



---

# **10-årig investeringsprognos 2026-2036**

**Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag**

# Innehållsförteckning

|          |                                                     |           |
|----------|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrund .....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Sammanfattning .....</b>                         | <b>4</b>  |
| <b>3</b> | <b>Processbeskrivning .....</b>                     | <b>5</b>  |
| 3.1      | Reinvesteringar och planerat underhåll.....         | 6         |
|          | <b>Investeringsområden.....</b>                     | <b>7</b>  |
| 3.2      | Masthugget Väst.....                                | 7         |
| 3.3      | Frihamnen .....                                     | 7         |
| 3.4      | Sahlgrenska.....                                    | 8         |
| 3.5      | Centralstationen .....                              | 8         |
| 3.6      | Övriga områden.....                                 | 8         |
| 3.7      | Övriga kommentarer .....                            | 8         |
| <b>4</b> | <b>Hållbarhetsdimensioner.....</b>                  | <b>9</b>  |
| <b>5</b> | <b>Kapital -och driftskostnadskonsekvenser.....</b> | <b>10</b> |
| <b>6</b> | <b>Finansiella mål och skuldutveckling.....</b>     | <b>11</b> |
| 6.1      | Finansiella mål.....                                | 11        |
| 6.2      | Skuldutveckling.....                                | 12        |
| <b>7</b> | <b>Förändringar från föregående år .....</b>        | <b>14</b> |
| <b>8</b> | <b>Utmaningar och osäkerheter .....</b>             | <b>15</b> |
| 8.1      | Osäker framtid för arrenderade ytor .....           | 15        |
| 8.2      | Ökade risker .....                                  | 15        |
| 8.3      | Högre krav .....                                    | 15        |
| 8.4      | Lönsamhet i mellan- och ytterstaden .....           | 16        |
| 8.5      | Verktyg för att parera risker och ökade krav.....   | 16        |
| <b>9</b> | <b>Indexuppräknings .....</b>                       | <b>17</b> |

# 1 Bakgrund

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

Bolaget ska bland annat:

- Medverka till att dagens parkeringar i innerstadens gatumiljö minskas och ersätts av parkeringsanläggningar för boende, handel och service.
- Aktivt bidra med att skapa och driva parkeringslösningar i områden där staden bedömer att parkeringsanläggningar behöver skapas.
- Bygga parkeringsanläggningar där det är lämpligt att lösa parkeringen för flera fastigheters behov i gemensamma parkeringslösningar.
- Medverka i att skapa parkeringslösningar för både bilar och cyklar, i syfte att främja nya resvanor.

För att uppnå ett effektivt nyttjande av stadens parkeringsytor är det viktigt att platserna kan nyttjas av flera kundgrupper, dvs av såväl besökare som boende och verksamma.

Bolaget samordnar kommunal parkering under varumärket Parkering Göteborg, ett varumärke som har skapats tillsammans med stadsmiljöförvaltningen. I dag innefattar varumärket parkeringsytor från nära 40 affärspartners, varav nästan alla är kommunala bolag och förvaltningar. Syftet med Parkering Göteborg är att skapa ett ansikte utåt och en samstämmighet i prissättning, betalningsalternativ, kundmöte, etc. Samordningen bidrar också till att kommunalt ägda parkeringsplatser nyttjas mer effektivt vilket minskar behovet av nyinvesteringar.

Bolaget har också en viktig uppgift i stadens arbete med elektrifiering. Både i form av elladdning för bilar samt solceller och batterier för elsystemet.

## 2 Sammanfattning

Bolaget ska vara stadens expert på parkering och det naturliga valet när nya anläggning för parkering och mobilitet behövs i staden. Bolaget samverkar i tidiga skeden med stadens stadsutvecklade förvaltningar och bolag. Inom prognosperioden ska flera stora stadsutvecklingsprojekt genomföras, projekt där det kommer att krävas samlade anläggningar för mobilitet och parkering.

