



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-22

Ärendenummer SMF-2025-00138

Handläggare

Erika Lennartsson

031-368 47 12

E-post: erika.lennartsson@stadsmiljo.goteborg.se

Förslag på högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta att högsta möjliga taxa för avgiftsparkering sätts till 65 kr per timma, från och med den 1 januari 2026.
2. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta att högsta möjliga taxa för boendeparkering sätts till 2 200 kr per månad, från och med den 1 januari 2026. Den högsta möjliga taxan för boendeparkering justeras årligen med konsumentprisindex (KPI) från och med den 1 januari 2027. Bastal för beräkningen ska vara KPI för oktober 2025. Förändringen i KPI beräknas från oktober föregående år till oktober innevarande år och beloppet avrundas till närmsta femtal kronor.
3. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att uppdra åt stadsmiljönämnden att inom ramarna för högsta möjliga taxor för boendeparkering och avgiftsparkering fastställa taxestrukturen för samtliga taxor inom avgiftsparkering och boendeparkering. För boendeparkering ingår att fastställa hur indexjustering ska ske.

Sammanfattning

Detta ärende har initierats på grund av förvaltningens samlade erfarenhet om att de högsta taxorna för avgiftsparkering och boendeparkering är för låga ur tre aspekter. Det handlar om att ordna trafiken, att möjliggöra för förvaltningen att leverera enligt det politiska uppdraget om att flytta parkering från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar samt att möjliggöra för förvaltningen att leverera enligt målet från miljö- och klimatprogrammet om minskat motoriserat vägtrafikarbete. Detta ärende föreslår därför nya högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering. Dessa högsta möjliga taxor utgör därefter ramarna inom vilka stadsmiljönämnden får besluta om taxestrukturen för avgiftsparkering och boendeparkering. Detta innebär att stadsmiljöförvaltningen kommer att återkomma till stadsmiljönämnden med separata ärenden med förslag på justeringar av de taxor som förvaltningen anser behöver justeras.

Förslaget innebär att avgiftsparkering får en högsta möjliga taxa på 65 kr per timma. Vidare innebär förslaget att boendeparkering får en högsta möjliga taxa på 2 200 kr per månad som indexeras årligen med konsumentprisindex (KPI). Förvaltningen bedömer att det bör ta några år innan högsta möjliga taxa för avgiftsparkering uppnås, och att det för boendeparkering bör uppnås relativt omgående. Det kommer dock enbart vara för de platser med störst behov, medan lägre taxor kommer att gälla på platser med lägre behov.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ärendet är ett ramärende för parkeringstaxor, varvid inga parkeringstaxor förändras i och med beslutet. Därmed infaller inte heller några direkta ekonomiska aspekter med anledning av beslutet. Stadsmiljönämnden får vid varje framtida beslut redogöra för bedömning av den ekonomiska dimensionen för varje taxeärende.

Parkeringstaxor ska inte användas som en planerad ekonomisk intäktskälla för kommunen utan för att ordna trafik enligt gällande lagstiftning. Den generella ekonomiska konsekvensen vid taxehöjning är dock ökade intäkter för kommunen, trots att den ökade användarkostnaden för den specifika parkeringsplatsen också förväntas resultera i en minskad efterfrågan. Det bidrar i sin tur till att ordna trafiken och minska efterfrågan på generell infrastruktur för motorfordon. Det kan också frigöra ytor som sedan kan nyttjas för stadsutveckling.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ärendet är ett så kallat ramärende för parkeringstaxor, varvid inga parkeringstaxor förändras i och med beslutet. Därmed infaller inte heller några direkta ekologiska aspekter med anledning av beslutet. Stadsmiljönämnden får vid varje framtida beslut redogöra för bedömning av den ekologiska dimensionen för varje taxeärende.

