förslag till nytt ägardirektiv	Kommentar
<b>Det kommunala ändamålet</b>  § 1 Det kommunala ändamålet med Göteborgs Stads Parkering ABs verksamhet är att samordna och stärka stadsutvecklingen inom parkeringsverksamhet. Verksamheten i bolaget ska bedrivas i enlighet med stadens parkeringspolicy.	<b>Det kommunala ändamålet</b>  § 1 Det kommunala ändamålet med Göteborgs Stads Parkering AB:s verksamhet är att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande. Bolagets verksamhet ska bedrivas i enlighet med stadens strategiska inriktningar för parkeringsverksamhet.	Bolagets uppdrag tydliggörs liksom att verksamheten ska bedrivas i enlighet med stadens strategiska inriktningar för parkering, ej enbart specifikt Parkeringspolicy.

<p><b>Bolagets uppdrag</b></p> <p>§ 2 Göteborgs Stads Parkering AB har till föremål för sin verksamhet att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar inom Göteborgs Stad.</p> <p>§ 11 Bolaget ska medverka i och stödja stadens strategiska utvecklings- och planarbete med kunskande och erfarenhet i parkeringsfrågor.</p> <p>§ 13 Bolaget ska utveckla en nära samverkan med trafikkontoret genom att dels ha ett enhetligt ansikte mot parkerarna och dels kunna ha gemensamma resurser såsom exempelvis styrning av gemensamma avtal övervakning, betalssystem med mera. Syftet är att parkeringskunden ska mötas av likabehandling vid parkering på allmän platsmark eller kvarterersmark.</p>	<p><b>Bolagets uppdrag</b></p> <p>-</p> <p>§ 10 Bolaget ska bistå trafiknämnden i stadens strategiska utvecklings- och planarbete med kunskande och erfarenhet i parkeringsfrågor.</p> <p>§ 12 Bolaget ska utveckla en nära samverkan med trafiknämnden genom att dels ha ett enhetligt ansikte mot parkerarna och dels kunna ha gemensamma resurser såsom exempelvis styrning av gemensamma avtal övervakning, betalssystem med mera. Syftet är att parkeringskunden ska mötas av likabehandling vid parkering på allmän platsmark eller kvarterersmark.</p>	<p>Flyttas till skrivningen om det kommunala ändamålet.</p> <p>Ändringen syftar till att tydliggöra roll- och ansvarsfördelning mellan trafiknämnden och bolaget.</p> <p>Trafiknämnd mer formellt korrekt skrivning än trafikkontoret.</p>
---	---	--

Under 2016/2017 tog Stadshuset fram en ny mall för bolagsordningar. I takt med att det sker materiella ändringar i bolagens bolagsordningar anpassas dessa i enlighet med den nya mallen. Mot denna bakgrund innebär förslaget till ny bolagsordning för Parkeringsbolaget också en anpassning till aktuell mall. Av tabellen nedan framgår föreslagna ändringar, med avseende på ändringar av materiell karaktär, jämfört med skrivningar i bolagets nuvarande bolagsordning.

*Tabell med jämförelse mellan nuvarande bolagsordning och förslag till ny bolagsordning*

Nuvarande bolagsordning	Förslag till ny bolagsordning	Kommentar
<p>§ 3 Det kommunala ändamålet är att samordna och stärka stadsutvecklingen inom parkeringsverksamheten. Verksamheten i bolaget ska bedrivas i enlighet med stadens parkeringspolicy.</p> <p>Bolaget har till föremål för sin verksamhet att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar inom Göteborgs Stad samt att driva annan därmed förenlig verksamhet.</p> <p>Bolaget ska inte ha till syfte att bereda vinst åt aktieägaren. Bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. i kommunallagen, innebärande att verksamheten ska vara förenlig med den kommunala kompetensen och lokaliseringsprincipen, att kommunmedlemmarna ska behandlas lika, förbud att lämna stöd åt enskild och förbud att ta högre avgift än som svarar mot kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls, såvida inte lag eller rättspraxis för viss verksamhet eller åtgärd medger undantag. Självkostnadsprincipen är inte tillämplig i bolagets verksamhet som gäller förvaltning av kommunal egendom, såsom upplåtelse och överlåtelse av fast och lös egendom. Bolaget ska inhämta Göteborgs kommunfullmäktiges ställningstagande avseende beslut av principiell beskaffenhet eller av större vikt. Denna § 3 får inte ändras utan medgivande av Göteborgs kommunfullmäktige.</p>	<p><b>§ 3 Verksamhetsändamål</b></p> <p>Det kommunala ändamålet med Göteborgs Stads Parkering AB:s verksamhet är att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande. Bolagets verksamhet ska bedrivas i enlighet med stadens strategiska inriktningar för parkeringsverksamhet.</p> <p>Bolaget ska inte ha till syfte att bereda vinst åt aktieägaren. Bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. i kommunallagen, innebärande att verksamheten ska vara förenlig med den kommunala kompetensen och lokaliseringsprincipen, att kommunmedlemmarna ska behandlas lika, förbud att lämna stöd åt enskild och förbud att ta högre avgift än som svarar mot kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls, såvida inte lag eller rättspraxis för viss verksamhet eller åtgärd medger undantag. Självkostnadsprincipen är inte tillämplig i bolagets verksamhet som gäller förvaltning av kommunal egendom, såsom upplåtelse och överlåtelse av fast och lös egendom.</p> <p>Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla aktieägarna.</p>	<p>Ändamålsparagrafen harmonieras med skrivningen i ägardirektivet så att det är likalydande.</p> <p>Skrivningarna om kommunallagen och de kommunalrättsliga principerna anpassas till ny mall för bolagsordningar.</p>

<p>Föremålsskrivningen framgår av § 3 ovan: Bolaget har till föremål för sin verksamhet att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar inom Göteborgs Stad samt att driva annan därmed förenlig verksamhet.</p>	<p><b>§ 4 Verksamhetsföremål</b>  Bolaget har till föremål för sin verksamhet att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar inom Göteborgs Stad samt att driva annan därmed förenlig verksamhet.</p>	<p>Ingen ändring jämfört med nuvarande skrivning om verksamhetsföremål. Enligt ny mall för bolagsordningar framgår verksamhetsändamål och verksamhetsföremål av skilda paragrafer.</p>
---	---	--

## Sammanfattande bedömning

Kommunfullmäktige har uppdragit åt Stadshus att tillsammans med kommunstyrelsen återkomma med ett reviderat ägardirektiv för Parkeringsbolaget. Syftet är att bolagets nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden. Med uppdraget följer inriktningen att Parkeringsbolaget ska bli ett renodlat ägar- och utförlarbolag med ansvar över genomförande, drift och ägande avseende parkeringsanläggningar.

Utredningen bedömer att ägardirektivet för Parkeringsbolaget behöver ändras utifrån kommunfullmäktiges viljeriktning. Det handlar först och främst om att förändra bolagets kommunala ändamål i syfte att snäva in och tydliggöra bolagets grunduppdrag. Nuvarande kommunala ändamål, som innebär att bolaget ska samordna och stärka stadsutvecklingen inom parkeringsverksamhet, föreslås ändras till att bolaget ska *förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande*. En ändring av bolagets kommunala ändamål i ägardirektivet förutsätter att även bolagsordningen ändras. Genom ändringen av bolagets kommunala ändamål tydliggörs det nya uppdraget såsom ett renodlat ägar- och utförlarbolag. Utredningen föreslår även att bolagets medverkan i stadens strategiska utvecklings- och planarbete sker genom att bolaget bistår trafiknämnden i detta.

Förslaget bedöms medföra en avgränsning av bolagets arbete kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar samt ett tydligare fokus mot ägande av parkeringsanläggningar, genomförande och drift av parkeringsverksamheten. Genom att släppa eget arbete kring strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar kan bolaget fokusera ännu tydligare på att vara ett verktyg för genomförande av parkeringsverksamhet i linje med det som anges i stadens strategiska inriktningar, bland annat i Parkeringspolicyn.

Utredningen bedömer att upparbetade strukturer som trafikkontoret och Parkeringsbolaget har byggt upp sedan 2016, särskilt inom ramen för *Parkering Göteborg* och genom samordning av övervakningsverksamheten, harmonierar med inriktningen i stadens strategiska inriktning. Av utredningen framgår att trafikkontoret och Parkeringsbolaget har byggt upp strukturer kring samverkan som parterna bedömer fungerar väl. Utredningen konstaterar att roll- och ansvarsfördelning uppfattas som tydlig när det gäller ansvar för strategisk planering, nämligen att det är trafiknämnden som har det övergripande ansvaret.

Inom området mobilitet och mobilitetstjänster sker en mycket snabb utveckling. Utredningen bedömer att det finns potential att ytterligare tydliggöra roll- och ansvarsfördelning samt formalisera samarbetet mellan trafikkontoret och bolaget i frågor

kopplade till mobilitet och mobilitetstjänster. Revidering av Parkeringsbolagets kommunala ändamål i enlighet med förslaget bedöms skapa förutsättningar för detta.

Omvärldsanalysen visar att trenderna inom området är likartade i de tre storstäderna och att de olika parkeringsbolagen också utvecklas i samma riktning. Respektive bolag har dock gått åt olika håll när de utvecklat sina respektive betaltjänster. Detta kan delvis härledas till förutsättningarna respektive bolag hade vid införandet. Malmö, som skaffade sin betalapp relativt sent, kunde upphandla tre befintliga betaltjänster. Stockholm och Göteborg var tidigt ute och utvecklade egna betalappar. I Stockholm upphandlades tjänsten av trafikkontoret, delvis med anledning av att gatuparkeringen utgjorde en större del av det totala antalet parkeringar. I Göteborg dominerar kvartersmarksparkeringen varpå ansvaret för betallösningen hamnade på Parkeringsbolaget. I Göteborg har man också valt att utveckla betaltjänsten själva. Med tanke på den snabba digitaliserings- och elektrifieringstakten i samhället är dock frågan hur länge appen kommer att användas som betalningssätt.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att även om Parkeringsbolaget i och med förslaget fråntas ett visst ansvar kopplat till den strategiska planeringen så tillkommer det inte några nya uppgifter hos trafiknämnden. Nämnden har redan idag ett utpekad ansvar för dessa frågor och förslaget till nytt ägardirektiv för parkeringsbolaget tydliggör förhållanden mellan de bägge organisationerna och möjliggör nya samarbetsformer dem emellan.

Förslaget bedöms inte innebära några omedelbara konskvenser för respektive organisations resurser. De personer som idag arbetar i bolaget med de frågor som klassificeras inom strategisk planering arbetar även med de typer av planfrågor som bolaget berörs av i sin roll som fastighetsägare. Dessutom behövs resurser som arbetar med frågor som rör bolagets långsiktiga affärsutveckling. Därutöver kommer bolaget även i framtiden behöva bistå trafiknämnden med kunskap och erfarenheter i parkeringsfrågor. Samtidigt innebär förslaget att Parkeringsbolaget behöver analysera och värdera sin verksamhet baserat på det förändrade uppdraget samt göra nödvändiga anpassningar. Utredningen bedömer att det kan finnas viss effektiviseringspotential i bolaget på sikt, när organisationen fullt ut har kunnat anpassa sig till sitt nya uppdrag.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB



# Rapport: Kommunfullmäktiges uppdrag avseende revidering av ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkerings AB

2021-08-23

# Sammanfattning

I kommunfullmäktiges Budget 2021 gavs Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) i uppdrag att tillsammans med kommunstyrelsen återkomma med ett reviderat ägardirektiv där Göteborgs Stads Parkerings AB:s (Parkeringsbolaget) nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden. Med uppdraget följer inriktningen att Parkeringsbolaget ska bli ett renodlat ägar- och utförarbolag med ansvar för genomförande, drift och ägande avseende parkeringsanläggningar.

