

Tjänsteutlåtande, information
Styrelsehandling nr. 14
Utfärdat 2025-06-10
Diarienummer 2025–00178

Handläggare
Fredrik Davidsson
Telefon: 031-773 8350
E-post: fredrik.davidsson@framtiden.se

Redovisning prisstrategi parkering

Informationsärende

Styrelsen Förvaltnings AB Framtiden

Information om prisstrategi parkering antecknas.

Sammanfattning

Den har under den senaste tiden, i olika forum, förts diskussioner och samtal om prissättningen på koncernens parkeringsplatser. Mot denna bakgrund redovisas i föreliggande ärende information om koncernens prisstrategi och de infasningar av prissättningen som skett under de senaste åren. Ärendet innehåller en redovisning av bakgrund, syfte, genomförande och status gällande Framtidenkoncernens prisstrategi för parkeringar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Framtidenkoncernens prisstrategi innebär att koncernens parkeringsplatser i första hand ska vara prissatta motsvarande marknadsnivå till år 2025. Efter år 2025 när prisstrategin är implementerad och anpassningar för att nå marknadsnivå har gjorts, ska balansen i parkeringsaffären och marknadsläget utvärderas. I prisstrategin anges också att i samband med utvärderingen ska en komplettering av prisstrategin tas fram avseende hur målet ”Hela kostnaden för att tillhandahålla bilparkering inom vårt mobilitetserbjudande finansieras genom användaravgifter” ska uppnås till år 2030.

Ett av syftena med prisstrategin är också att hålla nere produktionskostnaderna för nyproduktionen och därigenom bidra med fler bostäder med lägre hyror i Göteborg

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett av syftena med koncernens arbete inom mobilitet och parkering är att Framtiden ska tillhandahålla ett relevant utbud av mobilitetstjänster för att kunna erbjuda ett attraktivt boende i såväl nya som befintliga områden. Målsättningen är att göra det enkelt att leva både med och utan egen bil. I det fall fler boende väljer att göra sina resor genom att gå, cykla, åka kollektivtrafik, nyttja mobilitetspooler med mera har det en positiv påverkan på miljön och kan leda till minskad klimatpåverkan.

Bedömning ur social dimension

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

Samverkan

Ärendet har inte varit föremål för samverkan.

Bilagor

1. Ppt material - redovisning av nuläge i genomförandet av prisstrategin
2. Protokollsutdrag och handling från Framtidens styrelsemöte 2018-12-14, §7
– *Svar till Stadshus, parkeringsfrågor vid nyproduktion*
3. Målbild för Framtidens mobilitet
4. Ppt bilder från Framtidens styrelsemöte 2022-06-14, §18 – *Framtidens mobilitet och parkering*
5. Framtidenkoncernens prisstrategi för parkering

Ärendet

Ärendet innehåller en redovisning av bakgrund, syfte, genomförande och status gällande Framtidenkoncernens prisstrategi för parkeringar.

Beskrivning av ärendet

Framtidenkoncernen har sedan år 2017 arbetat aktivt med frågor gällande mobilitet, inledningsvis främst kopplat till nyproduktion.

I samband med 2018 års ägardialog mellan Stadshus AB och Förvaltnings AB Framtiden fick Framtiden i uppdrag att återkomma med ett ärende gällande utmaningar och strategier för att skapa förutsättningar för byggande på mark som användes till boendeparkering i syfte att hålla nyproduktionskostnader på rimlig nivå. Framtidens styrelse behandlade ärendet på sitt sammanträde 2018-12-14 (bilaga 2). I ärendet framgår ett antal strategiska inriktningar, förankrade i koncernledningen, för fortsatt arbete. Bland annat att Framtidenkoncernen:

- Vill arbeta med mobilitet i både nyproduktion och befintligt bestånd.
- Ska möjliggöra hållbart resande och tillhandahålla ett relevant utbud av mobilitetstjänster.
- Ska ha som målsättning att göra det enkelt att leva med både med och utan bil.
- Ska gradvis övergå till tillståndsparkering.
- Ska eftersträva icke subventionerad bilparkering.
- Ska ha en parkeringsaffär särredovisad från bostadsaffären.

Mot bakgrund av den strategiska inriktningen ovan initierades ett koncerngemensamt arbete kring mobilitet och parkering som under 2021 resulterade i att koncernledningen beslutade om en målbild för mobilitet (bilaga 3) och under 2022 om en prisstrategi för parkering (bilaga 4).

Prisstrategin

Prisstrategin beslutades av koncernledningen 2022-06-13. Strategin är framtagen med utgångspunkt från målbilden att Framtidens mobilitets- och parkeringsanläggningar skall vara yteffektiva, ekonomiskt bärkraftiga över tid, frikopplade från bostadsaffären och att det till år 2025 är marknadsnivån som ska utgöra riktpunkt för justerad prissättning. Målet om kostnadsneutralitet ska dock alltjämt uppnås till år 2030. I prisstrategin framgår också att *”2025 ska samtliga parkeringsavtal vara genomgångna och prissatta motsvarande marknadsnivå. För ändamålet ska en koncerngemensam prisstrategi tas fram innehållandes gemensamma avtalsformuleringar och definition av riktpriiser för olika geografiska områden och typer av parkeringsplatser för bil.”*

Framtidens definition av marknadsnivå för pris på bilparkering har i huvudsak inspirerats av Parkeringsbolaget och deras prissättningsmodell samt strategi för prissättning i olika geografiska områden i Göteborg. Motivet till att välja Parkeringsbolaget är dels att de är en av de största aktörerna i Göteborg avseende bilparkering som äger eller förvaltar liknande bilparkering i många områden där också Framtiden har fastigheter. Dels är det ett kommunalägt bolag som har avgifter för bilparkering som huvudsaklig intäkt och därför behöver balansera prissättning så att den matchar bolagets utgifter likt vad Framtiden vill uppnå till 2030.

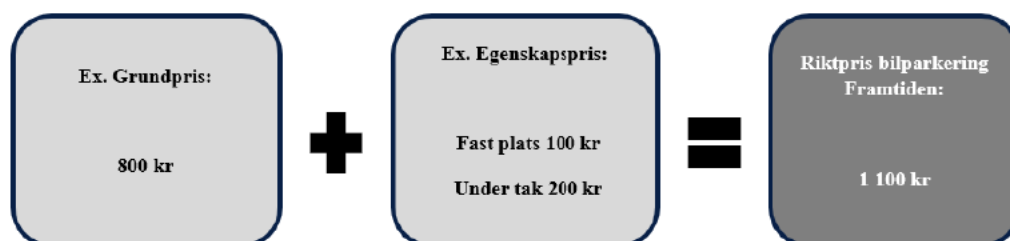
Nuläge

Koncernens tre stora bostadsförvaltande bolag, Bostadsbolaget, Familjebostäder och Poseidon, äger och förvaltar tillsammans drygt 38 000 parkeringsplatser. Av dessa är drygt 3 000 besöksparkeringar.

Koncernens prisstrategi för parkeringsplatser innebär att varje parkeringsplats har ett grundpris som utgår från det område parkeringsplatsen är placerad i. För varje område har ett grundpris definierats, som för en tillståndsparkering på mark, ligger i intervallet 480 – 1 650 kr/månad.

Till grundpriset kan tillkomma ett så kallat egenskapspris som varierar utifrån parkeringsplatsens specifika kvalitéer. Exempelvis tillkommer ett pris om platsen är en fast plats, placerad i bur, i garage eller har tillgång till elladdning. Genom att kombinera grundpris och egenskapspris fås riktpriiset för en parkeringsplats, som alltså tar hänsyn till både läge i staden och kvalitén på parkeringsplatsen.

I figuren nedan framgår ett exempel på hur detta kan falla ut.



I nedanstående tabell framgår vakansgraden för parkeringar, dels prisstrategin beslutades 2022 dels hur det ser ut i nuläget.

I tabellen visas också vad prisstrategin inneburit i ökade parkeringsintäkter per bolag från 2022 fram till idag, samt snitthöjningen i kr/plats/månad för respektive bolags hyresgäster.

	Bostadsbolaget	Familjebostäder	Poseidon
Vakansgrad 2022 – före beslut om prisstrategi	■	■	1 ■
Vakansgrad 2025 – nuläge	■	■	■
Faktisk intäktsökning parkeringsplatser – nuläge 2025 jmf 2022	■	■	■
Faktisk intäktsökning parkeringsplatser kr/plats/månad	■	■	■

I nuläget har de tre bolagen genomfört höjningar som motsvarar en faktisk intäktsökning per år om ■. Detta är före återstående höjningar inom ramen för strategin, som för Bostadsbolaget innebär en höjning 2026-01-01 motsvarande ■ och för

Familjebostäder innebär att genomföra dels en höjning 2026-01-01 om [REDACTED] dels en höjning 2026-11-01 om [REDACTED]. Totalt sett återstår alltså höjningar som motsvarar ytterligare [REDACTED] per år.

I bilaga 1 beskrivs prishöjningen per plats, uttryckt som kr/mån (för exemplet markparkering) per bolag och område. Där framgår att prishöjningarna i kr/mån varierar från som lägst 85 kr/plats/mån till som högst 915 kr/plats/mån¹. Den genomsnittliga höjningen per plats och månad uppgår för Bostadsbolaget till [REDACTED], för Familjebostäder till [REDACTED] och för Poseidon till [REDACTED]. För Bostadsbolaget och Familjebostäder återstår som nämnts ovan att genomföra ytterligare en respektive två prisjusteringar.

Bolagets bedömning

Arbetet med mobilisering inför och genomförandet av prisstrategin har som framgår i handlingen skett under en längre period och har sin grund i koncernens behov av att skapa bättre förutsättningar för fler bostäder och lägre produktionskostnader, skapa ett attraktivt mobilitetserbjudande för hyresgäster, bidra till ett mer hållbart resande i staden och till att säkerställa en god ekonomi. Mot bakgrund av de diskussioner som förts i olika kanaler den senaste tiden kring rådande konjunktur och prisseffekter på enskilda platser har bolaget bedömt att det kan finnas skäl att göra vissa anpassningar av prissättningen.

¹ I något område kan finnas platser där höjningen varit 0 kr/mån

Redovisning parkering

PRISSTRATEGI

2018

Ägardialog Stadshus
Återkomma kring
förutsättningar att
bygga på mark som
idag används som
parkering

2018-12-14

FAB styrelse -
Redovisning av
strategiska inriktningar
för Stadshus AB -
grunden för målbild
mobilitet

2021-04-28

Beslut målbild
mobilitet (KL)

Framtidenkoncernens målbild
för Framtidens mobilitet 2030



2022-06-13

Beslut prisstrategi
(KL)

Framtidenkoncernens prisstrategi
för parkering



Utvärdering efter 2025
- Balans i affären
- Marknadsläge

2026-10-31

Prisstrategi, sista höjningen FB

2025-12-31

Prisstrategin
genomförd (mål)
Pos ok
BB ok
GB ok

2022 Prisstrategin
påbörjas

2022-06-14

Information
styrelsen

Prismodell prisstrategi

Framtiden®



Geografisk placering

För varje område har ett grundpris definierats i intervallet 480 – 1 650 kr/månad för produkten tillståndsparkering på mark

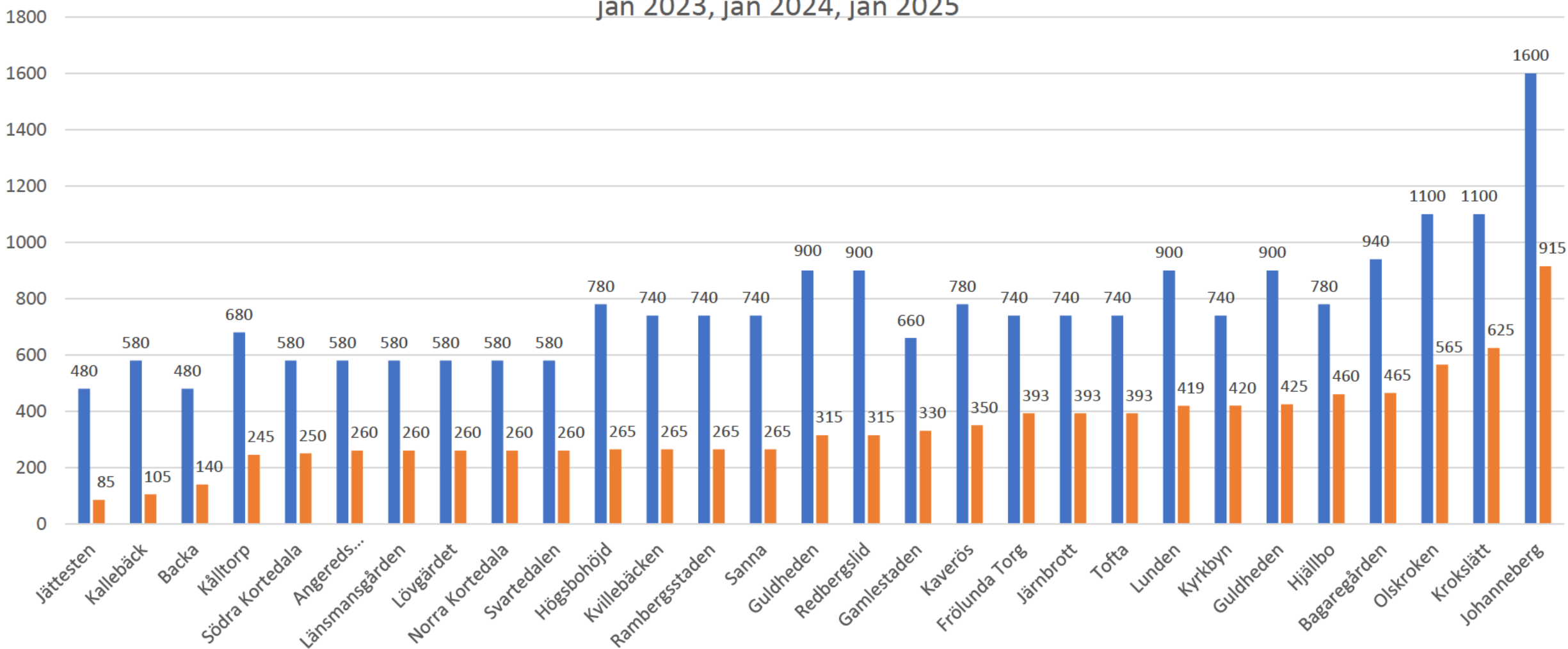
Egenskapspriser (exempel)

Egenskap	Egenskapsspris	Kommentar
Fast plats	100 kr/månad	Reserverad parkeringsplats. Kvalité, garanterad tillgång till bilparkering.
Parkering under tak	200 kr/månad	Gäller alla parkeringsanläggningar som parkeringsdäck och garage. Gäller även för parkeringsplatser där tillstandsreglering gäller i parkeringsanläggningar med en övre våning utan tak. Kvalité, skydd mot regn och snö.
Skalskyddad parkeringsanläggning	75 kr/månad	Skalskydd/lås där tillgång till anläggning endast ges till de som har köpt parkering. Kan även gälla parkering på mark. Kvalité, extra trygghet/säkerhet.

Exempel på slutpriser 2025 kr/mån – från prisstrategin (2022)

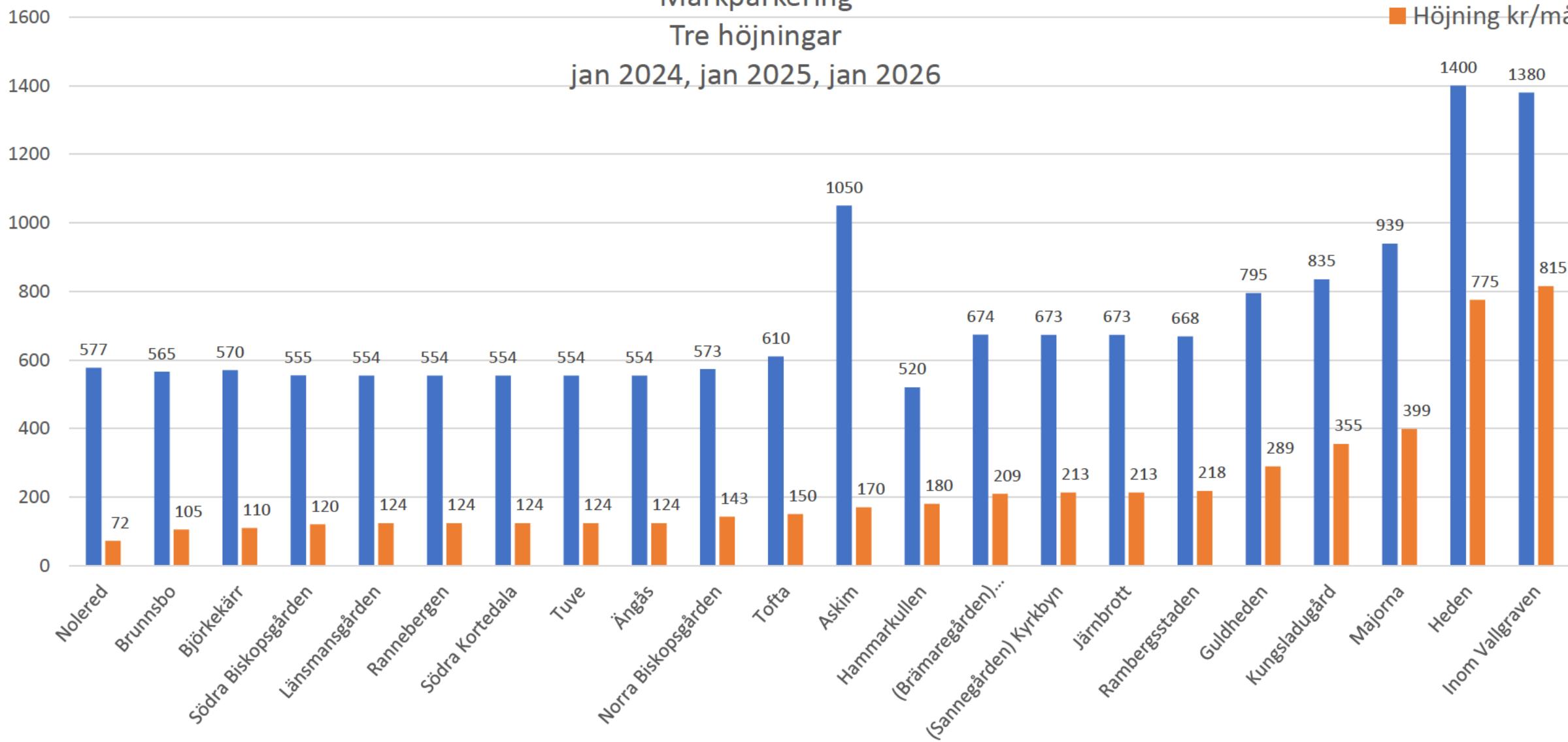
Område, exempel	Områdespris, markpark. med tillstånd
Olivedal, Lorensberg, Vasastaden, Heden	1 650
Masthugget, Johanneberg, Landala	1 500
Haga	1 300
Billdal	1 200
Stigberget, Majorna, Olskroken, Eriksberg	1 000
Kungsladugård, Guldheden, Bagaregården, Lunden, Kärralund	800
Kvillebäcken, Sanna, Rambergsstaden, Kyrkbyn	640
Gamlestaden, Sisjödal	560
Angereds centrum, Kortedala, Backa, Tuve, Bergsjön, Lövgärdet, Ranneberg, Gårdsten, Biskopsgården, Tynnered	480

POSEIDON höjning kr/mån
 Markparkering
 Tre höjningar
 jan 2023, jan 2024, jan 2025



BOSTADSBOLAGET
Markparkering
Tre höjningar
jan 2024, jan 2025, jan 2026

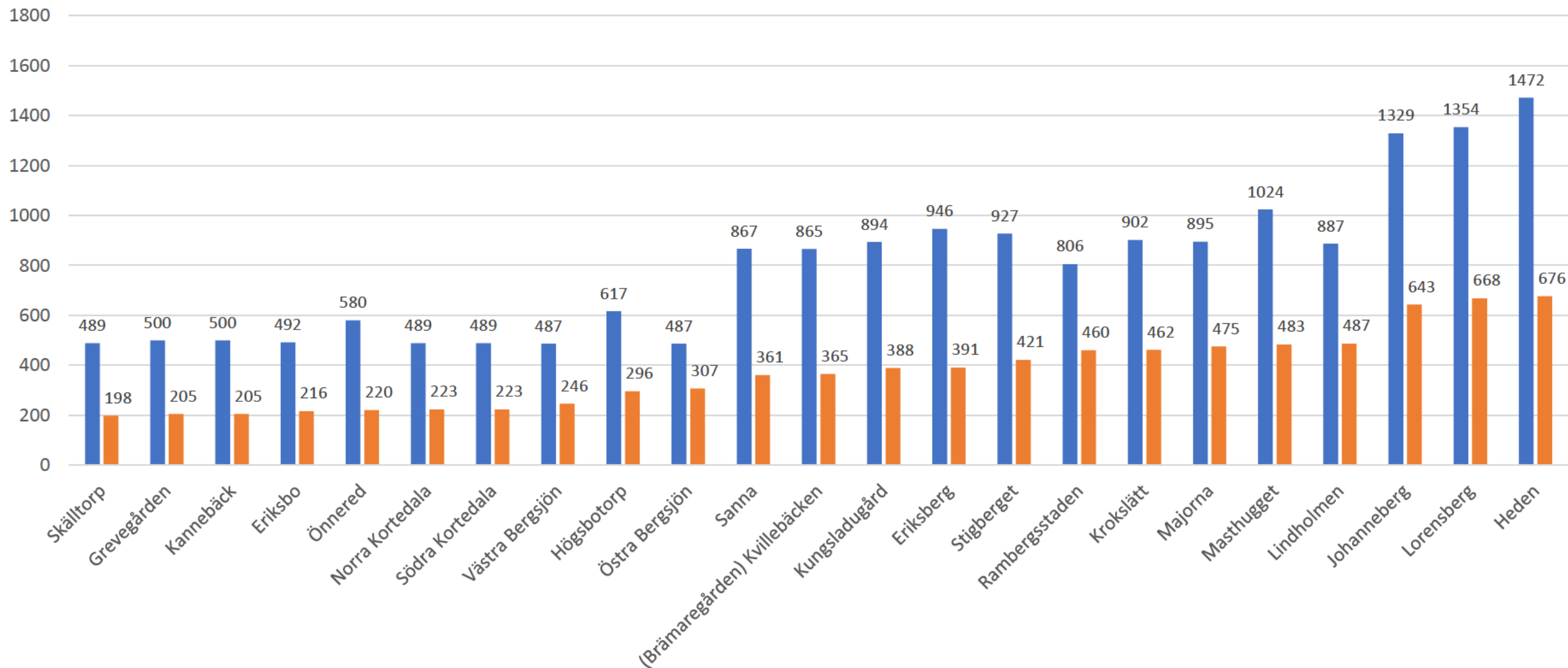
■ kr per månad 2025
■ Höjning kr/mån



FAMILJEBOSTÄDER
Markparkering
Tre höjningar
jan 2024, jan 2025, jan 2026*

Framtiden®

■ kr per månad 2025 ■ Höjning



* Garageplatser höjs 2026-11-01

	Bostadsbolaget	Familjebostäder	Poseidon
Totalt antal platser	16 300	7 500	14 300
Varav besöksplatser	1 557	106	1 557
Antal platser exkl. besök	14 743	7 394	12 743
Vakansgrad antal platser innan prisstrategin 2022	■	■	■
Vakansgrad antalet platser nuläge 2025	■	■	■
Faktisk intäktsökning, nuläge 2025 jämfört med 2022 (mnkr)	■	■	■
Faktiskt intäktsökning, nuläge 2025, utslaget per plats (kr)	■	■	■

PROTOKOLL (9)

Fört vid sammanträde med styrelsen
för Förvaltnings AB Framtiden

Datum: 2018-12-14

Tid: Klockan 09:00 – 12:00

Plats: Framtidens kontor, Sven Hultins Plats 2, Göteborg

Närvarande:

Ledamöter:

Lars Johansson, ordförande
Claes Roxbergh, förste vice ordförande
Christina Backman (tjg. 1–12 §§)
Johan Svensson
Rustan Hälleby
Shadiye Heydari
Endrick Schubert

Suppleanter:

Mathias Koppfeldt (tjg. 13-25 §§)
Anna Jivén
Andreas Sjöö (1-12 §§)

Arbetsstagarrepresentanter:

Ulla Berg, PTK
Per Olsson, suppl. PTK
Viveka Bertelsen, suppl. PTK
Thomas Gustavsson, LO
Jan-Olov Isacson, LO
Niclas Blomnell, suppl. LO

Övriga:

Martin Blixt, t.f. VD
Anna Staxäng, Kvalitets- och hållbarhetschef (8 – 12 §§)
Lars Just, ekonomichef (13 - 16 §)
Lena Hagenfeldt, VD-assistent

Ej närvarande

Kjell Björkqvist, andre vice ordförande
Mohamed Hama Ali, bolagsjurist



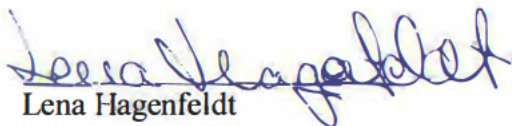
§ 7 Parkeringsfrågor vid nyproduktion – Svar till Stadshus AB

VD föredrog enligt utsänd handling.

Styrelsen beslutar att godkänna förslag till svar på uppdraget från Stadshus AB, översända utsänd skrivelse med bilaga och därmed anse uppdraget genomfört.

Det noteras till protokollet att Rustan Hälleby avstår från att delta i beslutet och lämnar in ett yttrande, protokollsbilaga 7.





Lena Hagenfeldt

Justeras:



Lars Johansson



Rustan Hälleby

Reservation styrelsehandling nr 7

Göteborgs styrande har under många år haft en negativ syn på bilar och bilism. Man har gjort allt för att försvåra och fördyra bilkörning utan att för den skull nämnvärt förbättra kollektivtrafiken. Vi kan nämna trängselavgifter, avstängningar, kraftigt höjda parkeringsavgifter, minskat antal parkeringar, för lite pendelparkeringar osv.

När vi nu står på tröskeln till en ny mer miljöanpassad och fossilfri värld, borde vi göra allt för att hjälpa denna utveckling på traven. Men istället fortsätter vi med samma syn på bilism som något skadligt, detta trots en explosionsartad utveckling mot elektrifierade och så småningom även autonoma fordon. Synen avspeglas inte minst i det presenterade ärendet.

Vi minskar nu våra hyresgästers möjligheter att ta del av den nya utvecklingen genom att försvåra och fördyra parkeringsmöjligheterna i vårt bostadsbestånd. Pricipen är att alla våra hyresgäster som utnyttjar parkering skall på sikt fullt ut betala den verkliga kostnaden. Som alla förstår kommer detta att innebära mycket stora kostnadshöjningar för parkeringsplats hos Framtidenkoncernen. Dessutom halkar utvecklingen med att förse vårt bostadsbestånd med laddmöjligheter kraftigt efter. Därmed agerar vi kontraproduktivt och skadar miljöarbetet och genomförandet av den nya, miljöanpassade tekniken.

Eftersom jag anser att koncernen är på fel väg när det gäller våra hyresgästers parkering väljer jag att inte delta i beslutet.

Rustan Hälleby (M)

Ledamot i AB Framtidens styrelse

Parkeringsfrågor vid nyproduktion – Svar till Stadshus AB

Förslag till beslut i styrelsen för Förvaltnings AB Framtiden

Styrelsen föreslås

Att godkänna förslag till svar på uppdraget från Stadshus AB, översända denna skrivelse med bilaga och därmed anse uppdraget genomfört.

1. Bakgrund till ärendet

Ärendet avser svar till Stadshus AB avseende parkeringsfrågor vid nyproduktion enligt nedanstående beskrivna uppdrag.

I handlingsplanen från ägardialog 2018 ges Förvaltnings AB Framtiden i uppdrag att (Dnr 0029/18):

”I samband med tidigare dialoger mellan Framtiden och Stadshus har frågan om parkeringslösningar vid nyproduktion, i synnerhet i mellanstaden, lyfts av Framtiden. Enligt Framtiden behöver staden utveckla lösningar som skapar förutsättningar för byggande på mark som idag används för boendeparkering så att nyproduktionskostnader kan hållas på en rimlig nivå.

Framtiden ges i uppdrag att återkomma med en beskrivning av vilka utmaningar parkeringslösningar vid nyproduktion i mellanstaden innebär för Framtiden samt en beskrivning av Framtidens egen strategi för att hantera dessa utmaningar utifrån rådande lagstiftning och stadens egna styrdokument som reglerar parkeringsfrågor.

Rapporten ska vara skriftlig och ska tillställas Stadshus styrelse i januari 2019.”

Framtidenkoncernen arbetar sedan 2017 aktivt med frågor rörande mobilitet och bilparkering kopplat till nyproduktion och har under våren 2018 inlett ett samarbetsavtal med IVL Svenska miljöinstitutet för vetenskapligt stöd i processen. Detta projekt heter Sampark och den första delrapporten är bilagd denna skrivelse.

2. Utmaningar bilparkering och nyproduktion i mellanstaden

Framtidenkoncernen har ett ambitiöst nyproduktionsmål, 14 000 nya bostäder på tio år. Utmaningen är samtidigt att bygga för alla och till rimliga nyproduktionshyror.

Många boende i mellanstaden har idag god tillgång till bilparkering till låg kostnad, oftast i form av stora markparkeringsytor. När områden ska stadsutvecklas och förtätas är det många gånger lämpligt

att använda markparkeringsytor. Detta för att kunna uppnå urbana kvaliteter, använda befintlig infrastruktur, stärka befintliga bostadsområden och samtidigt gynna en effektivare markanvändning.

Om borttagna parkeringsplatser då behöver ersättas med nya kommer ersättningsplatserna i normalfallet bli avsevärt dyrare.

Dyra parkeringslösningar ger alltså högre byggkostnader. Särskilt dyra är underjordiska garage. Om hyresintäkterna från parkering inte täcker kapital- och driftkostnaden kommer underskottet behöva slås ut på nyproduktionsprojektet eller hela hyreskollektivet. Det innebär exempelvis att hyresgäster i nyproduktionen som inte äger bil, subventionerar ersättningsparkering för befintligt bestånd och nyproduktionens bilparkeringsplatser. Detta gör det svårt att uppnå målet om rimliga boendehyror.

Högre bostadshyror riskerar även att göra det svårare att hyra ut lägenheterna och kan bidra till ökad bostadssegregering. Det kan också leda till att planerade byggprojekt får ställas in då totalkostnaden blir för hög.

3. Lagstiftning och styrdokument för parkering

Enligt Plan- och bygglagen¹ har kommunen ett övergripande ansvar för att det anordnas utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning. Göteborgs Stads parkeringspolicy från 2009² anger att hanteringen av parkering ska medverka till en god tillgänglighet, hållbar stadsutveckling och ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel. Stadens trafikstrategi från 2014³ innebär att staden ska planeras för att kunna minska antalet bilresor med 25 procent från 2011 till 2035 och istället underlätta resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Stadens riktlinjer för mobilitet och parkering från 2018⁴ föreskriver en planeringsprocess i fyra steg med målet att erbjuda god mobilitet med ett minskat behov att äga och använda bil.

4. Tillämpning av riktlinjer för mobilitet och parkering

Enligt stadens riktlinjer ska befintlig parkering som tillhör befintliga lägenheter bedömas på samma sätt som för nytillkommande bostäder om sådana ytor tas i anspråk till ny bebyggelse⁵. Om då befintlig bebyggelse har tillgång till fler parkeringar än vad som krävs enligt dagens riktlinjer behöver överskottet inte ersättas. Detta är enligt vår bedömning mycket positivt eftersom tanken är att bilinnehavet succesivt minskar i takt med att stadsutvecklingsomvandling och bättre förutsättningar till alternativa färdmedel med mera.

Vår bedömning är dock att det i dagsläget saknas en samsyn mellan intentionen för riktlinjerna för mobilitet och parkering, och nuvarande handläggning vid tillämpning av stora stadsutbyggnadsprojekt. Dagens tillämpning av riktlinjerna sker på ett sätt som delvis motverkar

¹ PBL 3 kap, 15 §

² Parkeringspolicy för Göteborgs Stad 2009-10-08

³ Trafikstrategi för en nära storstad. Göteborgs stad 2014.

⁴ Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad. Byggnadsnämnden april 2018.

⁵ Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad. Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret, maj 2018.

syftet. Dels är problematiken att dagens bilbeläggningssituation utgör grund för bedömning av behovet av ersättningsparkeringar – det borde vara den framtida önskade mobilitetsituationen – och dels har handläggningen vid bygglov och planärenden i flera fall ansett att endast den del av bebyggelsen som ingår i detaljplan ska bedömas. Eftersom detaljplaner för ny bebyggelse i normalfallet inte inkluderar befintlig bebyggelse så kan därmed inte riktlinjerna tillämpas på omgivande bebyggelses parkeringsbehov. Om denna tolkning kommer att gälla fortsättningsvis kan Framtiden behöva ersätta all befintlig parkering med nya parkeringsanläggningar. Förutom att detta torde vara i strid med riktlinjerna så riskerar det att höja byggkostnaderna påtagligt och i värsta fall omöjliggöra ny bebyggelse.

5. Prissättning av omkringliggande områden

Ytterligare en utmaning vid nyproduktion av kostsamma bilparkeringsanläggningar är dels risken för vakanser på kort sikt till följd av lågt prissatta bilparkeringsplatser i omkringliggande områden, och dels risken för vakanser på lång sikt när stadsutvecklingen av området är genomförd och resealternativen till egen bil är attraktivare.

Därför är det viktigt att trafikkontoret och parkeringsbolaget anpassar och harmoniserar prissättning och reglering av parkering i närliggande bostadsområden med aktuella nybyggnationer, och stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ställer rimliga krav på antalet ersättningsparkeringar mot bakgrund av kommande stadsutveckling.

6. Strategi för att möta utmaningarna

Utifrån ovan beskrivna utmaningar, rådande lagstiftning samt stadens styrdokument arbetar Framtidenkoncernen med följande strategiska inriktningar:

Koncernstyrning

Framtidens koncernledning har beslutat om en mobilitets- och bilparkeringsinriktning. Detta innebär stärkta förutsättningar för hållbara mobilitetslösningar i samband med nyproduktion och en gradvis övergång till tillståndsparkering. Koncernen har sammanlagt ca 39 500 bilparkeringsplatser varav 3857 vakanser (31 december 2017), och koncernen vill på områdesnivå utnyttja vakanserna för att undvika att bygga nya bilparkeringsplatser. Förutom tillståndsparkering så skall kommande parkeringsanläggningar i högre grad utgöras av fristående parkeringshus och ekonomisk särredovisning.

Prissättning

Ett led i arbetet är att beskriva koncernens samlade bilparkeringsaffär samt följa stadens prissättning av bilparkering.

Framtiden ska eftersträva en icke subventionerad prissättning av bilparkering. Inriktningen ska vara att den som hyr parkering ska betala den fulla kostnaden. Framtiden ska därmed undvika att del av kostnaden för bilparkering slås ut på bostädernas hyror. Anpassning till högre parkeringskostnader kan utföras under en övergångsperiod för att ge möjlighet till framförhållning och omställning. En

översyn gällande nuvarande hyresnivåer på koncernens befintliga bilparkering behöver ske i samband med stadsutveckling och nyproduktion.

Fast plats eller bilparkering med tillstånd

Beträffande bilparkering ska Framtiden som huvudalternativ tillhandahålla dessa med tillstånd. Fasta platser kan erbjudas för enskilda garage och burar samt för platser för rörelsehindrade. Det kan även finnas sociala eller marknadsmässiga skäl att frångå tillståndsparkering på vissa platser.

Tillståndsparkering ger bättre markutnyttjande, minskar behovet av ytor till parkering och gör det lättare att omfördela ytor efter skiftande behov.

Även befintliga parkeringar bör i lämplig omfattning omförhandlas från fast plats till bilparkering med tillstånd. Speciellt lämpligt är detta vid bebyggelse i anslutning till nybyggnadsprojekt och där samordningsvinster kan genomföras mellan ny och befintlig bebyggelse.

Samordnad, gemensam bilparkering

Koncernen verkar för att ta fram gemensamma lösningar för bilparkering där det finns samordningsvinster exempelvis mellan verksamheter, boende och handel.

Tillfälliga bilparkeringsanläggningar

Framtiden Byggutveckling verkar för flexibla planbestämmelser i nya detaljplaner. Under en period kan det behövas tillfälliga bilparkeringsanläggningar som när efterfrågan på bilparkeringsplatser minskar kan tas ner till förmån för fler bostadshus.

Hållbart resande

Framtiden ska möjliggöra resande med gång, cykel, kollektivtrafik, bilpooler, cykelpooler, hemleveranser osv. Detta gäller nyproduktionens hyresgäster och kommer även att komma befintliga hyresgäster till del. Här arbetar koncernen aktivt med att sprida kunskap om kommande alternativ i samband med planering av ny bebyggelse.

Mobilitetstjänster

Framtiden ska tillhandahålla ett relevant utbud av mobilitetstjänster för att kunna erbjuda ett attraktivt boende i såväl nya som befintliga områden. Målsättningen är att göra det enkelt att leva både med och utan egen bil. För att kunna erbjuda attraktiva och konkurrenskraftiga upplägg ska mobilitetsaktörer knytas till verksamheten genom strategiska samarbeten och upphandling.

Ladda elbilar

Framtiden ska erbjuda möjlighet att ladda elbilar i samarbete med aktörer som erbjuder laddtjänster. Inriktningen baseras på en förväntat kraftigt ökad efterfrågan med målet att elbilsägarna själva bär kostnaderna för investering, drift och el. I befintligt bestånd kommer utbyggnaden kraftfullt att kunna genomföras i samband med övergång till tillståndsparkering. För nyproducerade bilparkeringsanläggningar kommer tillståndsparkering att gälla direkt och samtliga platser förbereds för möjlighet till utbyggd elladdning.

E-handel och varumottagning

Framtiden behöver ta hänsyn till ett gradvis ökande behov av varumottagning och livsmedelsleveranser till boende och anpassa bebyggelsen till den kraftigt ökande e-handeln.

Kommunikation

Framtiden behöver kommunicera med hyresgäster och olika intressenter om utbyggnadsplaner och förändrade förutsättningar vid förtätning med syfte att skapa dialog, medinflytande och förståelse för de förändringar som planeras.

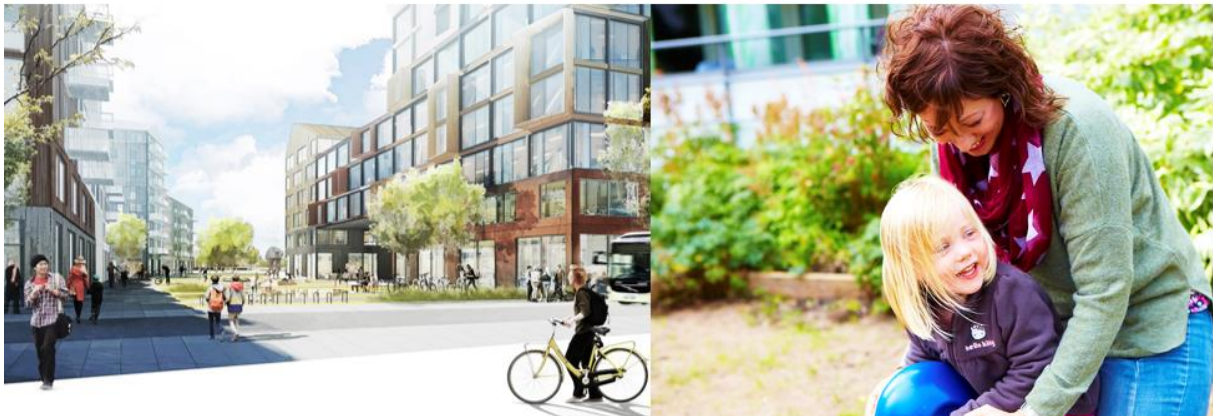
Utvecklingsarbete i samverkan

Koncernen är positiv till att bidra i omställningsarbetet med mobilitetslösningar som både innefattar möjlighet till bilparkering för boende och alternativa mobilitetsåtgärder. I våra stadsutvecklingsprojekt vill koncernen arbeta med mobilitetsfrågan i såväl befintligt bostadsbestånd som nyproduktion. Det finns en stor potential att använda befintlig bilparkering effektivare på områdesnivå. Det är viktigt att kravet på ersättningsparkeringar följer stadens riktlinjer för att möta koncernens ambition att bygga nya bostäder. Detta minskar dels risken för fler av kostnadsskäl nedlagda bostadsprojekt och dels risken för ett framtida oönskat överskott av dyra bilparkeringslösningar.

Således behövs en ökad förståelse för koncernens utmaningar inom berörda nämnder och förvaltningar samt ett utvecklingsarbete i samverkan, som skapar förutsättningar för stärkt mobilitet och fler bostäder till rimliga bostadshyror.

Martin Blixt

Målbild för Framtidens mobilitet



Vår målbild avseende mobilitet

2030 har Framtidenkoncernen ett attraktivt och effektivt mobilitetserbjudande som skapar förutsättningar för bostadsproduktion och bidrar till ett ökat hållbart resande.

Så skapar vi ett attraktivt mobilitetserbjudande för våra kunder

I anslutning till våra bostäder finns ett grunderbjudande av mobilitetstjänster för persontransporter anpassat efter yttre förutsättningar som kollektivtrafik, infrastruktur, läge och serviceutbud, inklusive möjlighet till att ta emot leveranser av varor samt erbjudande om stöd och råd avseende hållbart resande. Grunderbjudandet anpassas löpande utifrån efterfrågan från de boende och utgör grunden i vårt värdeerbjudande till kund. Vårt mobilitetserbjudande har bidragit till att skapa en fungerande och trygg vardag för de människor som bor i våra bostäder.

- Nöjdhet hos våra kunder avseende vårt mobilitetserbjudande har ökat jämfört med startvärde 2021.¹
- 100 % av de som bor i bostäder som ägs eller har byggts av Framtiden har tillgång till grunderbjudande mobilitet. Minst hälften har tillgång till förstärkt erbjudande mobilitet.²

Så skapar vi förutsättningar för fler bostäder och lägre produktionskostnader i Göteborg

Genom att vi har stärkt vårt erbjudande avseende mobilitetstjänster och infört tillståndsparkering för bilparkering har mark frigjorts för stadsutveckling. Ett mer resurseffektivt användande av våra befintliga parkeringsytor har sänkt produktionskostnaden för nya bostäder.

- Merpart av parkeringsplatser för bil är reglerade med tillstånd och i kombination med timtaxa är det den vanligaste regleringsformen. Tillämpning sker överallt där det finns potential för samnyttjande.
- Genomsnittlig beläggning på koncernens parkeringsplatser är inom intervallet 80-100 % sett till de kunder som bor i våra bostäder. Oanvänd yta på parkeringsytor med lägre beläggning än 80 % nyttjas för stadsutvecklingsändamål, exempelvis för parkeringslösningar för nya bostäder, eller andra kvalitetshöjande funktioner.

¹ Mätning kundnöjdhet ska genomföras 2021

² Effektmålet gäller där Framtidens bolag har rådighet. Grunderbjudande och förstärkt erbjudande mobilitet definieras med jämna mellanrum i samverkan med involverade bolag. Termerna är samlingsnamn för vilka typer av mobilitetstjänster Framtiden som aktör erbjuder sina kunder.

Så bidrar vi till ett mer hållbart resande i Göteborg

Framtidens mobilitetserbjudande har möjliggjort att våra kunder gjort en stegvis omställning mot att resa motsvarande de målsättningar som har satts upp i Göteborgs trafikstrategi. Samverkan med staden och regionen avseende infrastruktur, bebyggelseplanering, kollektivtrafik samt samarbete kring flera andra åtgärder, exempelvis elektrifiering och delade mobilitetstjänster, har bidragit till att möjliggöra omställningen.

- Våra hyresgäster väljer att utföra 80 % eller fler av sina resor med kollektivtrafik, bilpool eller andra typer av delade fordon, cykel, gång eller genom att personresor ersätts genom distansarbete och/eller hemleveranser.³
- Vår leveranstid från intresseanmälan till erbjudande om laddplats inom 400 meter är max 6 månader. 100 % av våra nyproducerade parkeringsplatser har ledningsinfrastruktur för laddpunkter. Även vid re-investeringar har berörda parkeringsanläggning förberetts för installation av laddpunkter.⁴

Så säkerställer vi en god ekonomi och en effektiv verksamhet för vårt mobilitetserbjudande

Framtidens mobilitets- och parkeringsanläggningar är yteffektiva, ekonomiskt bärkraftiga över tid och frikopplade från bostadsaffären. När vi bygger för att sälja vidare en bostadsfastighet är vi tydliga med hur mobilitetslösningen är finansierad och hur den kan bära sig över tid.

Bolagen i koncernen samverkar och har ett gemensamt administrativt upplägg för hantering av mobilitetserbjudandet vilket är flexibelt och kan utvecklas för att hantera nya typer av tjänster och affärer som möjliggörs via samhällsutveckling, exempelvis genom ökad digitalisering.

- Vårt mobilitetserbjudande finansieras primärt av användaravgifter utifrån en affärsmodell som stödjer utveckling mot ett hållbart samhälle.
- Hela kostnaden för att tillhandahålla bilparkering inom vårt mobilitetserbjudande finansieras genom användaravgifter.

Genomförande av målbild

Målbild för Framtiden gällande mobilitet och parkering kompletteras med dokumentet *Handlingsplan och rekommendationer – Framtidens mobilitet* där omställningstakten och angreppssätt utvecklas. Effektmålen följs upp årligen på koncernnivå.

³ Baserat på antagande om att nivån idag är ungefär 75 %. Resvaneundersökning ska genomföras 2021.

⁴ Vid entreprenadarbeten som berör markarbete, konstruktion, ledningar och el.

Förvaltnings AB Framtiden Styrelsemöte

2022-06-14

Styrelsehandling nr 14
Bilaga 4
2025-06-10

Agenda

17. Mark och byggrätter	D. Sandén	Info	Muntlig
18. Framtidens mobilitet och parkering	D. Sandén	Info	Muntlig
19. Byggutveckling – föregående protokoll	T. Johansson	Info	Handling
20. Anmälan möten/konferenser	Ordförande	Info	Muntlig
21. Övriga frågor	Ordförande		
22. Avslutning	Ordförande		

18. Framtidens mobilitet och parkering

Dan Sandén

Framtidens Mobilitet

- Utvecklingen går väldigt fort
- Vi gör skillnad för staden, för hyresgästerna, för klimatet...
- Mobilitetsfrågan bidrar till billigare boenden
- Unik helhetssatsning.
- Nu går vi över i nästa fas. Omhändertagande, agerande, genomförande
- En integrerad del i vår verksamhet



Mobilitet och Parkering

- Olika konstellationer sedan 2017
- Stort koncerngemensamt arbete under 2020
- Koncerngemensamt beslut 2021
 - Målbild
 - Handlingsplan
 - Struktur för arbetet
 - Tidplan
 - Kommunikationsplan



Målbild

- 2030 har Framtidenkoncernen ett attraktivt och effektivt mobilitetserbjudande som skapar förutsättningar för bostadsproduktion och bidrar till ett ökat hållbart resande.



Mobilitet och Parkering - målbild

1. Hur skapar vi ett attraktivt mobilitetserbjudande för våra kunder?
2. Hur skapar vi förutsättningar för fler bostäder och lägre produktionskostnader i Göteborg?
3. Hur bidrar vi till ett mer hållbart resande i Göteborg?
4. Hur säkerställer vi en god ekonomi och en effektiv verksamhet för vårt mobilitetserbjudande?



Mobilitet och Parkering - målbild

1. Så skapar vi ett attraktivt mobilitetserbjudande för våra kunder
 - Nöjdhet hos våra kunder avseende vårt mobilitetserbjudande har ökat jämfört med startvärde 2021
 - 100 % av de som bor i bostäder som ägs eller har byggts av Framtiden har tillgång till grunderbjudande mobilitet. Minst hälften har tillgång till förstärkt erbjudande mobilitet



Mobilitet och Parkering - målbild

2. Så skapar vi förutsättningar för fler bostäder och lägre produktionskostnader i Göteborg

- Merpart av parkeringsplatser för bil är reglerade med tillstånd och i kombination med timtaxa är det den vanligaste regleringsformen. Tillämpning sker överallt där det finns potential för samnyttjande.
- Genomsnittlig beläggning på koncernens parkeringsplatser är inom intervallet 80-100 % sett till de kunder som bor i våra bostäder. Oanvänd yta på parkeringsytor med lägre beläggning än 80 % nyttjas för stadsutvecklingsändamål, exempelvis för parkeringslösningar för nya bostäder, eller andra kvalitetshöjande funktioner.



Mobilitet och Parkering - målbild

3. Så bidrar vi till ett mer hållbart resande i Göteborg

- Våra hyresgäster väljer att utföra 80 % eller fler av sina resor med kollektivtrafik, bilpool eller andra typer av delade fordon, cykel, gång eller genom att personresor ersätts genom distansarbete och/eller hemleveranser.
- Vår leveranstid från intresseanmälan till erbjudande om laddplats inom 400 meter är max 6 månader. 100 % av våra nyproducerade parkeringsplatser har ledningsinfrastruktur för laddpunkter. Även vid re-investeringar har berörda parkeringsanläggning förberetts för installation av laddpunkter.



Mobilitet och Parkering - målbild

4. Så säkerställer vi en god ekonomi och en effektiv verksamhet för vårt mobilitetserbjudande
 - Vårt mobilitetserbjudande finansieras primärt av användaravgifter utifrån en affärsmodell som stödjer utveckling mot ett hållbart samhälle.
 - Hela kostnaden för att tillhandahålla bilparkering inom vårt mobilitetserbjudande finansieras genom användaravgifter.



Mobilitet och Parkering – Kompletterande beslut - Målbild

- 2025 ska samtliga parkeringsavtal vara genomgångna och prissatta motsvarande marknadsnivå. För ändamålet ska en koncerngemensam prisstrategi tas fram innehållandes gemensamma avtalsformuleringar och definition av riktpriiser för olika geografiska områden och typer av parkeringsplatser för bil.
- Tillståndsparkering och förstärkt erbjudande mobilitet ska införas för befintliga fastigheter inom en radie om cirka 400 meter vid nyproduktion samt i närområdet vid re-investeringsbehov i befintliga parkeringsanläggningar. För ändamålet ska koncerngemensamma processbeskrivningar tas fram för *Nyproduktion bostäder och lokaler* och *Re-investeringar i befintliga parkeringsanläggningar* som beskriver genomförandet.
- Grunderbjudande mobilitet ska införas i hela koncernen och vara tillgängligt för alla hyresgäster 2025.
- Tredjepartsavtal för el-laddning för bil ska avtalas och erbjudande kring laddning vara på plats under 2021.

Mobilitet och Parkering –

I samband med nyproduktion och ombyggnad

- Tillståndsparkering och förstärkt erbjudande genom mobilitetsavtal
- För att minska p-talen så mycket som möjligt
- Utifrån kostnad och förväntad effekt
- I befintligt bestånd inom 400 meters radie från nyproduktionen



Mobilitetstjänster grunderbjudande – lika i hela koncernen - exempel

Gång

- Trygghetsvandring med inriktning mobilitet
- Skyltning av minutavstånd till lokala målpunkter



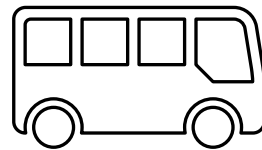
Cykel

- Grundnivå cykelparkering
- Årlig cykelrensning
- Cykelpumpar inom 400 m



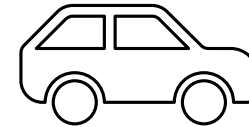
Kollektivtrafik

- Kommunicerad kollektivtrafik (hemsida app mm)



Bil

- Bildelning inom 400 m
- Laddning inom 400 m
- Parkering med marknadsmässiga priser



Information /service

- Information/karta om lokalt mobilitets-erbjudande
- Årlig mobilitetsdag



Mobilitetstjänster förstärkt erbjudande utifrån olika förutsättningar i olika områden - exempel

Gång

- *Tjänster enbart inom grund-erbjudande*



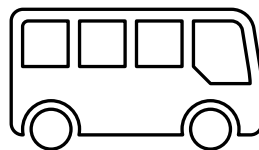
Cykel

- Cykelparkering med hyrd, fast plats
- Lastcykelpool
- Cykel- eller elsparkcykeldelning inom 400 m
- Yta för cykelservice inom 400 m
- Cykelskola
- Laddning av elcykel
- Långtidsförvaring cyklar



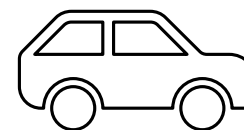
Kollektivtrafik

- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade
- Realtidstavlor
- Utveckla attraktiva stråk till hållplatser



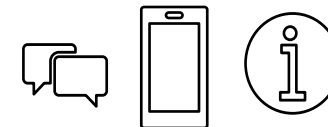
Bil

- Rabatt på bilpool för nya kunder
- Samnyttjande av fordonspool mellan förvaltning och hyresgäster
- Sommarparkering vid tillståndsparkering



Service

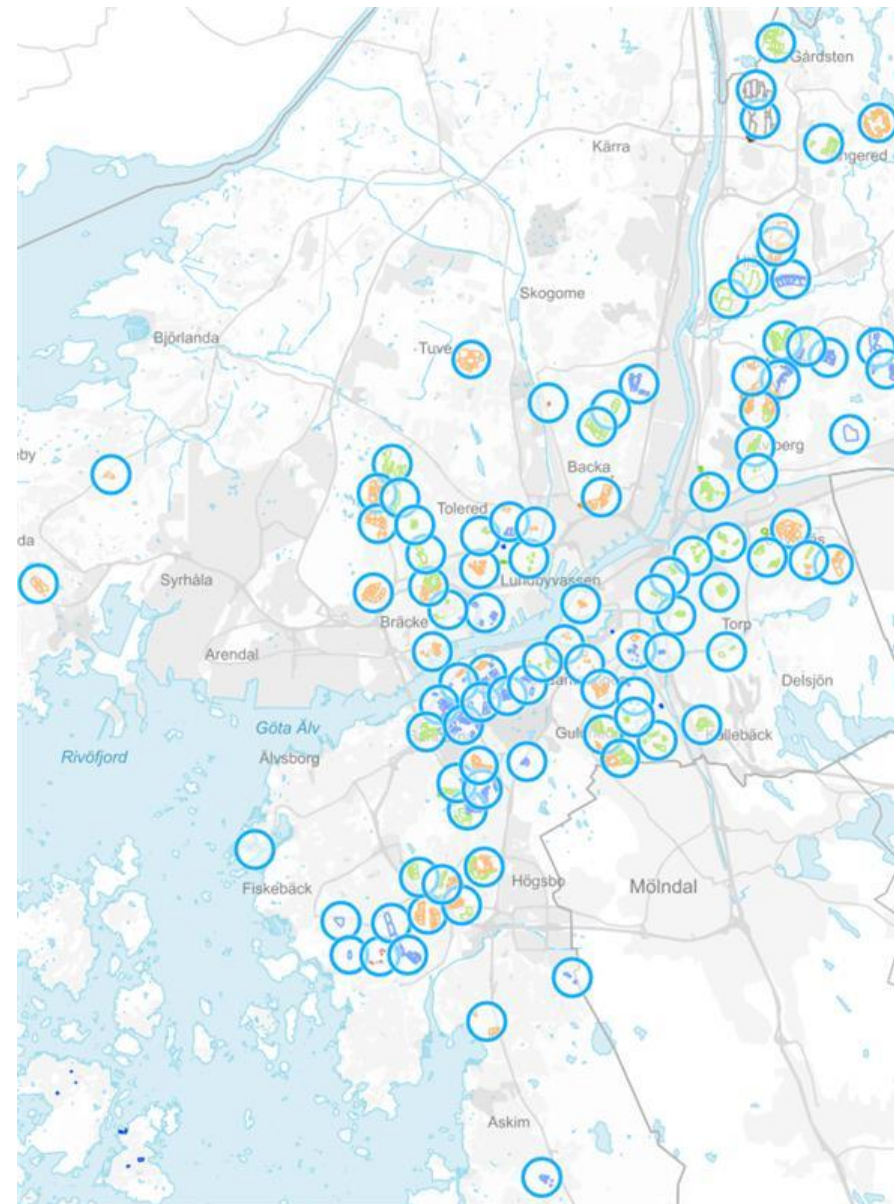
- Leveransboxar inom 400m
- Gemensamma lokaler för hemarbete och studier



Mobilitet och Parkering - Laddning

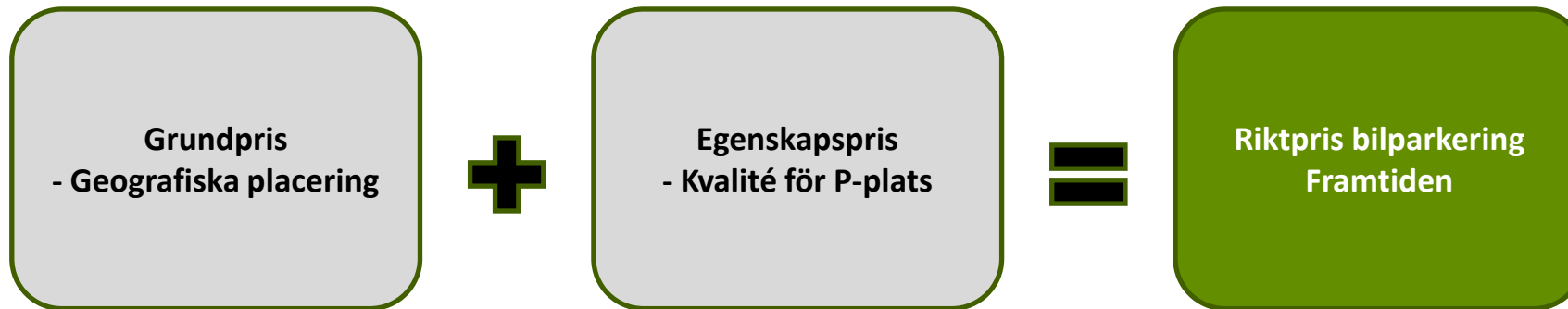
Laddning

- I takt med efterfrågan
- Fast och rörligt
- 400 meter
- Tredje partslösning



Mobilitet och Parkering - Prisstrategi

- Prissättning
 - Marknadsnivå
 - Abonnemang



Framtidens Mobilitet

- Status genomförande
 - Koncerngemensamt arbete för att genomföra alla beslutspunkter pågår för fullt.
 - Överlämning från koncerngemensamt till bolagsspecifik hantering sker succesivt från och med halvårsskiftet 2022.



18. Framtidens mobilitet och parkering

Informationsärende

Informationen om Framtidens mobilitet antecknas

Framtidenkoncernens prisstrategi för parkering

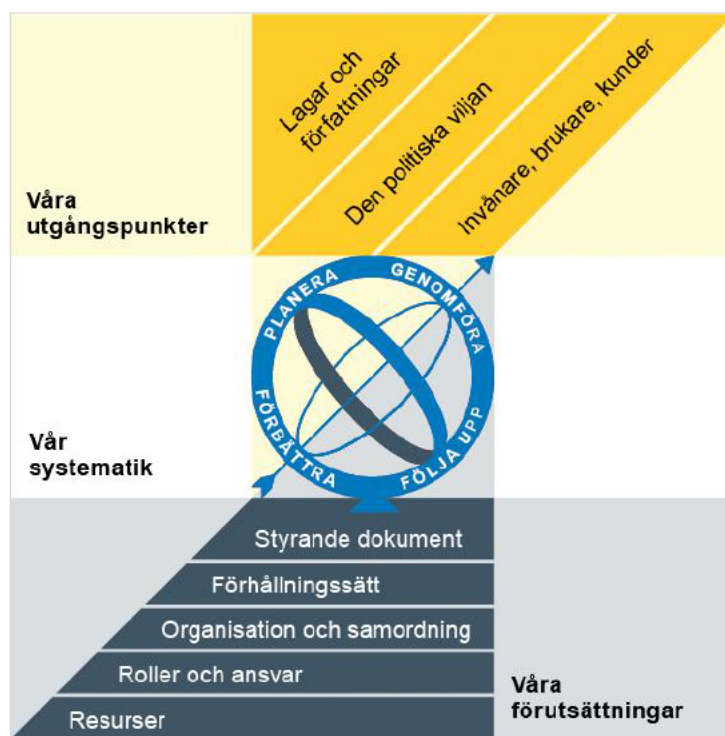


Planerande styrande dokument

Vision
Program
► Plan

Göteborgs Stads stysystem

Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.



Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Dokumentnamn: Framtidenkoncernens prisstrategi för parkering

Beslutad av: Framtidenkoncernens koncernledning	Gäller för: Koncernens fyra bostadsförvaltande bolag samt GöteborgsLokaler	Diarienummer: -	Datum och paragraf för beslutet: 2022-06-13
Dokumentsort: Strategi	Giltighetstid: Tillsvidare	Senast reviderad: 2022-10-10	Dokumentansvarig: Framtidenskoncernens hyresgrupp
Bilagor: Bilaga I – Omvärldsanalys beskrivning och metod för definition av marknadsnivå Bilaga II – Prissättning bilparkering 2020 i två områden Bilaga III – Moms			

Innehåll

Inledning	3
Syftet med denna strategi	3
Vem omfattas av strategin	3
Giltighetstid	3
Bakgrund	3
Avgränsning	4
Koppling till andra styrande dokument	4
Stödjande dokument	5
Uppföljning av denna strategi	5
Prisstrategi	6
Prissättning enligt marknadsnivå	6
Vad är "marknadsnivå" och hur definieras marknaden?	6
Framtidens definition av marknadsnivå för pris på bilparkering	6
Framtidens modell för prissättning	7
Steg 1 – Grundpris – Geografisk placering	7
Steg 2 – Egenskapspris – Kvalité för P-plats	8
Steg 3 – Riktpris bilparkering Framtiden	10
Hantering av avtal	10
Moms	11
Stöd för genomförande	11
Bilaga I Omvärldsanalys beskrivning och metod för definition av marknadsnivå ...	12
Bilaga II Prissättning bilparkering 2020 i två områden	15
Bilaga III - Moms	17

Inledning

Syftet med denna strategi

Syftet med *Framtidenkoncernens prisstrategi för parkering* är att hela Framtidenkoncernen ska ha ett gemensamt styrande dokument för hur vi prissätter parkeringar och som vägledning för hur vi på ett gemensamt sätt administrerar prisjusteringar.

Vem omfattas av strategin

Denna strategi gäller för de fyra bostadsförvaltande bolagen inom Framtidenkoncernen.

Giltighetstid

Denna strategi gäller tillsvidare.

Bakgrund

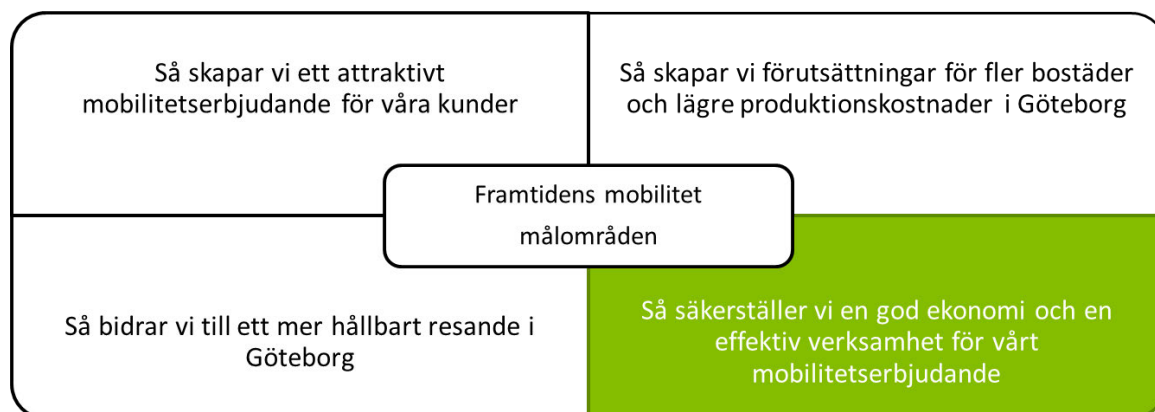
Detta dokument har tagits fram inom ramen för det koncerngemensamma arbetet med mobilitet och parkering under 2021/2022.

Koppling målbild Framtidens mobilitet

I målbilden Framtidens mobilitet uttrycks att Framtidens mobilitets- och parkeringsanläggningar skall vara yteffektiva, ekonomiskt bärkraftiga över tid och frikopplade från bostadsaffären. Koncernledningen har därefter i ett beslut 2021-04-28 förtydligat och brutit ner det långsiktiga målet om kostnadsneutralitet i delmål, så till år 2025 är det marknadsnivån som ska utgöra riktpunkt för justerad prissättning. Målet om kostnadsneutralitet ska dock alltså uppnås till år 2030. Det av koncernledningen fattade beslutet lyder:

”2025 ska samtliga parkeringsavtal vara genomgångna och prissatta motsvarande marknadsnivå. För ändamålet ska en koncerngemensam prisstrategi tas fram innehållandes gemensamma avtalsformuleringar och definition av riktpriiser för olika geografiska områden och typer av parkeringsplatser för bil.”

Föreliggande dokument utgör den prisstrategi som tagits fram utifrån ovanstående uppdrag.



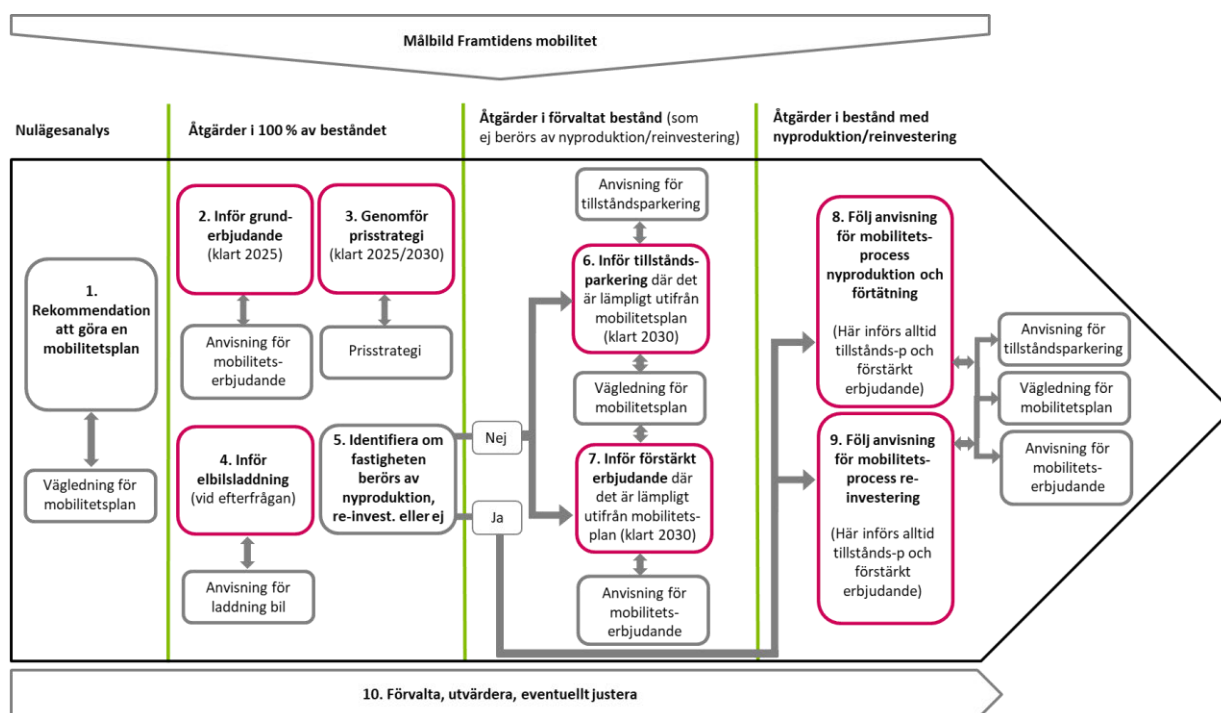
Figur 1: Planens primära koppling (grön ruta) till målområdena i "Framtidenkoncernens målbild för Framtidens mobilitet 2030"

Avgränsning

- Prisstrategin omfattar i nuläget inte besöksparkering, vilket dock bör utvecklas i kommande versioner.
- Prisstrategin omfattar inte GöteborgsLokalers parkeringar.
- Prisstrategin omfattar inte prissättning för parkeringar i bostäder byggda av Egnahemsbolaget.

Koppling till andra styrande dokument

Koppling till andra styrande dokument avseende Framtidens mobilitet beskrivs enligt *Figur 2 Processkarta sammanfattning genomförande av Målbild Framtidens mobilitet*. Processkartan beskrivs ytterligare i inledningsdokumentets kapitel *Vägledning för genomförande av målbild Framtidens mobilitet*.



Figur 2: Processkarta sammanfattning genomförande av Målbild Framtidens mobilitet. Beskrivs ytterligare i inledningsdokumentets kapitel "Vägledning för genomförande av målbild Framtidens mobilitet".

Därutöver finns koppling till följande andra styrande dokument:

- Framtidenkoncernens affärsplan 2022-2024
- Framtidenkoncernens finansiella strategi
- Framtidenkoncernens hyresintäktsstrategi

Stödjande dokument

Koppling till andra stödjande dokument avseende Framtidens mobilitet beskrivs enligt *Figur 2 Processkarta sammanfattning genomförande av Målbild Framtidens mobilitet* ovan.

Därutöver finns tre stödjande bilagor i detta dokument.

- Bilaga I — Omvärldsanalys beskrivning och metod för definition av marknadsnivå
- Bilaga II – Prissättning bilparkering 2020 i två områden
- Bilaga III – Moms

Uppföljning av denna strategi

Efter år 2025 när prisstrategin är implementerad och anpassningar för att nå marknadsnivå har gjorts, behöver balansen i parkeringsaffären och marknadsläget utvärderas. I samband med det ska också en komplettering av prisstrategin tas fram avseende hur målet ”*Hela kostnaden för att tillhandahålla bilparkering inom vårt mobilitetserbjudande finansieras genom användaravgifter*” ska uppnås till år 2030.

Prisstrategi

Prissättning enligt marknadsnivå

Enligt beslut ska parkeringsplatser vara prissatta enligt marknadsnivå 2025. För att konkretisera följer nedan en beskrivning av vad marknadsnivån bedöms vara.

Vad är ”marknadsnivå” och hur definieras marknaden?

Att tala om parkering i termer av marknad kan vara vanskligt då de övergripande marknadsmekanismernas utbud och efterfrågan inte fungerar fullt ut. Anledningen till detta är att ytan för parkering ofta är reglerad i detaljplaner och bygglov och att förutsättningarna att anpassa utbudet efter efterfrågan ofta är begränsade. I regel finns till följd av många decenniers kravställan genom kommuners tolkning av PBL och förändrade förutsättningar ett överutbud av parkeringsplatser. Vidare finns det också en rådighetsproblematik där utbudet av parkering är uppdelat på många fastighetsägare samt kvartersmark och allmän platsmark vilket gör det svårt att tala om en gemensam marknad.

I *bilaga I* visas resultaten från en omvärldsanalys gällande om det finns någon entydig beskrivning av vad ”marknadsnivå” för parkering innebär samt om det finns en entydig metod för att definiera ”marknadsnivå”. Slutsatsen från omvärldsanalysen är:

- Det finns ingen entydig beskrivning av vad ”marknadsnivå” för parkeringsplatser för boende innebär.
- Det finns ingen entydig metod för att definiera ”marknadsnivå” för pris på parkering för boende.

Framtidens definition av marknadsnivå för pris på bilparkering

Framtiden har mot bakgrund av ovanstående bedömt att i definitionen av marknadsnivå i huvudsak inspireras av Parkeringsbolaget och deras prissättningsmodell samt strategi för prissättning i olika geografiska områden i Göteborg, vilken beslutades 2021 (se *bilaga I*). Motiveringen till detta är tvådelad. Dels är Parkeringsbolaget den vid sidan av Framtidenkoncernen största aktören i Göteborg avseende bilparkering och de äger eller förvaltar liknande bilparkering (kvartersmark, boendeparkering, tillståndsparkering, mark/anläggning) i många områden där också Framtiden har fastigheter. Dels är det ett kommunalägt bolag som har avgifter för bilparkering som huvudsaklig intäkt och därför behöver balansera prissättning så att den matchar bolagets utgifter likt vad Framtiden vill uppnå till 2030.

På följande sätt definierar vi marknadsnivå gällande prissättning av bilparkering till 2025:

- I alla primärområden i Göteborg där Parkeringsbolaget har definierade priser som de strävar efter att nå 2025 motsvarar det den marknadsnivå som vi jämför oss med.
- För att skapa en överblickbar och administrativt hanterbar prisstrategi gäller som utgångsläge att samma pris sätts för ett och samma primärområde. Undantagsfall kan två eller flera prisnivåer finnas inom ett primärområde om det är motiverat av bolagets lokalkännedom.
- I primärområden där det saknas vägledning av Parkeringsbolagets prissättningsstrategi har vi gjort en enkel benchmark och rimlighetsbedömning avseende nivån på områdespriset. Oftast är nivån på områdespriset i dessa primärområden satt till samma som i närliggande liknande primärområden där Parkeringsbolaget har parkeringsplatser.

- Med marknadsnivån avses slutpriset för kund på produkten bilparkering. Skillnader i intäkt per parkeringsplats mellan Parkeringsbolaget, Framtidenkoncernen och andra som äger parkering kan uppstå till följd av momsregler och olika värdering av standardhöjande egenskaper. Se även *bilaga III*.

Ovanstående definition av marknadsnivå och anpassning av priser till den nivå bedöms bidra till att det långsiktiga målet om en bärkraftig parkeringsaffär kan nås. Utöver Parkeringsbolagets prissättning har inga andra anpassningar gjorts till andra aktörers (privata fastighetsägare) prissättning. Detta då vi dels saknar uppgifter om var de avser att vara 2025 avseende sin prissättning och dels utifrån erfarenhet av en tidigare sammanställning av andra aktörers priser från det koncerngemensamma arbetet 2020. I den sammanställningen påvisades en spretig bild av marknaden som var svår att dra slutsatser ifrån, se *bilaga II*. Att i större utsträckning luta sig mot sådana sammanställningar för enskilda områden/stadsdelar riskerar att Framtidens prissättning blir ologisk sett till parollen ”lika produkt, lika plats, lika pris”.

Framtidens modell för prissättning

Tillämpning av en gemensam prisstrategi ska leda till att prissättning på parkering i koncernen på sikt faller under parollen ”lika produkt, lika plats, lika pris”. I uppdraget från koncernledningen uttrycks att ”... definition av riktpriiser för olika geografiska områden och typer av parkeringsplatser för bil.” Modellen nedan beskriver hur detta ska hanteras.

Prisstrategin är uppbyggd på tre steg, där geografisk placering är det första, egenskaper på parkering det andra, och summan av steg ett och två ger det tredje, det vill säga ett riktpreis för parkering, se figur 3.



Figur 3: Prissättningsmodell där grundpris och egenskapspris tillsammans ger vårt riktpreis

Steg 1 – Grundpris – Geografisk placering

För varje primärområde i Göteborg har ett grundpris definierats inom intervallet 480 - 1 650 kr/månad för bilparkering. Priserna motsvarar den enklaste produkten för bilparkering, tillståndsparkering på mark. Det vill säga en asfaltsyta utomhus med parkeringsplatser som inte är förhyrda.

Avgränsning grundpris

I prisstrategin görs ingen mer detaljerad geografisk nedbrytning av områdesindelning än stadens primärområden för grundpriset. Om det i kommande analyser av priser i samtliga fastigheter konstateras att det finns skäl att ha olika nivåer på grundpris, till exempel i olika basområden inom ett primärområde, kan en sådan justering göras så länge alla bolag med fastigheter i det aktuella primärområdet är överens och tillämpar samma pris.

Steg 2 – Egenskapspris – Kvalité för P-plats

Utifrån vilka egenskaper en parkeringsplats har (vilken kvalité som erbjuds) adderas ett egenskapspris som ska motsvara ett ökat värde av parkeringsplatsen för kunden. Med utgångspunkt i de olika typer av parkeringsplatser som finns hos bolagen idag samt med ambitionen att renodla objektsbeskrivningar i Fast2 innehåller prismodellen de egenskaper som visas i tabellen nedan. Priserna utgör den gemensamma utgångspunkten vid en fullständig analys av modellen på hela beståndet.

Tabell 1. Egenskapspris för de egenskaper som ingår i prissättningsmodellen. Om en parkeringsplats har flera av nedanstående egenskaper utgör summan av dessa egenskapspriset.

Egenskap	Egenskapspris	Kommentar
Fast plats	100 kr/månad	Reserverad parkeringsplats. Kvalité, garanterad tillgång till bilparkering.
Parkering under tak	200 kr/månad	Gäller alla parkeringsanläggningar som parkeringsdäck och garage. Gäller även för parkeringsplatser där tillståndsreglering gäller i parkeringsanläggningar med en övre våning utan tak. Kvalité, skydd mot regn och snö.
Skalskyddad parkeringsanläggning	75 kr/månad	Skalskydd/lås där tillgång till anläggning endast ges till de som har köpt parkering. Kan även gälla parkering på mark. Kvalité, extra trygghet/säkerhet.
Värme	75 kr/månad	Uppvärmad parkeringsanläggning eller parkeringsanläggning i en övrigt uppvärmd byggnad. Minst frostfritt. Kvalité, skydd mot kyla.
Laddplats exkl. el (tillstånd)	150 kr/månad*	Tillgång till minst långsamladdare (3,7 kW) vid parkeringsplats hos någon av framtidens bolag. Kvalité, tillgång till laddplats.
Garanterad tillgång till laddplats exkl. el (tillstånd)	350 kr/månad*	Garanterad tillgång till minst långsamladdare (3,7 kW) vid parkeringsplats hos någon av framtidens bolag. Kvalité, garanterad tillgång till laddplats.
Laddplats exkl. el (fast plats)	350 kr/månad*	Tillgång till minst långsamladdare (3,7 kW). Kvalité utöver andra förekommande egenskaper är tillgång till egen laddplats.
Eluttag (ej för laddning elfordon)	40 kr/månad ¹	Tillgång till 220 V eluttag. Kvalité, möjlighet att koppla in eldriven motor-/kupévärmare.
Plats i bur	60 kr/månad	Plats i bur med 1-10 parkeringsplatser i parkeringsanläggning. Kvalité extra trygghet/säkerhet.
Singelgarage	250 kr/månad	Reserverad parkeringsplats i ett singelgarage för plats till 1-2 bilar. Kvalité: Väderskydd, säkerhet och förvaringsutrymme
MC	-200 kr/månad	Plats för motorcykel. Avdraget görs på det samlade priset av områdespris och egenskapspris.

*Priserna förutsätter en rörlig intäkt per kWh där tredjepartsleverantör får debitera bolagen upp till, men inte över, 50 öre/kWh.

Avgränsning egenskapspris

De egenskaper som inte visas i modellen, exempelvis stor plats, permobil, husvagn med mera gäller relativt få parkeringsplatser och nyttan med en gemensam prissättning bedöms som låg. Här är det upp till bolagen att prissätta egenskapen.

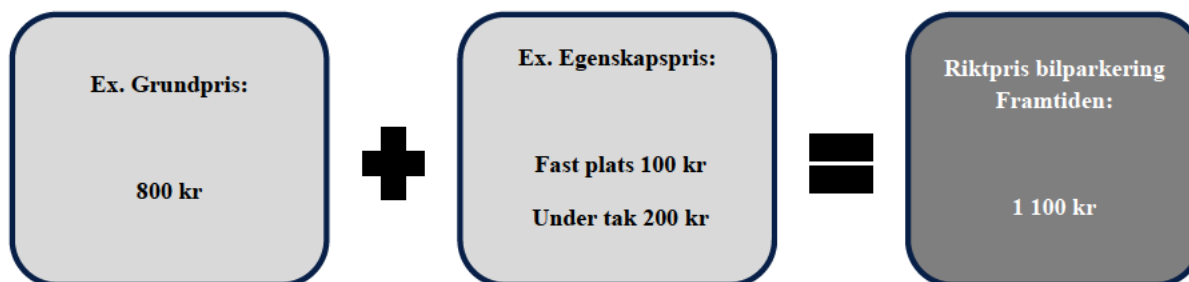
Egenskapspris för cykelparkering är i denna version av prisstrategin inte definierat. Modellen medger att egenskaper för cykelparkering kan adderas och prissättas om det framöver bedöms rimligt utifrån koncernens mobilitetserbjudande.

Om det inom respektive bolag bedöms finnas särskilda behov, kan tillfälliga undantag tillämpas för enskilda parkeringsanläggningar.

Steg 3 – Riktpris bilparkering Framtiden

Genom att kombinera grundpris och egenskapspris fås riktpriiset för en parkeringsplats med hänsyn till läge i staden och kvalitet på parkeringsplatsen.

I figur 4 visas ett exempel på hur detta kan falla ut.



Figur 4: Prisstrategi där grundpris och egenskapspris tillsammans ger vårt riktpreis.

Hantering av avtal

I beslutet från Koncernledningen står att *"För ändamålet ska en koncerngemensam prisstrategi tas fram innehållandes gemensamma avtalsformuleringar..."*. I samband med uppstart av arbetet diskuterades formuleringen *"gemensamma avtalsformuleringar"*, och det förtydligades då att det viktiga är att samtliga bolag kan nå marknadsnivåer enligt denna prisstrategi, och inte exakt hur avtalstexten är formulerad.

Mot bakgrund av ovanstående och för att förbereda för och förenkla den administrativa hanteringen av parkering med tillstånd, har arbetsgruppen tagit fram alternativ till den nuvarande uthyrningsformen av parkeringar, det vill säga med hyresavtal hanterade av respektive bolag. Förslaget är att utveckling av hantering av hyresavtal för att nå målsättningarna ersätts av en generell övergång till försäljning av abonnemang för parkeringsplats. Det vanligaste på marknaden är att denna hantering gäller tillståndsparkering, dvs att parkering får ske vid en yta/anläggning i mån av plats. Idag sker detta på bolagen i några enskilda parkeringsanläggningar, men med en hög grad av manuellt arbete, både på våra bolag och hos utförande aktör. För att kunna gå över till hantering av abonnemang i hela beståndet måste därför utveckling av funktionalitet som stödjer detta göras. I de fall bolagen fortfarande kommer att upplåta platserna som förhyrda, kan dessa då säljas som ett abonnemang med tillägget fast plats.

I det år 2022 av koncernen påbörjade avtalsarbetet och upphandling av tjänsten tillståndsparkering är detta därför med som ett krav. Det finns flera fördelar med att bolagen inte tecknar nya parkeringsavtal med hyresgästerna, utan överlåter till extern aktör att teckna abonnemang. Det administrativa arbetet vid en övergång till tillståndsparkering underlättas då hyresgästerna redan köper abonnemangstjänsten, och förhoppningsvis upplever även hyresgästerna en smidig förändring.

Moms

Några olika frågeställningar relaterade till moms har identifierats, och flera av dem kommer att utredas inom den koncerngemensamma arbetsgruppen ekonomi. Se *bilaga III*.

Stöd för genomförande

För att nå målet och uppfylla koncernledningens uppdrag har arbetsgruppen under kvartal 1 och 2 2022 följt ett gemensamt arbetssätt för konkretisering, sammanställning och analys av föreslagna priser, vilket utmynnade i ett fåtal justeringar av gemensamma priser.

Bilaga I Omvärldsanalys beskrivning och metod för definition av marknadsnivå

I följande bilaga redovisas det underlag som ligger till grund för Framtidens definition av marknadsnivå pris bilparkering.

Vad är skillnaden på marknadspris och marknadsnivå?

Definitioner, exempel:

- ”Marknadspris” – ”Den slutliga köpesumman, dvs. det pris då efterfrågan och utbud möts”
- ”Marknadspris” – ”Marknadspris betecknar det [pris](#) som bildas på en [marknad](#) som ett resultat av [utbud](#) och [efterfrågan](#) på en viss vara under en viss tidsperiod. Marknadspriset är ett uttryck för varans eller tjänstens [marknadsvärde](#).”¹
- ”Marknadsanpassa” – term som används i lokalpolitiken i Göteborg om boendeparkeringstaxor.²
- Hyra för hyresrätter i nivå med resten av markanden [12 kap. 55 § jordabalken.](#))” Om en jämförelse inte kan göras med lägenheter på orten, får i stället hyran för lägenheter på en annan ort med jämförbart hyresläge och i övrigt likartade förhållanden på hyresmarknaden beaktas.”

Exempel på prissättningsstrategier

Boendeparkering, Göteborgs Stad

Marknadsanpassning är en politiskt term som ej styrs av markpris eller marknadspris. Ofta billigare än prissättning på kvartersmark. I Göteborg innebär ”marknadsanpassa” en höjning med konsumentprisindex plus 2,5 %.³

Parkering Malmö

Prisjustering påverkas av⁴:

- Politiska beslut
- Verksamhetens löpande kostnader för drift
- Bygg- och underhållskostnader
- Allmän kostnadsutveckling
- Efterfrågan på parkeringsplatser
- Bedömda kostnader för framtida investeringar.

Den nya prispolicy som införs 2023 utgår från tre kriterier:

- Geografiska zoner utifrån hur attraktivt läget är

¹ Wikipedia 2021.

² Yimby 2018. https://gbg.yimby.se/2018/02/marknadsanpassning-av-boe_4024.html

³ Göteborgs Stad 2017.

[http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/6b6e5f2752cae258c125822f0051b7a8/\\$FILE/Handling_2017_nr_235.pdf](http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/6b6e5f2752cae258c125822f0051b7a8/$FILE/Handling_2017_nr_235.pdf)

⁴ <https://www.pmalmo.se/Om-parkering-Malmo/mediarum/aktuella-nyheter/ny-prispolicy-2022>

- Tillägg för företag, el-platser, låst parkeringsyta m.m.
- Fastighetsägarens eventuella inbetalda parkeringsköp

Vid en telefonintervju säger representant att de har marknadspriser men är inte prisledande samt att det finns många marknadsområden i en stad. De sätter pris delvis med hänsyn till andra aktörer men även med hänsyn till att kalkylen behöver gå ihop. Markpriser sägs öka i områden där det förtätas. Privata aktörer sägs vilja följa efter när bolaget höjer sina priser.⁵

Parkeringsbolaget Göteborg

Gränserna mellan olika områden påverkas och förändras i takt med stadsutvecklingen. Enligt bolagets hemsida gäller följande punkter avseende prissättning:⁶

- *”Staden delas in i olika geografiska områden och priserna sätts utifrån principen ”ju mer centralt desto högre pris”. Gränserna mellan olika områden påverkas och förändras i takt med stadsutvecklingen.*
- *Priset på parkeringsavtal utgår ifrån en grundprislista och därutöver tillkommer priset på tilläggstjänster.*
- *Priset på tilläggstjänster kan vara fasta eller i procent av grundprislistan.*
- *Parkeringsområden där avtalspriset ligger för lågt i pris jämfört med andra likvärdiga platser i närheten harmoniseras med årliga prisjusteringar.*
- *Prissättningen för besökstaxa görs med samma princip som för abonnemangsparkering. En gång om året gör vi en översyn av våra besökstaxor för att se till att jämförbara parkeringar inom ett och samma område ligger på likvärdiga nivåer.*
- *I samband med budget tar styrelsen beslut om prisjusteringarna inför kommande år. De genomförs sedan 1 januari.”*

Därtill definieras tre grundstenar i modellen för prissättning:⁶

- *Modellen för prissättning av tillstånd och förhyrd plats är uppbyggd med 13 prisklasser (500 kr -1600 kr) som är grundpriset på avtalet. Grundpriset motsvarar ett tillstånd utomhus.*
- *Kostnaden för tilläggstjänster (tex inomhus, låst, fast plats etc.) tillkommer från en separat prislista.*
- *Grundpriset summerat med dina tilläggstjänster bildar ditt totala pris.*

Ovanstående priser är inklusive moms.

Skatteverkets regler för arbetsplatsparkering

- Det är marknadsvärdet på parkering som avgör förmånen. Med marknadsvärde menas den kostnad som den anställda skulle få genom att själv betala för motsvarande förmån (hyra för parkeringsplats) i närheten av arbetsplatsen. Skatteverket skriver följande:

⁵ Telefonavstämning P Malmö 2021-09-01

⁶ Parkeringsbolaget 2022. Så här sätter vi våra priser. Tillgänglig 2022-01-10: <https://www.parkeringgoteborg.se/om-oss/om-bolaget/sa-har-satter-vi-vara-priser/>

”Förmån som utgår i annan form än pengar värderas enligt bestämmelserna i 61 kap. 2 § IL till det pris som den skattskyldige skulle ha fått betala på orten om han själv skaffat sig varan eller tjänsten.

Utgångspunkten vid värderingen av parkeringsförmånen är således priset för jämförbar parkeringsplats belägen i närheten av arbetsplatsen. Med jämförbar i detta sammanhang menas att parkeringen ska vara av likvärdig beskaffenhet. En parkering i exempelvis varmgarage kan inte anses jämförbar med parkeringsplats belägen utomhus. Vidare får en parkeringsplats utrustad med motorvärmare anses ha ett högre marknadsvärde än en parkeringsplats utan tillgång till motorvärmare.”

- Skatteverket skriver att om det saknas lämpliga jämförelseobjekt i närområdet går det inte att utesluta att förmånen saknar värde. Om jämförelseobjekt saknas i arbetsplatsens omedelbara närhet får ledning sökas i prisenivån för parkeringar av liknande beskaffenhet i andra områden på samma ort. Dock saknas det idag rättsfall som avgör hur dessa tolkningar ska göras och en rekommendation från handläggare på Skatteverket är att utgå ifrån 10 minuters gångavstånd från aktuell plats.⁷

Geografisk indelning av Göteborg

För att komma fram till lämplig geografisk indelning har vi utvärderat om Framtidens indelning i A-C-lägen kan användas. Dessa områden har jämförts med P-bolagets delområden som följer en annan logik, och jämförelsen visar att det inte är möjligt att översätta Parkeringsbolagets bedömning av attraktivitet till Framtidens A-C-lägen. P-bolagets indelning har inte en tydlig gränsdragning i områden som är tillämpbara för Framtiden, utan vi har efter analys inom koncernen kommit fram till att stadens primärområden är mest lämpliga att använda.

⁷ Skatteverket 2017. Skatteverkets skrivelser – Information om beskattning av parkeringsförmån. Tillgänglig: <https://www.skatteverket.se/funktioner/rattsinformation/skrivelser/arkiv/skrivelser2005.5.2132aba31199fa6713e800017870.html>

Bilaga II Prissättning bilparkering 2020 i två områden

Av prisjämförelsen bland andra aktörer i Göteborg som utfördes hösten 2020 kan man konstatera att prisbilden är spretig och att en tydlig nivå som kan utgöra marknadsnivån inte går att se.

Nedanstående bilder är sammanställningar av de uppgifter vi fick fram i två områden i Göteborg, centrala Hisingen och Tynnered. Bland de fastighetsbolag vi var i kontakt med fanns det i några fall strategier för kommande prisjusteringar, vilka dock inte gav en entydig bild som skulle kunna användas som marknadsnivå. Intresset från dem för Framtidens arbete var stort och några uttryckte att de sannolikt kommer att upprätta planer eller justera befintliga efter de att tagit del av vårt resultat.

Jämförelse av priser för parkering, centrala Hisingen

Aktör	Median, kr /mån	Kommentar
Kommunalt bostadsbolag	370	Förhyrda
Kommunalt bostadsbolag	345	Förhyrda
Kommunalt bostadsbolag	500	Förhyrda
Kommunalt bostadsbolag	405	Förhyrda
Privat fastighetsbolag	600	P-platser anses i stort vara marknadsanpassade
Privat fastighetsbolag	200	Förhyrda. Målhyra boendeparkering *1,2 dvs 20 % påslag
Parkeringsaktör	720	Tillstånd, p-hus
Parkeringsaktör	640	Tillstånd, utomhus
Parkeringsaktör	320	Tillstånd, utomhus, ej nära centrum
Parkeringsaktör	550	Förhyrd
Parkeringsaktör	370	Boendeparkering på gata

Jämförelse av priser för parkering, Tynnered/Frölunda

Aktör	Median, kr/mån	Kommentar
Kommunalt bostadsbolag	345	Förhyrda platser
Kommunalt bostadsbolag	390	Förhyrda platser
Kommunalt bostadsbolag	360	Förhyrda platser
Privat fastighetsbolag	600	
Privat fastighetsbolag	368	Framtida strategi: Vid ny- och ombyggnad höjs hyran till 500 kr/mån
Parkeringsaktör	560	Tillståndsparkering på mark

Bilaga III - Moms

Under arbetets gång har olika grupperingar inom projektet Mobilitet och parkering identifierat olika frågeställningar relaterade till moms. Under 2022 har personer från bolagen utsetts för att arbeta med koncerngemensamma ekonomifrågor avseende mobilitet och parkering. Frågeställningar att utreda ges av Fastighetsutvecklingsrådet.

Nedan följer exempel på sådana frågeställningar och en del klargöranden.

1. Varför momsfrihet vid uthyrning av parkeringsplatser?
Upplåtelse av nyttjanderätt till fastighet är undantaget från skatteplikt enligt 3 kap. 2 § mervärdesskattelagen, ML. Undantaget omfattar dock inte ”upplåtelse av parkeringsplatser i parkeringsverksamhet”. I momshänseende ska en underordnad tjänst behandlas på samma sätt som den huvudsakliga tjänsten. En upplåtelse av en parkeringsplats som har nära anknytning till uthyrning av affärslokal eller bostad anses vara underordnad tillhandahållandet av lokalen/bostaden. Parkeringsupplåtelsen ska därför beskattas på samma sätt som uthyrningen av lokalen eller bostaden. Skatteverket har i ett ställningstagande fastställt att nära anknytning finns dels när parkeringsplatserna och lokalen/bostaden hyrs ut av samma hyresvärd, dels när parkeringsplatserna finns i samma fastighetskomplex eller annars ligger i nära anslutning till lokalen/bostaden. Det saknar betydelse om det är en bestämd parkeringsruta eller ett p-tillstånd att parkera inom ett visst område.
2. Kan våra bolag hyra ut/sälja parkeringsabonnemang genom extern aktör (som till exempel parkeringsbolaget) utan det kräver momspåslag?
Bostadsbolaget, Poseidon och P-bolaget har oberoende av varandra gjort utredningar för att få svar på om en annan aktör än bostadsföretaget kan hyra ut parkering eller abonnemang för parkering till bostadshyresgäst utan att lägga på moms på parkeringspriset. Slutsatsen blev att det är förenligt med lagstiftningen att göra det om avtal eller tjänst upprättas med bostadsföretaget som uthyrande/säljande part och bolagets bostadshyresgäst som köpare.
3. Liksom i Poseidons och Familjebostäders nuvarande prisstrategier för parkeringar är det slutpriset mot kund som avses, se även sidan 5 under rubriken *Framtidens definition av marknadsnivå för pris på bilparkering*. Huruvida priset bolaget jämför med inkluderar moms eller ej påverkar inte jämförelsen, utan de priser som prisstrategin ger avser priset mot kund och är med nuvarande tillämpning av momsundantag exklusive moms för Framtidens bolag. Skulle Framtiden välja att inte tillämpa momsundantag för bilparkering kopplat till bostadsfastigheter och istället ta ut moms på priset mot slutkund ska det ingå i de priser som prismodellen ger, dvs priset mot slutkund blir det samma men justeras i redovisningen. Intäktsbortfallet ska i sådana fall justeras mot ingående moms vid re-investering och nyproduktion av parkeringsanläggningar, dvs Framtidens bolag kommer då att få lägre kostnader eftersom de får dra ingående moms, vilken idag utgör en del av kostnaden/investeringen.