

**Yrkande** (M), (L), (C)  
**Särskilt yttrande** (KD)

2022-06-15

3.3

**Yrkande – Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan**

### **Förslag till beslut**

I Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige;

- Att avslå motionen

### **Yrkandet**

Båda remissinstanserna som är tillfrågade, Parkeringsbolaget och Trafiknämnden, avstyrker motionen med likalydiga skrivelser om att det som efterfrågas i motionen till stor del redan omhändertas i bolaget och nämndens arbete med parkeringspolicyn. Stadsledningskontoret har också en bra poäng när man lyfter att parkeringspolicyn är ett av dokumenten som behöver samordnas och ses över i samband med framtagandet av den så kallade genomförandeplanen av översiktsplanen som kommer med den nya nämndstrukturen.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-05-12

Diarienummer 0193/22

Handläggare

Hedwig Andrén

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

## Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan

### Motionen

Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) föreslår kommunfullmäktige att besluta om att ge Göteborgs Stads Parkerings AB i uppdrag att anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller samt att ge trafiknämnden i uppdrag att revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller.

Klimatomställningen ska genomföras så att de med störst utsläpp bidrar mest till omställningen. Motionärerna vill därför att staden anpassar parkeringsavgifter inom Göteborg Stad, så att dessa bättre bidrar till klimatomställningen, då olika delar av staden skiljer sig mycket åt behövs mer differentiering av P-avgifter.

Motionärerna anser att en annan åtgärd för att minska biltrafiken är att göra stadens parkeringspolicy mer miljöstyrande. Det fanns med bland de 20 klimatlöften som Västra Götalandsregionen uppmantrar alla kommuner att anta. Nödvändiga förändringar för att nå målen om frisk luft, minskad klimatpåverkan, mindre trängsel och färre som störs av buller ska vara en del av analysen som sedan leder till lösningar som stödjer i att uppnå klimatlöftena som antagits för 2022.

### Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB och trafiknämnden. Remissinstansernas svar framgår i nedanstående tabell.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB	Avstyrker Översänder bolagets tjänsteutlåtande som eget yttrande.	Det ramverk som bolaget använder vid sin prissättning stödjer redan det önskade målet. Det är dyrast i de centrala delarna av Göteborg där trängsel och

	Yrkande Omröstning Protokollsanteckning Gertrud Ingelman och Eva Ringdahl	utsläpp är som störst och billigare i ytterområden både vad gäller parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Vid en ytterligare förändring så behöver det föregås av en justering på trafikkontorets gatumark för att kunna leva upp till parkeringspolicyn.
Trafiknämnden	Avstyrker Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande. Yrkande MP och V	Nämnden anser att det inte är nödvändigt att Parkeringspolicy för Göteborgs Stad uppdateras i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller då miljöstyrning är en del av parkeringspolicyn och inte ett hinder för att införliva stadens miljö- och klimatmål.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Den ekonomiska effekten av en revidering av parkeringspolicyn i syfte minska klimatpåverkan, är svår att kvantifiera, framför allt då trafiknämnden finner att parkeringspolicyn inte anses hindra stadens arbete med att minska klimatpåverkan.

### Bedömning ur ekologisk dimension

Att använda parkeringsavgifter för att minska klimatpåverkan och utsläpp är ett styrmedel som används utifrån Parkeringsbolagets nuvarande prisstrategi. Ett annat sätt att påverka beteendeförändring är att möjliggöra kombinerade resor och flexibla parkeringserbjudanden som sedan leder till lösningar som stödjer i att uppnå klimatlöftena som antagits för 2022.

Förslaget har koppling till miljö- och klimatprogrammets mål Klimatet och Människan och delmålen Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter samt Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna. Relevanta strategier i programmet är Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart och Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter.

Bland Västra Götalandsregionens och Länsstyrelsens klimatlöften 2022 var Vi använder en klimatstyrande parkeringsplan/policy ett löfte som Göteborgs Stads valde bort att anta i utmaningen 2022. Föregående år gjordes bedömningen att staden inte uppfyllde kriterierna fullt ut, men till stor del, och därför kunde ange att löftet redan uppfylldes. Sedan dess har ett förtydligande kommit från Klimat 2030 som innebar bedömningen att staden inte kan anta löftet utifrån nuvarande parkeringspolicy.

### Bedömning ur social dimension

Prissättning för p-avgift kan leda till minskat antal bilar i stadsmiljö vilket bland annat påverkar luft och buller i positiv riktning för människor som bor och vistas i staden. Barn

är särskilt känsliga för påverkan som uppkommer av luftföroreningar och buller vilket kan påverka den fysiska och psykiska hälsan och utvecklingen i negativ riktning på sikt.

## **Stadsledningskontorets kommentar**

Stadsledningskontoret konstaterade i utredningen av styrande dokument inom strategisk stadsplanering (dnr 1691/20), att parkeringspolicyn är utdaterad i förhållande till omvärldsförändringar och övrig styrning i staden, samt att den inte stämmer överens med Göteborgs Stads riktlinjer för styrande dokument. Stadsledningskontoret menar att parkeringspolicyn är ett dokument som behöver samordnas med och ses över i samband med framtagandet av en så kallad genomförandeplan av översiktsplanen. I översynen behöver övervägande göras gällande vad som kan tas omhand i genomförandeplanen och vad som eventuellt behöver fortsätta finnas i form av reglerande styrande dokument.

Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna för att samordna planerande styrande dokument inom den strategiska stadsplanering (dnr 1691/20) beslutades av kommunfullmäktige 2022-05-19 § 15.

Jonas Kinnander

Direktör Ärende och utredning

Eva Hessman

Stadsdirektör

## **Bilagor:**

1. Motionen
2. Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB:s handlingar 2022-04-20 § 44
3. Trafiknämndens handlingar 2022-04-21 § 142



---

## Handling 2022 nr 12

# **Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller**

Klimatet är vår tids ödesfråga och hur vi agerar nu under de närmaste tio åren är helt avgörande för framtida generationer. Det behövs aktivt arbete på alla nivåer och klimattoppmötet COP26 visar tydligt på behovet av att städerna vågar gå före och visa vägen i klimatomställningen. Rapporten ”Fossilfritt Göteborg – vad krävs?” redovisar tydligt att kraftfulla åtgärder behövs för att klara målet om 1,5-graders uppvärmning och att de behöver genomföras nu. Att vänta kommer innebära att än mer kraftiga åtgärder blir nödvändigt.