Utredningsuppdraget har genomförts av Stadshus och stadsledningskontoret tillsammans. Parkeringsbolaget och trafikkontoret har deltagit i utredningsarbetet och bidragit med faktaunderlag, även stadsbyggnadskontoret har bistått utredningen. En omvärldsjämförelse har gjorts med kommunala parkeringsbolag i Stockholm och Malmö.

Rapporten inleds med en beskrivning av stadens strategiska inriktning för parkeringsverksamhet enligt Parkeringspolicyn (KF 2009-10-08 § 9) och Riktlinjerna för bedrivande av parkeringsverksamhet (KF 2016-02-25 § 24), då dessa ligger till grund för hur staden har valt att styra och organisera parkeringsverksamheten. Därefter återges en kartläggning av Parkeringsbolagets uppdrag och verksamhet med fokus på arbete med strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar och digitalisering. Av utredningen framgår även pågående förändringsarbete i bolaget som sker på bolagets initiativ. Vidare beskrivs trafiknämndens uppdrag kopplat till parkeringsverksamhet.

Efter kartläggningen följer en beskrivning av samverkan och samordning av stadens parkeringsverksamhet, vilket framförallt sker inom ramen för *Parkering Göteborg*. I rapporten återges även samverkan mellan trafikkontoret och Parkeringsbolaget gällande strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att ägardirektivet för Parkeringsbolaget behöver ändras utifrån kommunfullmäktiges viljeriktning. Det handlar först och främst om att förändra bolagets kommunala ändamål i syfte att snäva in och tydliggöra bolagets grunduppdrag. Nuvarande kommunala ändamål, som innebär att bolaget ska samordna och stärka stadsutvecklingen inom parkeringsverksamhet, föreslås ändras till att bolaget ska *förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande*. Genom ändringen av bolagets kommunala ändamål tydliggörs det nya uppdraget såsom ett renodlat ägar- och utförarbolag. Utredningen föreslår även att bolagets medverkan i stadens strategiska utvecklings- och planarbete sker genom att bolaget bistår trafiknämnden i detta.



# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
1.1	Syfte och metod.....	5
<b>2</b>	<b>Göteborgs Stads styrning av parkeringsverksamheten .....</b>	<b>6</b>
2.1	Förutsättningar .....	6
2.1.1	Stadens ägande av parkeringsplatser.....	6
2.1.2	Parkering på gatumark och tomtmark .....	6
2.2	Parkeringspolicy för Göteborgs Stad .....	7
2.3	Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet.....	8
<b>3</b>	<b>Organisation och uppdrag .....</b>	<b>10</b>
3.1	Parkeringsbolaget.....	10
3.1.1	Uppdrag och kommunalt ändamål .....	10
3.1.2	Organisation .....	11
3.1.3	Arbete med strategisk planering och utveckling av mobilitets- och parkeringslösningar.....	13
3.1.4	Digitaliseringsplattform .....	14
3.1.5	Internt förändringsarbete .....	15
3.2	Trafiknämnden.....	15
<b>4</b>	<b>Samverkan .....</b>	<b>17</b>
4.1	Samverkan inom Parkering Göteborg.....	17
4.1.1	Samordnad parkeringsprocess .....	19
4.1.2	Öppna data.....	20
4.2	Samverkan avseende strategisk planering och utveckling .....	21
<b>5</b>	<b>Jämförelse med andra kommuner.....</b>	<b>23</b>
5.1	Stockholms stads Parkerings AB .....	23
5.2	Parkering Malmö .....	24
5.3	Översiktlig jämförelse .....	24
<b>6</b>	<b>Analys och slutsatser.....</b>	<b>26</b>

# 1 Inledning

I kommunfullmäktiges inriktning till Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) i Budget 2021<sup>1</sup> anges följande:

”Stadsutvecklingen i Göteborg präglas i dag av att flera kommunala aktörer ansvarar för strategisk planering. Den parallella strukturen skapar ineffektivitet, en otydlig organisation, avsaknad av helhetsperspektiv och bristande synergi. För många av stadens nuvarande större stadsutvecklingsprojekt har präglats av bristande ekonomi och måluppfyllnad. För att renodla stadsutvecklingen behöver ansvarsrollerna tydliggöras.

I dag skiljer sig den kommunala stadsutvecklingsprocessen åt beroende på om det är fastighetskontoret eller Älvstranden som äger marken. Flertalet kompetenser som finns inom bolaget finns parallellt i stadens facknämnder. Det skapar en otydlighet, inte minst för externa aktörer. Ett annat exempel där det finns parallella processer är inom stadstrafik- och parkeringsfrågorna, där Göteborgs Parkerings AB och trafiknämndens ansvarsområden delvis överlappar varandra. I grunden behövs tydligare styrning och ansvarsutkrävning med färre antal kommunala aktörer som arbetar med strategisk planering och stadsutveckling. Mål- och ekonomistyrning inom stadsutvecklingen skulle stärkas om ansvaret för dessa frågor samlas.

Älvstranden och Göteborgs Parkerings verksamheter som rör stadsutveckling ska därför flyttas över till stadens facknämnder. Detta är ett viktigt första steg inför den mer omfattande facknämndsomorganisationen som planeras till hösten 2022.

Kommunstyrelsen och Stadshus AB får i uppdrag att återkomma med ett reviderat ägardirektiv där parkeringsbolagets nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden. Syftet är att Parkeringsbolaget ska bli ett renodlat ägar- och utförarbolag med ansvar över genomförande, drift och ägande avseende parkeringsanläggningar.”

Utifrån inriktningen ges Stadshus och kommunstyrelsen i uppdrag att återkomma med ett reviderat ägardirektiv där Göteborgs Stads Parkerings AB:s nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden.

---

<sup>1</sup> KF 2020-11-05, § 5 Förslag till budget 2021 och flerårsplaner 2022–2023

## 1.1 Syfte och metod

Syftet med utredningen är att svara mot kommunfullmäktiges uppdrag om att revidera ägardirektiv för Parkeringsbolaget med avseende på strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar.

Utredningen har genomförts av Stadshus och stadsledningskontoret under ledning av en styrgrupp med representation från båda organisationerna. Till utredningen har en arbetsgrupp knutits med tjänstepersoner från Parkeringsbolaget och trafikkontoret. Även stadsbyggnadskontoret har bistått utredningen kring frågor rörande bolagets roll inom stadsutvecklingen.

# 2 Göteborgs Stads styrning av parkeringsverksamheten

Kapitlet inleds med en kort beskrivning av förutsättningar för stadens parkeringsverksamhet med avseende på ägarförhållanden samt regelverk för parkering på gatumark/allmän plats och tomtmark/kvartersmark.

Därefter redogörs för stadens parkeringspolicy och riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet då dessa ligger till grund för stadens nuvarande styrning och organisering av parkeringsverksamheten.

## 2.1 Förutsättningar

### 2.1.1 Stadens ägande av parkeringsplatser

Göteborgs Stads ägande av parkeringsplatser är splittrat på flera nämnder och bolag. Trafiknämnden har ansvaret för parkering på gatumark (allmän plats). Parkeringsbolaget ansvarar för den allmänna parkeringen på tomtmark (kvartersmark).

Även andra bolag och förvaltningar, med annan kärnverksamhet än parkering, äger parkeringsplatser. Bland bolagen är det Higab, Älvstranden Utveckling och bolagen inom Framtidenkoncernen som äger parkeringsplatser på tomtmark. Utöver trafiknämnden är också fastighetsnämnden markägare med mark som inkluderar parkeringsplatser, upplåten exempelvis till idrott- och föreningsförvaltningen och park- och naturförvaltningen.

### 2.1.2 Parkering på gatumark och tomtmark

Förutsättningar för parkering på gatumark och tomtmark/kvartersmark regleras genom lagstiftning. Gatumark styrs av offentligrättslig lag och tomtmark av civilrättslig lag. Parkering på gatumark styrs av Lag (1976:206) om felparkeringsavgift. Gällande parkeringsregler ska finnas beslutade i lokala trafikföreskrifter och vara skyltade på korrekt sätt för att vara gällande (myndighetsbeslut). Om ett fordon är felparkerat utfärdar parkeringsvakten en parkeringsanmärkning. För att utöva parkeringsövervakning på gatumark krävs att parkeringsvakten är förordnad av kommunen (myndighetsbeslut). En parkeringsanmärkning överklagas hos Polisen och Polismyndigheten beslutar om överklagan ska bifallas eller inte. Polismyndighetens beslut kan överklagas. Felparkeringsavgiften ska betalas även om den överklagats.

Kommuner får, enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på offentlig plats som står under kommunens förvaltning. Avgift får dock endast tas ut i den omfattning det behövs för att ”ordna trafiken”, det vill säga till självkostnad.

Det är den civilrättsliga lagen Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering som styr parkeringsövervakning på tomtmark/kvartersmark. Rätten att ta ut parkeringsavgift är inte lika begränsad som rätten att ta ut avgift på allmän platsmark (gatuparkering), vilket möjliggör att parkeringsavgifterna kan användas till att exempelvis finansiera nya parkeringsanläggningar. Villkoren för parkering ska tillkännages genom tydlig skyltning med vägmärken. Under förutsättning att skyltningen är tydlig kan en parkeringsvakt utfärda kontrollavgift för ett felparkerat fordon. För att utöva parkeringsövervakning på tomtmark räcker det att parkeringsvakten har ”lämplig utbildning”. En kontrollavgift bestrids hos den som har utfärdat den (i allmänhet parkeringsbolag eller markägare). Det är den som har utfärdat kontrollavgiften som beslutar om bestridandet ska bifallas eller inte. Kontrollavgift som har bestridits bör inte betalas. Tvist om kontrollavgift hanteras juridiskt på motsvarande sätt som andra fordringar mellan parter, det vill säga betalningsskyldighet måste ytterst fastställas av domstol.

Parkeringsreglerna styrs av trafikförordningen (1998:1276) och lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter beslutas av kommunen genom myndighetsbeslut. Trafikförordningen sätter ramarna för hur lokala trafikföreskrifter för parkering ska utformas och vilka regleringar som kan göras.<sup>2</sup> Kommunens möjlighet att reservera parkering på allmänplats (gatumark) för vissa grupper eller ändamål är begränsad till de som anges i trafikförordningen.<sup>3</sup>

Till skillnad från parkering på gatumark är tomtmarksparkering inte lika hårt reglerad. Bland annat är det fullt möjligt att reservera platser för exempelvis bilpooler eller andra kategorier som man önskar prioritera.

De som upplåter parkering (till exempel kommuner, kommunala bolag och privata aktörer) ansvarar, utöver själva upplåtandet av plats, även för underhåll, städning, säkerhet, övervakning och tillhandahållande av betallösning för parkeringsplatserna. Sådana betallösningar kan till exempel vara betalning i automat med kontanter eller kort, betalning via sms eller olika internetbaserade applikationer (appar).

## 2.2 Parkeringspolicy för Göteborgs Stad

Parkeringspolicyn antogs av kommunfullmäktige år 2009 (KF 2009-10-08 § 9). Policyn togs fram av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret, på uppdrag av byggnadsnämnden och trafiknämnden, i samverkan med Parkeringsbolaget, fastighetskontoret och miljöförvaltningen.

Parkeringspolicyn syftar till att:

- stödja en hållbar stadsutveckling
- skapa en gemensam syn på parkering för bil och cykel

<sup>2</sup> Se Trafikförordningen 1998:1276, kap 3 och kap 10

<sup>3</sup> Trafikförordningen kap 3 § 49 a: ”På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser och inom vägområde för allmän väg får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.”

- vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvantiteter
- medverka till att resande med kollektivtrafik och cykel ökar
- ge vägledning för kommunala aktörer
- sprida kunskap om parkering inom och mellan berörda organisationer
- utgöra underlag för ett separat åtgärdsprogram

"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."

Denna målsättning enades parterna om som grund för arbetet med policyn.

Utgångspunkten är att parkeringspolicyn ska bidra till en attraktiv stad, god tillgänglighet, effektivare och miljöanpassad trafiksituation samt att utveckling ska ske genom en balans mellan de olika perspektiven.

Av policyn framgår bland annat att staden ska arbeta med sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, vilket innebär att tillgängligheten med bil, kollektivtrafik och cykel ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Bilparkeringen ska i första hand vara ordnad på kvartersmark i syfte att skapa attraktiva stadsmiljöer. Genom en medveten parkeringspolicy ska kommunen uppmuntra till att välja kollektivtrafik, bilpooler m.m. och på olika sätt ge incitament att åka kollektivt och cykla istället för att åka bil.

Policyn pekar ut fem strategiska åtgärdsområden, varav ett handlar om bättre samplanering och samordning av kommunala aktörer. Målsättningen ska vara att hitta samordnade och miljömedvetna lösningar som stärker stadens attraktivitet och tillgänglighet. Kommunen ska även öka samverkansformerna kring parkeringsfrågor med privata aktörer.

## 2.3 Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet

Riktlinjerna antogs av kommunfullmäktige år 2016 (KF 2016-02-25 § 24) som en vägledning och konkretisering av Parkeringspolicyn. Bakgrunden är kommunfullmäktiges uppdrag till trafiknämnden år 2013 att i samverkan med berörda förvaltningar och bolag ta fram riktlinjer för parkeringsverksamheten, i syfte att skapa bättre planering och styrning av parkeringsverksamheten på kommunal mark. Gentemot medborgarna ska riktlinjerna säkerställa en likabehandling vid parkering på kommunal mark och stödja övergången till förändrade resvanor.

Riktlinjerna syftar till att uppnå effekter på flera nivåer. Inom Göteborgs Stad ska riktlinjerna vara ett verktyg som stödjer stadens bolag och förvaltningar i deras verksamhet, som stödjer hållbar mobilitet och ett effektivt arbetssätt. Dessutom ska riktlinjerna skapa ett gemensamt förhållningssätt i parkeringsverksamheten.

Riktlinjerna är strukturerade så att de följer processen för en samordnad parkering som möter upp mot parkeringspolicyns mål genom indelning i fem områden: *lyssna och informera, planera, villkora, betala och kontrollera*.

Riktlinjerna behandlar samordning av parkeringen med två olika perspektiv. Det ena handlar om hur man ska möta kunderna/bilisterna på de platser som finns, hur övervakning ska ske och hur beivrande av felparkeringar ska hanteras. Det andra perspektivet handlar om hur man genom samordning ska påverka bilanvändandet så att det är i samklang med de övergripande trafikmålsättningar som finns. Det kan handla om tillhandahållande av platser för bilpooler, taxenivåer och tidsregleringar. Riktlinjerna handlar således om hur man ska säkerställa att de olika kommunala aktörerna samordnas, vilket förväntas leda till en förbättrad kommunikation med och ökad service till bilisterna som använder parkeringar.

# 3 Organisation och uppdrag

I detta kapitel beskrivs Parkeringsbolagets uppdrag, organisation och verksamhet, med fokus på strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar och digitalisering. Därefter redogörs för trafiknämndens uppdrag och verksamhet kopplat till parkering och mobilitet.

## 3.1 Parkeringsbolaget

### 3.1.1 Uppdrag och kommunalt ändamål

Enligt bolagsordning och ägardirektiv är det kommunala ändamålet med Göteborgs Stads Parkering AB:s verksamhet att ”samordna och stärka stadsutvecklingen inom parkeringsverksamhet. Verksamheten i bolaget ska bedrivas i enlighet med stadens parkeringspolicy.”

Ägardirektivet beskriver även bolagets uppdrag, vilket framgår av punkterna nedan:

- medverka till att dagens parkeringar i innerstadens gatumiljö minskas och ersätts av parkeringsanläggningar för boende, handel och service.
- i områden där staden bedömer att parkeringsanläggningar behöver skapas för att ta hand om dagens boendeparkering på allmän platsmark, längre besöksparkering samt utgöra ett stöd för tillgängligheten till stadens publika anläggningar, ska bolaget aktivt bidra med att skapa och driva parkeringslösningar för både bilar och cyklar som främjar nya resvanor.
- bygga parkeringsanläggningar där det är lämpligt att lösa parkeringen för flera fastigheters behov i gemensamma parkeringslösningar, utan att ta över fastighetsägares eller byggherrars ansvar enligt plan- och bygglagen.
- medverka för att skapa parkeringslösningar för både bilar och cyklar som främjar nya resvanor och där man kan byta till kollektivtrafik eller cykel.
- parkeringsanläggningar ska vara väl lokaliserade, trygga, säkra och av god kvalitet.
- medverka till att samordna parkeringserbjudanden som stadens förvaltningar och bolag har för att skapa en likabehandling av kunden oavsett var på kommunal tomtmark man parkerar.
- fastighetsförvaltning ska hålla god kvalitet genom att vårda och utveckla de anläggningar som bolaget förvaltar.
- verka för att miljöhänsyn tas vid uppförande och förvaltning av parkeringsanläggningar som bidrar till att stadsmiljön fungerar tillfredsställande även i ett socialt perspektiv.
- medverka i och stödja stadens strategiska utvecklings- och planarbete med kunskaper och erfarenhet i parkeringsfrågor.

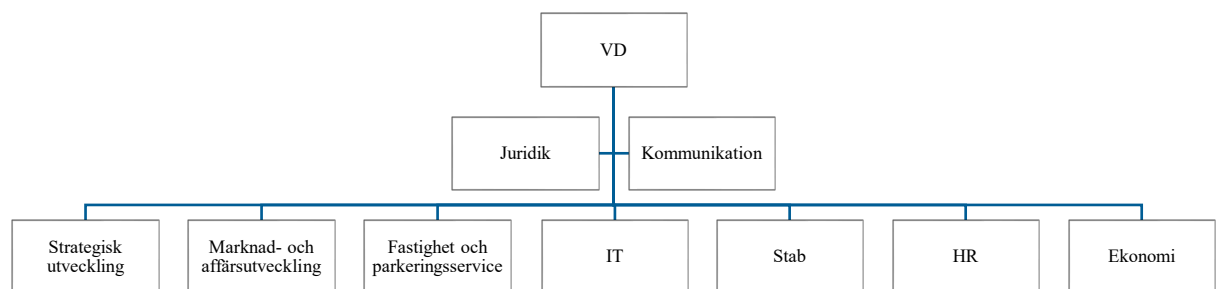


- samverka med och stödja stadens förvaltningar och bolag för att skapa ett enhetligt parkeringserbjudande med enhetliga regler, avvägda taxestrukturer och enhetlig övervakning.
- utveckla en nära samverkan med trafikkontoret genom att dels ha ett enhetligt ansikte mot parkerarna och dels kunna ha gemensamma resurser såsom exempelvis styrning av gemensamma avtal övervakning, betalssystem med mera. Syftet är att parkeringskunden ska mötas av likabehandling vid parkering på allmän platsmark eller kvartersmark.
- bolagets verksamhet kan innebära behov av samverkan med andra aktörer som agerar inom området resvanor och resande.
- i samverkan med stadens förvaltningar och bolag aktivt bidra i omställningen för fossilfria fordon. I takt med att antalet elektrifierade fordon ökar ska bolaget anpassa anläggningar och parkeringserbjudande för att tillgodose behov av el-laddning.

### 3.1.2 Organisation

Nedan beskrivs bolagets organisation och verksamhet i korthet. Avdelningen strategisk utveckling beskrivs något mer ingående.

Figur 1: Parkeringsbolagets organisation



#### 3.1.2.1 Strategisk utveckling

Avdelningens uppdrag är att stödja bolaget i dess långsiktiga affärsutveckling samt svara för bolagets projektutveckling (avseende relevans, volym, utformning, hållbarhet, affär/lönsamhet m.m.) och beställarfunktion i samband med utveckling och byggnation av nya parkeringsanläggningar. Det är också denna avdelning som bidrar med stöd i stadens strategiska utvecklings- och planarbete. Avdelningen består av en chef och fem medarbetare i roller såsom projektutvecklare, projektledare samt utredare och med kompetens inom projektledning, affärsutveckling, arkitektur, byggt teknik, lantmäteri, stadsplanering och hållbarhet.

Avdelningen har följande uppgifter:

- Bidra till att bolaget har en aktiv och relevant omvärldsbevakning, bygga upp kunskap genom deltagande i relevanta utvecklingsprojekt

och omsätta fakta och förvärvad kunskap till utveckling av bolagets verksamhet.

- Bidra i stadens strategiska planeringsarbete med kunskap om parkering och mobilitet och om hur, var och under vilka förutsättningar parkering och bolaget kan bidra till ett hållbart resande, god tillgänglighet och god stadsutveckling.
- Ansvara för bolagets utbyggnadsplanering.
- Utgöra bolagets projektutvecklare, innebärande att säkerställa relevans, tid, budget och kvalitet från tidiga skeden till genomförande när det gäller bolagets nya parkeringslösningar och i detta svara för en fungerande samverkan med Higab.
- Ansvara, tillsammans med ekonomiavdelningen, för affärsupplägg och transaktioner i samband med investeringar och fastighetsförvärv rörande nya parkeringsanläggningar.
- Säkerställa hållbarhetsperspektiven i bolagets nyproduktion och i övrigt bidra i bolagets hållbarhetsarbete.
- Bidra till god tillgänglighet till staden under byggtid genom nära samverkan med trafikkontoret och Trafikverket kring tillfälliga parkeringslösningar, platsoptimering och samverkan.

### 3.1.2.2 Marknad och affärsutveckling

Avdelningens uppdrag är att säkerställa kundnöjdhet och resultat för bolagets olika affärs- och kundsegment, optimera/samnyttja, prissätta och utveckla befintlig affär och erbjudanden samt stärka samarbeten och samordning för ett enhetligt parkeringserbjudande. Avdelningen består av en avdelningschef och 15 medarbetare.

### 3.1.2.3 Fastigheter och parkeringsservice

Avdelningens uppdrag är att säkerställa kundmötet i alla *Parkering Göteborgs* kanaler samt bibehålla värde och utveckla bolagets markparkering och fastighetsbestånd på ett effektivt sätt med parkeringskunden i fokus. Avdelningen består av en avdelningschef, tre enhetschefer och 26 medarbetare (bland annat drift och kundtjänst).

### 3.1.2.4 IT

Avdelningens uppdrag är att säkerställa drift, support och utveckling av bolagets digitala plattform, där betalningssystem i form av en app utgör en del. Exempel på andra delar i bolagets digitalisering är betalflöden, ekonomiflöden, avtalshantering, digitala tillstånd, kundportaler (privatpersoner och företag), hantering av bolagets fastigheter/områden i GIS (karta), elladdning samt IT-arbetsplats (verksamhetssystem, telefoni m.m.). Avdelningen består av en avdelningschef, en enhetschef och elva medarbetare. Till avdelningen finns

även 13 konsulter knutna som utgör en del av bolagets agila utvecklingsteam (antalet varierar under året).

#### 3.1.2.5 Stab, HR och Ekonomi

Stabsavdelningen hanterar frågor kopplade till intern styrning och kontroll, inköp och upphandling, hållbarhet, säkerhet, diarium och arkiv. Avdelningen har en chef och sju medarbetare.

HR-avdelningen hanterar kompetensförsörjning, arbetsrätt, arbetsmiljö, personaladministration och rehab. Avdelningen består av en chef och två medarbetare.

