



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-10-16

Diarienummer 0155/23

Handläggare

Hans Linderstad

Telefon: 031-368 04 63

E-post: hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag att kostnadsberäkna en utredning av en differentiering av parkeringsavgifter på kommunens personalparkeringar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Redovisningen av kommunstyrelsens uppdrag 2023-01-11 § 27 till stadsledningskontoret att kostnadsberäkna en utredning av hur en differentiering av parkeringsavgifter på parkeringsytor i nära anslutning till stadens arbetsplatser skulle kunna genomföras, antecknas och förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen beslutade 2023-01-11 § 27 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer återkomma med en kostnadsberäkning för en utredning av hur en differentiering av parkeringsavgifter på parkeringsytor i nära anslutning till stadens arbetsplatser skulle kunna genomföras. I detta tjänsteutlåtande redovisas en sådan kostnadsberäkning.

För bedömning av kostnaden för att ta fram ett nytt parkeringssystem med differentiering av avgifter behövs en bild av hur ett sådant system skulle se ut, för att därefter göra kostnadsberäkningar. Utöver detta tillkommer även kostnader för drift och administration.

Flera olika modeller har skisserats. En modell är att utgå från översiktsplanens tre stadsområden – Innerstaden, Mellanstaden och Ytterstaden. Det behövs dock en rimlig justering av dessa zoner och där stadsbyggnadsförvaltningens nyligen framtagna kunskapsmaterial om kollektivtrafiktillgänglighet kan utnyttjas. Avgiftsnivån differentieras och sätts för de tre områdena som ett rimligt genomsnittsvärde för respektive stadsområde. Nya rutiner behöver också tas fram. Stadsledningskontoret bedömer kostnaden för denna modell till cirka 370 000 kronor.

En annan modell som ansluter till Parkeringsbolagets generella system med enbart timbaserad avgift har administrativa fördelar och kräver relativt lite utvecklingsarbete. Stadsledningskontoret bedömer kostnaden till 225 000 kronor.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Jämfört med dagens modell kommer ett mer marknadsanpassat system med zoner kräva mer administration. Som exempel pekas på ökade insatser för att ge motivering för avgiftsnivåer, arbete för hantering av intäktsfördelning mellan Göteborg Stads Parkeringsbolag och respektive förvaltning och en mer komplex övervakning.

Intäkterna från personalparkeringen är idag cirka 19 miljoner kronor inklusive intäkterna från besökande. Det är rimligt att anta att Parkeringsbolagets samlade intäkter från personalparkeringarna kommer att öka med en mer marknadsanpassad modell.

Bedömning ur ekologisk dimension

Teoretiskt kan en ökad avgift på centrala parkeringsplatser medföra en minskad biltrafik. Samtidigt kan en lägre avgift i ytterområden öka bilresandet dit. Bedömningen är dock att effekterna är mycket marginella sett mot hela trafiksystemet.

Bedömning ur social dimension

Ett väsentligt skäl till att idag ha samma avgift över hela staden ligger i att underlätta hantering av parkeringsfrågan för personal som arbetar på flera ställen, till exempel i en personalpool. Om en förändring ska ske måste lösning för dessa utredas vidare.

Dagens system har också motiverats genom att det kan medverka till rekrytering till kommunens arbetsplatser. En ökning av avgifter på främst Innerstadens parkeringsytor kan eventuellt försvåra detta.

Bilaga

Kommunstyrelsens protokollsutdrag 2023-01-11 § 27

Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade 2023-01-11 § 27 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer återkomma med en kostnadsberäkning för en utredning av hur en differentiering av parkeringsavgifter på parkeringsytor i nära anslutning till stadens arbetsplatser skulle kunna genomföras. I detta tjänsteutlåtande redovisas en sådan kostnadsberäkning.

Beskrivning av ärendet

Frågan om stadens personalparkering har behandlats vid flera tillfällen.

Kommunstyrelsen gav 2021-03-31 § 272 stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram ett förslag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden. Stadsledningskontorets utredning presenterades i november 2021 varefter kommunstyrelsen föreslog att kommunfullmäktige skulle besluta att ge Göteborgs Parkerings AB och andra berörda nämnder i uppdrag att avskaffa p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden där det finns andra parkeringsplatser (ofta på/längs gata) i området eller motsvarande lägen som är avgiftsfria, vilket undviker risk för förmånsbeskattning. Kommunfullmäktige fattade beslut 2022-02-24 § 16 i enlighet med kommunstyrelsens förslag.

