

**Styrelsehandling**

Utfärdat 2024-11-07

Diarienummer 0155-24

Handläggare

Carl Engström

Telefon: 031 – 774 37 00

E-post: carl.engstrom@p-bolaget.goteborg.se

## Yttrande avseende remiss från stadsbyggnadsnämnden: Göteborgs Stads policy för parkering

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkering AB

Styrelsen beslutar att anta bolagets yttrande som sitt eget och översända detta till stadsbyggnadsnämnden som synpunkter på Göteborgs Stads policy för parkering.

### Sammanfattning

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan att svara på remiss från stadsbyggnadsförvaltningen gällande ny policy för parkering Göteborgs Stad. Sista dag för svar på remissen är den 15 november 2024.

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Viktigast för att bolaget ska kunna fortsätta bedriva verksamhet, som i dag, är att skrivningarna om elladdning respektive tillståndsförsäljning till privatpersoner justeras. Elladdning måste kunna sättas upp även på markparkering för att skapa förutsättningar för fler boende i flerbilshus att ha elbil. Gällande tillstånd skulle bolaget gå miste om både betydande intäkter samt möjligheter att samnyttja anläggningarna och erbjuda parkeringsköp om nuvarande skrivningar kvarstår.

Bolagets övriga bedömningar sammanfattas enligt följande:

- Definitionerna behöver ses över.
- Det saknas en tydlighet avseende målet att bygga samlade anläggningar som löser behovet av parkering och mobilitet för större områden.
- Utöver utbud på parkering bör även pris respektive tid framhållas som effektiva och viktiga styrmedel.
- För att inte skapa nya områden med omfattande långtidsparkering på gatan bör skrivningarna om reglering av parkering på allmän plats bli ännu skarpare.

- Det krävs ett tydligare samspel mellan parkering på allmän plats och parkering på kvartersmark för att nå målen.

Policyn utgår ifrån en successiv minskning av antalet parkeringsplatser i staden. När parkering tas bort måste det finnas tydligt utpekade alternativ. Att bara ta bort parkering utan att samtidigt utveckla alternativa resesätt kommer inte vara hållbart för staden.

Gällande de tillkommande frågeställningarna ser bolaget positivt på att utreda förutsättningarna för att införa dynamisk prissättning samt att använda pris som verktyg för att skapa en optimal beläggning i anläggningar.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Att svara på remissen bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan parkeringspolicyn däremot medföra ekonomiska konsekvenser.

Ett minskat fotavtryck för parkering i kombination med att parkeringsytor i allt större utsträckning ska användas för annan mobilitet innebär en parkeringsaffär som successivt minskar. Samtidigt medför ett minskat antal parkeringsplatser i kombination med prognostiserad befolkningsökning i Göteborg sannolikt väsentligt högre taxor för parkering. Det är därför svårt att bedöma vad den samlade effekten blir för bolaget.

Förslaget innebär en ökad fokus på annat än bilparkering. Det är inte tydligt hur dessa åtgärder ska finansieras. Förslaget kan komma att medföra ökade kostnader för åtgärder där intäkter saknas.

Att införa dynamisk prissättning kommer att skapa helt nya möjligheter att styra trafiken. En övergång till dynamisk prissättning förutsätter dock omfattande utveckling av bolagets IT-system.

Om bolaget endast får sälja tillstånd till boende kommer merparten av tillståndsaffären att försvinna. Detta kommer att påverka bolagets ekonomi likväl som bolagets möjligheter att optimera befintliga ytor.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Att svara på remissen bedöms inte få några ekologiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan parkeringspolicyn däremot medföra ekologiska konsekvenser.

Inriktningen i parkeringspolicyn bedöms förbättra möjligheterna att resa hållbart och bidra till kommunfullmäktiges mål om ett minskat motoriserat vägtrafikarbete likväl som minskad klimatpåverkan från transporter.

Om nuvarande skrivningar kvarstår skulle det begränsa bolagets möjligheter att bygga ut laddinfrastrukturen och därmed försvåra för boende i flerfamiljshus att ha elbil.

## **Bedömning ur social dimension**

Att svara på remissen bedöms inte få några sociala konsekvenser. Vid beslut om antagande kan parkeringspolicyn däremot medföra sociala konsekvenser.