Ekonomiavdelningen hanterar redovisning och finansfrågor, i avdelningen ingår även controllerfunktion. Avdelningen består av en chef och åtta medarbetare.

### 3.1.3 Arbete med strategisk planering och utveckling av mobilitets- och parkeringslösningar

Bolaget deltar i följande typer av arbeten, vilket i huvudsak sker på inbjudan eller uppdrag från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret och/eller Älvstranden Utveckling:

- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan, program (i viss mån deltagande på eget initiativ).
- Förstudier, program och detaljplaner som direkt berör områden där bolaget har anläggningar eller där staden har större besöksparkeringar eller i samband med planer som på annat sätt har stor påverkan på parkeringssituationen i huvudsak i centrala staden (t.ex. inför programmet för Lindholmen, tidigare förstudie rörande ny arena m.m.).
- Besvarande av yttranden som begärs av byggnadsnämnden i samband med remittering av samråds- eller granskningsförslag avseende detaljplaner där bolaget lägger fokus på områden där bolaget har anläggningar, där det finns större besöksanläggningar eller där planerna har stor påverkan på parkeringssituationen i centrala staden (cirka 10–15 ärenden analyseras och cirka 5 besvaras per år). Samma fokus gäller remisser avseende planbeskedsansökningar samt kallelser till startmöten (cirka 2 respektive 3 per år).
- Deltagande i aktuella detaljplaner där beslut om bolagets engagemang har fattats (t.ex. genom KF beslut, eller där bolaget fått markanvisning).
- Aktiv medverkan i arbetet kring parkeringssituationen under Västlänken och övriga stadsutvecklingsprojekts byggtid tillsammans med trafikkontoret och Trafikverket (bl.a. genom tillfälliga parkeringsanläggningar).

Enligt uppgift medverkar bolaget i stadsutvecklingen med syfte att stödja stadens utvecklings- och planarbete med kunskaper och erfarenhet i parkeringsfrågor, utifrån perspektivet hur parkering på tomtmark/kvartersmark kan bidra till en attraktiv och tillgänglig stad och främja ett hållbart resande. I stadsutvecklingsarbetet fokuserar bolaget på de planer och program som

påverkar områden där bolaget har egna anläggningar eller som påverkar parkeringssituationen för besökare och verksamma i centrala staden eller stadens övriga publika anläggningar.

Av utredningen framgår att bolaget inte bedriver någon egen strategisk planering kring var parkeringsanläggningar ska lokaliseras eller vad de ska innehålla i form av volym och eventuella tilläggstjänster utan istället medverkar bolaget i de strategiska planer där bolaget påverkas i rollen som intressent/exploatör eller där bolagets kunskap och erfarenheter efterfrågas. När det gäller stadens policyarbete kring parkering medverkar bolaget i arbetet på förfrågan från trafikkontoret eller då bolaget explicit anges som bidragande aktör.

När det gäller utveckling av parkerings- och mobilitetslösningar tar bolagets utvecklingsarbete ett avstamp i ägardirektivet, mål och ambitioner som uttrycks i stadens olika styrande dokument (trafikstrategi, miljö- och klimatprogram, parkeringspolicy m.m.) och uppdrag från kommunfullmäktige som riktar sig direkt mot bolaget (omställning till fossilfri fordonsflotta, elladdning, last-mile lösning för Lisebergs p-hus m.m.). Utvecklingsarbetet drivs även av förväntningar från kunder genom teknikutveckling och förändringar i beteende och behov samt av en strävan om ökad intern resurseffektivitet.

Bolaget deltar i ett antal olika utvecklingsprojekt.<sup>4</sup> I vissa fall sker deltagandet tillsammans med trafikkontoret där organisationerna finns representerade utifrån sina respektive uppdrag och roller. Att förstå och lära sig om kunders behov och beteenden, teknikutvecklingens möjligheter och hur dessa kan förändras/utnyttjas för att nå ägarens målbilder och samtidigt utveckla bolagets affär är enligt bolaget det huvudsakliga motivet till bolagets engagemang i de externa utvecklingsprojekten som bolaget deltar i.

Även inom området mobilitet och parkeringens roll i system, enskilt eller tillsammans med olika mobilitetstjänster, efterfrågas bolagets kunnande av förvaltningarna avseende stadens strategiska planerings- och utvecklingsarbete. Bland annat aktualiseras generellt frågor gällande så kallade mobilitetshubbar där parkering för ett område samlas tillsammans med andra mobilitetslösningar och trafikslag.

Behovet av elladdning är en relativt ny kärnuppgift, enligt bolaget, vilket kom till uttryck vid senaste revideringen av bolagets ägardirektiv (KF 2020-10-15 § 27). Tillsammans med berörda aktörer inom staden arbetar bolaget för ett erbjudande som kan skalas upp när behovet ökar.

### 3.1.4 Digitaliseringsplattform

Bolagets digitaliseringsplattform består av flera olika delar och kunderbjudanden. Utöver den grundläggande funktionaliteten att betala

---

<sup>4</sup> Exempel på utvecklingsprojekt är LIMA, Klimatneutrala Göteborg, AHA II, Seamless, Move21. Bolagets åtaganden i utvecklingsprojekt med extern finansiering är bindande för bolaget genom avtal. I två av projekten innebär bolagets medverkan att externa utvecklingsresurser kunnat ställas till stadens förfogande för andra förvaltningars räkning. I de två övriga projekten har eller kommer bolaget att få motsvarande 1,9 mnkr i extern finansiering. Bolagets engagemang för 2021 motsvarar ca 900 timmar, vilket motsvarar ca 56 % av en heltidstjänst eller 537 tkr.

parkering så finns idag tjänster för att betala elladdning, hantering av digitala tillstånd, reklamation av parkering och kollektivtrafikbiljett i appen. Exempel på andra delar i bolagets digitalisering är hantering av betalflöden och ekonomiflöden, avtalshantering, kundportaler privat/företag, hantering av kartor/GIS, el-laddning och IT-arbetsplats.

Enligt bolaget bedrivs digitaliseringsarbetet med fokus på att realisera verksamhetens mål samt för att få ökad effektivitet. Digitaliseringen skapar förutsättningar för bättre samnyttjande, spårbarhet och kunskap om kunders beteenden och parkeringsanläggningar. Digitalisering uppges vara en naturlig del av verksamhetsutvecklingen. Enligt uppgift medverkar bolaget aktivt i arbetet med stadens konsolidering av IT-infrastruktur.

### 3.1.5 Internt förändringsarbete

Parkeringsbolaget bedömer att den kompetens som byggts upp kring parkeringserbjudanden, prissättning och kundbeteenden samt nyttjande av digitala verktyg för att spegla dessa och effektivisera verksamheten, idag är en av bolagets spetskompetenser och en förutsättning för att möta avkastningskrav, bibehålla möjligheten till investeringar i nya anläggningar samt lämna utdelning till ägaren.

Bolaget beskriver ett pågående förändringsarbete sedan augusti 2020 utifrån styrelsens inriktning till bolagets nya vd. Arbetet innebär ökat fokus på parkeringsverksamheten. Förändringsarbetet innebär även mer selektivt engagemang i stadsutvecklingen i samband med remisser och planarbeten och mer selektivt deltagande i externa utvecklingsprojekt. I dessa frågor har närheten till trafikkontoret ökat. Samtidigt pågår förändringsarbete i syfte att skapa förståelse för bolaget som ett verktyg/genomförare av stadens strategier och gemensamma budskap. Som ett led i en ökad fokusering på parkeringsaffären och effektivisering har, enligt bolaget, kostnaderna för IT-avdelningen minskat med 25 procent sedan år 2019.<sup>5</sup>

## 3.2 Trafiknämnden

Enligt reglemente för Göteborgs Stads trafiknämnd är nämndens kommunala ändamål att ”tillgodose invånares, besökares och näringslivets transport- och mobilitetsbehov, förvalta och utveckla stadens trafikinfrastrukturanläggningar och allmän plats som en del av stadens utveckling, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens miljöstörningar.” Reglementet anger också att trafiknämnden ska aktivt bidra till den strategiska stadsplaneringen.

När det gäller parkeringsverksamhet har nämnden i uppdrag att ansvara för kommunens parkeringspolitik genom:

- regleringar med lokala trafikföreskrifter,
- att för allmän parkering låta iordningställa, upplåta och förvalta utrymmen på allmän plats,

---

<sup>5</sup> Budget för IT år 2021 uppgår till ca 42,7 mnkr

- kommunal trafikövervakning genom förordnande av parkeringsvakter,
- flyttning av fordon enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

När det gäller strategisk planering utifrån ett parkeringsperspektiv utgör stadens parkeringspolicy utgångspunkt för trafikkontorets arbete. Utifrån nämndens ansvarsområde deltar trafikkontoret i stadsutvecklingen inom ramen för översiktsplaner, program och detaljplaner.

Trafikkontorets strategiska arbete inom mobilitet utgörs i dagsläget främst av det innovations- och utvecklingsarbete som pågår avseende mobilitetslösningar och där parkeringsfrågan är en central del för att till exempel lösa frågor om laddning, bilpoolsparering m.m.

På trafikkontoret är det enheten Parkering, som är en del av *Parkering Göteborg* (se nästa kapitel), som har löpande samverkan med parkeringsbolaget. Därutöver har andra funktioner på trafikkontoret kontakt med bolaget och samverkar, inom ramen för *Parkering Göteborg*, i parkeringsrelaterade frågor.

## 4 Samverkan

I kapitlet beskrivs samverkan, samordning och ansvarsfördelning mellan trafikkontoret och Parkeringsbolaget. Samordningen sker främst inom ramen för *Parkering Göteborg* vilket återges först. Därefter beskrivs samverkan och ansvarsfördelning med avseende på strategisk planering och utveckling av mobilitets- och parkeringslösningar.

### 4.1 Samverkan inom Parkering Göteborg

*Parkering Göteborg* är det gemensamma varumärket som samlar stadens parkeringar. Syftet är att, i enlighet med stadens styrande dokument som reglerar parkeringsfrågor, underlätta för kunden och få en effektiv hantering av parkeringsverksamheten inom staden.

Bakgrunden till skapandet av varumärket *Parkering Göteborg* är kommunfullmäktiges beslut om ägardirektiv för Parkeringsbolaget från 2013 som anger att bolaget ”ska medverka till att samordna parkeringserbjudanden som stadens förvaltningar och bolag har för att skapa likabehandling och erbjuda ett enhetligt erbjudande oavsett var på kommunal mark man parkerar” (KF 2013-01-31 § 20). I fullmäktigebeslutet ingick även ett uppdrag till trafiknämnden att ”i samverkan med berörda förvaltningar och bolag ta fram en riktlinje för parkeringsövervakningen, såsom för parkeringsövervakning och samordning av regler och taxestruktur.” Trafiknämndens uppdrag resulterade sedermera i Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet (se avsnitt 2.3).

Under 2016 tecknades ett funktionsavtal mellan trafikkontoret och Parkeringsbolaget som innebär att trafikkontoret tilldelar Parkeringsbolaget uppdraget att ansvara för betalning för parkering. Bolagets funktionsansvar syftar till att uppnå en hög grad av samverkan inom *Parkering Göteborg*, skapa en gemensam struktur på arbetet så att delarna bildar en samverkande helhet inom hela Göteborgs Stad samt sträva efter att höja kvaliteten och effektiviteten inom funktionsområdet för att uppnå en kundinriktad och kostnadseffektiv administration.

Enligt funktionsavtalet ska trafikkontoret och Parkeringsbolaget ha gemensamma strategier för de delarna som omfattas av samverkan inom *Parkering Göteborg*:

- Gemensamt betalsystem
- Gemensam övervakning
- Gemensam kundtjänst med stadens kontaktcenter för första kundkontakt och Parkeringsbolaget kundtjänst för mer komplicerade ärenden, reklamationer m.m.