Kommunstyrelsens beslöt 2022-10-05 § 698 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att undersöka framdriften i arbetet med kommunfullmäktiges beslut. Stadsledningskontoret återrapporterade till kommunstyrelsen varefter kommunstyrelsen beslöt 2023-01-11 § 27 att föreslå kommunfullmäktige avbryta uppdraget att avskaffa p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden samt ge stadsledningskontoret i uppdrag att, i samverkan med berörda aktörer, återkomma med en kostnadsberäkning för en utredning av hur en differentiering av parkeringsavgifter på parkeringsytor i nära anslutning till stadens arbetsplatser skulle kunna genomföras.

Stadsledningskontorets hantering av uppdraget

Stadsledningskontoret har avgränsat uppdraget till parkeringsplatser som Göteborgs Stads Parkering AB (Parkeringsbolaget) har rådighet över, är belägna på kvartersmark samt begränsas till de av stadens olika förvaltningar som idag har avtal med Göteborgs Stads Parkeringsbolag.

Dagens system för personalparkering

Vid många av stadens olika arbetsställen har anordnats personalparkering i enlighet med de krav som ställs i Plan-och bygglagen (PBL). Dessa är normalt belägna på kvartersmark och uthyres då genom Parkeringsbolaget. Anställda inom ett antal av stadens förvaltningar som använder privat bil har möjlighet att beställa parkeringstillstånd hos Parkeringsbolaget. Parkeringstillståndet gäller förvaltningarnas parkeringar märkta med ”Parkeringstillstånd erfordras, Göteborgs Stads Parkering” oavsett var den anställda har sin arbetsplats.

Parkeringsbolaget har avtal med och uppdrag att reglera, övervaka och sälja personaltillstånd till följande förvaltningar.

- Äldre- samt vård och omsorgsförvaltningen
- Förvaltningen för funktionsstöd
- Socialförvaltningen Nordost
- Socialförvaltningen Centrum

- Socialförvaltningen Sydväst
- Socialförvaltningen Hisingen
- Grundskoleförvaltningen
- Förskoleförvaltningen

Totalt finns idag 450 ytor där man kan köpa ett sådant parkeringstillstånd. Avgiften har satts till 400 kronor per månad för alla platser. Detta för att skapa en förenklad administrativ hantering och bland annat underlätta för personal som har flera arbetsställen.

Varje anställd köper ett p-tillstånd utifrån den förvaltning som de tillhör. Giltighetsbilagorna för respektive personaltillstånd är densamma oavsett vilken förvaltning den anställda tillhör eftersom flera förvaltningar kan ha anställda på samma fastighet.

Stadsledningskontorets tidigare utredningar har i enlighet med kommunstyrelsens uppdrag koncentrerats på en analys kring de personalparkeringar som finns i ytterområden. I dessa områden kan 400 kronor uppfattas som högt och medföra att det finns en risk för att parkering flyttar ut till närliggande gatunät. Prissättningen på det enhetliga tillståndet med 400 kr ska återspegla parkeringskostnaden i halvcentrala områden där merparten av personalparkeringen finns.

Antalet utfärdade parkeringstillstånd är i dagsläget (september 2023) 2 902. Under pandemin mars 2021 var antalet p-tillstånd 1 829 vilket var en ökning jämfört med mars 2019 då antalet utfärdade tillstånd var 1 118. Antalet har alltså ökat.

Parkeringstillståndet ger rätt till parkering på alla 450 parkeringsytorna, både centrala och i ytterområdena. Intäkterna från dessa delas mellan Parkeringsbolaget och aktuell förvaltning. Intäkterna bekostar Parkeringsbolagets kostnader för övervakning, IT-utveckling, systemförvaltning, kundtjänst, support och reglering i form av juridiskt rätt skyltsättning. Intäkterna går även till ytans skötsel och hyra från respektive förvaltning.

Vid intäktsfördelning behöver Parkeringsbolaget ta hänsyn till hur många p-tillstånd som personal köper utifrån vilken förvaltning de tillhör. Likaså finns det avgiftsbetalning på vissa parkeringsområden som också genererar en intäkt som ska fördelas.