Att minska bilparkering till förmån för andra färdmedel kan gynna grupper som idag inte har tillgång till bil och som får bättre tillgång till delade tjänster. Tillgängligheten till staden kan dock komma att påverkas negativt för grupper som av olika skäl inte kan nyttja de delade tjänsterna.

Om nuvarande skrivningar kvarstår skulle det begränsa bolagets möjligheter att bygga ut laddinfrastrukturen och därmed försvåra för boende i flerfamiljshus att ha elbil.

## **Bilagor**

1. Remissutskick av Göteborgs stads policy för parkering
2. Sändlista till remiss Göteborgs stads policy för parkering
3. Göteborgs Stads policy för parkering - Remissversion 2024

## Ärendet

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan att svara på remiss från stadsbyggnadsförvaltningen gällande ny policy för parkering Göteborgs Stad. Sista dag för svar på remissen är den 15 november 2024.

## Beskrivning av ärendet

Förslaget på reviderad parkeringspolicy för Göteborgs stad bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsförvaltningen har där fått i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

## Bakgrund

Göteborgs Stads Parkering ("bolaget") har till uppgift att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt att samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad, med syfte att främja ett hållbart resande.

Bolaget har ca 10 000 parkeringsplatser i egna parkeringshus, ca 10 000 parkeringsplatser på arrenderad mark och hanterar inom ramarna för Parkering Göteborg ytterligare dryga 50 000 platser åt bolag och förvaltningar i Göteborgs Stad. Utöver detta hanterar bolaget bevakning på ytterligare 30 000 platser.

Bolagets har löpande haft möjlighet att lämna synpunkter på parkeringspolicyn i takt med att förslaget har framarbetats. Bolaget har även bidragit med statistik och data avseende parkering.

## Om remissen

Stadsbyggnadsnämnden har översänt parkeringspolicyn på remiss. Utöver detta ger stadsbyggnadsnämnden remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
- f. Lägre priser på besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandeln att konkurrera med externhandeln.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Bolaget bedömer att punkten (e) inte berör bolaget. Övriga punkter besvaras nedan.

## Synpunkter på parkeringspolicyn

Nedan finns bolagets synpunkter sammanfattade. Synpunkterna är indelade efter samma rubriknivåer som i den föreslagna policyn. Respektive synpunkt åtföljs av bolagets bedömning av behov av justeringar. Bedömningen från bolaget delas upp i följande:

- Justering krävs
- Justering önskvärd
- Ingen justering krävs

### Definitioner

*Med pendelparkering avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station*

Den här definitionen är enligt bolaget inte tillräckligt precis. Många centrala parkeringsanläggningar är lokaliserade i närheten av hållplatser för buss och/eller spårvagn men bör rimligtvis inte kunna ses som pendelparkeringar. Bolaget föreslår att definitionen kompletteras med en text som tydliggör att det handlar om parkeringar i mellan- eller ytterområdet som syftar till att minska biltrafiken i centrala Göteborg.

Det bör tydliggöras hur begreppet förhåller sig till ”infartsparkering”. Det kan även vara lämpligt att arbeta med samma definitioner som Västtrafik.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

*Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster. Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster. Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.*

Det saknas en tydlighet kring hur begreppen förhåller sig till varandra. Är en mobilitetsanläggning en väderskyddad mobilitetshubb eller görs det en skillnad på innehåll mellan mobilitetshubb (samlingsplats för mobilitetstjänster) och mobilitetsanläggning (samlingsplats för **hållbara** mobilitetstjänster)? Kan en mobilitetsanläggning vara stängd för allmänheten? Kan en mobilitetsnod inkludera parkering? Det hade i sammanhanget varit bra med förtydliganden och exemplifieringar.

Det noteras också att mobilitetsanläggning ofta används synonymt med mobilitetshus och parkeringsanläggningar med mobilitetsinslag i flera andra kommuner, vilket kan leda till förvirring då policyns definition inte inkluderar parkering. Ett ”mobilitetshus” skulle, med dessa definitioner, bli en ”mobilitets- och parkeringsanläggning”.