Den generella ekologiska konsekvensen vid en taxehöjning är en ökad användarkostnad för den aktuella parkeringsplatsen och därmed troligen en minskad efterfrågan. Eftersom motorfordon tar upp störst utrymme och har högst utsläpp per transporterad person i relation till övriga transportslag, kan det i teorin leda till minskade utsläpp. Om mobilitetsbehovet i sin tur ersätts med andra transportmedel så kan nya ytor frigöras vilka kan användas för ekologiskt främjande funktioner, exempelvis för ökning av stadens krontäckningsgrad.

Bedömning ur social dimension

Ärendet är ett så kallat ramärende för parkeringstaxor, varvid inga parkeringstaxor förändras i och med beslutet. Därmed infaller inte heller några direkta sociala aspekter med anledning av beslutet. Stadsmiljönämnden får vid varje framtida beslut redogöra för bedömning av den sociala dimensionen för varje taxeärende.

Den generella sociala konsekvensen vid taxehöjning är en ökad användarkostnad för den aktuella parkeringen vilket kan resultera i en minskad efterfrågan. Transporter med motorfordon tar mest utrymme och har störst negativ påverkan på övriga trafikanter i transportsystemet (olyckor, utsläpp, buller, ytanspråk). Samtidigt är det höga instegskostnader till att äga och använda motorfordon, vilket skapar en ekonomisk ojämlikhet där alla i samhället inte har tillgång till transportslaget. En minskad efterfrågan på motortransporter resulterar därför i en ökad jämlikhet i transportsystemet.

Bilagor

1. Senaste justeringar av högsta taxorna
2. Befintlig taxestruktur avgiftsparkering
3. Jämförelse taxor avgiftsparkering
4. Regler boendeparkering

Ärendet

Med detta ärende ska stadsmiljönämnden ta ställning till att föreslå kommunfullmäktige att besluta om högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering. I förslaget ingår att kommunfullmäktige uppdrar åt stadsmiljönämnden att inom dessa ramar sedan fastställa taxestrukturen för de olika taxorna inom boendeparkering och avgiftsparkering. Ärendet innebär också att den högsta möjliga taxan för boendeparkering årligen indexeras med avseende på konsumentprisindex.

Beskrivning av ärendet

Begreppslista

- Avgiftsparkering: Kommunen har möjlighet att ta ut avgifter på offentlig plats. Platser med avgiftsparkering nyttjas främst av besökare, men är öppen för alla användare.
- Boendeparkering: Kommunen har inom offentlig plats möjlighet att ta ut avgift på särskilda grunder för de som bor inom ett visst område.
- Taxestruktur: innefattar till exempel taxenivåer, tidsbegränsningar, geografiska områden och tider som taxorna gäller för.
- Högsta möjliga taxa: De två nivåer som förvaltningen i detta tjänsteutlåtande föreslår att kommunfullmäktige beslutar om. En högsta möjliga taxa för avgiftsparkering och en högsta möjliga taxa för boendeparkering. Dessa två nivåer blir stadsmiljönämndens övre tak vid senare beslut om taxestruktur, de kan inte överstigas utan att nytt ärende, likt detta, beslutas av kommunfullmäktige (bortsett från att högsta möjliga taxa för boendeparkering årligen indexeras).
- Tillståndsparkering: avser parkering mot månatlig kostnad och är parkeringsbolagens (både privata och Parkeringsbolaget) motsvarighet till stadens boendeparkering. Kan säljas till både privatpersoner och företag.

Bakgrund

Ärendet gäller kommunal avgiftsparkering och boendeparkering. De taxor som Parkeringsbolaget har ingår inte.

Staden har en parkeringspolicy som antogs 2009. I denna framgår ett antal principer för hur staden ska planera för parkering.