Exempel på hur andra organisationer löst personalparkering

Region Stockholm

I Region Stockholm har man valt att dela in regionen i tre zoner – innerstad, ytterstad och landsort. Taxorna i respektive zon är marknadsanpassade och enhetliga inom det geografiska området.



Avgiften varierar från 18 kronor per dygn i område landsort till 60 kronor i innerstad, i parkeringshus något högre avgift. Söndagar och röda dagar är avgiftsfria.

Stockholm stad

Enligt Stockholms personalstrategiska avdelning finns ingen centralt beslutad stadsövergripande princip om hur personalparkering ska hanteras. I Stockholms stadsdelsförvaltningar är det möjligt för de olika förvaltningarna att fatta egna beslut. Generellt är det principen om marknadsanpassade avgifter som gäller och man använder inte parkering som en personalförmån.

Skolornas parkering har överlämnats till Stockholms stads parkeringsbolag som upplåter ytorna även för besöksparkering. Parkeringsbolaget erbjuder personalparkering i form av 30-dagarsbiljett som gäller för ett specifikt område. Avgiften är marknadsmässig.

Västra Götalandsregionen (VGR)

Regionfullmäktige har gett VGR fastighetsnämnd och Västfastigheter uppdraget att hantera alla parkeringsfrågor vid Västra Götalandsregionens fastigheter. Kostnader för parkering ska finansieras av parkeringsavgifterna. Avgiften går till bland annat drift, underhåll och bevakning. För parkeringar i Göteborg, Kungälv, Borås och Uddevalla finns ett marknadsvärde. Därför anpassas avgiften för personalparkering mot ett marknadsvärde för att följa Skatteverkets regler. På platser utan marknadsvärde tas en enhetlig avgift ut där det finns avgiftsbelagda parkeringsplatser i närområdet eller en risk att platserna används av andra än VGR:s personal.

När man ska välja tillstånd söker man sig fram till respektive sjukhus och den tillståndstyp man avser köpa på webbsidan eller i appen. För respektive sjukhus kan man välja mellan ett 30 dagars tillstånd dygnet runt och ett 30 dagars tillstånd för natt och helg. Tillståndet avslutas efter 30 dagar. Man kan också välja att tillståndet löper på tills man aktivt avslutar sitt abonnemang.

Sjukhus inom samma sjukhusgrupp har lika avgifter för att underlätta för personal att röra sig mellan sjukhusen. Det innebär att man kan parkera med samma tillstånd på alla sjukhus inom samma grupp.

Principer för ett nytt system

För att kunna bedöma kostnaden för att ta fram ett nytt system för personalparkering, behövs en översiktlig analys av hur ett sådant system kan utformas. Det finns då ett antal aspekter som behöver vägas in och som behöver hanteras inom ett nytt system:

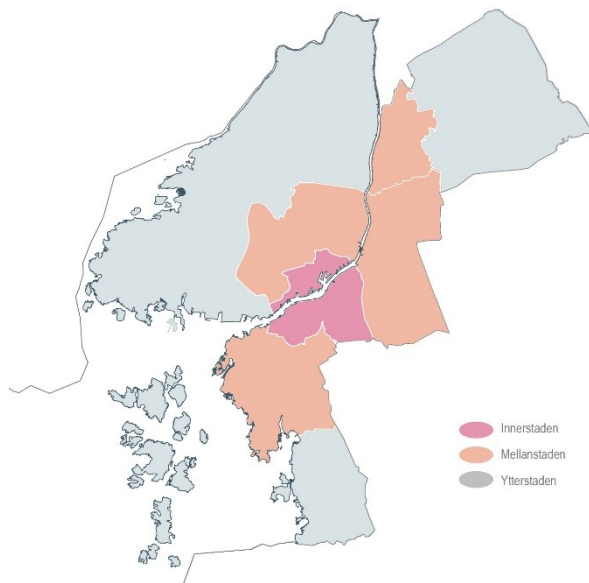
Anpassning till Översiktsplanens temainriktning Mobilitet och infrastruktur	Enligt kommunens mål ska andelen som reser med bil minska medan kollektivtrafik och gång/cykelandelen ska öka.
Anpassning till alternativa resmöjligheter	Möjlighet att resa till arbetsplatsen med kollektivtrafik varierar över staden. I de centrala delarna är det betydligt enklare att finna en resmöjlighet med kollektivtrafik än i ytterområden.
Marknadsanpassning	Generellt strävar såväl Parkeringsbolaget på platser på tomtmark liksom stadsmiljönämnden, som hanterar gatuparkering, till att anpassa avgiftsnivåer så att det finns en möjlighet att finna en ledig /hyra en plats. Detta innebär av naturliga orsaker att centrala platser har en högre avgiftsnivå. En marknadsanpassad nivå medför också att frågan om förmånsbeskattning inte blir aktuell. Hänsyn till omgivande parkeringars avgiftsnivå behöver tas.
Enkelt att administrera	En varierad avgiftsnivå innebär att Parkeringsbolaget behöver fastställa en lämplig avgift för varje plats. Denna kan vara schablonmässig fastställd. Ett system för att lösa parkeringstillstånd för personer med varierande arbetsplatser (till exempel pool-personal) behöver finnas.
Enkelt att använda	I dag söks tillstånd via stadens interna hemsida. Om en ändring ska ske bör ett motsvarande förfarande vara möjligt.

Områdesavgränsning

Om man inför ett system med zoner med olika avgiftsnivåer behöver giltigheten definieras för vilken zon ansökan avser.

Översiktsplanens tre områden

En tänkbar utgångspunkt skulle kunna vara att använda översiktsplanens tre områden: Innerstaden, Mellanstaden och Ytterstaden. Gränsen mellan Mellanstaden och Ytterstaden har inte bara en geografiskt naturlig gräns utan är också anpassad mot att Mellanstaden kan sägas vara spårvagnsstaden. Det ljusbruna området i figuren nedan omfattar dock också vissa perifera småhusområden med förhållandevis långa avstånd till spårvägssystemet.



Som ovan nämnts är det idag 450 parkeringsytor där parkeringstillstånd kan sökas. En preliminär analys av platserna har gjorts. Om man använder ovan visade kartindelning så ligger 76 av platserna i Ytterområdet, 326 i Mellanstaden och 48 i Innerstaden.

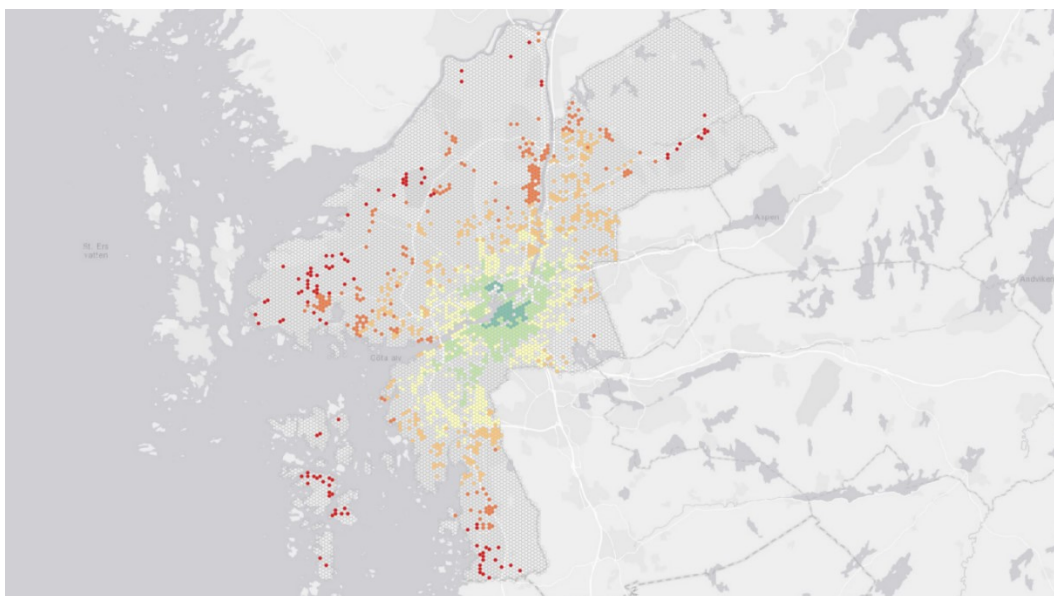
Gränsen mellan Innerstaden och Mellanstaden är dock inte lika tydligt synbar i verkligheten utan kartbilden ovan är schematisk. Här kommer att behövas en noggrann analys för respektive plats, så att avgiften upplevs som naturlig gentemot till exempel kollektivtrafiktäthet och inte heller skiljer sig från en sida av gatan till andra sidan.