Bolagets bedömning: justering krävs

*Med subvention avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även p-normer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.*

Bolaget anser att det är bra att det tydliggörs att billig gatuparkering de facto utgör en subvention. Gällande internaliseringsgraden för personbilar är den enligt Trafikanalys generellt god. I dessa beräkningar brukar dock inte kostnaden för parkering inbegripas. Bolaget efterfrågar ökad tydlighet kring hur hänsyn ska tas till detta vid nybyggnation. Meningen ”att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark” bör ersättas med ”att staden går miste om en betydande alternativintäkt för sin mark”. Att efterfrågan på parkering överstiger utbudet är aldrig önskvärd men utgör enligt bolaget inte en subvention. Ett för högt utbud kan dock resultera i en prissättning som inte är i linje med den styrning som eftersträvas.

Bolagets bedömning: justering krävs

*Med grön transportplan avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.*

Staden använder även begreppet ”grön resplan” med samma definition som ovan. Om båda begreppen ska användas framåt bör båda begreppen inkluderas här (med en tydlig definition för respektive begrepp).

Bolagets bedömning: justering önskvärd

”Delad mobilitet” saknas som definition. Med delad mobilitet avses alla typer av delad mobilitet, inklusive bilpooler, hyrbilar och annan delad mobilitet, inklusive mikromobilitet.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

### **Grundläggande principer**

*Utbudet av parkering ska användas som styrmedel*

Bolaget delar åsikten att utbud på parkering är ett viktigt styrmedel men anser att även pris respektive tid är effektiva och viktiga styrmedel. Gatuparkering i centrala lägen bör som regel vara tidsbegränsad i syfte att öka tillgängligheten till butiker och service och för att flytta långtidsparkering till parkeringsanläggningar på tomtmark. Pris kan användas på både allmän plats och kvartersmark för att styra trafiken samt också användas för att styra arbetsplatspendlare mot pendelparkeringar.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

*Långtidsparkering på gatemark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöringsparkering.*

Bolaget delar bilden av att långtidsparkering på gata ska undvikas så långt det är möjligt. Det är därför viktigt att i mycket större omfattning än i dag tidsbegränsa parkering på gata (i kombination med avgift). Parkering på gata bör främst utgöra angöring, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

*Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark.*

Bolaget delar bilden att kostnaden för parkering ska bäras av de som parkerar. Det förutsätter dock en justering av nuvarande prisnivåer på parkering.

Prissättningen i anläggningar på tomtmark försvåras i regel av pris och tillgång på parkering på allmän plats. Detta är speciellt utmanande i mellanstaden. En överflyttning från gata till tomtmark kommer att vara problematisk så länge parkering subventioneras på allmän plats.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

*Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres och boendekostnader.*

Bolaget håller med om att kostnaden för parkering ska belasta de som parkerar. Parkeringstal kan vara en del av lösningen men är inte hela lösningen. Tillståndsparkering för boende är generellt svår att få lönsam. I hus med parkering i källaren är det vanligt att kostnaden för parkering debiteras samtliga lägenheter i fastigheten. I de fall parkering samlas i gemensamma parkeringsanläggningar krävs det i princip alltid parkeringsköp för att kunna räkna hem investeringen. Kostnaden för parkeringsköp riskerar i dessa fall att drabba alla boende i hus, oaktat behovet av bil. För att skapa förutsättningar för lönsamma anläggningar är det viktigt att tillståndsparkering kombineras med mer lönsam besöksparkering och att avgifterna löpande justeras för att reflektera kostnaderna att bygga.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

*På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompensande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.*

Det är positivt med tydlighet kring ersättningsparkering. Krav på ersättningsparkering skapar problem i projekt där parkeringsköp är en förutsättning för att bygga en ny anläggning, eftersom det är svårt att ta ut parkeringsköp för ersättningsparkering.

I områden där en stor mängd befintlig parkering försvinner under kort tid krävs det dock en djupare analys och en plan med tydligt utpekade alternativ. Annars kan detta leda till att tillgängligheten drastiskt försämras.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

*Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.*

Utöver att använda utbud på markparkering som styrmedel bör även tidsbegränsningar användas för att åstadkomma ökad efterfrågan på parkering i anläggningar. Parkering på allmän plats bör i första hand vara till för angöring och korttidsparkering. En hög omsättning på platser är också en av de viktigaste parametrarna för att gynna den lokala handeln.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

### **Parkering för cykel och delad mikromobilitet**

*I Riktlinjer för mobilitet och parkering ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå p-talet genom utbyggnad av cykelparkeringar.*

*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* är riktlinjer för hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i samband med bygglov och framtagande av detaljplan. Bolaget anser därför att en utbyggnad av cykelparkering för befintlig stad bör hanteras på annat sätt, till exempel genom budgetuppdrag. I samband med detta bör det också tydliggöras hur utbyggnaden ska finansieras.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

### **Tjänster för kombinerad mobilitet**

*På stadens kvartermarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.*

Principen är i grunden bra, förutsatt att delad mobilitet inkluderar bilpooler.

