

Styrelsehandling

Utfärdat 2022-03-25

Diarienummer 0049-22

Handläggare

Anna Forsberg

Telefon: 031-774 37 29

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

Yttrande gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. Styrelsen avstyrker förslagen till beslut i motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan.
2. Styrelsen översänder bolagets förslag till yttrande som sitt eget yttrande till kommunstyrelsen.
3. Styrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Remiss gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, har inkommit till bolaget från kommunstyrelsen för yttrande. Svar på remissen ska lämnas till senast den 28 april 2022.

Det ramverk som antogs av bolaget styrelsen 2020-10-14 och som används vid bolagets prissättning stödjer redan det önskade målet. Det är dyrt i de centrala delarna av Göteborg där trängsel och utsläpp är som störst och billigare i ytterområden både vad gäller parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Vid en ytterligare förändring så behöver det föregås av en prisjustering på trafikkontorets gatumark för att kunna leva upp till parkeringspolicyn.

Tekniken för en mer dynamisk prissättning är omogen och har ännu inte kommersialiserats. Dock har det ramverks som styrelsen antagit för prissättning tagit i beaktande att pilotprojekt kan genomföras i syftet att lära sig mer om hur en mer dynamisk prissättning kan användas som styrparameter när tekniken är mer mogen.

Bolaget har samverkat med trafikkontoret gällande motionen och en samstämmighet råder. Bolaget föreslår därför att styrelsen avstyrker förslagen i motionen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget ska bibehålla en långsiktigt god ekonomisk förmåga, ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor. Prissättningen av avgiftsparkering och parkeringstillstånd är avgörande för att bolaget ska bidra i enlighet med ägardirektivet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Att använda parkeringsavgifter för att minska klimatpåverkan och utsläpp är ett styrmedel som används utifrån bolagets nuvarande prisstrategi. Ett annat sätt att påverka beteendeförändring är att möjliggöra kombinerade resor och flexibla parkeringserbjudanden.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilagor

1. Remiss från kommunstyrelsen gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan.
2. Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan (Handling 2022 nr 12, kommunfullmäktige)
3. Styrelsehandling från 2020-09-23, Ramverk för prissättning

Ärendet

Remiss gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, har inkommit till bolaget från kommunstyrelsen för yttrande. Svar på remissen ska lämnas senast den 28 april 2022.

Beskrivning av ärendet

I motionen uttrycks en vilja att Göteborgs stad ska anpassa parkeringsavgifter inom staden som bättre bidrar till klimatomställningen och då behövs, enligt motionen, en större differentiering av parkeringsavgifter för olika delar av staden. Syftet med anpassningarna ska vara att nå målen om frisk luft, minskad klimatpåverkan, mindre trängsel och färre som störs av buller.

I motionen föreslås kommunfullmäktige att besluta: *Göteborgs Stads Parkerings AB får i uppdrag att anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller.*

Göteborgs Stads Parkerings ramverk för prissättning beslutas av bolagets styrelse och antogs 2020-10-14. Ramverket syftar till att bolaget ska bibehålla en långsiktigt god ekonomisk förmåga, ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor.

Utifrån antaget ramverk och marknadsläge genomförs årliga prisjusteringar av parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Ramverket tillämpas från och med 2021-01-01 där beslut om årliga prisjusteringar fattas i samband med att styrelsen antar bolagets budget. Grunden i prissättningen på tomtmarksparkering utgår ifrån en geografisk indelning där priserna är högre ju mer centralt parkeringen är belägen.

Ramverket utgår från bolagets ägardirektiv och styrande dokument. I ägardirektivet står att bolaget ska säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och tillfredsställande soliditet, för att skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt agerande.

Ägardirektivet hänvisar till ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” som beslutades av Kommunfullmäktige 2009. Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. I ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” står *”Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartermark i samma område”*.

Utifrån de styrande dokumenten behöver prissättning av parkeringsavgiften på tomtmark utgå ifrån vad avgiften är för parkering på gatumark/allmän plats är i området. Detta då parkering på tomtmark ska ha samma pris som eller ett lägre pris än priset på gata/allmän plats i syfte att samla parkeringar i större samnyttjade parkeringsanläggningar.

När ramverket för prissättning togs fram och beslutades år 2020 av Göteborgs Stads parkerings styrelse så genomfördes en omvärldsanalys. I den framkom att det används huvudsakligen två olika sätt att prissätta parkering: Variabel prissättning och prestationsbaserad prissättning.

Variabel prissättningen baseras på traditionella parametrar som: parkeringstiden, närhet till stadens centrum, dag / tid, tilläggstjänster. Prisnivån sätts en gång och förändras endast tex årligen genom manuell översyn.

Prestationsbaserad prissättning baseras på ett resultatmål som ska uppnås. Några exempel på prestandaparametrar är: beläggingsgrad, intäkt, miljöfaktorer och trängsel. Vid prestationsbaserad prissättning kalibreras prissättningen antingen regelbundet (till exempel varje månad), baserat på hur mycket av prestandamålet som uppnås eller fullt dynamiskt baserat på uppgifter om realtidsbeläggning (denna typ av prissättning är endast möjligt med stöd av intelligent teknologi).

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

I ramverket som Göteborg Stads Parkering beslutade år 2020 så står att: *”I ett lärande syfte av hur besöksprissättningen påverkar söktrafik och beläggning i vissa områden i vissa situationer kan pilotprojekt genomföras utifrån hur väl prissättningen fungerar som styrparameter. Det kan vara tex vid evenemang, trafikomläggningar eller i utvecklingsprojekt”*.

Bolagets bedömning

Det ramverk som bolaget använder vid sin prissättning stödjer redan det önskade målet. Det är dyrast i de centrala delarna av Göteborg där trängsel och utsläpp är som störst och billigare i ytterområden både vad gäller parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Vid en ytterligare förändring så behöver det föregås av en justering på trafikkontorets gatumark för att kunna leva upp till parkeringspolicyn.

Tekniken för en mer dynamisk prissättning är omogen och har ännu inte kommersialiserats. Dock har det ramverk som styrelsen antagit för prissättning tagit i beaktande att pilotprojekt kan genomföras i syftet att lära sig mer om hur en mer dynamisk prissättning kan användas som styrparameter när tekniken är mer mogen.

Bolaget har samverkat med trafikkontoret gällande motionen och en samstämmighet råder. Bolaget föreslår därför att styrelsen avstyrker förslagen i motionen.

Hanna Munde

Kristina Rejare

Avdelningschef

VD

Marknad och affärsutveckling