Alternativ

I en tidigare översiktsplan fanns en något mer detaljerad områdesindelning med bland annat en kustzon och en definierad Mellanstad. Gränsen för Mellanstaden togs bland annat fram genom datoranalys om var man med kollektivtrafik på 45 minuter kan nå merparten av arbetsplatserna från bostäderna. Till viss del har denna analys nu blivit inaktuell genom att snabb-/stombussar vidgat dessa områden. Den tidigare modellen behöver därför kompletteras.

En sådan modell som motsvarar detta har nyligen tagits fram på stadsbyggnadsförvaltningen. Det material som tagits fram beskriver tillgängligheten för verksamheter (beräknat som tillgängligheten till befolkning från hexagoner med många verksamheter) med kollektivtrafik och cykel.

För att beskriva tillgängligheten används en betygsskala 0-5 som i nedanstående karta illustreras från röd till grön. Betygsskalan kan översättas till avgiftsnivåer där de verksamheter/skolor som har bäst tillgänglighet (betyg 4-5) kan få en högre parkeringsavgift. Nedanstående karta visar hur tillgänglighet för verksamheter ser ut. Denna är också användbar för Stadens verksamheter.



Det är dock möjligt att några av de ytor som idag har personalparkering inte finns med i ovanstående karta eftersom det inte finns verksamheter i närheten och parkeringsytan därmed inte fått något betyg. Det är möjligt att komplettera detta med saknade områden i så fall.

Ett annat alternativ för gränsen för det centrala området skulle kunna vara den zon inom vilken trängselavgiften tas ut. Logiken skulle då vara att den styrande funktion som avses i översiktsplanen har definierats genom trängselavgiftszonens utbredning.

Lösning för dem som arbetar på flera platser

Idag är avgiften alltså samma på alla platser. Detta medför att en arbetstagare, som köper ett tillstånd, har rätt att parkera på alla platser som upplåts för personalparkering.

Innan tillämpning av enhetlig taxa för personalparkering användes en differentierad taxemodell. Detta innebar att personalparkeringar var uppdelade på tre olika avgiftszoner, med olika parkeringstillstånd för respektive avgiftszon. Tidigare olika priszoner grundade sig på att delar av stadens organisation var geografiskt indelade i olika stadsdelsförvaltningar. Personal arbetade då inom sin stadsdel. Anställda i staden som arbetade på olika arbetsplatser, exempelvis vikariepool inom skola, fick ökade omkostnader om de blev tvungna att använda bilen mellan olika avgiftszoner. Av administrativa skäl samt utifrån beskriven problematik med olika arbetsplatser gjorde Parkeringsbolaget bedömningen att en differentierad taxa inte var ändamålsenlig.

Vikarier som är tillfälligt anställda kan idag betala timtaxa via appen (dold platskod).

Alternativa lösningar

För personal som arbetar på flera arbetsplatser kan olika lösningar tänkas.

Högsta avgift

Om en anställd köper ett tillstånd som täcker kostnaden för det dyraste aktuella området, så kan man därmed också medge tillstånd även för mer perifera parkeringsytor med lägre avgift. Kontroll av parkeringen skulle då kompliceras något, men eftersom tillståndet är knutet till en specifik bil och dess registreringsnummer kan detta hanteras.

En variant är att man har olika typer av tillstånd som omfattar olika områden (Innerstad + Mellanstad + Ytterstad, Mellanstad + Ytterstad) där högsta avgiften också ger rättighet till parkering i områden med lägre taxa.

Genomsnittsavgift

En specialavgift för personal med behov av möjlighet att utnyttja parkering på många platser är också tänkbar. Den skulle då kunna återspegla en lämplig genomsnittlig avgiftsnivå.

Skattekonsekvenser

Med dagens system med en enhetlig parkeringstaxa på personalparkeringar uppstår eventuellt en skattepliktig personalförmån för vissa av de centralt belägna parkeringarna. Detta behöver i så fall hanteras inom ramen för respektive förvaltning.

Med ett mer marknadsmässigt anpassat taxesystem kommer detta inte behöva administreras av förvaltningarna.