Biltrafiken står för en hög andel av Göteborgs klimatutsläpp och bidrar även till buller och sämre luftkvalitet i staden. Därför behöver biltrafiken minska i linje med trafikstrategin och målen i miljö- och klimatprogrammet. En av åtgärderna i Fossilfrittrapporten som skulle ge en stor klimatnytta (över 10 000 ton koldioxidekvivalenter årligen) är att höja parkeringsavgifterna.

Klimatomställningen ska genomföras så att de med störst utsläpp bidrar mest. Vi vill därför att staden anpassar parkeringsavgifter inom Göteborg stad, som bättre bidrar till klimatomställningen. Eftersom olika delar av staden skiljer sig mycket åt behövs mer differentiering av P-avgifter. Nödvändiga förändringar för att nå målen om frisk luft, minskad klimatpåverkan, mindre trängsel och färre som störs av buller ska vara en del av analysen.

En annan åtgärd för att minska biltrafiken är att göra stadens parkeringspolicy mer miljöstyrande. Det fanns med bland de 20 klimatlöften som västra Götalandsregionen uppmuntrar alla kommuner att anta. Den styrande Alliansen valde tyvärr tillsammans med D och S att inte anta detta löfte när ärendet hanterades i kommunstyrelsen den 24 november 2021.

**Kommunfullmäktige föreslås att besluta:**

1. Göteborgs Stads Parkerings AB får i uppdrag att anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller.

**Karin Pleijel (MP)**

**Gertrud Ingelman (V)**

**Stina Svensson (FI)**

## § 44 Dnr 0049-22

### **Yttrande gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan**

Handling är utskickad och anses föredragen.

#### **Beslut**

1. Styrelsen avstyrker förslagen till beslut i motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan.
2. Styrelsen översänder bolagets förslag till yttrande som sitt eget yttrande till kommunstyrelsen.
3. Styrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad

#### **Handlingar**

Yttrande gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan 202-03-25

Remiss från kommunstyrelsen gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan

Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan (Handling 2022 nr 12, kommunfullmäktige)

Styrelsehandling från 2020-09-23, Ramverk för prissättning

#### **Yrkanden**

Ordföranden Margareta Broang yrkar bifall till bolagets förslag till yttrande.

Gertrud Ingelman yrkar bifall till eget förslag till yttrande att tillstyrka förslagen i motionen.

Utdrag ur Protokoll  
Sammanträdesdatum: 2022-04-20

## Omröstning

Godkänd voteringsproposition: Ja för bifall till bolagets förslag och Nej för bifall till yrkandet från Gertrud Ingelman.

Margareta Broang, Parisa Rezaeivar, Marianne Qvick Stoltz, Max Törnqvist och Niclas Hammarstrand röstar Ja (5).

Gertrud Ingelman och Eva Ringdahl röstar Nej (2).

## Protokollsanteckning

Protokollsanteckning från Gertrud Ingelman och Eva Ringdahl enligt följande:

*Vi anser att motionens förslag är relevanta och att motionen ska bifallas.*

*Vi anser att Göteborg Stads Parkeringsbolag arbetar i riktning mot motionens intentioner genom det år 2020 antagna ramverket som också öppnar för pilotprojekt kring hur prissättningen kan fungera som styrparameter. Däremot så hänger bolagets prissättning på tomtmark ihop med trafikkontorets prissättning som bygger på av kommunfullmäktige antagna Parkeringspolicy för Göteborg stad från 2009. För att Göteborg ska vara klimatneutralt senast 2030 behövs en uppdaterad parkeringspolicy som tydligare styr mot att klara klimatmålet. Nuvarande parkeringspolicy antogs 2009 och hänvisar bland annat till andra styrdokument som inte längre är aktuella så som K2020 och stadens tidigare miljömål. I parkeringspolicyn finns också en inriktning om att bibehålla antalet parkeringsplatser i innerstaden, vilket kan anses motverka stadens möjligheter att nå målet om klimatneutralitet. Dessutom hindrar det en stadsutveckling som ger mer utrymme för människor och hållbara transporter.*

*Även inom stadsutvecklingsområdet har det hänt mycket sedan 2009. Trafikkontoret som också svarar på remiss av motionen konstaterar i sitt tjänsteutlåtande att behov av uppdatering av parkeringspolicyn finns, men de anser att det inte är lämpligt tillfälle nu på grund av kommande omorganisation. Vi anser att det kommer att krävas samarbete över stadens interna organisationsgränser och ser därmed ingen motsättning i att genomföra den kommande omorganisationen och att samtidigt påbörja en revidering av parkeringspolicyn.*

*Enligt rapporten Fossilfritt Göteborg - vad krävs? är höjda avgifter för parkering en åtgärd som är viktig för att minska trafikarbetet i staden. Det är också i linje med gällande trafikstrategi och med intentionerna i miljö- och klimatprogrammet utifrån vilket det krävs oerhört omfattande förändringar för att nå miljöprogrammets mål om 90 % minskning av koldioxidutsläppen från transporter och att där det vägtrafikarbetet i Göteborg behöver minska med 25 % till 2030, jämfört med 2020.*



---

**Utdrag ur Protokoll**  
Sammanträdesdatum: 2022-04-20

## **Vid protokollet**

**Sekreterare**

Linda Ringhage

**Ordförande**

Margareta Broang

**Justerande**

Gertrud Ingelman

**Styrelsehandling**

Utfärdat 2022-03-25

Diarienummer 0049-22

Handläggare

Anna Forsberg

Telefon: 031-774 37 29

E-post: anna.forsberg@p-bolaget.goteborg.se

## **Yttrande gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan**

### **Förslag till beslut**

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. Styrelsen avstyrker förslagen till beslut i motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan.
2. Styrelsen översänder bolagets förslag till yttrande som sitt eget yttrande till kommunstyrelsen.
3. Styrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

### **Sammanfattning**

Remiss gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, har inkommit till bolaget från kommunstyrelsen för yttrande. Svar på remissen ska lämnas till senast den 28 april 2022.