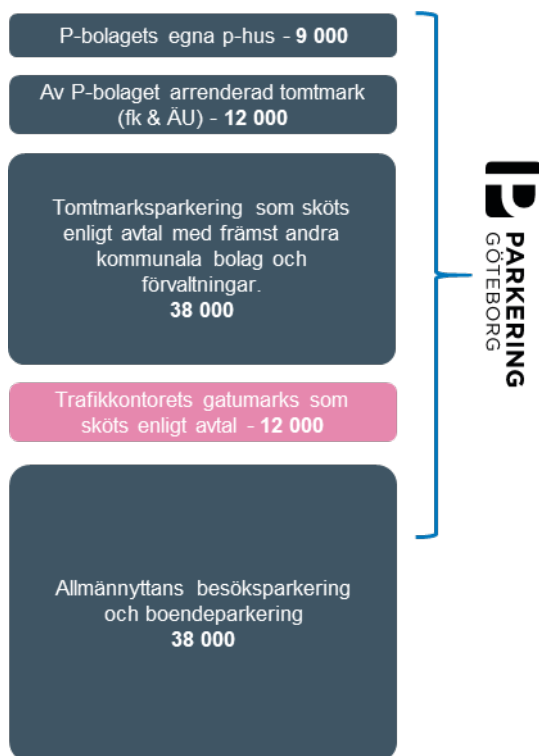
Funktionsavtalet innebär att bolaget tar en viss procentandel av trafikkontorets parkeringsintäkter. Denna intäkt ska täcka bolagets kostnader för stadens kontaktcenter, kundtjänst samt betalsystemen inklusive drift, utveckling och transaktionskostnader. Bolaget ansvarar således för all kundkontakt och för

samtliga gemensamma funktioner i övrigt. Utöver funktionsavtalet har trafikkontoret och Parkeringsbolaget också ett avtal om parkeringsövervakning samt ett avtal om drift av cykelparkering i Gamlestan.

Affärsrelationerna inom *Parkering Göteborg* hanteras av Parkeringsbolaget. Funktionsavtalet mellan Parkeringsbolaget och trafikkontoret reglerar trafikkontorets gatuparkering. Genom tecknande av affärsavtal med andra förvaltningar och bolag har fler kommunala parkeringar successivt lyfts in under *Parkering Göteborg*.

Idag samlas cirka 70 000 parkeringsplatser under varumärket *Parkering Göteborg*. Cirka 20 000 av dessa har Parkeringsbolaget som huvudman och 50 000 ägs av andra bolag och förvaltningar men förvaltas i något olika omfattning av Parkeringsbolaget (se figur nedan). Av antalet kommunala parkeringar utgör trafikkontorets parkeringar på allmän plats cirka 10–15 procent.<sup>6</sup>

*Figur: Fördelning av parkeringsplatser som samlas under varumärket Parkering Göteborg.*



Kommentar: för närvarande omfattas endast besöksparkering som ägs av bolagen inom Framtidenkoncernen av samverkan inom Parkering Göteborg. Dock är avtal tecknade och ett projekt startat för att även lyfta in Framtidenkoncernens boendeparkering under Parkering Göteborg.

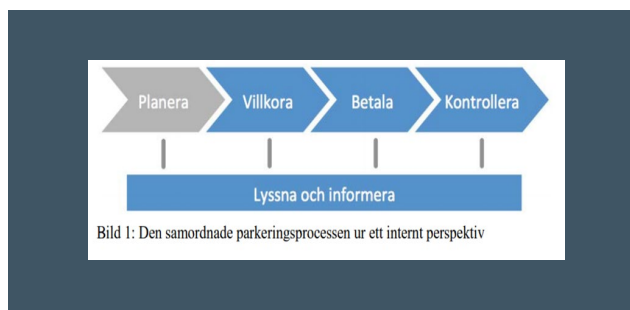
Av de totala parkeringsintäkterna från besöksparkering inom *Parkering Göteborg* kommer cirka 35 procent från trafikkontorets parkeringar (gatumarksparkering). Övriga intäkter kommer från tomtmarksparkeringar som ägs av Parkeringsbolaget eller andra kommunala förvaltningar och bolag.

<sup>6</sup> Trafikkontorets boendeparkering ingår ej i Parkering Göteborg.



## 4.1.1 Samordnad parkeringsprocess

Stadens samordnade parkeringsprocess delas i *Riktlinjerna för bedrivande av parkeringsverksamhet* in i: lyssna och informera, planera, villkora, betala och kontrollera. Parkering Göteborgs verksamhet beskrivs nedan utifrån de ”blå” processtegen, som kan sägas innebära *genomförande* av parkeringsverksamhet till skillnad från *planering*.



### 4.1.1.1 Lyssna och informera

I enlighet med Riktlinjerna finns idag en gemensam kundtjänstfunktion för stadens samlade parkeringsverksamhet. Stadens kontaktcenter utgör första linjens kundtjänstfunktion för parkeringsfrågor som kommer in via mail och telefon för Parkering Göteborgs parkeringar på såväl stadens tomtmark som på gatemark och oavsett markägare i staden. Stadens kontaktcenter har en egen svarsgrupp med kompetens inom stadens parkeringserbudanden. Svårare frågor lotsas vidare till Parkeringsbolagets kundtjänst, med undantag för boendeparkering på gatemark, vilka lotsas vidare till trafikkontoret. För göteborgare och besökare innebär detta en kanal in oavsett vem som är markägare inom staden. En väg in ger även möjlighet att fånga upp kundsynpunkter och därmed behov ur såväl ett kortare som längre perspektiv.

Enligt Parkeringsbolagets bedömning är det avgörande för en effektiv kundhantering att de digitala gränssnitten svarar upp mot kundens behov/frågor och är enkla att använda. En av kärnkompetenser som bolaget har byggt upp är att förstå kundens behov och säkerställa enkla digitala kundgränssnitt där kunden kan lösa sina ärenden själv (exempelvis att starta/stoppa parkering, köpa ett tillstånd, byta bil för vilken parkeringen gäller för eller reklamera en parkering).

### 4.1.1.2 Villkora

Ett aktivt arbete med erbjudanden och prissättning är, enligt bolaget och trafikkontoret, ett viktigt verktyg för att påverka människors beteende. Inriktningen i parkeringspolicyn är en överflyttning av parkering från gatemark till tomtmark och ett främjande av ett mer hållbart resande. I detta har ägarna av tomtmarksparkering en viktig roll givet de begränsningar som finns gällande gatemark. Merparten av utvecklingen av parkeringserbudanden sker idag på tomtmark. Exempelvis har Parkeringsbolaget under 2021 möjliggjort för bilpooler att etablera sig på kommunens tomtmark för att på så sätt underlätta ett mer hållbart resande och minska behovet av att äga egen bil.

#### 4.1.1.3 Betala

När parkeringspolicyn togs fram 2009 betalade de allra flesta i biljettautomater. En gemensam upphandling (trafikkontoret och Parkeringsbolaget) gjordes kring biljettautomater och en telefonparkeringstjänst. I takt med att fler och fler kunder valde att betala sin parkering digitalt ökade också kraven på samarbetet om digitala lösningar för vakter m.m. mellan trafikkontoret och Parkeringsbolaget.

Enligt uppgift identifierades under 2016 stora brister i dokumentation och redovisning av intäktsflödena från den upphandlande leverantören som tillhandahöll telefonparkeringen (app). Avtalet med leverantören avslutades och av avtalsmässiga skäl kunde inte en ny leverantör upphandlas inom rimlig tid.

Parkeringsbolaget hade vid den tiden påbörjat ett digitaliseringsarbete som ledde till att kunderna själva kunde teckna avtal om parkeringstillstånd på webben. Inom loppet av några månader utvecklades en egen app för att få kontroll över intäktsflöden och säkra betalningarna inom *Parkering Göteborg*. Efter att appen lanserats ökade användningen av den snabbare än väntat. Idag sker cirka 13 000 000 betalningar per år i appen.

Enligt uppgift från trafikkontoret var anledningen till att uppbyggnaden av appen och att funktionsansvaret landade på Parkeringsbolaget att det bedömdes som det mest ändamålsenliga. Genom placering hos Parkeringsbolaget öppnades bland annat möjlighet till att bredda gruppen av användningsområden (inte bara allmän platsmark) och staden kunde själv ansvara för kundkontakter och därmed äga kundregister/data.

#### 4.1.1.4 Kontrollera

Riktlinjerna anger de huvudsakliga principerna för parkeringsövervakningen vilket ligger till grund för trafikkontorets och Parkeringsbolagets gemensamma hantering av övervakning som finns idag. Syftet är bland annat att parkeringskunden ska mötas av likabehandling vid parkering på allmän platsmark och tomtmark/kvartersmark och att synergier i arbetet ska uppnås.

Enligt uppgift från trafikkontoret och Parkeringsbolaget identifierades tidigt möjlighet till kostnadsbesparingar och vinningar av att samarbeta kring övervakning. När samma vakt övervakar alla bilar i ett område, oavsett om det är gatemark eller tomtmark, reduceras de totala kostnaderna samtidigt som "värdskapet" ökar genom att kunna erbjuda hjälp till de boende och besökare oavsett var i området man parkerar.

Den gemensamma övervakningen ställer krav på att de digitala lösningarna är sammankopplade så att vakter kan se om det finns avgift erlagd för den parkerade bilen.

### 4.1.2 Öppna data

Parkeringsbolagets digitalisering innebär att en mängd olika datauppgifter genereras och lagras. Kundernas betalningar i appen ger information om start

och stopp av parkeringar, vilket sparas tillsammans med informationen från betalautomaterna.

Som utgångspunkt är all denna data offentlig och öppen. Det som enligt bolaget kan sätta begränsningen är personella resurser att ordna data på det sätt som efterfrågas och på ett sätt som går att läsa ut och analysera. Historiskt finns också förfrågningar som rör personuppgifter, vilka inte kan lämnas ut i enlighet med gällande lagstiftning.

Framst används informationen till att kunna göra korrekta korttransaktioner men kan också byggas ihop till rapporter som svarar på frågor om kundbeteenden och nyttjande av parkeringsytorna. Bolaget använder analyser för att stärka erbjudandet till kunderna och möjliggöra effektivare nyttjande av parkeringsytorna inom *Parkering Göteborg*.

Datan har också använts i olika stadengemensamma projekt och analyser i och inför aktuella stadsutvecklingsprojekt, såsom ny arena, behov av ersättningsplatser i samband med Västlänkens byggnation m.m. Bolaget deltar även i det stadengemensamma Viable City-projektet Klimatneutrala Göteborg, vilket handlar om att utveckla stadens digitala tvilling.

Trafikkontoret uppger att data används för att följa upp intäkter, betalningssätt (kort/mynt) samt för uppföljningar på hur trafikkontorets parkeringar används (nyttjandegrad/uppställningstider).

## 4.2 Samverkan avseende strategisk planering och utveckling

Organisationerna har olika roller och förutsättningar för sitt engagemang i stadsutveckling och utveckling av parkerings- och mobilitetslösningar. Det handlar bland annat om lagstiftning kopplad till olika ytors möjliga användning och reglering (allmän plats/kvartersmark) och organisationsform (nämnd/bolag). Bolagsformen möjliggör större flexibilitet, andra affärsmodeller och möjlighet till ökad ekonomisk långsiktighet i sitt agerande. Trafiknämndens roll som myndighetsutövare påverkar inte nämndens förutsättningar att driva strategisk planering, däremot påverkar myndighetsrollen nämndens förutsättningar att genomföra strategierna. Även nämndens breda uppdrag påverkar förutsättningar att ha fokus på parkering.