- *Bilparkeringen ska i första hand vara ordnad på kvartersmark och parkeringsanläggningar ska vara infogade i stadsbilden*
- *Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark i samma område. Detta är nödvändigt dels för att gatuparkeringen ska omvandlas till korttids- och halvdagsparkering, dels för att göra det ekonomiskt möjligt att bygga fler gemensamma lösningar*
- *Dagens biltillgänglighet för verksamma i innerstaden [ska] minskas*
- *Arbetsplatsparkering på kvartersmark ersätts av parkering för boende, handel och service*
- *Bilparkering på gatumark bör i första hand nyttjas för korttids- och halvdagsparkering, vilket ska prioriteras före boende och verksammas behov av heldags- och dygnsparkering*

- *Halvdagsparkering för handel och service ska i innerstaden samlas till större gemensamma anläggningar*
- *Boendeparkering på gatan bör bli dyrare*
- *Boendeparkering på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder. Detta ger möjlighet till att bättre kunna svara upp mot efterfrågan på korttids- och halvdagsparkering.*

Parkeringspolicyn håller på att uppdateras, och förslag till ny parkeringspolicy har varit på remissrunda under hösten 2024. Förslaget liknar till stor del den nu gällande policyn, men har en tydligare styrning kring att staden inte ska subventionera parkering.

Stadsmiljöförvaltningen har fått två politiska uppdrag under det senaste året som detta ärende delvis svarar på. I stadens budget för 2025 gav kommunfullmäktige stadsmiljönämnden i uppdrag ”att i samverkan med Parkering AB och AB Framtiden kontinuerligt flytta gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar.” Vidare kom ett beslut i stadsmiljönämnden under våren 2024 om att ge stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att se över avgiftparkering (SMN 2024-05-17, § 91). Uppdraget är formulerat som att ”stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att se över besöksparkeringsavgifterna på allmän platsmark med hänsyn till stadsmiljönämndens avgiftsmodell för boendeparkering samt att föreslå eventuella justeringar vid fall det är motiverat utifrån syftet att säkerställa trafikens ordnande.” Uppdraget nämner att ”det är viktigt att staden som helhet har avgifter som främjar attraktiva stadsmiljöer, framkomlighet i staden, hållbar omställning och tillgänglighet på de parkeringsplatser som finns” och belyser Transportstyrelsens ställningstagande kring att trafikreglering hänger nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik.

Att besluta ny högsta möjliga taxa för boendeparkering respektive avgiftparkering är en del i att möjliggöra uppdragen i stycket ovan, men det krävs fler åtgärder för att fullgöra dem.

Historiskt sett har staden haft ett förfarande där kommunfullmäktige gett ansvarig nämnd i uppdrag att genomföra justeringar inom ramen för den beslutade högsta taxan. Denna delegering styrs av ”Lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor”. Vid tidigare ärenden har kommunfullmäktige fastställt en högsta taxa, som därefter har tillämpats direkt. Tidigare var den ansvariga nämnden trafiknämnden men sedan omorganisationen 2023 utgör stadsmiljönämnden nämnd för trafikfrågor enligt kommunfullmäktiges reglemente. Se Bilaga 1 för information om de tre senaste justeringarna av ramarna för avgiftparkering och boendeparkering som har genomförts.

Avgiftparkering

Dagens taxestruktur innehåller taxor på mellan 20 kr per 30 minuter och 2 kr per timma beroende på plats och tid på dygnet. Taxorna återges i sin helhet i bilaga 2. Taxa för parkering på gatumark regleras genom Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Lagen anger att grunderna för beräkning av taxorna beslutas av kommunfullmäktige.

Tillgången till parkering regleras genom både utbud, tid och avgift. Genom att justera dessa faktorer kan olika typer av tillgänglighet för olika grupper skapas, och på så vis styrs parkeringens användning. Till exempel kan högre taxa under vissa tider minska

belastningen på populära parkeringsområden, medan olika tidsbegränsningar kan uppmuntra till kortare eller längre parkering beroende på behov.