Bolaget har redan i dag en årligt ökande andel av delad mobilitet, i form av bilpoolsplatser, på de mest attraktiva lägena i anläggningarna. Det bör dock poängteras att möjligheten att utöka antalet bilpoolsplatser styrs av efterfrågan. Om det inte finns företag med delningstjänster som vill hyra in sig i bolagets anläggningar så kommer inte en fortsatt utökning vara möjlig.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

### **Parkering för bil och motorcykel**

Detta kapitel hette i stadsbyggnadsförvaltningens förslag *Parkering för bil och motorcykel på allmän plats*. Det faktum att detta kapitel inte längre enbart berör allmän plats innebär att vissa delar behöver justeras.

*Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:*

- *cykelparkering och delad mikromobilitet*
- *gång- och cykelvägar*
- *vistelse och grönska*

Denna text bör endast gälla för allmän plats.

Bolagets bedömning: justering krävs

*På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas, och/eller tidsregleras eller förbjudas.*

En tydlig målsättning i policyn är att flytta parkering från gatan in i anläggningar. Bolaget anser att parkering på nytillkomna gator i första hand ska vara till för angöring och korttidsparkering samt parkering för personer med funktionsnedsättning. Parkering på nytillkomna gator i innerstaden och i stora delar av mellanstaden bör därför som huvudregel förbjudas. Möjlighet till gatuparkering kan dock fortsatt vara lämpligt i områden där samlad parkering på tomtmark inte är ekonomisk försvarbar, exempelvis i villaområden.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

*Laddplatser för elfordon finns tillgänglig på samtliga parkeringsanläggningar, men undviks på gata och markparkeringar.*



Bolaget ansvarar för utbyggnaden av AC-laddare i Göteborg och har i dag närmare 2 000 laddpunkter. Majoriteten av dessa finns på markparkeringar. En stor del av bolagets framtida laddare planeras att sättas upp på markparkeringar. Bolaget vill fortsätta bygga ut möjligheterna att ladda på markparkering i staden med syftet att även ge personer i flerfamiljshus möjlighet att ladda sina bilar.

Bolagets bedömning: justering krävs

*Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.*

Bolagets laddplatser är i vissa fall reserverade för laddbara fordon och i andra fall öppna för alla bilar. Hur platserna regleras beror på efterfrågan. Om laddplatserna står tomma öppnas de upp för allmän parkering. Om det finns brist på laddplatser så ökas andelen reserverade platser för laddning. Detta utifrån att optimera nyttjandet av bolagets ytor. Det är viktigt att bolaget även framåt har möjlighet att optimera anläggningars nyttjande på detta sätt.

Bolagets bedömning: justering krävs

### **Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen**

*Att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.*

Det är positivt att inriktningen är att staden ska bygga kombinerade anläggningar med parkering och mobilitet samt att parkeringsanläggningar ska kunna fylla en annan funktion i framtiden. Bolaget vill dock poängtera att det är förknippat med en kostnad att förbereda anläggningar för annan användning och att kostnaderna i dag, i varje enskilt fall, måste ställas mot flexibiliteten i morgon.

Det noteras också att begreppet *mobilitetshubbar* här används på annat sätt än i definitionerna.

Bolagets bedömning: justering krävs (begreppet ”mobilitetshubbar”)

*att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.*

Bolaget har redan i dag som mål att bygga anläggningar med levande bottenplan. Utseendemässigt har parkeringsanläggningar naturligt ett annat uttryck än övriga hus. Bolaget ser positivt på att ha en dialog kring hur parkeringsanläggningar kan byggas så att de i större utsträckning smälter in i stadsbilden.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

*att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.*

Bolaget anser att det är positivt att alla anläggningar som byggs ska bära sig. Detta bygger dock på att priset för att parkering kan användas som verktyg för att uppnå lönsamhet.