Av utredningen framgår att samverkan och samarbete mellan trafikkontoret och Parkeringsbolaget sker löpande och inom en rad olika områden. Samverkan mellan organisationerna har successivt ökat under åren på initiativ från båda organisationerna. Parterna har en gemensam handlingsplan inom området parkering samt regelbundna samverkansmöten flera gånger per år. Samverkan sker idag i specifika frågor eller som ett led i en mer organiserad samverkan, där den mest väletablerade och långtgående samverkan sker genom funktionsavtalet rörande *Parkering Göteborg*, vilken beskrivits ovan.

När det gäller utveckling av mobilitets- och parkeringsverksamhet kan utvecklingen initieras både av trafikkontoret och Parkeringsbolaget men det

sker oftast i samverkan. Exempel på frågor där samverkan är under utveckling/utredning:

- Elladdning för boendeparkeringskunder (pågående pilot)
- Samverkan i samband med pendelparkering (trafikkontorets pågående arbete med pendelparkeringsstrategi med Delsjömotet och Skra Bro som pilotprojekt)
- Bolagets ansvar för publika cykelparkeringsanläggningar (t.ex. cykelgaraget i Gamlestan)
- Möjlighet att sälja Styr & Ställ via appen Parkering Göteborg (förstudie)
- Bolagets ansvar för trafikkontorets boendeparkering (förstudie)

Exempel på organiserad och löpande samverkan där även andra aktörer är involverade:

- Parkeringssituationen i centrala staden under byggtid (Västlänken)
- Arbete med anvisningar för riktlinjer för mobilitet och parkering
- Årligt erfarenhetsutbyte

Både Parkeringsbolaget och trafikkontoret uppger att det är trafikkontoret som står för ett ägar-/strukturellt perspektiv och att bolaget bidrar med ett kund- och genomförandeperspektiv. Av utredningen framgår att båda parterna är nöjda med hur ansvarsfördelningen och samverkan fungerar idag. Det finns enligt parterna potential att ytterligare tydliggöra roll- och ansvarsfördelningen i frågor där trafikkontoret ska ha rollen som ”beställare”/strukturellt ansvarig och Parkeringsbolaget som en operativ ”utförare”.

# 5 Jämförelse med andra kommuner

Utredningen har genomfört en omvärldsbevakning för att säkerställa att bolagets etablerade arbetssätt tillsammans med ett reviderat ägardirektiv svarar upp mot de krav och utmaningar som finns inom storstadens parkeringslösningar. Som referensobjekt har parkeringsbolagen i Stockholm och Malmö valts ut utifrån att de uppvisar liknande förutsättningar som Göteborgs stads Parkering.

## 5.1 Stockholms stads Parkerings AB

Stockholms stads Parkerings AB:s anläggningar ska leda till minskad gatuparkering, öka framkomligheten i staden samt verka för att parkeringskapacitet utnyttjas optimalt. Bolaget ska initiera förslag och finansiera nya garage för detta syfte. Garagen ska också möta behoven i nya stadsutvecklingsområden. Bolaget ska även arbeta med hållbar mobilitet och främja delningsekonomier. I syfte att stimulera användningen av elbilar ska laddningsmöjligheter installeras i bolagets anläggningar. Bolaget har till uppgift att bygga och driva parkeringsanläggningar som verkar på den kommersiella marknaden samt anläggningar som har som enda syfte att avlasta gatanätet. (Stockholms stads budget 2021-2023)

Stockholms Parkering är organiserat i en mindre stab samt fem avdelningar; Affärsområde Inre, Affärsområde Yttre, Bygg och fastighetsutveckling, Marknad och affärsutveckling, Ekonomi och administration. Sammanlagt har bolaget ca 81 anställda.

Det strategiska arbetet med hållbar mobilitet sker på avdelningen Marknad och affärsutveckling. Grundtanken är att bolaget ska agera facilitator och tillhandahålla ytor för olika mobilitetstjänster och aktörer, men inte själva leverera tjänsten. Bolaget samarbetar därför med aktörer inom delningsekonomier såsom bilpooler, leveransboxar, elsparkcyklar och mobilitetshubbar.

Trafikkontoret i Stockholm ansvarar för betalappen BetalaP utifrån en teknisk lösning som upphandlats. Denna betaltjänst är även huvudalternativet på alla Stockholms Parkerings tomtmarktparkeringar men bolaget möjliggör även betalning av andra aktörers appar. Det innebär att bolaget säljer parkeringstider till externa aktörer som sedan vidare säljer dessa till sina användare. För kunden innebär det att kostnaden för parkeringen blir högre om de väljer att betala via extern betaltjänst eftersom de behöver betala den ursprungliga parkeringskostnaden samt vinst och omkostnader för den externa leverantören.

## 5.2 Parkering Malmö

Parkering Malmö huvuduppdrag är att bygga och förvalta parkeringsmöjligheter på tomtmark i Malmö. Bolaget sköter även uthyrning och övervakning av parkering på uppdrag av externa fastighetsägare. Som övergripande mål för verksamheten gäller att bolaget, under hänsynstagande till de samhällsintressen som gör sig gällande, och med beaktande av de ekonomiska förutsättningar som råder, ska planera och dimensionera sina anläggningar och sin verksamhet så att största möjliga kommunnyttan uppkommer i verksamheten.

Parkering Malmö är organiserat i sex olika verksamhetsområden; Fastighet och bygg, Kundservice, IT, Övervakning, Avtal samt Drift. Till detta kommer tre centrala stödavdelningar i form av; Ekonomi, Kommunikation och HR. Totalt består bolaget av 75 medarbetare varav 25 av dessa utgörs av övervakning, vilket är en funktion som både Göteborg och Stockholm har upphandlat externt.

Bolaget ansvarar för betaltjänsterna på tomtmark och gör detta på uppdrag av staden och andra fastighetsägare. Betalning sker via automat, bomsystem, sms eller app. Bolaget och staden har gemensamt upphandlat tre leverantörer av betalapp med syftet att få samma system på kvartersmark och gatemark.

I ett av Malmö Stads budgetuppdrag för 2020 har kommunstyrelsen, tillsammans med tekniska nämnden och Parkering Malmö, getts i uppdrag att utreda möjligheterna att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö. Utredningen är genomförd och bolaget befinner sig nu i framtagandet av en genomförandeplan för en sådan omvandling. Utredningen konstaterar att inriktningen Mobilitet Malmö ger många nya möjligheter. Att bredda uppdraget från att hyra ut, förvalta och bygga nya parkeringsplatser i Malmö till att vara en möjliggörare för hållbar mobilitet skulle också ge chans att ännu mer än idag bidra till Malmö stads övergripande mål. Utredningen konstaterar också att bolaget behöver förstärkas med ny kompetens kopplat till de nya uppdragen med mobilitetstjänster.

## 5.3 Översiktlig jämförelse

En översiktlig jämförelse mellan de tre städernas parkeringsbolag visar att framförallt Stockholms och Göteborgs parkeringsbolag uppvisar stora likheter med varandra. Båda bolagen har liknande uppdrag, är jämförbara i storlek och följer samma utvecklingstendenser. Även Malmö parkeringsbolag följer samma utvecklingstendenser och är på väg att få ett uppdrag som mer påminner om de båda andra städernas parkeringsbolag. Malmö avviker något utifrån att bolaget är mindre än de båda andra och att de har valt att ombesörja parkeringsövervakningen internt medan både Stockholm och Göteborg har valt att upphandla den tjänsten.

Tabell: Jämförelser av nyckeltal

	<b>Göteborgs Stads Parkering</b>	<b>Stockholms Stads Parkering</b>	<b>Parkering Malmö</b>
Omsättning (2020)	451 mnkr	565 mnkr	322 mnkr
Anställda	82	81	75 (varav 25 p-vakter)
Egna p-platser	20 000	6 600	6 000
Förvaltade p-platser totalt	70 000	63 000	45 000

När det gäller betaltjänster så har alla tre städerna valt olika vägar. Malmö har relativt sent gått över till digital betalning via telefonapp och har då valt att upphandla tre befintliga leverantörer av tjänsten. I både Stockholm och Göteborg har denna betalningsmöjlighet funnits under en längre tid och organisationerna har valt att ta fram en egen app för betalning. I Stockholm har trafikkontoret ansvarat för upphandlingen medan huvudansvaret för appen och dess utveckling i Göteborg ligger på parkeringsbolaget. En bidragande orsak till att städerna har valt olika vägar i denna fråga kan vara hur fördelningen av parkeringsplatser ser ut där Stockholm har en större andel gatuparkeringar än vad Göteborg har. Göteborg har också valt att sköta drift och utveckling av hela den digitala plattformen internt vilket medför att bolagets IT-avdelning är större än hos de båda andra städerna.

Samtliga tre bolag följer en utveckling som går från rena parkeringsanläggningar mot ett större fokus på mobilitetslösningar. Dels behöver bolagen anpassa de egna anläggningarna till att bättre svara upp mot kundernas nya vanor genom ökade möjligheter till laddning av elfordon och att upplåta plats åt diverse mobilitetstjänster. Dels ökar behovet av samverkan med andra parter såsom kollektivtrafik och uthyrare av cyklar och elsparkcyklar då bilen inte längre är samma självklara transportmedel hela vägen från dörr till dörr.

## 6 Analys och slutsatser

Kommunfullmäktige har uppdragit åt Stadshus att tillsammans med kommunstyrelsen återkomma med ett reviderat ägardirektiv för Parkeringsbolaget. Syftet är att bolagets nuvarande uppdrag kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar överförs till trafiknämnden. Med uppdraget följer inriktningen att Parkeringsbolaget ska bli ett renodlat ägar- och utförarbolag med ansvar över genomförande, drift och ägande avseende parkeringsanläggningar.

Utredningen bedömer att ägardirektivet för Parkeringsbolaget behöver ändras utifrån kommunfullmäktiges viljeriktning. Det handlar först och främst om att förändra bolagets kommunala ändamål i syfte att snäva in och tydliggöra bolagets grunduppdrag. Nuvarande kommunala ändamål, som innebär att bolaget ska samordna och stärka stadsutvecklingen inom parkeringsverksamhet, föreslås ändras till att bolaget ska *förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande*. En ändring av bolagets kommunala ändamål i ägardirektivet förutsätter att även bolagsordningen ändras. Genom ändringen av bolagets kommunala ändamål tydliggörs det nya uppdraget såsom ett renodlat ägar- och utförarbolag. Utredningen föreslår även att bolagets medverkan i stadens strategiska utvecklings- och planarbete sker genom att bolaget bistår trafiknämnden i detta.

Förslaget bedöms medföra en avgränsning av bolagets arbete kopplat till strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar samt ett tydligare fokus mot genomförande, drift och ägande avseende parkeringsverksamheten. Genom att släppa eget arbete kring strategisk planering av mobilitets- och parkeringslösningar kan bolaget fokusera ännu tydligare på att vara ett verktyg för genomförande av parkeringsverksamhet i linje med det som anges i stadens strategiska inriktningar, bland annat i Parkeringspolicyn.

Utredningen bedömer att utarbetade strukturer som trafikkontoret och Parkeringsbolaget har byggt upp sedan 2016, särskilt inom ramen för *Parkering Göteborg* och genom samordning av övervakningsverksamheten, harmonierar med inriktningen i stadens strategiska inriktning. Av utredningen framgår att trafikkontoret och Parkeringsbolaget har byggt upp strukturer kring samverkan som parterna bedömer fungerar väl. Utredningen konstaterar att roll- och ansvarsfördelning uppfattas som tydlig när det gäller ansvar för strategisk planering, nämligen att det är trafiknämnden som har det övergripande ansvaret.