Begränsad möjlighet att ordna trafiken idag

De tre aspekterna tid, utbud och avgift utgör grunden i att ordna trafiken. Förvaltningens samlade erfarenheter är att en ny högsta möjliga taxa för avgiftsparkering krävs för att kunna ordna trafiken. Detta blev tydligt när förvaltningen besvarade det senaste ärendet om taxa för avgiftsparkering som gavs i budget för Göteborgs stad 2023. Uppdraget löd: *”Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Stads Parkering AB höja parkeringsavgifterna i områden där det råder hög efterfrågan.”* Förvaltningen konstaterade i svaret (§ 284 SMN 2023-11-24, SMF-2023-06378) att dagens högsta taxa redan tillämpas i de områden som har hög efterfrågan, samt att det ofta är billigare att parkera på gator än i parkeringsanläggningar. Uppdraget ledde till justeringar där den högsta taxan förlängdes till att gälla en längre tid av dygnet samt till att gälla även under söndagar och helgdagar. Summerat har möjligheten till att ordna trafiken med avseende på tid uttömts. Möjligheten till att ordna trafiken genom ett utökat utbud av gatuparkering i centrala delarna av staden är inte förenligt med stadens olika mål. Därför behövs en ny högsta möjliga taxa.

Begränsad möjlighet för flytt från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar

En viktig princip i Göteborgs stads parkeringspolicy är att parkering i första hand sker på kvartersmark. Att taxan på gatumark speglar eller överstiger taxan på kvartersmark är en bärande del i att möjliggöra en förflyttning av parkerade bilar in i anläggningar och tillgängliggöra gatuparkering för korttidsparkering.

Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg att motverka förflyttning av parkering från kvartersmark till gatumark enligt förarbetsuttalanden till den kommunala avgiftslagen (1957:259). I den proposition (1957:157) som föreslår den kommunala avgiftslagen står att *”I några av våra största städer har det också, säger utredningen, visat sig önskvärt att genom särskilda parkeringshus söka avlasta gatumarken från främst de långtidsparkerade bilarna. En av de viktigaste förutsättningarna för att parkeringshus skall kunna anordnas är enligt utredningen en lämplig avvägning av avgifterna för parkering på angränsande allmän mark.”*

För att möjliggöra en överflyttning av parkerade bilar på gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar behöver aktuella taxor på kvartersmark inventeras. På kvartersmark finns både kommunal aktör i form av Parkeringsbolaget, men också privata aktörer. Parkeringsbolaget verkar på en konkurrensutsatt marknad och lyder under konkurrenslagen, vilket förvaltningen inte gör. Konkurrenslagstiftningen sätter ramarna för vilken taxenivå som Parkeringsbolaget sätter. Detta innebär att Parkeringsbolaget behöver ha marknadsmässiga taxor. Parkeringsbolaget tar även hänsyn till fler aspekter när de sätter taxenivåerna, så som minskad klimatpåverkan, inriktning i trafikstrategin, likabehandlingsprincipen med mera. Parkeringsbolagets taxor har tidigare konsekvent varit lägre än taxorna på gatumark, men det senaste året har de börjat gå om med hänsyn till att säkerställa att de uppfyller de krav och mål som bolaget har.

Parkeringsbolaget har höjt sin högsta taxa från 28 kr per timma under 2023 till 43 kr per timma 2025. Detta för de mest centrala ytorna inom vallgraven. Höjningarna har endast resulterat i marginella förändringar i parkeringsbeläggningen. Bolagets styrelse beslutar årligen om nya taxenivåer för kommande år, varför det inte finns något beslut om

taxehöjningar efter 2025. Bolaget bedömer dock att ytterligare höjningar kommer att krävas i innerstaden i syfte att minska trafiken i centrala Göteborg och för att nå marknadsmässiga taxenivåer.