Det finns, även om pris kan användas som verktyg, en risk att detta krav försämrar förutsättningarna för att bygga samlade anläggningar i mellan- och ytterområden. Detta

då prissättningen i anläggningar på tomtmark i regel begränsas av låga taxor och hög tillgång till parkering på allmän plats.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

*att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.*

Staden ska utvecklas som evenemangsstad där en hög tillgänglighet till evenemangen är en förutsättning. Även om parkering inte dimensioneras utifrån punktbelastningen måste punktbelastningen tas om hand någonstans. Om det inte sker i direkt närhet till evenemangen så måste det ändå finnas en tanke kring var parkeringsbehovet ska tillgodoses. Det är också viktigt att analysera förutsättningarna för samnyttjande innan samnyttjande används som lösning för punktbelastning.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

*Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.*

Bolaget jobbar enligt fyrstegsprincipen i analysen av parkeringsbehov inför byggandet av en ny parkeringsanläggning. Att jobba med testbädd är naturligt i till exempel utveckling av gaturummet och allmän plats. Det är inte tydligt för bolaget hur testbädd ska kunna användas som ett steg innan en om- eller nybyggnation av en parkeringsanläggning.

Bolagets bedömning: justering krävs

### **Boendeparkering**

*Göteborgs stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.*

Bolaget anser att denna skrivning endast ska gälla för allmän plats. Om detta även ska gälla kvartersmark kommer det att få mycket stor påverkan på bolagets verksamhet. I dag utgör boende mindre än hälften av alla tillståndskunder. Det skulle även påverka samnyttjandet av bolagets ytor likväl som möjligheterna att använda parkeringsköp som verktyg vid nybyggnation.

Bolagets bedömning: justering krävs

## **Synpunkter på tillkommande frågeställningar**

Nedan följer bolagets analys av de tillkommande frågeställningarna.

### **Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning**

Bolaget ser positivt på att utvärdera införandet av dynamisk prissättning i Göteborg, primärt i centrala områden. Metoden använder realtidsdata för att sätta pris utifrån aktuell efterfrågan. Detta skulle kunna medföra en bättre optimering av bolagets ytor och skulle per automatik skapa en styrning mot marknadspris.

Det bör dock poängteras att detta är ett relativt nytt område. Även om det har testats i flera städer så har det endast implementerats permanent i begränsad omfattning.

Utmaningar i införande inkluderar bland annat:

- Förutsägbarhet i kostnader för kund – den som parkerar måste veta vad det kommer att kosta att parkera, det kan inte beslutas i efterhand.
- Förståelse och acceptans – det finns en uppenbar risk att kunder har svårt att ta till sig konceptet och att till exempel högre priser, vid större evenemang eller kriser, kan komma att kritiseras.
- Likabehandling – det måste säkerställas att olika kunder inte betalar olika pris vid samma tillfälle.
- Risk för ökad söktrafik – om prissättningen varierar för mycket över dygnet/veckan kan det medföra att kunder letar efter billigare anläggningar att parkera i.
- IT-system som klarar modellen – dynamisk prissättning kräver omfattande utveckling av bolagets IT-system, inte minst för att klara av att analysera den stora mängden realtidsdata som prissättningen bygger på.
- Högre tillförlitlighet i detekteringskameror – det krävs kvalitet i indata för att säkerställa en korrekt prissättning.

Dynamisk prissättning bör utvärderas tillsammans med ”predictive pricing” där man i stället för realtidsinformation använder historisk data och AI för att bestämma pris framåt.

### **Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet**

Bolaget ser generellt positivt på att ha en styrning som gör att majoriteten av platserna används samtidigt som det finns tillräckligt många lediga platser för att undvika trafikstockning. En beläggningsgrad på 85–90 % brukar anses vara optimal för att uppnå detta, dvs. en ledig kapacitet på 10–15 %.

Det kan dock vara problematiskt att i detta sammanhang titta på genomsnittlig beläggning över dygnet då denna kan variera kraftigt beroende på kundmixen. En anläggning enbart för boende har som exempel en låg beläggning dagtid och en hög nattetid. För rena besöksparkeringar gäller det omvända.