Inom området mobilitet och mobilitetstjänster sker en mycket snabb utveckling. Utredningen bedömer att det finns potential att ytterligare tydliggöra roll- och ansvarsfördelning samt formalisera samarbetet i frågor kopplade till mobilitet och mobilitetstjänster. Revidering av Parkeringsbolagets kommunala ändamål i enlighet med förslaget bedöms skapa förutsättningar för detta.

Omvärldsanalysen visar att trenderna inom området är likartade i de tre storstäderna och att de olika parkeringsbolagen också utvecklas i samma riktning. Respektive bolag har dock gått åt olika håll när de utvecklat sina



respektive betaltjänster. Detta kan delvis härledas till förutsättningarna respektive bolag hade vid införandet. Malmö, som skaffade sin betalapp relativt sent, kunde upphandla tre befintliga betaltjänster. Stockholm och Göteborg var tidigt ute och utvecklade egna betalappar. I Stockholm upphandlades tjänsten av trafikkontoret, delvis med anledning av att gatuparkeringen utgjorde en större del av det totala antalet parkeringar. I Göteborg dominerar kvartersmarksparkeringen varpå ansvaret för betallösningen hamnade på Parkeringsbolaget. I Göteborg har man också valt att utveckla betaltjänsten själva. Med tanke på den snabba digitaliserings- och elektrifieringstakten i samhället är dock frågan hur länge appen kommer att användas som betalningssätt.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att även om Parkeringsbolaget i och med förslaget fråntas ett visst ansvar kopplat till den strategiska planeringen så tillkommer det inte några nya uppgifter hos trafiknämnden. Nämnden har redan idag ett utpekad ansvar för dessa frågor och förslaget till nytt ägardirektiv för Parkeringsbolaget tydliggör förhållanden mellan de bägge organisationerna och möjliggör nya samarbetsformer dem emellan.

Förslaget bedöms inte innebära några omedelbara konsekvenser för respektive organisations resurser. De personer som idag arbetar i bolaget med de frågor som klassificeras inom strategisk planering arbetar även med de typer av planfrågor som bolaget berörs av i sin roll som fastighetsägare. Dessutom behövs resurser som arbetar med frågor som rör bolagets långsiktiga affärsutveckling. Därutöver kommer bolaget även i framtiden behöva bistå trafiknämnden med kunskap och erfarenheter i parkeringsfrågor. Samtidigt innebär förslaget att Parkeringsbolaget behöver analysera och värdera sin verksamhet baserat på det förändrade uppdraget samt göra nödvändiga anpassningar. Utredningen bedömer att det kan finnas viss effektiviseringspotential i bolaget på sikt, när organisationen fullt ut har kunnat anpassa sig till sitt nya uppdrag.

**Göteborgs Stadshus AB**

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: [goteborgsstadshus@gshab.goteborg.se](mailto:goteborgsstadshus@gshab.goteborg.se)





# Ägardirektiv för Göteborgs Stads Parkering AB

Organisationsnummer 556119-4878

Göteborgs Stads riktlinjer för ägarstyrning utgör tillsammans med bolagsordning och detta ägardirektiv underlaget för kommunfullmäktiges styrning av bolaget. Genom ägardirektivet anger kommunfullmäktige ändamålet och den långsiktiga viljeriktningen för bolagets verksamhet samt krav och förväntan på bolaget. Direktivet syftar till att skapa förutsättningar för ett effektivt styrelsearbete, en aktiv ägarstyrning och uppsikt över bolaget.

Ägardirektivet är uppdelat i tre kapitel. **Kapitel 1 och 3** är generella och likalydande för alla av Göteborgs Stad helägda bolag. Av **kapitel 2** framgår direktiv som gäller specifikt för bolaget. För delägda bolag gäller villkoren enligt Göteborgs Stads riktlinjer för ägarstyrning.

## Kapitel 1 – Inledande bestämmelser

Innehållet i detta kapitel beskriver förutsättningarna för kommunfullmäktiges samlade styrning av bolaget.

- § 1 Syftet med stadens ägande av bolag är att dessa, tillsammans med stadens övriga verksamheter, ska skapa nytta för staden, dess boende, besökare och verksamheter samt medverka i utvecklingen av ett hållbart göteborgssamhälle. Hela staden-nytta och helhetssyn ska genomsyra bolagets verksamhet. Till detta hör att aktivt följa och agera på förändring och utveckling kopplat till uppdraget, i syfte att förbättra verksamhet och arbetsformer.
- § 2 Kommunfullmäktiges samlade styrning av stadens bolag handlar ytterst om att medverka till att kommunfullmäktiges beslut genomförs. Kommunfullmäktiges budget är det överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads bolag som ska genomföras av Bolaget. Implementeringen av kommunfullmäktiges strategiska målsättningar ska följa vedertagna metoder för strategisk planering, genomförande och uppföljning.
- § 3 Stadens bolag ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle genom att i sin verksamhet bedriva ett aktivt hållbarhetsarbete. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.
- § 4 Bolaget ska utföra sitt uppdrag utifrån demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och mot alla former av diskriminering. Det ska vara föredöme i jämställdhets- och mångfaldsarbetet, arbeta aktivt för en inkluderande kultur samt ha god affärsetik och ett aktivt anti-korruptionsarbete. För Göteborgs Stad som ägare är det av särskild vikt att Bolaget arbetar för en sund och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter samt goda och anständiga arbetsvillkor.

Kommunens medlemmar ska behandlas lika om det inte finns sakliga skäl för något annat. Oavsett förutsättningar, bakgrund och var i kommunen man bor, ska människor bli värdigt bemötta och få en god och likvärdig service.

- § 5 Bolaget har ansvar för att samråda med och aktivt söka samverka med andra nämnder och bolagsstyrelser när de egna besluten och det egna agerandet påverkar andra eller när det är nödvändigt för att uppnå helhetssyn i genomförandet av kommunfullmäktiges mål och riktlinjer.
- § 6 Formellt utövar kommunfullmäktige ägarstyrning genom att utse styrelse och lekmannarevisorer samt genom att fastställa bolagsordning och ägardirektiv för det enskilda bolaget.
- § 7 Göteborgs Stadshus AB har kommunfullmäktiges uppdrag att ansvara för den praktiska ägarstyrningen av Göteborgs Stads bolag med utgångspunkt i sitt ägardirektiv, bolagens ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget och andra styrande dokument samt beslut fattade av kommunstyrelsen på delegation av kommunfullmäktige.
- § 8 Roll- och ansvarsfördelning mellan de olika nivåerna i Göteborgs Stads bolagsstruktur framgår av Göteborgs Stads riktlinjer för ägarstyrning.

## **Kapitel 2 – Specifikt för Göteborgs Stads Parkerings AB**

Innehållet i detta kapitel beskriver ändamålet med bolagets verksamhet och kommunfullmäktiges uppdrag till bolaget.

### **Det kommunala ändamålet**

- § 1 Det kommunala ändamålet med Göteborgs Stads Parkering AB:s verksamhet är att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande. Bolagets verksamhet ska bedrivas i enlighet med stadens strategiska inriktningar för parkeringsverksamhet.

### **Bolagets uppdrag**

- § 2 Bolaget ska medverka till att dagens parkeringar i innerstadens gatumiljö minskas och ersätts av parkeringsanläggningar för boende, handel och service.
- § 3 I områden där staden bedömer att parkeringsanläggningar behöver skapas för att ta hand om dagens boendeparkering på allmän platsmark, längre besöksparkering samt utgöra ett stöd för tillgängligheten till stadens publika anläggningar, ska bolaget aktivt bidra med att skapa och driva parkeringslösningar för både bilar och cyklar som främjar nya resvanor.
- § 4 Bolaget ska bygga parkeringsanläggningar där det är lämpligt att lösa parkeringen för flera fastigheters behov i gemensamma parkeringslösningar, utan att ta över fastighetsägares eller byggherrars ansvar enligt plan- och bygglagen.
- § 5 För att möjliggöra resande med flera färdstätt kan bolaget också medverka i att skapa parkeringslösningar för både bilar och cyklar, i syfte att främja nya resvanor där man kan byta till kollektivtrafik eller cykel.

- § 6 Bolagets parkeringsanläggningar ska vara väl lokaliserade, trygga, säkra och av god kvalitet.
- § 7 Bolaget ska medverka till att samordna parkeringserbudanden som stadens förvaltningar och bolag har för att skapa en likabehandling av kunden oavsett var på kommunal tomtmark man parkerar.
- § 8 Bolagets fastighetsförvaltning ska hålla god kvalitet genom att vårda och utveckla de anläggningar som bolaget förvaltar.
- § 9 Bolaget ska verka för att miljöhänsyn tas vid uppförande och förvaltning av parkeringsanläggningar som bidrar till att stadsmiljön fungerar tillfredsställande även i ett socialt perspektiv.
- § 10 Bolaget ska bistå trafiknämnden i stadens strategiska utvecklings- och planarbete med kunnande och erfarenhet i parkeringsfrågor.
- § 11 Bolaget ska samverka med och stödja stadens förvaltningar och bolag för att skapa ett enhetligt parkeringserbudande med enhetliga regler, avvägda taxestrukturer och enhetlig övervakning.
- § 12 Bolaget ska utveckla en nära samverkan med trafiknämnden genom att dels ha ett enhetligt ansikte mot parkerarna, dels kunna ha gemensamma resurser såsom exempelvis styrning av gemensamma avtal för övervakning, betalsystem med mera. Syftet är att parkeringskunden ska mötas av likabehandling vid parkering på allmän platsmark eller kvartersmark.
- § 13 Bolagets verksamhet kan innebära behov av samverkan med andra aktörer som agerar inom området resvanor och resande.
- § 14 Bolaget ska i samverkan med stadens förvaltningar och bolag aktivt bidra i omställningen för fossilfria fordon. I takt med att antalet elektrifierade fordon ökar ska bolaget anpassa anläggningar och parkeringserbudande för att tillgodose behov av el-laddning.
- § 15 Bolagets verksamhet ska bedrivas enligt kommunalrättsliga principer och de regelverk i övrigt som styr bolagets verksamhet och som mer i detalj regleras i bolagsordningen.

### **Ekonomi och effektivitet**

- § 16 Göteborgs Stads Parkering AB ska säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och tillfredsställande soliditet, för att skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt agerande. Bolaget ska fastställa lämpliga finansiella nyckeltal för bolaget totalt och de olika verksamhetsdelarna så att verksamhetens utveckling kan följas och värderas.
- § 17 Bolaget ska investera i parkeringsrelaterade projekt som planeras i samverkan med staden. Vid behov sker finansiell samordning såväl inom lokalkoncernen som inom Stadshus AB koncernen.
- § 18 Ägaren har som finansiellt krav på bolaget att verksamhetens delar har en kapitalstruktur och ger en avkastning som står i paritet med andra jämförbara

verksamheter. Måltalen ska kontinuerlig mätas mot relevanta externa aktörers utfall.

- § 19 För Göteborgs Stads Parkering AB innebär ovanstående att den ekonomiska styrningen inriktas mot en justerad soliditet lika med eller överstigande 50 procent och en rörelsemarginal större än 20 procent.
- § 20 Det åligger bolaget att löpande, i enlighet med av Stadshus anvisad process, bidra med analys om hur förutsättningar och förhållanden skiljer sig åt mellan branschnorm och de egna verksamhetsdelarna och vilka konsekvenser för verksamheterna som förändring i lönsamhet och kapitalstruktur innebär.
- § 21 Göteborgs Stads Parkering AB ska även, i nära samverkan med Stadens bolag och förvaltningar, sträva efter intern effektivitet, där samordning och resursdelning är naturliga insatser för att uppnå synergier och effektivitet.

### **Bolaget som en del av Stadens organisation**

- § 22 Göteborgs Stads Parkering AB är dotterbolag till Higab AB i klustret Lokaler.
- § 23 Bolaget ska aktivt medverka i den samverkan och samordning som moderbolaget tar initiativ till.