Det ramverk som antogs av bolaget styrelsen 2020-10-14 och som används vid bolagets prissättning stödjer redan det önskade målet. Det är dyrast i de centrala delarna av Göteborg där trängsel och utsläpp är som störst och billigare i ytterområden både vad gäller parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Vid en ytterligare förändring så behöver det föregås av en prisjustering på trafikkontorets gatumark för att kunna leva upp till parkeringspolicyn.

Tekniken för en mer dynamisk prissättning är omogen och har ännu inte kommersialiserats. Dock har det ramverks som styrelsen antagit för prissättning tagit i beaktande att pilotprojekt kan genomföras i syftet att lära sig mer om hur en mer dynamisk prissättning kan användas som styrparameter när tekniken är mer mogen.

Bolaget har samverkat med trafikkontoret gällande motionen och en samstämmighet råder. Bolaget föreslår därför att styrelsen avstyrker förslagen i motionen.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Bolaget ska bibehålla en långsiktigt god ekonomisk förmåga, ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor. Prissättningen av avgiftsparkering och parkeringstillstånd är avgörande för att bolaget ska bidra i enlighet med ägardirektivet.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Att använda parkeringsavgifter för att minska klimatpåverkan och utsläpp är ett styrmedel som används utifrån bolagets nuvarande prisstrategi. Ett annat sätt att påverka beteendeförändring är att möjliggöra kombinerade resor och flexibla parkeringserbjudanden.

## **Bedömning ur social dimension**

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

## **Bilagor**

1. Remiss från kommunstyrelsen gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan.
2. Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan (Handling 2022 nr 12, kommunfullmäktige)
3. Styrelsehandling från 2020-09-23, Ramverk för prissättning

## Ärendet

Remiss gällande motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan, har inkommit till bolaget från kommunstyrelsen för yttrande. Svar på remissen ska lämnas senast den 28 april 2022.

## Beskrivning av ärendet

I motionen uttrycks en vilja att Göteborgs stad ska anpassa parkeringsavgifter inom staden som bättre bidrar till klimatomställningen och då behövs, enligt motionen, en större differentiering av parkeringsavgifter för olika delar av staden. Syftet med anpassningarna ska vara att nå målen om frisk luft, minskad klimatpåverkan, mindre trängsel och färre som störs av buller.

I motionen föreslås kommunfullmäktige att besluta: *Göteborgs Stads Parkerings AB får i uppdrag att anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller.*

Göteborgs Stads Parkerings ramverk för prissättning beslutas av bolagets styrelse och antogs 2020-10-14. Ramverket syftar till att bolaget ska bibehålla en långsiktigt god ekonomisk förmåga, ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor.

Utifrån antaget ramverk och marknadsläge genomförs årliga prisjusteringar av parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Ramverket tillämpas från och med 2021-01-01 där beslut om årliga prisjusteringar fattas i samband med att styrelsen antar bolagets budget. Grunden i prissättningen på tomtmarksparkering utgår ifrån en geografisk indelning där priserna är högre ju mer centralt parkeringen är belägen.

Ramverket utgår från bolagets ägardirektiv och styrande dokument. I ägardirektivet står att bolaget ska säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och tillfredsställande soliditet, för att skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt agerande.

Ägardirektivet hänvisar till ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” som beslutades av Kommunfullmäktige 2009. Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. I ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” står *”Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark i samma område”*.

Utifrån de styrande dokumenten behöver prissättning av parkeringsavgiften på tomtmark utgå ifrån vad avgiften är för parkering på gatumark/allmän plats är i området. Detta då parkering på tomtmark ska ha samma pris som eller ett lägre pris än priset på gata/allmän plats i syfte att samla parkeringar i större samnyttjade parkeringsanläggningar.

När ramverket för prissättning togs fram och beslutades år 2020 av Göteborgs Stads parkerings styrelse så genomfördes en omvärldsanalys. I den framkom att det används huvudsakligen två olika sätt att prissätta parkering: Variabel prissättning och prestationsbaserad prissättning.

*Variabel prissättningen* baseras på traditionella parametrar som: parkeringstiden, närhet till stadens centrum, dag / tid, tilläggstjänster. Prisnivån sätts en gång och förändras endast tex årligen genom manuell översyn.

*Prestationsbaserad prissättning* baseras på ett resultatmål som ska uppnås. Några exempel på prestandaparametrar är: beläggingsgrad, intäkt, miljöfaktorer och trängsel. Vid prestationsbaserad prissättning kalibreras prissättningen antingen regelbundet (till exempel varje månad), baserat på hur mycket av prestandamålet som uppnås eller fullt dynamiskt baserat på uppgifter om realtidsbeläggning (denna typ av prissättning är endast möjligt med stöd av intelligent teknologi).

Helt dynamisk prissättning där priset är kalibrerat på data för parkeringsbeläggning i realtid anses vara framtida prissättning när det gäller smart mobilitet. Emellertid, främst på grund av bristen på teknisk mognad och nödvändig initial investering, har det ännu inte kommersialiserats i så stor utsträckning med undantag för några få stora städer som Los Angeles, San Francisco.

I ramverket som Göteborg Stads Parkering beslutade år 2020 så står att: *”I ett lärande syfte av hur besöksprissättningen påverkar söktrafik och beläggning i vissa områden i vissa situationer kan pilotprojekt genomföras utifrån hur väl prissättningen fungerar som styrparameter. Det kan vara tex vid evenemang, trafikomläggningar eller i utvecklingsprojekt”*.

## **Bolagets bedömning**

Det ramverk som bolaget använder vid sin prissättning stödjer redan det önskade målet. Det är dyrast i de centrala delarna av Göteborg där trängsel och utsläpp är som störst och billigare i ytterområden både vad gäller parkeringsavgifter och parkeringstillstånd. Vid en ytterligare förändring så behöver det föregås av en justering på trafikkontorets gatumark för att kunna leva upp till parkeringspolicyn.