En översiktlig inventering över taxor för de privata aktörerna i de mest centrala delarna av staden har genomförts. Dessa redovisas tillsammans med Parkeringsbolagets taxor i bilaga 3. Resultatet visar att den högsta taxan för avgiftsparkering idag är lägre än Parkeringsbolagets och mycket lägre än 4/5 av de privata anläggningarna. Detta innebär att det ekonomiska incitamentet att parkera i befintliga anläggningar istället för på gatumark är lågt. Om ingen ny högsta möjliga taxa för avgiftsparkering beslutas så är förutsättningarna för att uppnå en överflyttning av parkerade bilar från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar mycket dåliga.

Begränsad möjlighet att uppnå mål enligt miljö- och klimatprogrammet

I stadens miljö- och klimatprogram anges att det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent från år 2019 till år 2030. Vidare anges i programmet att luftkvaliteten och bullernivåerna ska förbättras. Slutligen har staden mål om ökad biologisk mångfald och ökad krontäkningsgrad. Nuvarande högsta taxa för parkeringsavgifter utgör ett hinder för att uppnå dessa mål eftersom bilens relativa attraktivitet gentemot andra färdmedel är hög. Att besluta om en ny högsta möjliga taxa möjliggör för stadsmiljönämnden att sedan höja taxorna. Detta har potential att bidra till en minskning av biltrafiken, vilket i sin tur även kan frigöra gatumark för annat i staden.

I ett beslut från 2024 i ett ärende om överklagande av lokala trafikföreskrifter i Örebro kommun anger Transportstyrelsen att trafikreglering hänger nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik och är således en i hög grad kommunal angelägenhet (TSV 2022-7647).

Omvärldsbevakning

En jämförelse med Stockholm och Malmö har gjorts, se Tabell 1. Tabellen visar de högsta tillämpade taxorna för parkering på gatumark. Malmö har tagit beslut om en ny högsta möjliga taxa på 40 kr per timma. Beslutet togs i slutet av förra året och har överklagats till förvaltningsrätten. Behandling av överklagan pågår.

Tabell 1 visar de högsta tillämpade taxorna på gatumark i Stockholm, Göteborg och Malmö

Stad	Högsta tillämpad taxa på gatumark
Stockholm	55 kr per timma
Göteborg	20 kr per 30 minuter
Malmö	30 kr per timma

Indexering av taxorna inom avgiftsparkering

Enligt uppdraget om att se över om modellen för avgiftsparkering kan utformas mer likt modellen för boendeparkeringstaxor (SMN 2024-05-17, § 91) som redogörs för i inledningen av detta tjänsteutlåtande så har förvaltningen sett över om indexering med avseende på konsumentprisindex (KPI) av högsta möjliga taxa för avgiftsparkering borde tillämpas. Förvaltningens slutsats är att det inte är lämpligt. Detta har att göra med att det inte är lämpligt att indexera de ingående taxorna för avgiftsparkering på detta sätt, vilket beror på att effekten på trafikens ordnande bedöms som liten. En taxa skulle efter separat beslut i stadsmiljönämnden maximalt kunna uppgå till 65 kr per timma. Om konsumentprisindex antas vara runt 2 procent motsvarar det en årlig justering med 1,3 kr.

För de lägre taxorna kommer det ta flera år innan det resulterar i en hel krona. Förvaltningen ser att taxorna inom avgiftsparkering kontinuerligt behöver ses över utifrån att ordna och flytta trafiken. När den taxa som gäller för platsen i fråga inte tillgodoser dessa behov så kommer taxan behöva justeras upp mer än den justering som en indexering skulle innebära. Slutsatsen är att effekten blir låg samtidigt som det skulle innebära en större arbetsinsats att justera med avseende på KPI varje år jämfört med att gå upp med ärenden när behov uppstår.