Det är också viktigt att jobba med parkering ur ett större perspektiv och att styra trafiken på ett sätt så att kunder hänvisas till anläggning med ledig kapacitet. Här arbetar bolaget med realtidsskyltar och hänvisningar. Bolaget arbetar även med att införa spotkameror i anläggningarna, vilket kommer att öka tillförlitligheten i tillståndsbeläggningen och därmed möjligheten till optimalt samnyttjande i anläggningarna. Bolaget undersöker även möjligheten att införa tillstånd som gäller i flera parkeringshus/-områden.

Det noteras också att dynamisk prissättning ofta utgår från den här typen av målsättning på ledig kapacitet och sedan styr priset utifrån det.

### **Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt**

Miljödifferenterad prissättning har införts i många städer internationellt och även i Sverige. I dessa fall har det i första hand handlat om gratis parkering för elbilar och i vissa fall gas- och etanolbilar (bland annat i Göteborg).

Miljödifferenterad prissättning på annan grund än bränsle har införts i mindre omfattning i Europa. Flera kommuner i England (främst runt London) har infört miljödifferenterad prissättning baserat på:

- CO2-utsläpp
- Motorvolym (om data för CO2-utsläpp saknas)
- Bränsletyp (generellt högre priser för dieslbilar)

Införandet gäller främst tillståndsparkering där pris lätt kopplas till bilmodell.

I Frankrike har flera städer infört avgift kopplat till vikt, dock i mindre omfattning än i England.

En dom i Högsta förvaltningsdomstolen 2014 (HFD 2014:57) slog fast att det inte är möjligt att införa miljödifferenterad prissättning på allmän plats. För detta krävs en justering av §2 i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. I SOU 2016:47 *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* är miljömålsberedningens förslag att lagen ska ändras så att kommuner ges möjlighet att differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Någon sådan lagändring har dock inte genomförts.

Parkering på kvartersmark lyder inte under samma lag som parkering på allmän plats. Generellt gäller i stället att markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Markägaren bestämmer alltså själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering.

För kommunal parkering på kvartersmark finns det dock annan lagstiftning att ta hänsyn till. Konkurrenslag (2008:579) i kombination med ägardirektiv och bolagens kommunala ändamål sätter ramarna. En kommunal aktör som verkar på en konkurrensutsatt marknad får inte bedriva en verksamhet som snedvrider förutsättningarna för en effektiv konkurrens eller hämmar förekomsten eller utvecklingen av konkurrens. I förlängningen innebär det generellt att bolaget behöver ta ut marknadspris för parkering. I bolagets ägardirektiv framgår att bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. i kommunallagen. Detta inkluderar bland annat likställighetsprincipen.

Vilka möjligheter ett kommunalt bolag har att differentiera prissättningen på kvartersmark baserat på miljöfaktorer behöver utredas vidare. Möjligheterna att införa miljödifferenterad prissättning bör ställas mot alternativ som till exempel införande av miljözon(er) i Göteborg.

### **Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag**

Bolaget anser att KPI som grund för uppräknings av taxor kan vara lämpligt som en miniminivå i områden där det finns en balans mellan tillgång och efterfrågan på parkering. Det är dock mycket som tyder på att de årliga uppräkningsarna generellt behöver vara högre än KPI för att uppnå stadens mål.

För bolagets del handlar det i första hand om att ha en prisnivå som kan anses vara marknadsmässig. Här krävs årlig utvärdering och löpande justeringar. I takt med att staden växer och antalet parkeringsplatser minskar så kommer efterfrågan öka.

Om dynamisk prissättning införs medför detta löpande utvärdering av pris i relation till efterfrågan.

### **Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln**

Bolaget har redan idag lägre priser utanför innerstaden, så även vid de lokala torgen. Bolaget vill dock poängtera att lågt pris inte är den viktigaste faktorn för att gynna

handel. Viktigast är tillgången till parkering och, i förlängningen, omsättningen på parkering. För billig/gratis parkering ger som regel oönskade effekter i form av blockerande långtidsparkering som inte bidrar till handeln (boende, arbetsplatspendlare, etc.).

### **Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.**

Bolaget har kontinuerligt jobbat med att ersätta förhyrda platser med tillståndsparkering. Detta har medfört i snitt ca 20 % fler tillståndskunder på samma yta. I dag är i princip alla ytor omvandlade till tillståndsparkering. Det sista stora området med förhyrda platser är Saltholmen.