Tekniken för en mer dynamisk prissättning är omogen och har ännu inte kommersialiserats. Dock har det ramverk som styrelsen antagit för prissättning tagit i beaktande att pilotprojekt kan genomföras i syftet att lära sig mer om hur en mer dynamisk prissättning kan användas som styrparameter när tekniken är mer mogen.

Bolaget har samverkat med trafikkontoret gällande motionen och en samstämmighet råder. Bolaget föreslår därför att styrelsen avstyrker förslagen i motionen.

Hanna Munde

Kristina Rejare

Avdelningschef

VD

Marknad och affärsutveckling

**Styrelsehandling**

Utfärdat 2020-09-08

Diarienummer 0238-20

**Handläggare**

Anna Forsberg

Telefon: 031-7743729

E-post: anna.forsberg@p-bolaget.goteborg.se

## Ramverk för prissättning

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag föreslås beslutas att;

- Föreliggande förslag till Ramverk för prissättning godkännes och ersätter tidigare beslut om prissättning från 2010 och 2014
- Ramverket tillämpas från och med prisjusteringar 2021-01-01 där prisändringar av besök- och avtalspriser föregås av årliga beslut i samband med budget

### Sammanfattning

Dagens prissättning av besök och avtal har under senaste 10 åren skett utifrån en prismatris där besökspriset styr parkeringsavtalens nivå. Detta i enlighet med styrelsebeslut från 2010 (diarienummer 11807/11851) respektive 2014 (diarienummer 0123-14/0130-14). Det har varit ett bra hjälpmedel under de gångna åren för att stärka bolagets ekonomiska förmåga samt att få struktur i prissättningen av avtal och besök. Under senare tid har dock modellen lett till begränsningar i att kunna göra skillnad mellan de olika parkeringsbehoven samt att teknik- och stadsutveckling lett till nya möjligheter och behov.

Aktuellt förslag innebär liksom tidigare att prisnivåerna utgår ifrån en geografisk indelning där priserna är högre ju mer centralt. Till skillnad från tidigare sätts dock priset för besök och avtal utan en strikt koppling till varandra. Förslaget innebär vidare att grundpriser för avtal och besök skapas med tilläggstjänster och liksom tidigare fattas beslut om prisändringar av besök- och avtalspriser i samband med budget.

Aktuellt ramverk innebär i sig ingen prisjustering utan ska ligga till grund för de årliga beslut om prisändringar som fastställs av styrelsen i samband med budgeten. Ramverket ska gälla från och med beslut om budget 2021 och således för de priser som justeras from 1 januari 2021. I och med att detta förslag beslutas utgår tidigare fattade beslut om prissättningen från 2010 respektive 2014.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Aktuellt beslut syftar till att bolaget ska bibehålla en långsiktigt god ekonomisk förmåga, ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor. Beslutet möjliggör en högre flexibilitet i prissättningen och mer lokalt anpassade priser.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Aktuellt förslag innebär en prissättning där priset i större utsträckning kan användas som ett styrmedel för att bidra till mer hållbara resor.

### **Bedömning ur social dimension**

Bolaget kommer bättre kunna bemöta de olika parkeringsbehoven. Det blir också enklare att förstå prissättningens uppbyggnad med grundpriser och tilläggstjänster.

## Ärendet

Aktuellt beslut omfattar ett nytt förslag till ramverk för prissättning av bolagets erbjudanden. Det innebär att tidigare beslut om prissättningen utgår och därmed utgår också den strikta kopplingen mellan besökspriser och avtalspriser. Aktuellt ramverk innebär i sig ingen prisjustering utan ska ligga till grund för de årliga beslut om prisändringar som fastställs av styrelsen i samband med budget.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund

Dagens prissättning grundar sig på styrelsebeslut från 2010 (diarienummer 11807/11851) respektive 2014 (diarienummer 0123-14/0130-14) där besökspriser (kr/timme) är högst i de centrala delarna och lägre ju längre utanför city. I styrelsebeslutet finns också en koppling mellan nivån på besökspriset och priset för parkeringstillstånd och förhyrda platser genom den så kallade multiplikatorn. Styrelsebeslut har sedan tagits varje år om att justera besökspriset i samband med budgeten och då har målpriset på tillstånd och förhyrda platser följt efter genom att besökspriset räknas om med hjälp av multiplikatorn till priserna på tillstånd och förhyrda platser. I styrelsebeslutet regleras också vad som ska gälla för låst utrymme, under tak, maximal årlig höjning som ska regleras varje år, vartannat år och var tredje år.

Prissättningen som styrelsen fattade beslut om 2010 har resulterat i att bolaget gått från att prissätta objekt var för sig till en tydlig struktur på prissättningen genom att ha priser att uppnå i alla områden. Beslutet har också inneburit att priset gentemot kund enkelt har kunnat förklarats utifrån multiplikatorn samt att bolagets stärkt sin ekonomiska förmåga. Avtalskunderna har genom åren framfört kritik till kopplingen mellan besök och avtalspriser då de menar att den inte utgår ifrån lokala förutsättningar på platsen utan är för stelbent och strikt.

### Nuläge

Allt eftersom besökspriserna blivit högre och många avtal nu har nått sina målpriser så har nuvarande modell blivit mer och mer begränsande. Som exempel har vi avtalspriser som ligger i övre nivån av marknadspriset och där parkeringsfaciliteter (som inomhus, låst etc) utöver själva tillståndspriset tenderar att ytterligare öka priserna proportionerligt mer på de högre nivåerna då de multipliceras utifrån besökspriset.

Kunder med parkering vid sitt boende har ibland svårt att förstå att nivån på prissättning är beroende på besökstaxan i sitt område samt när de gör jämförelse görs med tex bostadsbolag eller Trafikkontorets gatuparkering (boendekort) eller när det helt enkelt inte finns en besökstaxa i närheten. Efter ett stort arbete förra året med att kartlägga våra kunder i syfte att förstå deras olika behov så har också insikten varit att vi med dagens modell har svårt att bemöta de olika behoven så länge det finns en strikt koppling mellan besökspriserna och avtalspriserna.