### **Frågor av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt**

- § 24 Ärenden av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska i god tid lämnas till kommunfullmäktige för ställningstagande. Bolagets styrelse ansvarar för att värdera om ett ärende är av principiell beskaffenhet eller ej. Om tveksamhet uppstår om frågan är av sådan beskaffenhet att kommunfullmäktiges ställningstagande ska inhämtas, ska moderbolaget tillfrågas.
- § 25 Bolaget ansvarar för att ge moderbolaget möjlighet att yttra sig i ärenden av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.
- § 26 Exempel på frågor där kommunfullmäktiges ställningstagande ska inhämtas är (uppräknningen är inte uttömmande):
- a. Ändring av aktiekapitalet
  - b. Beslut om kapitaltillskott till bolag, som inte i särskild ordning delegerats till kommunstyrelsen eller Stadshus AB
  - c. Fusion eller likvidering av bolag
  - d. Förvärv, bildande eller avyttring av bolag, med undantag av sådana bolag som enbart har till syfte att paketera fastigheter inför ett förvärv eller en avyttring
  - e. Förvärv eller avyttring av aktier eller andelar i delägda bolag, om kommunfullmäktiges godkännande är befogat med hänsyn till andelsförhållandena, verksamhetens art eller omständigheter i övrigt
  - f. Bildandet av stiftelse
  - g. Förvärv eller försäljning av fastighet av sådan omfattning att det påverkar bolagets långsiktiga ekonomi, oavsett om säljare/köpare är annat bolag i staden eller inte
  - h. Strategiska investeringar som innebär ny inriktning för bolaget eller start av verksamhet inom nytt affärs- eller verksamhetsområde
  - i. Beslut som väsentligt påverkar bolagets, koncernens eller stadens ekonomi eller medför annan risk (t.ex. större investeringar eller avyttringar av tillgångar).

## Kapitel 3 – Generella bestämmelser

Innehållet i detta kapitel beskriver generella skyldigheter för Göteborgs Stads helägda bolag. Vad som gäller de delägda bolagen beslutas i samråd med övriga delägare.

- § 1 Ändring av bolagsordning beslutas av kommunfullmäktige.
- § 2 Bolaget ska varje år upprätta och anta en arbetsordning för styrelsens arbete jämte instruktion avseende arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören samt instruktion avseende ekonomisk rapportering till styrelsen.
- § 3 Samtliga kallelser inklusive dagordningar, handlingar och protokoll i bolagets styrelse ska finnas tillgängliga på stadens hemsida. Kommunstyrelsen har rätt att ta del av Bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt granska Bolaget och dess verksamhet. Bolaget ska lämna kommunstyrelsen den information om verksamheten som begärs, om inte informationen omfattas av sekretess. Om informationen om verksamheten är sekretessbelagd måste alternativa sätt att överlämna informationen övervägas.
- § 4 Bolaget ansvarar för att rapportera väsentliga händelser i verksamheten till sitt moderbolag och kommunstyrelsen. Bolaget har alltid utöver den löpande rapporteringen ett ansvar att på eget initiativ informera om förändrade förutsättningar eller händelser som kan vara av betydelse för den kommunövergripande uppföljningen och styrningen av verksamheten.
- § 5 Bolaget är skyldigt att tidigt anmäla misstankar om allvarliga oegentligheter i bolagets verksamhet till stadsrevisionen
- § 6 Bolaget ska i sin verksamhet samverka med stadens övriga nämnder och bolag i syfte att främja det som är mest ändamålsenligt utifrån ett hela staden perspektiv, med beaktande av krav i kommunallagen och aktiebolagslagen samt annan lag och författning. Bolaget har ett ansvar för att samråda med, och aktivt söka samverka med, andra nämnder och styrelser när de egna besluten och det egna agerandet påverkar andra.
- § 7 Allmänhetens intresse av insyn i stadens bolag tillgodoses genom att offentlighetsprincipen omfattar bolaget.
- § 8 Kommunfullmäktigeledamot har rätt att närvara vid bolagsstämmor i direkt och indirekt helägda bolag samt har rätt att, inom ramen för den upplysningsplikt som åligger bolagsstyrelsen och verkställande direktören, ställa frågor.
- § 9 Som en del i kommunstyrelsens uppsiktsplikt, och som grund för kommunstyrelsens beslut, ska bolagsstyrelsen och verkställande direktören i samband med årsrapportens upprättande redovisa och yttra sig om den verksamhet som bolaget har bedrivit under kalenderåret bedöms ha varit förenligt med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna i enlighet med § 3 i bolagsordningen.
- § 10 Bolagsstyrelsen ska årligen utvärdera sitt eget styrelsearbete. Utvärderingen ska minst omfatta:
- om styrelsen saknar någon kompetens för att kunna utföra sina uppgifter
  - om styrelsens arbetsformer fungerar

- c. om styrelsen är organiserad på lämpligt sätt när det gäller eventuell arbetsfördelning.

Om bolagsstyrelsen kommer fram till att det finns brister som behöver åtgärdas ska bolagsstyrelsen åtgärda dessa. Utvärderingen, dock ej innehållet, ska protokollföras samt skickas till bolagets moderbolag. Stadshus AB svarar för att samla in protokollen samt rapportera vidare till kommunstyrelsen.

- § 11 Bolagsstyrelsen ska varje år utvärdera verkställande direktörens insatser, endast styrelseledamöter och suppleanter närvarar vid utvärderingen.
- § 12 Tvister mellan direkt och indirekt helägda bolag samt mellan nämnd och bolagsstyrelse i helägt bolag avgörs enligt särskild ordning, vilken framgår av kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens beslutade delegation.

### **Personuppgifter**

- § 13 Bolagsstyrelsen är personuppgiftsansvarig för de behandlingar av personuppgifter som sker i Bolagets verksamhet

### **Arbetsgivarfrågor**

- § 14 Bolaget ska som arbetsgivare följa Göteborgs Stads arbetsgivarpolitiska inriktning samt utvecklingen inom området. Bolaget ska samråda med Stadshus AB inför viktigare beslut i arbetsgivarfrågor av principiell strategisk betydelse. Stadshus AB ska säkerställa att väsentlig information i arbetsgivarfrågor återförs till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

### **Arbetstagarrepresentation i styrelsen**

- § 15 Lagen om styrelserepresentation för de privatanställda gäller även av staden ägda bolag så länge dessa uppfyller kraven för lagens tillämpning. Lokal arbetstagarorganisation fattar beslut om inrättande av styrelserepresentation och bolagsstyrelsen ska skriftligen underrättas om sådant beslut.
- § 16 Varje bolagsstyrelse bör söka en överenskommelse med de lokala fackliga organisationerna som innebär att de fackliga organisationerna avstår från formella styrelseposter och istället ges möjlighet att närvara med yttranderätt och förslagsrätt vid sammanträden. Om lokal arbetstagarorganisation fattar beslut om inrättande av formell styrelserepresentation kan bolaget begära undantag från lagen hos Nämnden för Styrelserepresentationsfrågor

### **Giltighet**

- § 17 Detta ägardirektiv ska för att äga giltighet beslutas av kommunfullmäktige och därefter antas på bolagsstämman.





# Bolagsordning för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag (556119-4878)

## § 1 Firma

Bolagets firma är Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag (privat).

## § 2 Säte

Bolagets styrelse ska ha sitt säte i Göteborg.

## § 3 Verksamhetsändamål

Det kommunala ändamålet med Göteborgs Stads Parkering AB: s verksamhet är att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad med syfte att främja ett hållbart resande. Bolagets verksamhet ska bedrivas i enlighet med stadens strategiska inriktningar för parkeringsverksamhet.

Bolaget ska inte ha till syfte att bereda vinst åt aktieägaren. Bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. i kommunallagen, innebärande att verksamheten ska vara förenlig med den kommunala kompetensen och lokaliseringsprincipen, att kommunmedlemmarna ska behandlas lika, förbud att lämna stöd åt enskild och förbud att ta högre avgift än som svarar mot kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls, såvida inte lag eller rättspraxis för viss verksamhet eller åtgärd medger undantag.

Självkostnadsprincipen är inte tillämplig i bolagets verksamhet som gäller förvaltning av kommunal egendom, såsom upplåtelse och överlåtelse av fast och lös egendom.

Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla aktieägarna.

## § 4 Verksamhetsföremål

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar inom Göteborgs Stad samt att driva annan därmed förenlig verksamhet.

## § 5 Aktiekapital

Aktiekapitalet utgör lägst 12 000 000 kronor och högst 48 000 000 kronor.

## § 6 Antal aktier

Antal aktier i bolaget ska vara lägst 2 000 och högst 8 000 aktier.

## § 7 Styrelsen

Bolagets styrelse ska bestå av lägst sju (7) och högst elva (11) ledamöter jämte lägst fem (5) och högst sju (7) suppleanter. Ledamöter och suppleanter väljs årligen av kommunfullmäktige i Göteborg för tiden intill slutet av den första årsstämma som hålls efter det år då styrelseledamoten utsågs.

## § 8 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses av bolagsstämman en eller två revisorer, med

lika många suppleanter. Samtliga ska vara auktoriserade revisorer. Istället för revisor/er och revisorssuppleant/er får även ett eller två registrerade revisionsbolag utses.

Revisionsuppdraget gäller till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

### **§ 9 Lekmannarevisorer**

För samma mandatperiod som gäller för bolagets revisorer ska Göteborgs kommunfullmäktige utse högst två lekmannarevisorer med lika många suppleanter.

### **§ 10 Kallelse till bolagsstämma**

Kallelse till bolagsstämma ska ske genom brev till aktieägarna tidigast fyra och senast två veckor före stämman.

### **§ 11 Närvaro- och yttranderätt**

Ledamöter och ersättare i Göteborgs kommunfullmäktige och kommunstyrelse ska ha rätt att närvara och yttra sig vid bolagsstämma samt ha rätt att, inom ramen för den upplysningsplikt som åligger bolagsstyrelse och verkställande direktör, ställa frågor.

### **§ 12 Ärenden på årsstämma**

Årsstämma ska hållas inom sex månader efter utgången av varje räkenskapsår. Därvid ska följande ärenden förekomma:

1. Stämmans öppnande.
2. Val av ordförande vid stämman.
3. Upprättande och godkännande av röstlängd.
4. Val av en eller två justeringsmän.
5. Godkännande av dagordning.
6. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
7. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen, samt i förekommande fall, koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen.
8. Framläggande av lekmannarevisorernas granskningsrapport.
9. Beslut om:
  - a) Fastställande av resultat- och balansräkning, samt i förekommande fall, koncernresultat- och koncernbalansräkning.
  - b) Dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen samt
  - c) Ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktör.
10. Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorerna och lekmannarevisorerna.
11. Anmälan av Göteborgs kommunfullmäktiges val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter. Anmälan av Göteborgs kommunfullmäktiges val av lekmannarevisorer och lekmannarevisorssuppleanter.
12. När så erfordras, val av revisorer och revisorssuppleanter.
13. Annat ärende som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.
14. Årsstämmans avslutande.

### **§ 13 Kommunstyrelsens inspektionsrätt**

Göteborgs kommunstyrelse har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper och i övrigt informera sig om bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder ej möter på grund av lagreglerad sekretess.

#### **§ 14 Kommunfullmäktiges rätt att ta ställning**

Bolaget ska bereda Göteborgs kommunfullmäktige möjlighet att ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt fattas.

#### **§ 15 Ändring av bolagsordningen**

Ändring i denna bolagsordnings §§ 3 4, 7, 9 och 14 får inte göras utan godkännande av Göteborgs kommunfullmäktige.

#### **§ 16 Räkenskapsår**

Bolagets räkenskapsår ska omfatta tiden 1 januari – 31 december.