Bolaget har i prognoserna utgått ifrån nuvarande planer för genomförande, samt utgått ifrån att bolaget är den part som får bygga anläggningarna. Det finns dock en stor osäkerhet i både omfattning och tidplan. Det är dock tydligt att staden går emot större samlade hubbar för mobilitet i de större projekten. Här förväntas bolaget ha en tydlig roll som utförare.

Förutsatt genomförande enligt prognos så står bolaget inför omfattande investeringar i nya anläggningar samtidigt som lönsamma arrenderade ytor försvinner i takt med att staden förtätas. Detta i kombination med planerade utdelningar gör att bolaget kommer att behöva ta upp betydande lån under prognosperioden. Tack vare ett starkt kassaflöde är dock självfinansieringsgraden fortsatt hög.

Prioritering av investeringar och underhållsinsatser sker löpande i tydligt definierade forum. Totalt uppgår prognostiserade investeringar till ca 4 mdkr för perioden 2026–2036. Projekten befinner sig i olika faser, från beslutade investeringar till mer översiktliga bedömningar. Minskningen jämfört med föregående år beror främst på att projekt har minskat i omfattning (antalet platser) och att projekt har flyttats längre fram i tiden.

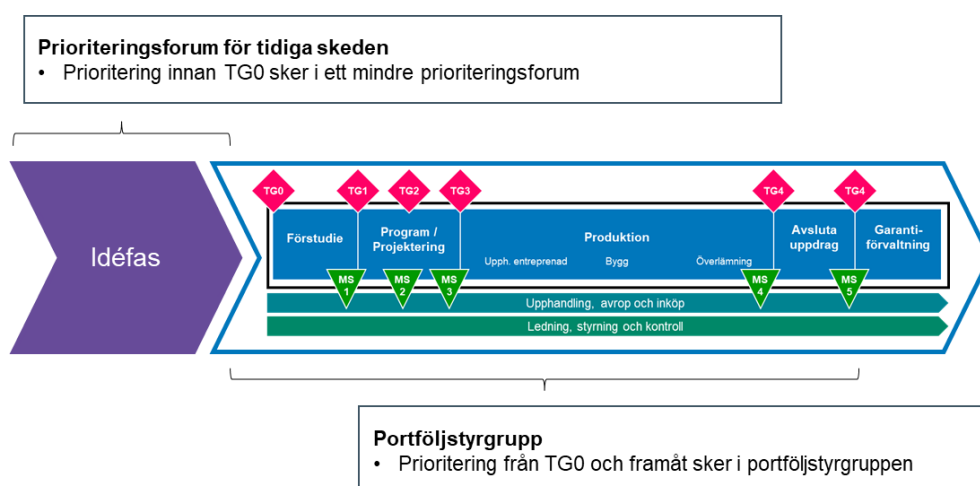
Bolaget kravställer alla projekt i linje med stadens miljöambitioner gällande bland annat hållbart byggande och återbruk. Rätt använt kan parkering även vara ett verktyg för att minska de negativa effekterna av trafik och skapa förutsättningar för bättre luftkvalitet och ljudnivåer.

Riskerna i byggbranschen har de senaste åren blivit större samtidigt som kraven på bolaget har ökat. För att säkerställa lönsamhet i projekten och en långsiktigt stabil ekonomi så krävs främst att bolaget tillåts arbeta med intäktssidan och att samarbetet med de stadsutvecklande verksamheterna i staden fungerar.

### 3 Processbeskrivning

Bolagets investeringsprognos tar sin utgångspunkt i stadens kommande och pågående stadsutveckling. Bolaget ska bygga stadens strategiska parkeringsanläggningar vilket medför att det är stadens strategiska planer och inriktningar som styr var bolaget ska genomföra nybyggnationer.

Prioritering av bolagets insatser sker i två steg: i bolagets forum för tidiga skeden och i bolagets portföljstyrgrupp.