Av den anledningen har en omvärldsspaning och ett antal workshops genomförts samt analysarbete för att ta fram en ny modell som passar bättre till nuvarande förutsättningar och behov. Förslaget beskrivs i denna handling och ersätter de tidigare fattade styrelsebesluten om prissättning.

## Styrande dokument

I ägardirektivet anges nedan som har koppling till våra kunderbjudande och vår prissättning:

- Verksamheten ska bedrivas i enlighet med stadens parkeringspolicy och på ett sätt som främjar långsiktig hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som ekologiskt.
- Bolaget ska säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och tillfredsställande soliditet, för att skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt agerande.
- Göteborgs Stads Parkerings AB ska medverka till att dagens parkeringar i innerstadens gatumiljö minskas och ersätts av parkeringsanläggningar för boende, handel och service.
- För att möjliggöra resande med flera färdsätt kan bolaget också medverka för att skapa parkeringslösningar för både bilar och cyklar som främjar nya resvanor och där man kan byta till kollektivtrafik eller cykel.
- Bolaget ska samverka med och stödja stadens förvaltningar och bolag för att skapa ett enhetligt parkeringserbjudande med enhetliga regler, avvägda taxestrukturer och enhetlig övervakning. En likabehandling av kunden oavsett var på kommunal tomtmark man parkerar.

Ägardirektivet hänvisar till ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” som beslutades av Kommunfullmäktige 2009. Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. I ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad” står bland annat:

- Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark i samma område.
- Utvecklingen av regionen och dess kärna är helt beroende av att tillgängligheten fortsätter vara god och gärna blir bättre. Göteborg är en av de mest dynamiskt växande tillväxtregionerna i Sverige och möjligheterna att nå staden är en avgörande konkurrensfaktor. Goda möjligheter att ta sig till olika delar av staden med kollektivtrafik, bil och cykel är förutsättningar för tillgängligheten. Utgångspunkten för parkeringspolicyn är att arbeta med sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, vilket innebär att tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Därefter kan efterfrågan på bilparkering analyseras. En tydlig inriktning är dock att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Kommunfullmäktige beslutade 2016 om ”Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet” I riktlinjerna står bland annat:

- [Vi ska] säkerställa en likabehandling vid parkering på kommunal mark och stödja övergången till förändrade resvanor.

- Villkor och nivån på taxor ska användas för att säkerställa tillgängligheten samt finansieringen av parkeringsverksamheten. Parkering på tomtmark ska därför gynnas när taxa och tidsreglering för gatumarksparkering bestäms, såsom boendeparkering på gatumark.
- Taxesystemet ska vara sammanhållet och enkelt för alla parkeringsändamål. Det ska vara lätt att förstå och förklara samt innehålla få nivåer.
- För en god sammanvägd tillgänglighet i staden ska de olika parkeringsbehoven på kvartersmark utgå ifrån principen att boende prioriteras i första hand, besökare i andra hand samt arbetspendling i tredje hand. Bilpooler och platser för funktionshindrade nämns också i riktlinjen där grupperna prioriteras genom att bilpooler ges förtur i kön och platser för funktionshindrade tillskapas där behov finns.

### **Parkeringsbehov från boende, besökare och arbetsplatspendlare**

Nedan följer en beskrivning av dessa olika behov samt hur en prismodell blir enkel för de olika behovsgrupperna samt att prissättningen kan användas som ett styrmedel för att nå våra övergripande mål.

#### Parkering vid sitt boende

Boende ska enligt riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet ges goda möjligheter till att lämna bilen hemma och istället välja andra resesätt. Kundgruppen upplever en beroendeställning till den aktör som erbjuder parkering i sitt närområde.

Önskat läge i prismodellen är fast pris i kronor per månad där kunden inte behöver betala mer om parkeringstiden är lång. Kunden efterfrågar en förutbestämd kostnad och ur ett perspektiv av hållbarhet ska bilen stå hemma till fördel för mer hållbarare reseslag.

De som har parkering vid sitt boende på tomtmark jämför gärna priserna med Trafikkontorets boendeparkering på gatumark som erbjuds de som bor i fastigheter byggda innan Plan och bygglagen infördes. Trafikkontorets boendekort är billigare men säljs endast till de som bor i vissa äldre fastigheter samt att de säljs i obegränsat antal tillstånd vilket innebär större risk för kunden att inte hitta en ledig parkeringsplats vid sitt boende.

Boende bör prioriteras genom förtur i kön vid bristsituationer för att leva upp till riktlinjerna och dess prioriteringsordning.

#### Besöksparkering

Besökare kan vara turister eller de som bor, arbetar och besöker Göteborg som parkerar kortare perioden vid tex en fritidsanläggning, ett sjukhusbesök eller för att handla.

Önskat läge i prismodellen är grundpriser i kr/timme med möjlighet till dynamisk prissättning beroende på funktion, beläggning och lönsamhet i syfte att styra trafikflöden, minska söktrafik, öka lönsamhet för specifikt objekt, öka stadens konkurrenskraft tex vid evenemang, turistbesök och för en tillgänglig, attraktiv stad.

#### Arbetsplatspendling

Behovet är ta sig till och från sitt arbete. Ibland är det företaget som står för den anställdes parkeringskostnad och ibland bekostas den privat av den anställda. Behov finns

av nya flexibla lösningar för att välja mer hållbara resor samt för att administrera och hantera parkeringen.

För att uppnå ett förändrat resebeteende behövs mer flexibla erbjudande tillsammans med bland annat Västtrafik och andra mobilitetsaktörer där prissättningen ger incitament till mer hållbara val.

## Omvärld

Genomförd omvärldsbevakning har resulterat i slutsatsen att det sammanfattningsvis används huvudsakligen två olika sätt att prissätta parkering: variabel prissättning och prestationsbaserad prissättning.