## **Bolagets bedömning**

Förslaget på ny policy för parkering bygger på beslutade inriktningar i stadens miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Viktiga grundpelare i policyn är:

- Bilparkering ska minska till förmån för stadsutveckling och hållbart resande.
- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel.
- Överflyttning ska ske från parkering på allmän plats, in i anläggningar på kvartersmark.
- Priset för parkering ska bäras av de som parkerar, subventioner ska inte förekomma.

Bolaget saknar en tydlighet i policyn avseende målet att bygga samlade anläggningar som löser behovet av parkering och mobilitet för ett större område. Detta bör förordas både vid nybyggnation och vid förtätning av befintlig stad där så är möjligt.

Bolaget delar åsikten att utbud på parkering är ett viktigt styrmedel men anser att även pris respektive tid är effektiva och viktiga styrmedel. Gatuparkering i centrala lägen bör som regel utgöra angöring och korttidsparkering i syfte att öka tillgängligheten till butiker och service och för att flytta långtidsparkering till parkeringsanläggningar på tomtmark. Pris kan användas på både allmän plats och kvartersmark för att styra trafiken. Pris kan också användas för att styra arbetsplatspendlare mot pendelparkeringar.

En tydlig målsättning i policyn är att flytta parkering från gatan in i anläggningar. För att inte skapa nya områden med omfattande gatuparkering bör skrivningarna om reglering av gatuparkering bli ännu tydligare. Bolaget anser att parkering på gata i innerstaden och i stora delar av mellanstaden som huvudregel ska förbjudas. Gatuparkering i dessa områden bör i första hand vara till för angöring och korttidsparkering samt parkering för personer med funktionsnedsättning.

En förutsättning för att kunna bygga lönsamma parkeringsanläggningar utanför innerstaden är att det samtidigt sker en reglering av parkering på allmän plats i samma område. Möjligheten att få lönsamhet i anläggningarna försvåras i regel av låga taxor och hög tillgång på parkering på allmän plats. En överflyttning från gata till tomtmark kommer att vara problematisk så länge parkering subventioneras på allmän plats. Detta skulle behöva förtydligas i policyn.

I dagsläget saknas en tydlighet kring vilka typer av mobilitetsfunktioner som ska finnas i olika typer av mobilitetsytor/-anläggningar. Här krävs en samordning inom staden.

För bolagets möjligheter att fortsätta bedriva verksamhet, som i dag, krävs det att följande punkter justeras:

- Elladdning måste kunna sättas upp även på markparkering för att skapa förutsättningar för fler boende i flerfamiljshus att ha elbil. Det är också viktigt att bolaget kan välja om laddplatserna ska vara dedikerade till elbilar eller tillgängliga för alla utifrån efterfrågan på laddplatser.
- Bolaget har i dag en tillståndsaffär där en stor del av kunderna inte är boendekunder. Om bolaget inte har möjlighet att sälja andra tillstånd kommer detta leda till lägre intäkter och sämre samnyttjande. Det kommer också att leda till svårigheter att arbeta med parkeringsköp för annat än rena bostadshus.

Policyn utgår ifrån en successiv minskning av antalet parkeringsplatser i staden. När parkering tas bort måste det finnas tydligt utpekade alternativ. Att ta bort parkering utan att samtidigt utveckla alternativa resesätt kommer inte vara hållbart för staden. Det krävs en tydlighet i ansvar för utbyggnad av pendel- och infartsparkeringar, mobilhubbar och mobilitetsanläggningar, cykelparkeringar, etc. tillsammans med en plan för hur åtgärderna ska finansieras. Dessa delar hör inte hemma i en parkeringspolicy men följer av ett beslut att godkänna policyn.

Gällande de tillkommande frågeställningarna ser bolaget positivt på att utreda förutsättningarna för att införa dynamisk prissättning samt att använda pris som verktyg för att skapa en optimal beläggning i anläggningar.

### **Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet**

Bolaget bedömer att ärendet inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt enligt 10 kap. 3 § kommunallagen.

Carl Engström

Kristina Rejare

Avdelningschef Investeringsprojekt  
och tidiga skeden

Vd