Beräkning av kostnader

Olika varianter på principlösning

Kommunstyrelsens uppdrag till stadsledningskontoret avser att ta fram en kunskap om vad en utredning om ett omarbetat system för personalparkering skulle kunna kosta. Beräkningen på kostnaden behöver baseras på

- dels hur mycket arbete som nu behöver läggas ned i Staden för att arbeta fram en sådan modell
- dels hur mycket arbete som behöver ske framöver för att administrera ett sådant system jämfört med dagens modell.

För bedömning om kostnaden av att ta fram ett nytt parkeringssystem ska kunna göras behöver därför en hypotes om ett sådant göras.

Variant 1 skulle kunna vara att med hjälp av datoranalyser ta fram respektive plats tillgänglighet ur ett trafikperspektiv, där kollektivtrafikens kvalitet och där trafikträngsel och miljöaspekter vägs in. Ju bättre kollektivtrafiktillgängligheten är desto högre blir parkeringsavgiften. Alla 450 platser behöver då gås igenom och utredas. Av naturliga skäl kommer dock en viss schablonisering att behöva ske. Stadsbyggnadsförvaltningens modell som visats ovan kan lämpligen utnyttjas. Som kartan ovan visar finns möjlighet att skapa fem olika avgiftsnivåer.

Observeras bör dock att den marknadsmässiga avgiftsnivån inte enbart beror på kollektivtrafiktillgängligheten. Mer viktigt är snarare efterfrågan på parkering och utbudet av parkering i respektive område.

Variant 2 är att utnyttja den stadsanalys som redan ligger i översiktsplanens tre stadsområden. Avgiftsnivån i de tre områdena sätts som ett rimligt genomsnittsvärde för respektive område.

Viktigt att ha i beaktning är gränsdragningen mellan zonerna och att tänka på att personal kan arbeta i flera zoner. En verksamhet som ligger i en zon kan behöva nyttja parkeringen som ligger intill (p g a parkeringsbrist) men som hamnat i annan zon. Idag kan all personal i nämnda förvaltningar nyttja samtliga parkeringar under sin arbetstid oavsett vilken förvaltning de tillhör och parkerar på. Fler zoner innebär även en ökad löpande administration med behörighetskontroll och zonuppdateringar.

Variant 3 skulle kunna vara att följa Stockholms stad som avskaffat särskilda kommuncentralt bestämda avgiftssystem för personalparkering. I stället sätts priset på parkeringstillstånd av Göteborgs Stads Parkeringsbolag på marknadsmässiga utgångspunkter plats för plats på samma sätt som Parkeringsbolaget avgiftssätter andra parkeringsytor (eller som gatuparkering avgiftssätts genom stadsmiljöförvaltningen). Därmed faller naturligt frågan om förmånsbeskattning bort. Priset på parkeringstillståndet vid till exempel förskolor och skolor kan därmed variera beroende på lokala förutsättningar.

Variant 4 är en utveckling av Variant 3 och innebär att inte erbjuda månadsparkeringsköp utan att köp sker med timavgift dag för dag med de timmar som bedöms behövas. Timavgiften är satt till marknadsmässig nivå. Köp sker med en app liknande den som finns för övrig parkering som Parkeringsbolaget har.

Respektive plats behöver då ha en platskod, som anges med skylt. Platsen är fortfarande skyltad som personalparkering under lämplig tid. Möjligheten att parkera på platsen gäller då endast för dem som har en behörighet, som är knuten till anställning inom aktuella förvaltningar. Hantering för dem som har varierande arbetsställen löses genom detta. Ur hanteringssynpunkt skiljer sig inte sådan parkering från Parkeringsbolagets övriga avgiftsbelagda platser.

Nedan redogör stadsledningskontoret för kostnaderna för att genomföra en differentiering av en kombination av 1 och 2 respektive av 4.

Stadsledningskontoret gör också bedömning att det inte bör skapas en egen avgiftsnivå för personal som arbetar på flera platser med olika parkeringsavgiftsnivåer. Om personal önskar använda bil för resa mellan arbetsställena bör detta lösas genom att de köper ett tillstånd för det högsta avgiftsområdet. Detta täcker också kostnaden för de billigare områdena. Variant 4 löser också frågan för denna personal.

Utredningens omfattning

Redan i framtagandet av detta tjänsteutlåtande har en rad preliminära analyser både gällande modell och zonutformning behövt ske. Detta innebär att en del av arbetet för att genomföra en differentiering redan har gjorts.

Enligt variant kombination av 1 och 2

Alla 450 platserna behöver gås igenom, även om vissa av dessa är förhållandevis enkelt att klassa. Stadsbyggnadsförvaltningens kartmaterial är här till god hjälp men kan behöva kompletteras.

I samråd med Parkeringsbolaget har denna inklassning bedömts kräva 225 timmar. Om inte stadsbyggnadsförvaltningen gjort detta material hade utredningen behövt omfatta en liknande analys och därmed varit betydligt mer omfattande.

Ett av de arbeten som återstår är att sätta en avgift på respektive delområde. Dagens 400 kronor per månad är ett slags genomsnitt, som behöver sättas högre i centrala delar av staden respektive lägre i perifera delar. Avgiften 400 kronor har legat konstant några år och är att betrakta som ett lågt genomsnitt i dag. En viss (låg) avgift bör finnas på alla aktuella parkeringsytor för att övervakning ska ske. Eftersom avgiften även i ytterområden ska avspegla kostnaderna för administration och övervakning samt markunderhåll och markhyra finns inga garantier att det blir billigare i ytterområden än idag. Avgiften behöver också hantera om parkeringsplatsen har högre kvalitet, till exempel ligger i uppvärmt och skyddat läge. Dagens avgift på 400 kr avser ett grundpris för utomhusparkering.

Om en differentierad taxa ska införas, kommer detta medföra att nya rutiner behöver utvecklas för såväl ansökan om tillstånd, övervakning av parkeringsytor samt intäktsfördelning mellan Parkeringsbolaget och respektive förvaltning.

Stadsledningskontoret bedömer att arbetet att fastställa nya avgiftsnivåer och utveckla nya rutiner kräver en insats på 300 timmar men bedömningen är omgiven av stor osäkerhet.

Enligt variant 4

Fördelen med denna variant är att det ansluter sig till Parkeringsbolagets övriga system för upplåtelse av allmän parkering. Metodutveckling för detta uppskattas till 200 timmar i administrativt arbete exklusive tillverkning av skyltmaterial och uppsättning på plats där det saknas. IT-utveckling för att tydliggöra en dold platskod i appen för personal med behörighet uppskattas till 120 tim.

Stadsledningskontorets bedömning

En mer marknadsanpassad avgiftsnivå bedöms medföra en ökad intäkt för Parkeringsbolaget. I enlighet med tidigare genomförda utredningar bedömer stadsledningskontoret att nuvarande kostnad om 400 kronor är att betrakta som relativt låg. En preliminär skattning är att en mer marknadsanpassad avgift kan medföra en ökad intäkt. Denna kan uppgå till upp till cirka 10 mnkr, som delas lika mellan Parkeringsbolaget och förvaltningarna.

Den ovan redovisade bedömningen av hur många timmar som behöver läggas för att ta fram en ny zonindelning blir minst 320-525 timmar beroende på valt alternativ. Med en genomsnittlig timkostnad ger detta en kostnad på mellan 225 000 och 370 000 kronor. Kostnaden är lägre än tidigare uppskattat, eftersom stadsbyggnadsförvaltningen nyligen tagit fram en stor del av underlaget som behövs.

En omläggning av dagens system kan möjligen bli genomförd under 2024/25. Huvudansvarig för ett sådant arbete bör vara Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB.

I beslut om att en förändring ska ske bör även hänsyn tas till kostnad för hantering (merkostnad) jämfört med dagens modell. Som framgår av redovisningen nedan är denna ökade administrationskostnad inte försumbar i varianten enligt 1 / 2.

Konsekvenser för administration

Jämfört med dagens system kommer ett mer marknadsanpassat system enligt variant 1 / 2 kräva mer administration. Dagens system medför inte omfattande diskussioner om rätt nivå på månadsavgift utan man kan hänvisa till dess schablonartade upplägg. En mer marknadsanpassad taxa riskerar att medföra olika uppfattningar om den rätta nivån.

Den anställda anger vid ansökan vilken avgiftszon som tillståndet ska avse. Det är också viktigt att giltighetsbilagan är korrekt. Idag finns 11 giltighetsbilagor, som uppdateras manuellt. Med tre avgiftsnivåer / -zoner blir det i stället 33 giltighetsbilagor som behöver hanteras.

Parkeringsbolaget poängterar också att det sker en intäktsfördelning som ska ta hänsyn till hur många p-tillstånd som personal köper utifrån vilken förvaltning de tillhör. Likaså finns det avgiftsbetalning på vissa parkeringsområden som också genererar en intäkt som ska fördelas.

Övervakningen blir också mer komplex. Den anställda behöver definiera vilken avgiftszon som ansökan avser och detta knyts till ett specifikt bilnummer. Komplexiteten blir också beroende på hur förfinad man väljer att anpassa avgifterna till kollektivtrafiktillgängligheten, det vill säga hur många zoner man väljer att införa.

Modellen enligt variant 4 bedöms medföra en mindre administration för kommunen än dagens, men medför att den som parkerar varje dag behöver ange via appen sin parkeringstid. Fördelningen av intäkterna från parkeringen mellan Parkeringsbolaget och förvaltningarna kommer att ske mer schablonmässigt än idag.

Alla varianter har fördelen att minska behov av hantering av skatteförmån.

Konsekvenser på resandet

Antal p-tillstånd är idag cirka 2 900. Med två resor per bilist medför detta cirka 6 000 resor per dag. Detta är en mycket liten del av all trafik som rör sig i staden. I Ytterområden skulle en avgiftssänkning teoretiskt ge en marginell trafikökning. I Innerstaden skulle en ökning av avgifterna av samma skäl kunna ge en marginell minskning av trafiken.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör



Återrapportering gällande undersökning av framdrift i arbetet med uppdrag om att avskaffa p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden

§ 27, 1038/22

Beslut

Enligt yrkande från V, S, MP och C:

1. Kommunstyrelsens uppdrag 2022-10-05, § 698 till stadsledningskontoret, att undersöka framdriften i arbetet med uppdrag till Göteborgs Stads Parkering AB och andra berörda nämnder att avskaffa p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden (Kommunfullmäktige 2022-02-24 § 16 0553/21) och återrapportera skriftligen till kommunstyrelsen, förklaras fullgjort.
2. Stadsledningskontoret får i uppdrag att, i samverkan med berörda aktörer, återkomma med en kostnadsberäkning för en utredning av hur en differentiering av parkeringsavgifter på parkeringsytor i nära anslutning till stadens arbetsplatser skulle kunna genomföras.

Kommunstyrelsen tillstyrker yrkande från V, S, MP och C den 9 december 2022 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Kommunstyrelsen får i uppdrag att avbryta uppdraget att avskaffa p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden (kommunfullmäktige 2022-02-24 §16 0553/21).

Tidigare behandling

Bordlagt den 23 november 2022, § 872, den 30 november 2022, § 913 och den 14 december 2022, § 980.

Handlingar

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 26 oktober 2022.

Yrkande från V, S, MP och C den 9 december 2022.

Yttrande från M, D, L och KD den 10 januari 2023.

Yrkanden

Martin Wannholt (D) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag och avslag på yrkande från S, V, MP och C den 9 december 2022.

Ordföranden Jonas Attenius (S) yrkar bifall till yrkande från V, S, MP och C den 9 december 2022.

Propositionsordning

Ordföranden Jonas Attenius (S) ställer propositioner på yrkandena och finner att det egna yrkandet bifallits. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till Jonas Attenius yrkande och Nej för bifall till Martin Wannholts yrkande”.

Daniel Bernmar (V), Viktoria Tryggvadottir Rolka (S), Blerta Hoti (S), Jenny Broman (V), Marina Johansson (S), Karin Pleijel (MP) och ordföranden Jonas Attenius (S) röstar Ja (7).

Axel Josefson (M), Martin Wannholt (D), Jörgen Fogelklou (SD), Axel Darvik (L), Elisabet Lann (KD) och tjänstgörande ersättaren Nina Miskovsky (M) röstar Nej (6).

Protokollsanteckning

Representanterna från M, D, L och KD antecknar som yttrande en skrivelse från den 10 januari 2023.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsledningskontoret
KF Handling 2023 nr 5

Dag för justering

2023-01-30

Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Jonas Attenius

Justerande

Axel Josefson