Variabel prissättning: prissättningen baseras på traditionella parametrar som: parkeringstiden, närhet till stadens centrum, dag / tid (tid på dagen, veckodag), tilläggstjänster (lås, parkeringsplatsens storlek, laddningsalternativ etc.). Prisenivån sätts en gång och förändras endast en gång årligen genom manuell översyn.

Prestationsbaserad prissättning: När prissättningen är baserad på ett resultatmål som ska uppnås. En lista över prestandaparametrar återfinns i bilden nedan, av vilka några är: målsatt beläggningsgrad, intäkt, miljöfaktorer, trängsel etc.

Vid prestationsbaserad prissättning kalibreras prissättningen antingen regelbundet (t.ex. varje månad), baserat på hur mycket av prestandamålet som uppnås eller fullt dynamiskt baserat på uppgifter om realtidsbeläggning (denna typ av prissättning är endast möjligt med stöd av intelligent teknologi).

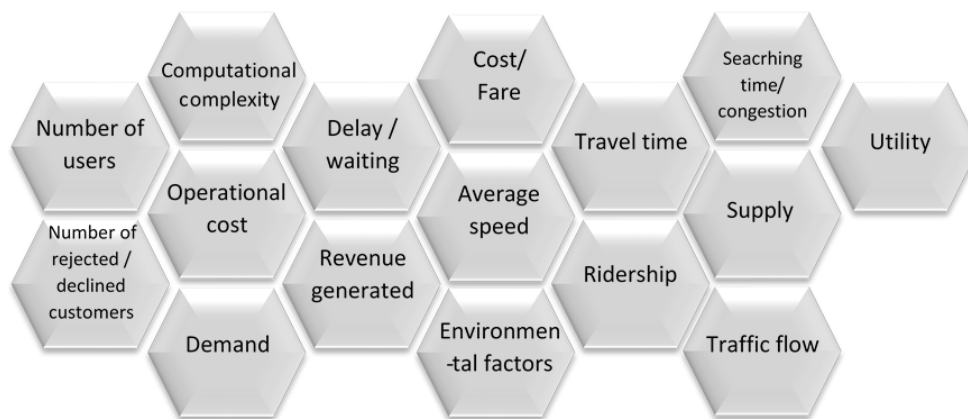


Bild 1. Utvärdering / prestandaparametrar för prissättning för intelligenta transportsystem (ITS) (Saharan et al, 2020. Dynamic pricing techniques for Intelligent Transportation System in smart cities: A systematic review. Computer Communications. 150 (2020). pp. 603-625)

Trenden för prissättning av parkering är att gå mot en prestationsbaserad och mer flexibel prissättning. Nedan framgår några exempel som illustrerar det.

År 2014 genomförde Parkering Colchester, Storbritannien, flera olika prissättningsstrategier i olika delar av staden, med fokus på olika typer av resenärer, såsom:

- Särskilt parkeringspris för hela dagen för de som anländer före klockan 08.00 för att avskräcka pendlare som reser under högtid
- Fyra timmars fast parkeringspris för de som anländer efter 10:00 för att uppmuntra shoppare, och för de som anländer efter 15:00 för att uppmuntra fritidsanvändare
- Parkeringsbiljett för helg som är giltig på flera parkeringsplatser för besökare / turister i helgen för att uppmuntra människor att använda impopulära parkeringsplatser.

I Köpenhamn, Oslo och London baseras prissättningen av boendeparkering samt besöksparkering på fordonets bränsleförbrukning.

Helt dynamisk prissättning där priset är kalibrerat på data för parkeringsbeläggning i realtid anses vara framtida prissättning när det gäller smart mobilitet. Emellertid, främst på grund av bristen på teknisk mognad och nödvändig initial investering, har det ännu inte kommersialiserats i så stor utsträckning med undantag för några få stora städer som Los Angeles, San Francisco.

## Förslag

Ett nytt ramverk för prissättningen föreslås där det finns möjlighet att göra skillnad för de olika parkeringsbehoven. Det ger oss verktyg för att möjliggöra dynamik mellan olika behov och förutsättningar samt att styra mot mer hållbara resval. Då detta ramverk beslutas utgår de tidigare fattade besluten om prissättningen från 2010 respektive 2014. Notera att ramverket gäller för de parkeringar där bolaget har egen rådighet över prissättningen.

Förslag till ramverk:

- Aktuellt beslut syftar till att bibehålla bolagets långsiktiga ekonomiska förmåga där bolagets ska kunna ta en aktiv roll i stadsutvecklingen.
- Prishöjningar på besök och avtal ska ske 1 januari och antas liksom tidigare i och med att budgeten beslutas i styrelsen. I samband med budgetgenomgången i styrelsen ska en sammanfattande presentation ges av de prishöjningar som förslås.
- Även fortsättningsvis delas staden in i olika geografiska områden och priserna sätts utifrån inriktningen att ju mer centralt desto högre pris. Utgångspunkten är samma områden som idag där gränserna mellan olika områden förändras i takt med stadsutvecklingen.
- Prissättningen ska bygga på att priset för besök och priset för avtal sätts separat utan en strikt koppling till varandra.
- Prissättningen utgår i grunden liksom tidigare från det geografiska området men också utifrån en jämförelse med prisnivån på andra publika parkeringsalternativ i området, beläggning, lönsamhetskrav och stadens utveckling. Vilket innebär att priserna inom ett och samma geografiska område kan skilja sig åt beroende på den specifika parkeringsplatsens förutsättningar.