Boendeparkering

Avgift för parkering på gatumark regleras genom Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera. Lagen anger att grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Lagen säger vidare att *”För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller.”*

Systemet med boendeparkeringstillstånd är alltså ett undantag från parkeringsreglerna som innebär att boende som uppfyller vissa villkor får tillstånd att parkera på gatan till en reducerad taxa. Det innebär att parkering får ske inom ett givet område, men utan en garanterad parkeringsplats. Dagens boendeparkeringssystem består av tio olika geografiska områden. Den högsta tillämpade taxan i dagsläget är 975 kr per månad, mer information om områden, taxor och villkor finns i bilaga 4. I dagsläget finns cirka 12 000 boendeparkeringstillstånd i Göteborg. Detta kan jämföras med de kommunala bostadsbolagen som tillsammans har cirka 40 000 parkeringsplatser.

Begränsad möjlighet för flytt från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar

Att parkering i första hand sker på kvartersmark anges som en av principerna i Göteborgs stads parkeringspolicy. Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg att motverka förflyttning av parkering från kvartersmark till gatumark enligt förarbetsuttalanden till den kommunala avgiftslagen (1957:259). I den proposition (1957:157) som föreslår den kommunala avgiftslagen återfinns skrivningen *”I några av våra största städer har det också [...] visat sig önskvärt att genom särskilda parkeringshus söka avlasta gatumarken från främst de långtidsparkerade bilarna. En av de viktigaste förutsättningarna för att parkeringshus skall kunna anordnas är enligt utredningen en lämplig avvägning av avgifterna för parkering på angränsande allmän mark.”* Vidare återfinns ett stycke i propositionen (1984/85:14) som föreslår den dispens som boendeparkering utgör i kommunala avgiftslagen, stycket lyder: *”Avsikten med att öppna möjligheten till boendeparkering på gatumark är inte att ändra på principen att långtidsparkering skall ske på tomtmark. Möjligheten bör dock finnas som en utväg där andra alternativ saknas.”*

Med avstamp i ovan samt stycket ovanför så har en övergripande inventering över taxor för tillståndsparkering i de mest centrala delarna av staden genomförts, se Tabell 2. Det är i de mest centrala delarna som taxorna är högst och således är det dessa som är relevanta att jämföra med för att ringa in en rimlig nivå på högsta möjliga taxa för boendeparkering. Av inventeringen framgår att stadens högsta taxa ligger kraftigt under taxorna för privata anläggningar samt Parkeringsbolaget och de kommunala bostadsbolagen inom Framtidskoncernen.

Tabell 2 visar dagens högsta taxa för boendeparkering samt taxor på kvartersmark i de mest centrala delarna av staden

Vad	Taxa 2025 (kr per månad)
Boendeparkering högsta taxa	975
<i>P-bolaget, de mest centrala delarna</i>	1 900
<i>P-hus Nordstan</i>	1 850 – 1 950
<i>P-hus City</i>	2 995
<i>P-hus Avenyn</i>	2 750
<i>Kungsgaraget</i>	2 563
<i>Otterhällegaraget</i>	2 375
<i>Framtidskoncernen, mest centrala delarna</i>	1 650 – 1 950*

* spannet beror på platsens egenskaper (ej reserverad plats utan tak/reserverad plats under tak)

Framtidskoncernen implementerar för närvarande en ny prisstrategi för parkering. Grundprincipen är att taxorna ska vara marknadsmässiga till år 2025 samt att parkeringsaffären ska bära sig själv år 2030 och således då vara frikopplad från bostadsaffären. Det senare innebär att de hushåll som nyttjar parkering ska betala kostnaden för detta fullt ut, istället för som innan prisstrategin infördes där kostnaden fördelas även på de hushåll som inte nyttjar parkering. Vissa av Framtidens bolag har redan implementerat prisstrategin fullt ut, vissa genomför det sista steget under 2026. Prisstrategin har inneburit olika höjningar för de olika bolagen inom Framtidskoncernen beroende på grundläget men snitthöjningen för de två största bolagen har legat på mellan cirka 10 procent och 20 procent per år under tre år.

Som refereras till i Bilaga 1 har dåvarande trafikkontoret tidigare utrett att marknadsanpassa boendeparkeringstaxorna (TN 2017-06-21 §181, dnr nr1015/17). I ärendet redogjordes för hur en mer marknadsanpassad taxestruktur hade kunnat sett ut, baserat på en inventering av omkringliggande privata parkeringsplatser samt Parkeringsbolagets platser, se Tabell 3. Det konstaterades att det beslut som sedan togs (om att istället årligen höja samtliga boendeparkeringstaxor med konsumentprisindex (KPI) + 2,5 procent) skulle innebära att ”med den ökningstakten dröjer det cirka 30 år innan boendeparkeringstaxorna är marknadsanpassade”.

Tabell 3 Inventering av platser och taxor för privat parkering samt Parkeringsbolagets platser 2017. Kolumnen som heter ”spann” och ”medel” avser taxan i kr per månad.

Område	Anl.	Platser	Spann	Medel
City	15	3 800	1 200-2 650	1 630

Inventeringarna visar sammantaget att stadens högsta taxa för boendeparkering på gatemark på 975 kr per månad, vilket motsvarar cirka 750 kr i 2017 års prisnivå, ligger kraftigt under de redovisade marknadstaxorna för City år 2017.

Om nuvarande taxor för boendeparkering fortsätter att höjas enligt nuvarande modell med KPI + 2,5 procent och KPI motsvarar den utvecklingen som skett under de senaste 30 åren skulle den högsta boendetaxan vara cirka 1 200 kr per månad i 2030 års prisnivå. Det är därmed tydligt att dagens modell inte är tillräcklig.

Nuvarande taxor för boendeparkering i de centralaste delarna är summerat långt under marknadstaxor. Detta innebär att det saknas ekonomiska incitament för boende att parkera i befintliga anläggningar istället för på gatemark. De låga taxorna på gatemark plats bidrar också till att skapa låg betalningsvilja för boendeparkering. Därmed är det

inte heller ekonomiskt lönsamt att bygga fler anläggningar som kan inrymma parkering för boende. Att det saknas förutsättningar för att bygga fler anläggningar utgör ytterligare ett hinder för överflyttningen från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar

Begränsad möjlighet att uppnå mål enligt miljö- och klimatprogrammet

I Göteborg stads miljö- och klimatprogram anges att det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent från år 2019 till år 2030. Vidare anges i programmet att luftkvaliteten och bullernivåerna ska förbättras. Slutligen har staden mål om ökad biologisk mångfald och ökad krontäckningsgrad. Nuvarande taxor för boendeparkering utgör ett hinder för att uppnå dessa mål eftersom bilens relativa attraktivitet gentemot andra färdmedel är hög. Att besluta om en ny högsta möjliga taxa möjliggör för stadsmiljönämnden att sedan höja taxorna. En höjning av taxorna kan bidra till en minskning av biltrafiken. Detta kan i sin tur frigöra gatumark för annat i staden.

I ett beslut från 2024 i ett ärende om överklagande av lokala trafikföreskrifter i Örebro kommun anger Transportstyrelsen att trafikreglering hänger nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik och är således en i hög grad kommunal angelägenhet (TSV 2022-7647).

Omvärldsbevakning

En jämförelse med Stockholm och Malmö har gjorts, se Tabell 4. I tabellen ses de högsta tillämpade taxorna för boendeparkering på gatumark.

Tabell 4 visar tillämpade taxor på gatumark i Stockholm, Göteborg och Malmö

Stad	Högsta taxa
Stockholm	1 600 kr per månad
Göteborg	975 kr per månad
Malmö	750 (nytt beslut 2024: 1 200)* kr per månad

* Beslut taget i kommunfullmäktige (KF 2024-12-17 § 253). Har sedan överklagats till förvaltningsrätten. Beslut inväntas.

Förvaltningens bedömning

För avgiftparkering föreslår förvaltningen en högsta möjliga taxa på 65 kr per timma. Detta baseras på slutsatser från tidigare höjningar inom befintlig ram, resonemang och jämförelser med taxor på kvartersmark samt behovet av att uppnå mål i miljö- och klimatprogrammet.

För boendeparkering föreslår förvaltningen en högsta möjliga taxa på 2 200 kr per månad som indexerats årligen med konsumentprisindex (KPI). Förändringen i KPI beräknas från oktober föregående år till oktober innevarande år och beloppet avrundas till närmsta femtal kronor. Bastal för beräkningen ska vara KPI för oktober 2025. Förslaget baseras på resonemang och jämförelser med taxor på kvartersmark samt behovet av att uppnå mål i miljö- och klimatprogrammet.

Dessa två högsta möjliga taxor utgör därefter ramarna inom vilka stadsmiljönämnden får besluta om taxestrukturen för avgiftparkering och boendeparkering. Detta innebär att stadsmiljöförvaltningen kommer att återkomma till stadsmiljönämnden med separata ärenden med förslag på justeringar av de taxor som förvaltningen bedömer behöver justeras, se Figur 1. Ärendena kommer bland annat att innehålla motivering till föreslagen nivå på taxa. Förvaltningen bedömer att högsta taxan för avgiftparkering bör uppgå till

högsta möjliga taxan på 65 kr per timma inom några år, och att högsta taxan för boendeparkering bör uppgå till högsta möjliga taxan på 2 200 kr per månad relativt omgående. Det kommer dock enbart vara för de platser med störst behov, medan lägre taxor kommer att gälla på platser med lägre behov.

Detta ärende skiljer sig från tidigare ärenden eftersom högsta tillämpad taxa tidigare har beslutats av kommunfullmäktige och tillämpats direkt. Anledningen till att istället göra på detta sätt med en högsta möjliga taxa som inte tillämpas direkt är att ge stadsmiljönämnden det handlingsutrymme som krävs för att mer effektivt kunna styra trafikens ordnande, uppnå flytt av gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar samt uppnå stadens miljö- och klimatmål. Detta sätt att fördela ansvaret mellan kommunfullmäktige och nämnd används i Malmö. I framtiden när taxorna når den högsta möjliga taxan som beslutas i detta ärende blir det aktuellt att gå upp med ett nytt ärende till kommunfullmäktige. Detta gäller både för boendeparkering och avgiftsparkering.

	Avgiftsparkering	Boendeparkering
Kommunfullmäktige	Nytt beslut: Högsta möjliga taxa avgiftsparkering 65 kr/timma ↑ Befintligt beslut: Högsta taxa för avgiftsparkering: 20 kr/30 minuter	Nytt beslut: Högsta möjliga taxa boendeparkering: 2 200 kr/månad som indexeras årligen med konsumentprisindex ↑ Befintligt beslut: Samtliga taxenivåer och att dessa justeras årligen med konsumentprisindex + 2,5 %
Stadsmiljönämnden	Nytt förfarande: Beslutar om taxestruktur för samtliga avgiftsparkeringstaxor, där högsta taxan inte kan överstiga 65 kr/timma Befintligt förfarande: Beslutar om taxestruktur för samtliga avgiftsparkeringstaxor, där högsta taxan är 20 kr/30 minuter	Nytt förfarande: Beslutar om taxestruktur för samtliga boendeparkeringstaxor, där högsta taxan inte kan överstiga 2 200 kr/månad (eller dess motsvarighet efter indexering). Befintligt förfarande: SMN informeras årligen om att samtliga områden justeras med avseende på konsumentprisindex + 2,5 %

Figur 1 beskriver hur taxeärenden hanteras i dagsläget samt förslag på hantering till följd av detta tjänsteutlåtande.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef mobilitet och
serviceresor

Förvaltningsdirektör