Utvärdering och prioritering av potentiella projekt utgår främst från bolagets uppdrag såsom det är beskrivet i bolagets ägardirektiv. Utvärderingen mot ägardirektivet ställs även mot de ekonomiska förutsättningarna och de risker som är förknippade med projektet. Lönsamhetsbedömningar görs löpande i projekten och förfinas i takt med att förutsättningarna för projekten blir tydligare.

|                       |                                  |                       |
|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|
| UTVÄRDERINGSKRITERIER | Ägardirektiv/strategi            | Prioriterat av staden |
|                       |                                  | Nya resvanor          |
|                       |                                  | Samnyttjande          |
|                       | Övergripande bedömningar ekonomi | Investering (mnkr)    |
|                       |                                  | P-köp                 |
|                       |                                  | Lönsamhet             |
|                       |                                  | Framtida potential    |
|                       | Risker                           | Scope                 |
|                       |                                  | Byggrisk              |
|                       |                                  | Affär                 |
|                       |                                  | Omvärld               |

Utvärderingskriterierna vägs även mot hur stora resurser som krävs för genomförande. Allt för att nyttja bolagets resurser på ett optimalt sätt.

För att bolaget ska kunna genomföra sitt uppdrag och minimera risken för onödiga kostnader krävs en tidig medverkan i stadens planering, med fördel i samband med programarbeten och detaljplanestarter. Arbetet måste därför ske i nära samverkan med de stadsutvecklande nämnderna och bolagen.

För att undvika onödig miljöpåverkan ska nya anläggningar bara byggas när så verkligen krävs. Bolaget utvärderar därför alltid andra alternativa möjligheter innan beslut tas kring nybyggnation:

- Åtgärder som kan påverka behov och val av transportsätt.
- Åtgärder för ett effektivt användande av den befintliga infrastrukturen.
- Möjlighet till om- och tillbyggnationer av befintliga anläggningar.

Investeringsplanens innehåll varierar något över åren då byggnationen som planeras ofta är beroende av genomförandet i stadsutvecklingen – både vad gäller tidplaner och innehåll.

Det finns en risk för att några av de anläggningar bolaget planerar att investera i inte kommer att nå upp till marknadsmässiga avkastningskrav. Detta behöver då kompenseras med andra mer lönsamma investeringar och anläggningar i bolagets projektportfölj. Totalt sett ska bolaget säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och tillfredsställande soliditet för att skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt agerande.

### **3.1 Reinvesteringar och planerat underhåll**

Bolaget prioriterar reinvesteringar baserat på en kombination av faktorer, inkluderande bland annat gällande underhållsplan, synpunkter från staden, teknisk innovation, hållbarhet samt kundupplevelse. Prioriteringen syftar till att skapa mest nytta för investerat kapital samtidigt som anläggningar möter de unika behoven i parkeringsbranschen. Förändringar i underhållsprognosen jämfört med föregående år består i att bolaget nu har en bättre bild över när större betongreparationer behöver göras i befintliga anläggningar.

Genom att arbeta strukturerat med underhållsplanering i kombination med en tydlig och förankrad ekonomisk planering kan bolaget säkerställa att varje anläggnings värde likväl som funktion bibehålls över tid samtidigt som kostnader och driftsstörningar minimeras. I dagsläget ser bolaget inga större risker knutna till leveranssäkerhet eller servicenivå.

# Investeringsområden

Utifrån beslutade investeringar, en analys av inriktningen för stadsutvecklingen enligt stadens styrande dokument, pågående stadsutveckling samt dialog med de stadsutvecklande verksamheterna, gör bolaget de bedömningar avseende pågående och framtida projekt som framgår av Bilaga 2. Totalt uppgår prognostiserade investeringar till ca 4 mdkr i perioden 2026–2036. Projekten befinner sig i olika faser, från beslutade investeringar till mer översiktliga bedömningar. Utöver projekten finns följande poster redovisade:

- Övriga nyinvesteringar avser inventarier som krävs bolagets anläggningar (kameror, laddare, informationsskyltar, etc.) samt en generell riskbuffert för projekten.
- Övriga reinvesteringar avser en schablon för ombyggnationer och komponentbyten.

| Belopp i mnkr | Utfall/Prognos |         | Prognos |      |      |      |      |      |
|---------------|----------------|---------|---------|------|------|------|------|------|
|               | 2024           | 2025 p8 | 2026    | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| Investeringar | 105            | 219     | 111     | 168  | 402  | 776  | 567  | 111  |

Bolaget har som mål att bygga anläggningar över mark. I de fall överslag har behövt göras så har därför schablonkostnader för anläggningar över mark använts. För det fall vissa av de planerade anläggningarna helt eller delvis ska byggas under mark, kommer investeringskostnaderna öka markant och lönsamheten försämras i motsvarande utsträckning.

Nedan följer en beskrivning av respektive projekt/område som förväntas överstiga 250 mnkr eller som bedöms vara av annan principiell beskaffenhet.

## 3.2 Masthugget Väst

Område: Södra Älvstranden

Platser: 667

I den västra delen av planområdet bygger bolaget en anläggning, Masthugget Väst, om 667 platser. Anläggningen syftar till att både ersätta del av befintlig parkering i bolagets regi som försvinner genom utbyggnaden av området, och tillgodose en del av parkeringsbehovet för tillkommande exploatering.

Anläggningen innehåller förutom parkering även en fullstor gymnastikhall samt ytor för kontor, andra verksamheter samt restaurang. Anläggningen byggs i samverkan mellan bolaget, Higab och Idrott- och föreningsnämnden.

Produktion pågår. Parkeringsdelen av huset ska öppna efter sommaren 2026.

## 3.3 Frihamnen

Område: Norra Älvstranden

Parkeringsbolaget erhöll 2015 en markanvisning om 6500 kvm (ca 320 platser) för att anlägga parkering i detaljplan 1. Under arbetets gång med detaljplan 1 ändras detta till en anläggning om ca 700 platser ovan jord.

Arbetet med planprogrammet har återupptagits och bolaget har förlängt markanvisningen. Enligt nuvarande prognos kommer bolaget bygga tre samlande parkerings- och mobilitetsanläggningar i den första etappen – totalt ca 1 700 platser. Två av anläggningarna finns med i planen. Byggnation ska preliminärt börja 2030–2031.

### **3.4 Sahlgrenska**

Område: Guldheden

I området pågår flera stora projekt. Bolaget är tillsammans med Framtiden del i ett av dessa projekt där en eller två samlade anläggningar kommer att krävas. Omfattningen är fortfarande osäker.

### **3.5 Centralstationen**

Område: Gullbergsvass

I centralenområdet kommer centrala Göteborg att utvidgas under många år med start runt centralstationen och kommande Grand Central och Park Central. En samlad parkeringsanläggning planeras mot spårområdet. Bolaget vill vara den aktör som uppför anläggningen.

### **3.6 Övriga områden**

Område: Centrala staden, mellanstaden, ytterstaden

Det pågår i dag allt från tidiga diskussioner till konkreta affärer gällande avyttring/exploatering av bolagets anläggningar samt nya anläggningar inom hela kommunen. Dialog pågår även med Framtiden kring samverkan i utbyggnation av anläggningar. Höjd har tagits för detta i den tioåriga investeringsplanen.

### **3.7 Övriga kommentarer**

Utöver i planen upptagna investeringar pågår flera diskussioner om förvärv av befintliga anläggningar likväl som diskussioner om att uppföra pendel- och infartsparkeringar. Det har inte tagits höjd för dessa investeringar i prognosen.

## 4 Hållbarhetsdimensioner

Att bygga nytt är alltid negativt i relation till målen om ekologisk hållbarhet. Bolaget använder därför alltid fyrstegsmetoden för att undvika onödig miljöpåverkan. Nya anläggningar ska bara byggas när så verkligen krävs. Innan beslut tas kring nybyggnation undersöks åtgärder som kan påverka efterfrågan på parkering, åtgärder som kan öka utbudet av parkering utan att bygga nytt samt möjligheter till om- och tillbyggnationer av befintliga anläggningar.

Bolaget krävställer alla nya projekt i linje med stadens miljöambitioner gällande bland annat hållbart byggande och återbruk. För pågående projekt, där projektering redan har genomförts, kommer de krav som gällde vid projekteringen fortsatt att gälla i genomförandet. Bolaget kommer dock alltid att samarbeta med upphandlade entreprenörer för att försöka skapa en lägre miljöpåverkan.

Rätt använt kan parkering vara ett verktyg för att minska de negativa effekterna av trafik och skapa förutsättningar för bättre luftkvalitet och ljudnivåer. Detta kan till exempel ske genom att nya parkeringsanläggningar planeras i utkanten av nya bostadsområden, i närheten av leder. På så sätt leds trafiken aldrig in i bostadsområdena. Om man dessutom ser till att anläggningarna är mobilitetshubbar där det är enkelt att växla till andra transportslag så blir anläggningarna mer än bara parkeringsanläggningar.

Många av bolagets anläggningar är helt eller till stor del avsedda för besökare och därför en viktig pusselbit i den framtida besöksnäringen i staden.

Bolagets utbyggnad av laddmöjligheter är inte bara viktigt för miljön utan också för att de som bor i flerfamiljshus också ska ha möjlighet att byta till elbil (en ökad jämlikhet).

En viktig del i arbetet med reinvesteringar i befintliga anläggningar är att få anläggningarna att kännas säkrare. Detta sker bland annat genom investeringar i trygghetskameror, ljusare färger och mer belysning.

I tabellen nedan görs en bedömning av respektive investeringsområde utifrån social dimension.

| Investeringsområde     | Social dimension                                                            |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Parkeringsanläggningar | Ökad/jämlig folkhälsa, främja besöksnäringens utveckling, rättvist byggande |
| Elladdning             | Ökad jämlik tillgång till samhällets resurser                               |
| Reinvesteringar        | Trygga fysiska livsmiljöer                                                  |

## 5 Kapital -och driftskostnadskonsekvenser

Bolagets investeringar i kombination med genomförda utdelningar har medfört att bolaget under året har behövt börja låna för att delfinansiera de investeringar som genomförs. Detta medför också att bolaget får finansiella kostnader i form av räntekostnader. Investeringsstakten medför även att kostnader för avskrivningar ökar, inte minst från de inventarier som krävs i nya anläggningar. Bolaget har dock fortsatt ett starkt kassaflöde och klarar därför av att finansiera stora delar av de investeringar som genomförs med egna medel.

Eftersom alla anläggningar behöver ett par år innan full beläggning uppnås är resultatet från investeringarna sämre än bolagets avkastningskrav under den första delen av prognosperioden, varefter bidraget till bolagets resultat successivt ökar. Det är i sammanhanget viktigt att notera att det inte ligger med några kostnader för underhållsinsatser i de nybyggda anläggningar i prognosen, då dessa kostnader normalt uppstår senare under respektive anläggnings livslängd.

Bolaget bedömer att det kommer att finnas möjlighet att höja avgifterna för parkering kommande år. Så länge bolaget kan parera ökade kostnader med höjda avgifter så bedöms riskerna som hanterbara. Bolaget har, av samma anledning, inte heller tagit med några nedskrivningar i prognosen.

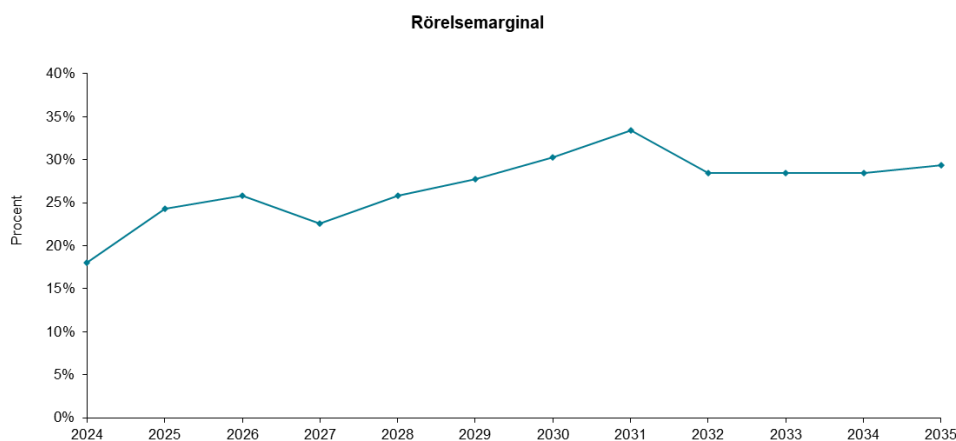
## 6 Finansiella mål och skuldtutveckling

Bolaget har följande finansiella mål:

- En stabil ekonomisk utveckling.
- Verksamhetens delar ska ha en kapitalstruktur och ge en avkastning som står i paritet med andra jämförbara verksamheter.
- Den ekonomiska styrningen inriktas mot en justerad soliditet lika med eller överstigande 50 procent och en rörelsemarginal större än 20 procent.

### 6.1 Finansiella mål

Bolaget kommer enligt nuvarande prognos att börja investera i högre takt från 2030 och framåt. Prognosen är till stor del beroende på effektiviteten i stadsutvecklingsprojekten i staden. Givet nuvarande prognos kommer både balansomslutning och lån att öka till följd av investeringarna. Samtidigt bedöms det finnas goda möjligheter att bygga lönsamma anläggningar i centrala och halvcentrala lägen i staden. Detta, i kombination med fortsatta prishöjningar, gör att bolagets lönsamhet bedöms kunna ligga kvar på en fortsatt hög nivå trots ökade räntekostnader och avskrivningar.

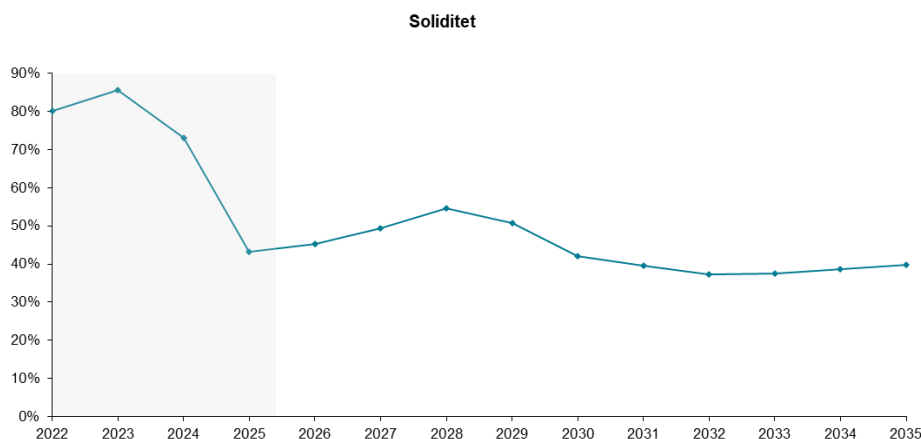


Bolagets soliditet har sjunkit till följd av utdelningen 2025. Soliditeten kommer under prognosperioden att sjunka något som en naturlig följd av flera större investeringar. Utöver detta kan soliditeten komma att påverkas av nedskrivningar. I prognosen finns inga nedskrivningar medtagna till följd av att bolaget arbetar med pris för att parera kostnadsökningar. Det finns dock en risk för att framtida anläggningar kan behövas skrivas ner trots högre priser. Detta gäller främst anläggningar utanför centrala staden.

En ytterligare vikande konjunktur skulle påverka riskerna i fastighetsinvesteringar och därmed också marknadens avkastningskrav. Detta kan medföra ytterligare

nedskrivningar i både befintliga och nya anläggningar. Nedskrivningar påverkar direkt bolagets soliditet.

Större koncernbidrag/utdelningar även efter 2025 skulle också påverka bolagets soliditet. Givet att bolaget inte lämnar ytterligare större utdelningar kommer det egna kapitalet successivt växa till följd av lönsamma investeringar och starkt kassaflöde.



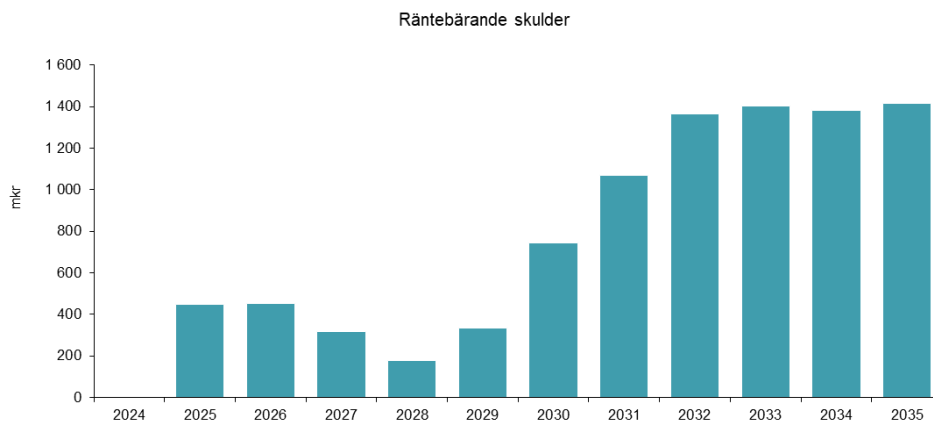
## 6.2 Skuldutveckling

Givet de antaganden som investeringsplanen bygger på kommer bolaget att behöva låna för att finansiera investeringarna från år 2025. Stora delar av kapitalbehovet täcks dock fortsatt av bolagets kassaflöde. Lånebehovet enligt prognos blir som mest ca 1,4 mdkr.

I planen ligger också två fastighetsförsäljningar till exploateringsförvaltningen med. Dessa genererar ett positivt kassaflöde om ca 45 mnkr. Lånebehovet baseras på att dessa affärer genomförs.

Planen baseras även på att marknadsmässiga parkeringsköp är möjliga för tillståndspplatser i anläggningarna.

För det fall koncernbidrag/utdelningar ska lämnas i större omfattning även efter 2025 kommer lånebehovet att bli högre.



| Belopp i mnkr   | Utfall/Prognos |            | Prognos |      |      |      |      |      |
|-----------------|----------------|------------|---------|------|------|------|------|------|
|                 | 2024           | 2025<br>p8 | 2026    | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| Skuldförändring | 0              | 449        | 3       | -136 | -137 | 154  | 411  | 327  |

## 7 Förändringar från föregående år

Bolaget har i prognoserna utgått ifrån nuvarande planer för genomförande, samt utgått ifrån att bolaget är den part som får bygga anläggningarna. Det finns dock löpande en stor osäkerhet i både omfattning och tidplan varför prognoserna varierar över åren.

Totalt uppgår prognostiserade investeringar till ca 4 mdkr för perioden 2026-2036. Projekten befinner sig i olika faser, från beslutade investeringar till mer översiktliga bedömningar. Minskningen jämfört med föregående år beror främst på att projekt har minskat i omfattning (antalet platser) och att projekt har flyttats längre fram i tiden.

Den anläggning som planeras vid Inlandsgatan/Rambergsstaden blir enligt nuvarande diskussioner betydligt mindre än tidigare. En annan förändring är B2-garaget/Masthugget Öst, den anläggning som Älvstranden Utveckling AB bygger i östra delen av Masthuggskajen. Ansvar för att uppföra anläggningen ligger på Älvstranden men bolaget har förklarat sig positiva till att förvärva den färdigbyggda anläggningen till marknadspris. Älvstranden har tagit beslut om att drifta anläggningar under en tid efter färdigställande, innan försäljning ska ske. Investeringen har därför flyttats till 2030. Hanteringen innebär också att de p-köp som finns för anläggningen kommer att tillfalla Älvstranden och att köpeskillingen därför måste justeras med motsvarande belopp. Köpeskillingen vid ett eventuellt förvärv är beroende av marknadsvärdet vid förvärvstillfället.

## 8 Utmaningar och osäkerheter

Den största faktorn som kan påverka både lönsamhet och lånebehov är om anläggningar i planen behöver byggas under mark snarare än ovan mark. Grovt förenklat är kostnaden den dubbla för anläggningar under mark samtidigt som intäkterna inte påverkas. Underjordsgarage har också risker kopplade till långsiktig användning, om behovet av parkering minskar. Anläggningar ovan mark har alltid ett långsiktigt värde.

Nedan följer en sammanfattning av övriga faktorer som kan komma att påverka planerade projekt och/eller upplåningsbehov.

### 8.1 Osäker framtid för arrenderade ytor

Bolaget har i dag ett stort antal platser på ytor arrenderade av staden. Dessa ytor är stadens markreserv varför avtalen generellt förlängs 3–12 månader i taget. Samtidigt är kostnaden låg och intäkterna i centrala lägen hög vilket sammantaget ger en mycket god lönsamhet.

I takt med att staden förtätas så kommer stadens markreserv behöva användas för andra ändamål än parkering. Detta innebär att lönsamma arrenderade ytor behöver ersättas med kostsamma parkeringsanläggningar. För att säkerställa fortsatt god ekonomi även när de arrenderade ytorna försvinner krävs det att bolaget får rätt förutsättningar när de nya anläggningarna byggs.

Det är osäkert i vilken takt de arrenderade ytorna försvinner. I prognosen har endast kända förändringar kommande år tagits med. Därefter antas 100 platser försvinna per år. Denna siffra kan komma att bli väsentligt högre.

### 8.2 Ökade risker

Generellt ser bolaget högre risker kopplade till byggande jämför med för några år sedan. Dessa inkluderar bland annat:

- Osäker konjunktur
- Bristsituationer
- Stor volatilitet på marknader
- Osäkerhet i driftskostnader

Sammantaget innebär dessa risker en större osäkerhet i kostnadsbedömningar och prognoser för projekten.

### 8.3 Högre krav

En förändrad kravbild påverkar förutsättningarna för projekten men också kostnaderna (och därmed lönsamheten) i projekten.

- Ökade krav på hållbart byggande

- Mellanstaden, där taxorna generellt är lägre, blir allt viktigare
- Styra trafiken, minska vägtrafikarbetet
- Hållbart resande, fler mobilitetsåtgärder
- Krav på flexibel framtida användning av anläggningarna (exempelvis möjlighet att göra om parkeringshusen till bostadshus om efterfrågan på parkering minskar)

## 8.4 Lönsamhet i mellan- och ytterstaden

En stor del av Göteborgs nuvarande stadsutveckling sker utanför innerstaden. I dessa områden är prisnivåerna generellt betydligt lägre än i innerstaden. En förutsättning för att kunna bygga lönsamma anläggningar i dessa områden är att tillgången till billig parkering på allmän plats kraftigt begränsas. Investeringar i dessa områden utan regleringar på allmän plats riskerar att leda till omfattande nedskrivningar.

## 8.5 Verktyg för att parera risker och ökade krav

1. **Intäktssidan**  
Bolaget måste kunna arbeta även med pris för att kunna genomföra bolagets uppdrag.
2. **Samverkan tidigt i byggprojekt**  
Rätt typ av anläggningar i rätt läge – bolaget ska endast bygga anläggningar i strategiska lägen och undvika att bygga underjordsgarage.
3. **Optimering av p-hus**  
Använda befintliga anläggningar optimalt och bygga ut om möjligt – nya anläggningar planeras för samutnyttjande och framtida alternativanvändning.
4. **Samverkan kring ytterområden**  
Gratisparkering på gatan måste försvinna om det ska vara möjligt att bygga anläggningar i mellanstaden.
5. **Nya intäktskällor**  
Nya tjänster kan ge nya intäkter – till exempel genom mobilitetsköp, paketskåp, etc.

## 9 Indexuppräknningar

Bolaget har i beräkningarna räknat med en inflation om 2 % under planperioden. Avgifter för parkering har räknats upp enligt nedan prognos. Avgiftshöjningar kräver beslut i bolagets styrelse.

|                | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Prisförändring | 6,0% | 4,0% | 4,0% | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 2,0% |