- Priset på parkeringsavtal utgår ifrån en grundprislista med få nivåer och därutöver tillkommer priset på tillägg (tex fast plats, del av dag, låst utrymme, elladdning, tjänsteparkering).
- Priset på tilläggstjänster sätts till samma prisnivå oavsett var i staden du parkerar. De kan vara fasta eller i procent av besök- eller avtalspriset. Tidsbegränsade avsteg i pris på tilläggstjänster kan förekomma i syfte att skynda på en beteendeförändring eller vid lansering av en ny tjänst.
- Parkeringsområden där avtalspriset ligger för lågt i pris jämfört med andra likvärdiga platser i närheten ska harmoniseras till övriga så snart som möjligt med en rimlig prishöjningstakt.
- I ett lärande av hur besöksprissättningen påverkar söktrafik och beläggning i vissa områden i vissa situationer kan pilotprojekt genomföras utifrån hur väl prissättningen fungerar som styrparameter. Det kan vara tex vid evenemang, trafikomläggningar eller i utvecklingsprojekt.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Aktuellt beslut syftar till att skapa förutsättningar för bolaget att bibehålla en långsiktig god ekonomisk förmåga där bolaget ska kunna ta en aktiv roll i stadsutvecklingen och bidra till mer hållbara resvanor. Beslutet möjliggör mer lokalt anpassade priser samt en högre flexibilitet i de årliga prisjusteringarna. Föreslaget ramverk möjliggör att bibehålla marknadsmässiga priser och samtidigt förbättra bolagets ekonomi då bolagets olika priser (avtalspriser, besökspriser och tilläggstjänster) kan justeras utan en strikt koppling till varandra.

### **Bolagets bedömning**

Bolaget föreslår att ändra ramverket för prissättningen i enlighet med förslag i denna handling.

Hanna Munde

Marknad och affärsutvecklings chef

Kristina Rejare

Vd



## **Svar på remiss - Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan**

**§ 142, 00570/22**

### **Beslut**

1. Trafiknämnden avstyrker förslaget utifrån trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

### **Handlingar**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-03-21

Yrkande från (MP) och (V) (protokollsbilaga 1, § 142)

### **Yrkanden**

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

Blerita Hoti (S) yrkar bifall på trafikkontorets förslag och avslag på yrkandet från (MP) och (V).

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) yrkar bifall på yrkandet från (MP) och (V).

### **Propositionsordning**

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på yrkandet från (MP) och (V) mot trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Kommunfullmäktige



---

**Utdrag ur protokoll**

Sammanträdesdatum: 2022-04-21

**Dag för justering**

2022-04-29

**Vid protokollet**

**Sekreterare**

Sara Olsson

**Ordförande**

Toni Orsulic (M)

**Justerande**

Karin Pleijel (MP)

## **Yrkande angående Svar på remiss - Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan**

### **Förslag till beslut**

I trafiknämnden

1. Motionen bifalls.

### **Yrkande**

För att Göteborg ska vara klimatneutralt senast 2030 behövs en uppdaterad parkeringspolicy som efterlevs och som tydligare styr mot att klara klimatmålet. Mycket har hänt de senaste åren inom området transporter och mobilitet. Vi ser ett systemskifte där vi går från att räkna transporter och fordon till att istället fokusera på mobilitet som tjänst. Nuvarande parkeringspolicy antogs 2009 och hänvisar bland annat till andra styrdokument som inte längre är aktuella så som K2020 och stadens tidigare miljömål. I parkeringspolicyn finns också en inriktning om att bibehålla antalet parkeringsplatser i innerstaden, vilket kan anses motverka stadens möjligheter att nå målet om klimatneutralitet. Dessutom hindrar det en stadsutveckling som ger mer utrymme för människor och hållbara transporter.

Även inom stadsutvecklingsområdet har det hänt mycket sedan 2009. Trafikkontoret konstaterar i sitt tjänsteutlåtande att behov av uppdatering finns, men anser att nu inte är ett lämpligt tillfälle. Vi menar att det kommer att krävas samarbete över stadens interna organisationsgränser, oavsett hur dessa ser ut. Vi ser därmed ingen motsättning i att genomföra den kommande omorganisationen och att samtidigt påbörja en revidering av parkeringspolicyn. Vidare anser trafikkontoret att det är efterlevnaden av nuvarande policy är ett problem. Vi menar att en uppdatering skulle aktualisera policyn och att det i sig skulle kunna ge en bättre efterlevnad än vad som är idag.

Enligt rapporten Fossilfritt Göteborg - vad krävs? är höjda avgifter för parkering en åtgärd som är viktig för att minska trafikarbetet i staden. Det är också i linje med gällande trafikstrategi och med intentionerna i miljö- och klimatprogrammet.

Vi anser därmed att motionens förslag är relevanta och att motionen ska bifallas.



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-03-21

Diarienummer 00570/22

**Handläggare**

Oskar Löf/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:031-368 24 91

E-post: Oskar.lof@trafikkontoret.goteborg.se

## Trafikkontorets svar på remiss Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan

### Förslag till beslut

I trafiknämnden:

1. Trafiknämnden avstyrker förslaget utifrån trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

### Sammanfattning

(MP), (V) och (FI) har i kommunfullmäktige inkommit med en motion om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd, samt revidera stadens parkeringspolicy, i syfte att minska klimatpåverkan.

Trafikkontoret anser att det inte är nödvändigt att *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* uppdateras i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller. Anledningen är att miljöstyrning är en del av parkeringspolicyn och inte ett hinder för att införliva stadens miljö och klimatmål. Det är av större betydelse att stadens nämnder och bolag fattar beslut som ligger i linje med aktuell parkeringspolicy. Trafikkontoret har uppfattningen att parkeringspolicyn fortsatt är aktuell, men att den på sikt behöver utvärderas, revideras och kompletteras.

Vad gäller den del av motionen som avser att Göteborgs Stads Parkerings AB ska ”*anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller*” vill trafikkontoret uppmärksamma att ett sådant uppdrag innebär att trafikkontoret kan behöva se över sina parkeringsavgifter då *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* anger att priset på bilparkering på gatumark bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark i samma område.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Den ekonomiska effekten av en revidering av parkeringspolicyn i syfte minska klimatpåverkan, är också svår att kvantifiera, framför allt då trafikkontoret finner att parkeringspolicyn inte anses hindra stadens arbete med att minska klimatpåverkan. Det går därför att anta att det inte kommer innebära några extra ekonomiska konsekvenser utöver dem som redan är inräknade i stadens övergripande mål kopplat till klimatet.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Då parkeringspolicyn inte hindrar stadens arbete med att motverka miljöpåverkan finner trafikkontoret har inte trafikkontoret funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

## **Bedömning ur social dimension**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

## **Förhållande till styrande dokument**

De dokument som berörs av motionen är *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* och *Miljö och Klimatprogrammet för Göteborgs Stad 2021–2030*.

## **Bilaga**

1. Motion av Karin Pleijel (MP), Gertrud Ingelman (V) och Stina Svensson (FI) om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan

## Ärendet

Trafiknämnden ska ta ställning till motion från (MP), (V) och (Fi) angående att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd och revidera Göteborgs Stads Parkeringspolicy i syfte att minska klimatpåverkan. Trafikkontoret har fått förlängd svarstid till 2022-05-02.

## Beskrivning av ärendet

(MP), (V) och (FI) har i kommunfullmäktige inkommit med en motion om att anpassa avgifter för parkering och parkeringstillstånd, samt revidera *Parkeringspolicy för Göteborgs Stads*, i syfte att minska klimatpåverkan. Motionärerna vill att stadens parkeringspolicy ska vara mer miljöstyrande och vill ge trafiknämnden i uppdrag att revidera *Parkeringspolicy för Göteborgs Stads* i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller. Dessutom föreslås Göteborgs Stads Parkerings AB få i uppdrag att anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller.

Trafiknämnden ska i ärendet ta ställning till remissen utifrån trafikkontorets svar.

## Förvaltningens bedömning

### Om Parkeringspolicy för Göteborgs Stad

Målet med *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* är att den ska medverka till att Göteborg ska vara tillgänglig för alla samt för att vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* ska också uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

För att uppfylla detta mål har *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* delats upp i strategiska åtgärdsområden med underkategorier. Nedan följer en genomgång av innehållet i parkeringspolicyen avseende de underkategorier som berör motionen:

#### *God miljö*

I parkeringspolicyen konstateras att planering och reglering av bilparkering en viktig åtgärd för att kunna uppfylla miljö kvalitetsmålen ”Frisk luft” och ”Begränsad klimatpåverkan” samt klara miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet.

#### *Förändra dagens bilplatser i innerstaden*

En strategi i parkeringspolicyen är att dagens biltillgänglighet för verksamma i innerstaden minskas för att istället ersättas med bättre tillgänglighet med kollektivtrafik och utbyggda pendel- och infartsparkeringar samt med bättre cykelparkeringar och cykelstråk.

#### *Använd avgifter och tidsbegränsad parkering för att nå målen*

Parkeringspolicyen fastställer att avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartermark i samma område.

#### *Minska efterfrågan på parkering vid arbetsplatser*

Parkeringspolicyen fastställer att för att andelen resor med cykel och kollektivtrafik ska öka bör efterfrågan på heldagsparkering, i första hand den dagliga arbetspendlarparkeringen, minskas genom en förbättrad kollektivtrafik och en ändring av parkeringsavgifter, tidsbegränsning och utbud.

Utifrån vad som anges i ovanstående underkategorier är miljöstyrning en del av *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* och inte ett hinder för att införliva stadens mål i *Miljö och Klimatprogrammet för Göteborgs Stad 2021–2030*. *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* innehåller verktyg som går i linje med minskad bilandvändning till fördel för kollektivtrafik och cykel. Dock konstaterar trafikkontoret att verktygen inte används i den omfattning som de skulle kunna då stadens nämnder, historiskt sett, inte alltid beslutar i enlighet med dessa. Hade stadens nämnder i högre utsträckning fattat beslut i enlighet med parkeringspolicyn i fler sakfrågor hade staden kunnat komma längre i såväl miljöarbetet som stadsutvecklingen.

Av denna anledning ses det inte som nödvändigt att *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* revideras i syfte att uppnå stadens miljömål utan att det är viktigare att politiska beslut fattas i enlighet med det som redan finns i *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*.

### **Parkeringspolicyns framtid**

På sikt kommer *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* att behöva uppdateras.

Parkeringspolicyn beslutades för 13 år sedan och mycket har hänt i staden vad gäller både den nulägesbeskrivning som *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* tar avstamp från och de styrande dokument som den refererar till. Utöver detta har det även tillkommit nya transportslag som till exempel elsparkcyklar och parkeringen av dessa inte inkluderas i parkeringspolicyn. Även tilläggstjänster till parkering som till exempel möjligheten att ladda eldrivna fordon saknas i *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*. På det stora hela är trafikkontoret av uppfattningen att parkeringspolicyn fortsatt är aktuell, men att den på sikt behöver revideras och kompletteras. Innan en ändring görs av *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* ser trafikkontoret att det är relevant att den utvärderas för att se vad som genomförts, vad som inte genomförts och varför det inte genomförts.

Arbetet med att ta fram en ny parkeringspolicy är ett omfattande arbete där många förvaltningar och bolag i staden kommer vara berörda. Många av de berörda förvaltningarna är förvaltningar som berörs av den nämndöversyn som nu pågår och att starta upp ett arbete med att se över parkeringspolicyn innan de nya nämndorganisationerna satt sig bedöms som svårt. Förslagsvis inleds en översyn av parkeringspolicyn först efter de att de nya nämndorganisationerna satt sig och efter att parkeringspolicyn har utvärderats ordentligt.

### **Förslag om anpassade parkeringsavgifter**

Vad gäller delen av motionen som föreslår att Göteborgs Stads Parkerings AB ska få i uppgift att ”*anpassa avgifterna för parkering och parkeringstillstånd i syfte att minska klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller*” vill trafikkontoret uppmärksamma att ett sådant uppdrag till Göteborgs Stads Parkerings AB kräver att även trafikkontoret ser över sina parkeringsavgifter på allmän plats. Detta då *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad* anger att ”*Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartermark i samma område.*” Syftet med att ha högre parkeringsavgifter på allmän plats är bland annat att för att styra parkering till kvartermark och på så sätt minska efterfrågan på parkering längs stadens gator. Detta överensstämmer med parkeringspolicyn som anger att staden ska använda avgifter för att uppnå stadens mål.

Kerstin Elias

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör