

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-08-14

Ärendenummer SLK-2025-00559

Handläggare

Jörgen Persson

Telefon: 031-368 04 82

E-post: jorgen.persson@stadshuset.goteborg.se

## Göteborgs Stads taxa för avgiftsparkering

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Stadsmiljönämndens förslag till taxa för avgiftsparkering som ska gälla från och med den 1 januari 2026, godkänns och överlämnas till budgetberedningen för beslut i samband med budget för 2026 enligt nedanstående punkter a till c.

- a. Stadsmiljönämnden föreslår att den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering sätts till 25 kr per 30 minuter samt 40 kr per timma och ska gälla från och med den 1 januari 2026.
- b. Den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering justeras årligen med konsumentprisindex (KPI) plus 2,5 procent 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 närmaste ental kronor.
- c. Stadsmiljönämnden ska inom ramen för högsta möjliga taxa för avgiftsparkering fastställa strukturen för taxorna inom avgiftsparkeringen.

### Sammanfattning

Stadsmiljönämnden har den 17 april 2025 § 87 beslutat om förslag till nya högsta möjliga avgiftsparkeringstaxor med komplettering den 13 juni 2025 § 160. Taxorna föreslås börja gälla från och med den 1 januari 2026. Kommunfullmäktige beslutade i budget för 2024 att nya eller reviderade taxor och avgiftsmodeller för olika verksamheter som hanteras av kommunfullmäktige i första hand ska beslutas i ordinarie budget. Ny eller reviderad taxa ska beslutas av nämnd senast april året innan taxan föreslås börja gälla.

Stadsledningskontoret ska bereda ärendet till kommunstyrelsen.

En översyn av besöks- och boendetaxorna har gjorts då stadsmiljöförvaltningen bedömer att högre taxor ger bättre möjlighet att ordna trafiken, svara upp mot uppdraget att flytta parkeringar från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar samt stödja målsättningen att minska motoriserat vägtrafikarbete.

Nämnden beslutade inte enligt förvaltningens förslag utan föreslog att kommunfullmäktige ändrar högsta möjliga taxan för avgiftsparkering (besöksparkering) och samtidigt införa samma indexering som gäller för boendeparkering. Vidare beslutade nämnden att inte föreslå några ändringar avseende boendeparkering med hänvisning till hushållens ekonomiska situation.

De högsta möjliga taxorna utgör ramarna inom vilka stadsmiljönämnden får besluta om taxestrukturen för avgiftsparkering och boendeparkering.

Nuvarande högsta möjliga taxa för avgiftsparkering är 20 kr per 30 minuter. Nämndens förslag innebär att avgiftsparkering får en högsta möjlig taxa på 25 kr per 30 minuter samt 40 kr per timme. Samtidigt föreslår nämnden att den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering justeras årligen med konsumentprisindex plus 2,5 procent. Förändringen i KPI beräknas från oktober föregående år till oktober innevarande år och beloppet avrundas till närmaste ental kronor.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Då förslaget endast reglerar inom vilka ramar som stadsmiljönämnden får fastställa taxor och inte själva taxan, gör stadsmiljöförvaltningen ingen bedömning av hur intäkterna kommer att påverkas. Bedömningen görs i stället när nämnden behandlar de enskilda taxorna. I yrkandet som utgör underlag till förslaget anges att anledningen till att inte taxorna för boendeparkeringarna revideras är av hänsyn till hushållens ekonomiska situation.

### **Bedömning ur ekologisk och social dimension**

Då förslaget endast reglerar inom vilka ramar som stadsmiljönämnden får fastställa taxor och inte själva taxan. Bedömningen görs när nämnden behandlar de enskilda taxorna.

### **Bilagor**

1. Stadsmiljönämndens handlingar 2025-04-17 § 87
2. Stadsmiljönämndens handlingar 2025-06-13 § 160

## Ärendet

Stadsmiljönämnden har beslutat 2025-04-17 § 87 om förslag till nya högsta möjliga avgiftsparkeringstaxor med komplettering 2025-06-13 § 160. Förslaget föreslås börja gälla från och med 2026-01-01.

## Beskrivning av ärendet

De senaste förändringarna av högsta möjliga taxor avseende avgiftsparkeringar gjordes 2012 medan boendeparkeringarna beslutades senast 2016 då fullmäktige bestämde att boendeparkeringstaxorna årligen ska höjas med konsumentprisindex + 2,5 procent.

Avgiftsmodellen för parkeringsavgifter bygger på att kommunfullmäktige fastställer de yttre ramarna i form av högsta möjliga avgift samt indexering av densamma. Därefter fastställer stadsmiljönämnden den detaljerade taxestrukturen inklusive eventuella regler. Det sker genom att kommunfullmäktige delegerar uppgiften att fastställa taxestrukturen till stadsmiljönämnden. I delegationen ingår eventuell indexering av taxorna. I stadsmiljönämndens förslag 2025-04-17 § 87 till nya högsta möjliga avgiftsparkeringar saknades ett förslag om att delegera från kommunfullmäktige till stadsmiljönämnden. Därför kompletterade nämnden 2025-06-13 § 160 beslutet med ett förslag på delegering.

Stadsmiljöförvaltningen initierade en översyn av de högsta taxorna för avgiftsparkering och boendeparkering då förvaltningens samlade erfarenhet är att avgifterna är för låga ur tre aspekter. Dessa är följande:

- att ordna trafiken,
- att möjliggöra för förvaltningen att leverera enligt det politiska uppdraget om att flytta parkering från gatu- och markparkering till parkeringsanläggningar,
- att möjliggöra för förvaltningen att leverera enligt målet från miljö- och klimatprogrammet om minskat motoriserat vägtrafikarbete.

I förslaget föreslogs därför nya högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering.

I beslutsprocessen har därefter förslaget ändrats i flera delar och berör nu endast en höjning av den högsta möjliga avgiften för besöksparkeringarna. Avgiften för boendeparkering lämnas enligt yrkandet oförändrad med hänvisning till hushållens ekonomiska situation. Samtidigt har förvaltningens förslag om högsta möjliga taxa för avgiftsparkering justerats i beslutet från 65 kr per timma till 25 kr per 30 minuter samt 40 kr per timma.

I yrkandet från Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet som ligger till grund för stadsmiljönämndens förslag anges även att den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering ska justeras årligen med konsumentprisindex plus 2,5 procent. Motivet är att det finns en anledning till att årligen justera den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering och att det finns skäl för att följa samma indexeringstakt som den högsta möjliga taxan för boendeparkering har.

I yrkandet till beslutet anges ”vad gäller boendeparkeringstaxan väljer vi att lämna den oförändrad under innevarande kostnadskris, utöver den årliga justering som görs i syfte med att följa inflationstakten. Hushållen i Göteborg och i Sverige i stort har drabbats hårt av den rådande kostnadskrisen. Hyresgästerna, som är en stor grupp av de som har boendeparkering, har fått se sina hyror höjas väsentligt snabbare än både nominella löner

och reallöner. Hushållens disponibla inkomster har både fallit kraftigt och behövt omprioriteras till annat än tidigare, exempelvis matpriser. Detta är anledningen till att vi väljer att inte se över maxtaket på denna taxa för tillfället.”

I yrkandet anges också att det behöver ske en förflyttning av gatuparkering till parkeringsanläggningar men att detta görs på olika sätt utöver att reglera parkeringsavgifterna.

## **Stadsledningskontorets bedömning**

I kommunfullmäktiges budget för 2024 som beslutades 2023-11-09 § 4 anges att nya eller reviderade taxor och avgiftsmodeller för olika verksamheter som hanteras av kommunfullmäktige i första hand ska beslutas i ordinarie budget. Stadsledningskontoret bedömer att stadsmiljönämnden har fattat beslut om förslag till ny taxa inom ramen för kommunfullmäktiges beslut om hantering av taxor.

Stadsmiljönämndens förslag att årligen justera högsta möjliga taxan för avgiftsparkeringar med konsumentprisindex plus 2,5 procent följer Göteborgs Stads anvisning för hantering av taxor och avgifter som anger att det är viktigt att indexering sker årligen. Konstruktionen följer också samma modell som redan finns för boendeparkeringar med undantag för att när det gäller avgiftsparkeringar är det nämnden som avgör indexeringen av själva taxorna inom ramen för högsta möjliga taxa medan när det gäller taxorna för boendeparkering ska det enligt tidigare beslut indexeras med KPI plus 2,5 procent. Stadsledningskontoret bedömer att med tanke på att taxorna för avgiftsparkeringarna uppgår till enstaka kronor kan det vara en lämplig distinktion att överlämna till nämnden när indexering av avgiftsparkeringar kan göras.

Stadsledningskontoret gör samma bedömning som stadsmiljönämnden, det vill säga att de ekonomiska konsekvenserna för såväl kunder som för stadsmiljönämnden, klargörs först när nämnden fattar beslut om ändring av de enskilda taxorna för avgiftsparkeringar. Förslaget till beslut berör endast förändring av högsta möjliga taxa och inte de enskilda taxorna.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör



## § 87 Ärendenummer SMF-2025-00138

### Förslag på ny ram för parkeringsavgifter

#### Beslut

Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta att högsta möjliga taxan för avgiftsparkering sätts till 25 kr/30 min samt 40 kr per timma, från och med 1 januari 2026. Den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering justeras årligen med konsumentprisindex (KPI) plus 2,5 procent 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 närmaste ental kronor

#### Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande med tillhörande bilagor:

- Senaste justeringar av högsta taxorna
- Befintlig taxestruktur avgiftsparkering
- Jämförelse taxor avgiftsparkering
- Regler boendeparkering

Yrkande från (MP, S och V) 2025-04-17 (protokollsbilaga 1 § 87)

Yrkande från (M, D, KD och L) 2025-04-17 (protokollsbilaga 2 § 87)

Yrkande från (C) 2025-04-17 (protokollsbilaga 3 § 87)

#### Yrkanden

Karin Pleijel (MP), Roshan Yigit (S) och Karin Karlsson (V) yrkar bifall till yrkandet från (MP, S och V), enligt (protokollsbilaga 1 § 87).

Kristoffer Filipsson (C) yrkar bifall till yrkandet från Centerpartiet, enligt protokollsbilaga 2 § 87.

Toni Orsulic (M), Leslie Thorén (SD) och Anders Torwald (D) yrkar bifall till yrkandet från (M, D, KD och L) enligt protokollsbilaga 3 § 87.

#### Propositionsordning

Ordföranden finner att det finns flera förslag till beslut, nämligen yrkande om bifall till yrkandet från (MP, S och V), yrkande om bifall till yrkandet från (C) och yrkande om bifall till yrkandet från (M, D, KD och L). Ordföranden finner att ingen yrkat på att bifalla stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande. Ordföranden konstaterar att beslutsmeningarna i yrkandet från (MP, S och V) och yrkandet från Centerpartiet är likalydande, hon ställer därför dessa två yrkanden i proposition mot yrkandet från (M, D, KD och L).



## Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2025-04-17

Ordföranden finner att stadsmiljönämnden bifaller beslutsmeningarna i yrkandena från (MP, S och V) och Centerpartiet.

Omröstning begärs.

### Omröstning

Ordföranden finner att stadsmiljönämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för bifall till beslutsmeningarna i yrkandena från (MP, S och V) och (C) enligt protokollsbilaga 1 § 87 respektive 2 § 87.

Nej- röst för bifall till yrkandet från (M, D, KD och L) enligt protokollsbilaga 3 § 87.

Roshan Yigit (S), Karin Karlsson (V), Louise Warenius (S), Hans TO. Nilsson (S), Axel Grimlund (V), Kristoffer Filipsson (C) och Karin Pleijel (MP) röstar Ja.

Toni Orsulic (M), Love Josefsson (M), Anders Torwald (D) och Leslie Thorén (SD) röstar Nej.

Med sju Ja-röster och fyra Nej-röster finner ordföranden att stadsmiljönämnden bifaller beslutssatserna i yrkandena från (MP, S och V) och (C) enligt protokollsbilagorna 1 § 87 respektive 2 § 87.

### Reservationer

Toni Orsulic (M), Anders Torwald (D), Leslie Thorén (SD) och Love Josefsson (M) reserverar sig mot beslutet.

### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Yrkande

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet

2025-04-14

## Yrkande angående förslag på högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering

### Förslag till beslut

I Stadsmiljönämnden:

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta att högsta möjliga taxan för avgiftsparkering sätts till 25 kr/30 min samt 40 kr per timma, från och med 1 januari 2026. Den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering justeras årligen med konsumentprisindex (KPI) plus 2,5 procent 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 närmaste ental kronor.

### Yrkandet

Avgiftsparkering ger besökande möjlighet att parkera runt om i Göteborg på kommunens mark mot en avgift. Den högsta möjliga avgiften justeras inte regelbundet och den ändrades senast 2012, det vill säga för 13 år sedan, vilket är något vi avser att hantera inom ramen för detta ärende genom att höja den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering till 25 kronor per 30 minuter samt 40 kronor per timma. Vi avser även att justera den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering årligen med konsumentprisindex plus 2,5 procent. Detta eftersom vi dels ser att det finns en anledning till att årligen justera den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering, samt dels att det finns skäl för att följa samma indexeringstakt som den högsta möjliga taxan för boendeparkering har.

Vad gäller boendeparkeringstaxan väljer vi att lämna den oförändrad under innevarande kostnadskris, utöver den årliga justering som görs i syfte med att följa inflationstakten. Hushållen i Göteborg och i Sverige i stort har drabbats hårt av den rådande kostnadskrisen. Hyresgästerna, som är en stor grupp av de som har boendeparkering, har fått se sina hyror höjas väsentligt snabbare än både nominella löner och reallöner. Hushållens disponibla inkomster har både fallit kraftigt och behövt omprioriteras till annat än tidigare, exempelvis matpriser. Detta är anledningen till att vi väljer att inte se över maxtaket på denna taxa för tillfället.

I takt med att staden utvecklas mot en mer hållbar stadsmiljö, är frågan om vad vi använder våra gator till i fokus. En förflyttning av gatuparkeringar till parkeringsanläggningar primärt i den centrala staden behöver därför ske, vilket kan göras med olika modeller utöver att reglera parkeringsavgifterna.

**Förslag på högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering**

Dnr SMF2025-00138

Vi ser med stor oro på det föreslagna beslutet om höjda avgifter för boende- och besöksparkering i Göteborg. Det kommer att slå hårt mot många göteborgare som är beroende av bilen i sin vardag.

För många boende, särskilt de som arbetar obekväma arbetstider eller på platser dit kollektivtrafiken inte är ett realistiskt alternativ – exempelvis sjuksköterskor, bussförare och lagerarbetare – är bilen ett nödvändigt verktyg för att kunna ta sig till och från arbetet. Även barnfamiljer påverkas negativt då bilen ofta är avgörande för att få ihop vardagslogistiken med lämning, hämtning, skola, fritidsaktiviteter och storhandling.

Detta beslut skickar en tydlig och olycklig signal från S, V och MP: att om man är beroende av bil och inte har goda ekonomiska förutsättningar, är man inte längre välkommen att bo i centrala Göteborg.

Även höjningen av avgifterna för besöksparkeringar riskerar att få negativa konsekvenser. Försämrade tillgänglighet påverkar handeln, restaurangnäringen och kulturverksamheterna i centrum, då färre besökare riskerar att ta sig in till stan. Vår bedömning är att höjda avgifter motverkar en levande innerstad och försvårar för företagande och besöksnäring.

**Vi föreslår att stadsmiljönämnden beslutar:**

Att förvaltningens tjänsteutlåtandet avslås.

Yrkande

Centerpartiet

2025-04-16

## Yrkande angående förslag på högsta möjliga taxor för avgiftsparkering och boendeparkering

### Förslag till beslut

I Stadsmiljönämnden:

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta att högsta möjliga taxan för avgiftsparkering sätts till 25 kr/30 min samt 40 kr per timma, från och med 1 januari 2026. Den högsta möjliga taxan för avgiftsparkering justeras årligen med konsumentprisindex (KPI) plus 2,5 procent 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 närmaste ental kronor.

### Yrkandet

Besöksparkeringsavgifterna reella pris har sedan de senast ändrades 2012 sänkts 13 år i följd i takt med inflationen. Mot bakgrund av stadens ansvar 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 anser Centerpartiet att tjänsteutlåtandet i grunden är rimlig och väl avvägd. Vi väljer dock att ställa oss bakom de förändringar som en majoritet kunnat enats kring. Vi ser dock att politiken kommer att behöva genomföra flera kommande beslut för att framöver påskynda överflyttningen av gatuparkering till parkeringshus och uppnå målen i miljö- och klimatprogrammet.

**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 gatemark 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 avgiftsparkering (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 avgiftsparkering 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 avgiftsparkering och boendeparkering som har genomförts.

### **Avgiftsparkering**

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 gatemark regleras genom Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse 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. Därav 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 krontäckningsgrad. 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
<b>Göteborg</b>	<b>20 kr per 30 minuter</b>
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 boendeparkeringsstillstånd 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 boendeparkeringsystem 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 boendeparkeringsstillstånd 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)
<b>Boendeparkering högsta taxa</b>	<b>975</b>
<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 tilläpade taxorna för boendeparkering på gatumark.

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

Stad	Högsta taxa
Stockholm	1 600 kr per månad
<b>Göteborg</b>	<b>975 kr per månad</b>
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**

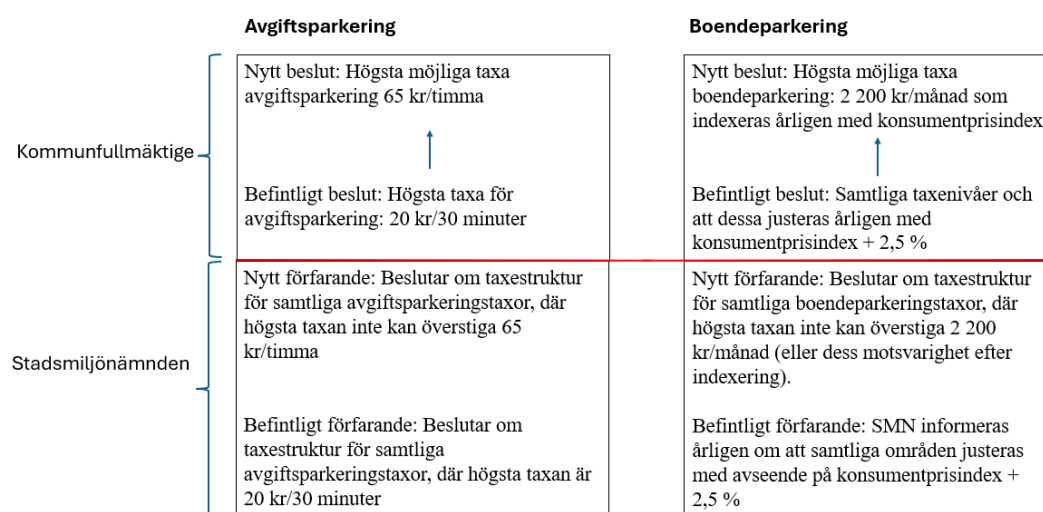
För avgiftsparkering föreslår förvaltningen en högsta möjliga taxa på 65 kr per timma. Detta baseras på slutsatser från tidigare höjningar inom befintlig ram, resonemang och jämförelser med taxor på kvartersmark samt behovet av att uppnå mål i miljö- och klimatprogrammet.

För boendeparkering föreslår förvaltningen en högsta möjliga taxa på 2 200 kr per månad som indexeras 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 avgiftsparkering 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 avgiftsparkering 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.



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



---

Nedan är en summering av de senaste tre justeringarna av högsta taxor som genomförts för avgiftsparkering och boendeparkering.

- 2010 genomförde kommunfullmäktige en samlad revidering av ram för parkeringstaxor (KF 2010-02-25 § 19 Dnr 0407/10) med avseende på att regeringsrätten fastställde att parkeringsavgifter på offentlig platsmark är momsbelagda. Ärendet innebar att den högsta taxan för avgiftsparkering och boendeparkering höjdes. Höjningarna var från 20 kr per timma till 25 kr per timma respektive från 480 kr per månad till 600 kr per månad. Vidare beslutades att högsta taxan för boendeparkering justerades med avseende på konsumentprisindex årligen. Ärendet innehöll slutligen beslut om att trafiknämnden fick uppdraget att fastställa taxestrukturen för avgiftsparkering och boendeparkering.
- Nästa tillfälle som högsta taxan för avgiftsparkering justerades var 2012 (KF 2012-05-31 §22 0669/12). Beslutet innebar att högsta taxan höjdes från 25 kr per timma till 20 kr per 30 minuter. Detta ärende är senaste gången som högsta taxan för avgiftsparkering har beslutats om. Sett till inflationen skulle 20 kr per 30 minuter i 2012 års prisnivå motsvara 26,50 kr per 30 minuter i 2025 års prisnivå.
- I kommunfullmäktiges budget (TN september 2016) gavs ett uppdrag till trafiknämnden om att marknadsanpassa boendeparkeringstaxorna. Förvaltningen föreslog justeringar som innebar att vissa områden skulle få höjningar och vissa minskningar, i en variation mellan + 160 % och - 5 %. Kommunfullmäktige beslutade istället att samtliga boendeparkeringstaxor årligen höjs med konsumentprisindex (KPI) + 2,5% (KF 2018-02-22 §14, DNR 1080/17). Detta ärende är senaste gången som högsta taxan för boendeparkering har beslutats om, och innebär att samtliga taxor inklusive den högsta höjs årligen utan något nytt beslut i kommunfullmäktige eller stadsmiljönämnden.

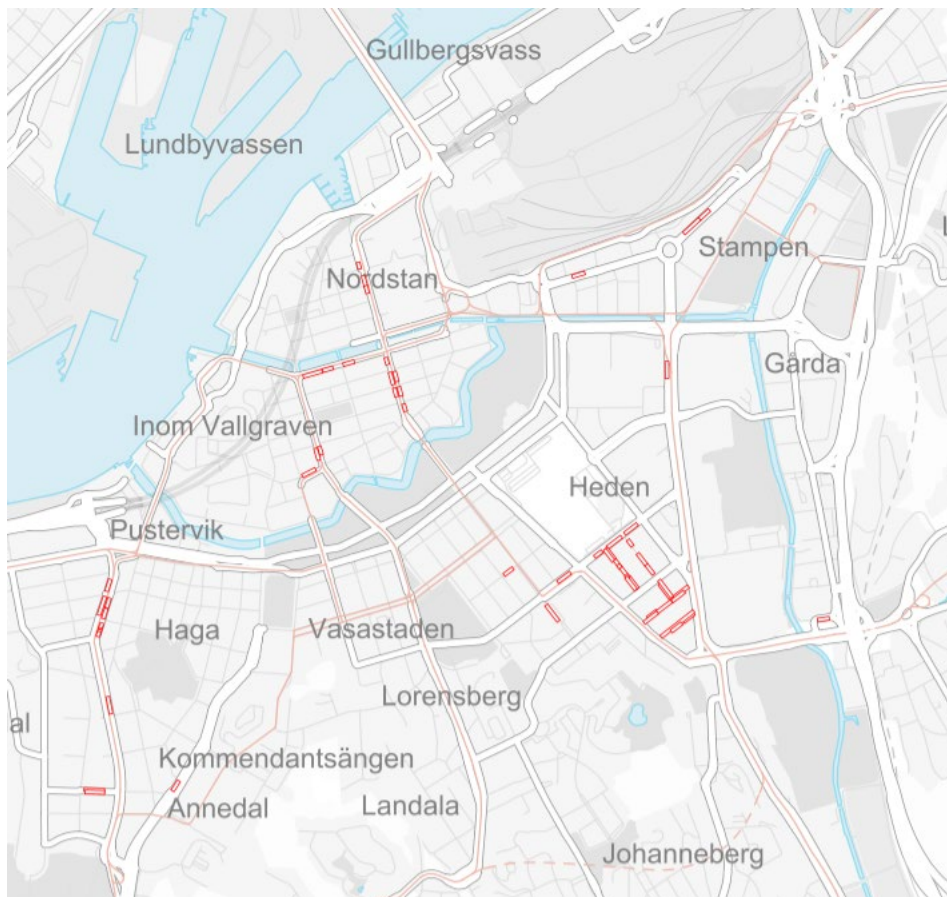


## Bilaga 2 befintlig taxestruktur avgiftsparkering

Tabellen nedan beskriver taxestrukturen för avgiftsparkering 2025. Figuren under visar de platser som har den högsta taxan 2025.

Tabell 1 beskriver dagens taxor.

Taxa	Avgift (inklusive moms)
<b>A</b>	20 kr/30 min alla veckodagar 8-22, max P-tid 30 minuter 8-22, övrig tid 2 kr/tim
<b>1</b>	30 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>2</b>	30 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>3</b>	20 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>4</b>	20 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>5</b>	15 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>6</b>	10 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>7</b>	5 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim
<b>8</b>	6 kr/tim, alla veckodagar 8 - 22. Maxtaxa 30 kr/dag
<b>9</b>	8 kr/tim, alla veckodagar 8 - 22, övrig tid 2 kr/tim. Maxtaxa 50 kr/dag
<b>12</b>	30 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, max P-tid 2 timmar 8 - 22 (8-22), övrig tid 2kr/tim
<b>22</b>	30 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, max P-tid 2 timmar 8 - 18 (8-18), övrig tid 2kr/tim
<b>24</b>	30 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, max P-tid 4 timmar 8 - 18 (8-18), övrig tid 2kr/tim
<b>62</b>	10 kr/tim alla veckodagar 8 - 22, max P-tid 2 timmar 8 - 18 (8-18), övrig tid 2kr/tim

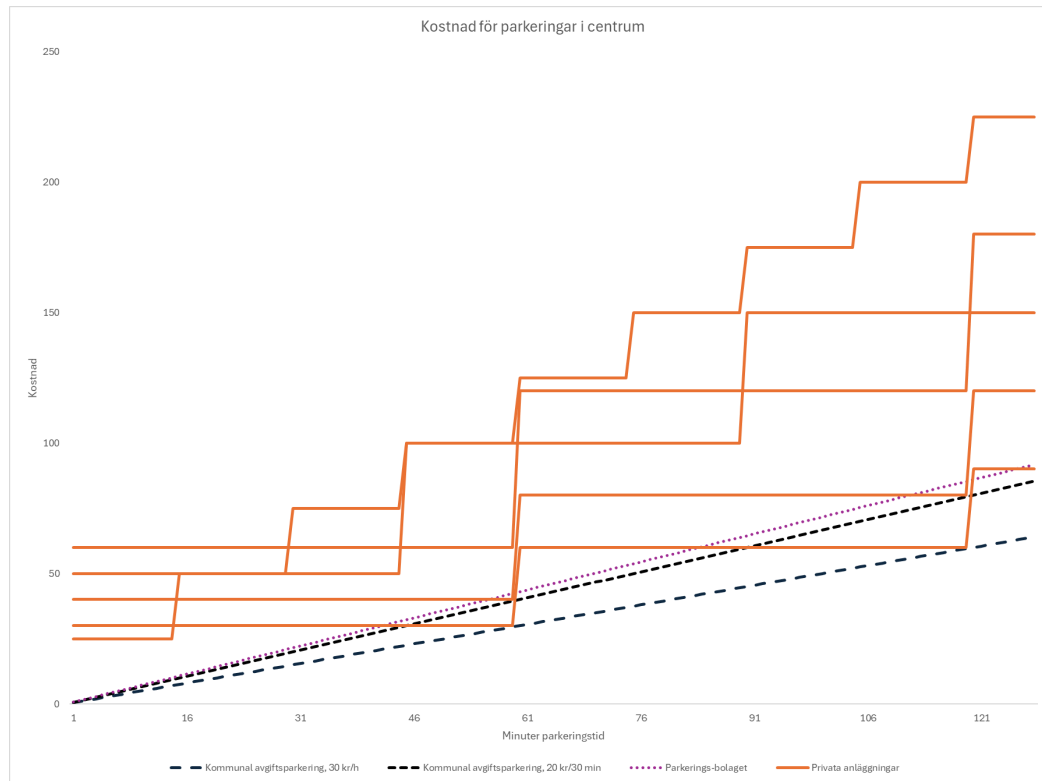


Figur 1: markerade gator har taxan A



Bilaga 3 Jämförelse taxor avgiftsparkering

En inventering över taxor för avgiftsparkering i de centralaste delarna av staden har genomförts. I Figur 1 syns de privata parkeringsanläggningarna som orange. För att se respektive anläggningars taxa se Tabell 1.



Figur 1 Jämförelse mellan taxor i de mest centrala delarna av Göteborg.

Tabell 1 Jämförelse mellan taxor i de mest centrala delarna av Göteborg.

Tid (minuter)	Avgift (kr)							
	Kommunal avgiftsparkering		Parkerings-bolaget	Privat, P-hus		Privat, Car park Göteborg		
	30 kr/h	20 kr/30 min		Nordstan	Kungsgaraget	City	Avenyn	Centralstation
1	1	1	1	30	50	40	60	25
14	7	9	10	30	50	40	60	25
15	8	10	11	30	50	40	60	50
29	15	19	21	30	50	40	60	50
30	15	20	22	30	50	40	60	75
44	22	29	32	30	50	40	60	75
45	23	30	32	30	100	40	60	100
59	30	39	42	30	100	40	60	100
60	30	40	43	60	100	80	120	125
74	37	49	53	60	100	80	120	125
75	38	50	54	60	100	80	120	150
89	45	59	64	60	100	80	120	150
90	45	60	65	60	150	80	120	175
104	52	69	75	60	150	80	120	175
105	53	70	75	60	150	80	120	200
119	60	79	85	60	150	80	120	200
120	60	80	86	90	150	120	180	225

## Regler för boendeparkering

Stadsmiljöförvaltningen



Göteborgs  
Stad

Med ett boendeparkeringstillstånd kan du mot en fast avgift parkera inom ett givet område men utan att vara garanterad en parkeringsplats. Behöver du en garanterad parkeringsplats måste du söka ett annat alternativ. Antalet tillgängliga platser förändras över tid och kan minska när staden utvecklas.

Du kan ansöka om boendeparkering när som helst under året. Avgifterna gäller hela månaden oavsett när under månaden du vill att ditt tillstånd ska börja gälla. Har du inte önskat startdatum på din ansökan eller om startdatumet inte ligger inom handläggningstiden får du det datum vi beviljar din ansökan som startdatum på ditt boendeparkeringstillstånd. Ansökan kan inte behandlas innan folkbokföringsadress och/eller uppgift om registrerad ägare till fordonet trätt i kraft.

### Vad är boendeparkeringstillstånd?

Boendeparkeringstillstånd är ett undantag från parkeringsreglerna som innebär att boende med parkeringstillstånd får stå på gatan till en reducerad avgift (i Trafikförordningen, SFS1998:1276, ges kommuner möjlighet att om det behövs bevilja undantag för boende i ett visst område).

### Kontrollera om du kan få en boendeparkering

Det finns inte boendeparkeringar i hela staden. Vill du veta om det finns boendeparkering där du bor kan du gå in på tjänsten Kontrollera boendeparkering eller kontakta vår kundservice.

### Vem kan ansöka om boendeparkering?

Den som är folkbokförd på en behörig adress och som äger eller har ett förmånsbeskattat tjänstefordon kan ansöka om boendeparkeringstillstånd. Nedan följer en detaljerad lista på vad som gäller.

1. Du ska ha fyllt 18 år.
2. Du måste stå som registrerad ägare till fordonet i Vägtrafikregistret. Med fordon menas personbil, lätt lastbil och MC.
3. Du måste vara folkbokförd på en behörig adress inom ett boendeparkeringsområde.
4. Du som studerar eller arbetar tillfälligt i Göteborg men är folkbokförd på en annan adress, kan i vissa fall få ett boendeparkeringstillstånd under en

begränsad tid. Då krävs att du kan visa upp intyg i form av ett hyresavtal, studieintyg eller anställningsavtal samt är registrerad ägare till fordonet som du ansöker för.

5. Är du anställd eller firmatecknare och har ett tjänstefordon bifogar du en lönespecifikation där det framgår att du har bilförmån och/eller ett tjänstebilsintyg utfärdat på din arbetsgivares brevpapper med logotyp och kontaktuppgifter. Intyget ska innehålla ditt namn och personnummer, fordonets registreringsnummer och om du förmånsbeskattas för fordonet. Intyget ska vara undertecknat av en behörig person på företaget.
6. Intyg behövs för innehavare av leasingavtal med billeasingföretag.
7. För utländska fordon ska en kopia på registreringsbeviset bifogas ansökan.

### Krav på fordonet

- » Fordonet ska vara i trafik
- » Fordonet får väga maximalt 3,5 ton
- » Fordonet får inte ha körförbud.

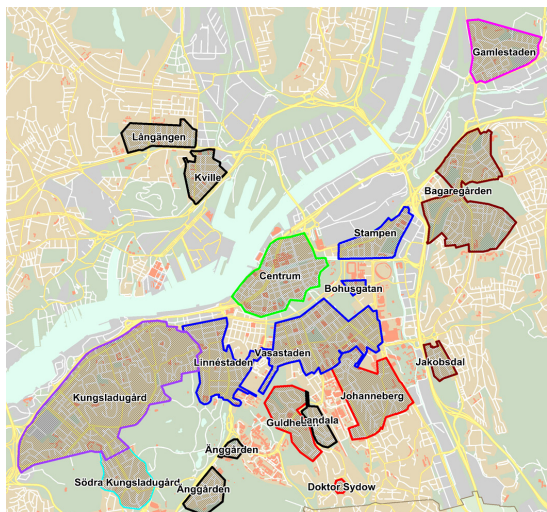
### Man beviljas endast ett tillstånd per person.

### När gäller boendeparkeringstillståndet?

- » **Följ alltid gällande skyltsättning där du parkerar:**
- » Parkering är tillåten dygnet runt vid skyltning med områdesbokstav och taxa.
- » Fordonet får stå kvar på samma plats högst 14 dagar i följd.
- » Parkering är tillåten vardagar från klockan 18.00 till klockan 09.00 påföljande vardag samt dag före söndag och helgdag från klockan 15.00 till klockan 09.00 påföljande vardag om inget annat anges vid skyltning med områdesbokstav, taxa och ett "n" (innebär att man får parkera nattetid) på "blå tilläggstavla" till exempel "Boende V5n".
- » Tillståndet gäller inte på platser eller tider då det är parkeringsförbud, till exempel för väghållning vissa veckodagar eller tillfälligt förbud för exempelvis vägarbete.

## Var gäller boendeparkeringstillståndet?

- » Varje boendeparkeringsområde har en unik områdesbokstav.
- » Tillståndet gäller endast på skyltsatta parkeringsplatser och gatusträckor inom ett boendeparkeringsområde. Skyltarna är märkta med samma bokstav samt samma eller högre taxenummer som du har beviljats. Boendeparkering med taxa 5 gäller till exempel även på platser med taxa 6 och 7 inom ditt område.



Boendeparkeringsområden

## Skyltar

Här följer några exempel på skyltar för boendeparkering med förklaringar.

**Parkering tillåten för boendeparkering med tillstånd för område V och taxa 5.**

Gäller dygnet runt, dock högst 14 dagar i följd.

**Exempel på skylttext:**  
"Avgift" eller "10 min"

Parkering tillåten för boendeparkering med tillstånd för område V och taxa 5. Parkering är tillåten dag före sön- och helgdag från klockan 15.00 till påföljande vardag 09.00 samt övriga dagar mellan klockan 18.00 och 09.00 påföljande dag.

**Skylttext**  
**Boende V5n**

## Parkeringstillståndets giltighetstid

Parkeringstillståndet gäller tills vidare under förutsättning att betalningen inkommit i tid och att villkoren för boendeparkering uppfylls.

## Vad kostar boendeparkeringen?

Taxan på en boendeparkering kan variera mellan 4 och 9. I ansökan anger du vilken taxa du önskar för ditt parkeringstillstånd. Om du inte angett önskad taxa i din ansökan utfärdas tillståndet med högsta taxan i ditt boendeområde. Vill du ändra taxan kan du göra det själv på Göteborgs stads hemsida, i tjänsten "Hantera ditt boendeparkeringstillstånd" eller kontakta vår kundtjänst.

Taxan framgår av skylten på gatan, det kan finnas flera taxor inom samma boendeparkeringsområde.

Taxa	Avgift per månad*	Boendeområde
4	975	C, M
5	805	M, S, V, Ö, H
6	670	S, V, Ö, H
7	515	S, V, Ö, H
8	395	
9	295	G, L, K, Ä

\*kronor inklusive moms

Taxorna justeras årligen, senaste justeringen skedde 2025-01-01.

Om du vill ändra din taxa till kommande månad kan du göra det via e-tjänsten eller kontakta en handläggare.

## Betalningsvillkor

Avgifterna gäller hela månaden oavsett när under månaden du startar ditt tillstånd. Betalningen för tillståndet ska vara stadsmiljöförvaltningen tillhanda senast den 27:e varje månad. Om betalningen är så sen att ärendet går till inkasso sägs ditt tillstånd upp och upphör helt att gälla.

Om du vill ha ett nytt boendeparkeringstillstånd måste du ansöka på nytt och genomgå en förnyad prövning.

Du kan kontrollera statusen på ditt parkeringstillstånd på Göteborgs stads hemsida via tjänsten "Hantera parkeringstillstånd" eller kontakta vår kundtjänst.

## Tillståndet är digitalt

Boendeparkeringstillståndet är digitalt. Parkeringstillståndet gäller från att du fått beslut på att det är beviljat. Beslutet sker via e-post eller brev. Parkeringsvakterna läser av din registreringsskylt och får omedelbart besked om ditt tillstånd är giltigt/aktivt eller inte.

## Byta fordon

Du kan själv göra fordonsbyte på sidan Hantera ditt boendeparkeringstillstånd. Om du inte har möjlighet till detta kontakta stadsmiljöförvaltningen.

Först när du har fått en bekräftelse på bytet från stadsmiljöförvaltningen börjar ditt nya boendeparkeringstillstånd gälla och du kan börja parkera på boendeparkeringsplatser.

OBS: Om du vill byta till ett annat fordon igen - eller tillbaka till det första - måste du vänta tills första vardagen efter byte nummer ett. Detta för att bytet ska registreras på stadsmiljöförvaltningen. Du kan alltså inte byta från fordon A till fordon B fredag kväll och sedan byta tillbaka från fordon B till A samma vecka. Då har inte det första bytet hunnit registreras.

### **Uppehåll/paus i parkeringstillståndet**

Du kan tillfälligt avaktivera (paua) ditt boendeparkeringstillstånd under högst tre kalendermånader. Administrera det själv genom Göteborgs stads hemsida via tjänsten "Hantera ditt boendeparkeringstillstånd" eller via våra övriga kanaler, se längst ner på sidan. Du kan inte ändra eller bryta en paus.

### **Tillfälligt boendeparkeringstillstånd**

När du har bilen på verkstad kan du få ett tillfälligt boendeparkeringstillstånd för en lånebil eller hyrbil. Om bilen är inlämnad på service eller reparation i mer än 14 dagar eller under upprepade tillfällen vill vi ha ett intyg från din verkstad. För att få ett tillfälligt boendekort måste du kontakta handläggare.

### **Uppsägning**

Om du vill att tillståndet skall upphöra att gälla måste du säga upp det. Du är betalningsskyldig för tillstånd som inte har sagts upp. Uppsägning ska

göras skriftligt (via e-tjänsten "mina parkeringstillstånd och dispenser", brev till stadsmiljöförvaltningen, eller e-post till [parkering@stadsmiljo.goteborg.se](mailto:parkering@stadsmiljo.goteborg.se)) senast sista vardagen i månaden för att tillståndet inte ska vara giltigt månaden efter. Observera att du är betalningsskyldig för boendeparkeringen tills du eller stadsmiljöförvaltningen har sagt upp den. Ditt tillstånd kan sägas upp av stadsmiljöförvaltningen om inte villkoren för boendeparkering uppfylls. Betalning av boendeparkering avser alltid hela kalendermånader, oavsett när under månaden tillståndet börjar eller slutar gälla.

Här kan du ansöka via vår e-tjänst eller via blankett. Handläggningstiden är cirka en vecka om du söker via blankett. Ansökan kan inte behandlas innan folkbokföringsadressen trätt i kraft.

Ditt parkeringstillstånd gäller från och med det datum som framgår av bekräftelsen du får på att ditt parkeringstillstånd är beviljat. Bekräftelsen skickas via e-post, har du inte angivit mejladress får du den via brev.

### **Kontakt**

Telefon till kundtjänst: 031-365 00 00

E-post: [parkering@stadsmiljo.goteborg.se](mailto:parkering@stadsmiljo.goteborg.se)

**Protokollsutdrag**

Sammanträdesdatum: 2025-06-13

**§ 160 Ärendenummer SMF-2025-01092****Yrkande från (MP, S, V och C) angående förslag på fastställa taxestrukturen för avgiftsparkering****Beslut**

Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att uppdra åt stadsmiljönämnden att inom ramen för högsta möjliga taxa för avgiftsparkering fastställa taxestrukturen för taxorna inom avgiftsparkeringen.

**Handling**

Yrkande från (MP, S, V och C) 2025-06-13 (protokollsbilaga 1 § 160)

**Propositionsordning**

Ordföranden finner att det endast finns ett förslag till beslut, nämligen yrkande från (MP, S, V och C).

Ordföranden frågar stadsmiljönämnden om den kan bifalla yrkandet från (MP, S, V och C) enligt protokollsbilaga 1 § 160 och finner att stadsmiljönämnden bifaller yrkandet.

**Protokollsutdrag skickas till**

Kommunfullmäktige

**Yrkande**

Miljöpartiet, Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och  
Centerpartiet

2025-06-05

## Yrkande angående förslag på högsta möjliga taxa för avgiftsparkering

### Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden:

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att uppdra åt stadsmiljönämnden att inom ramen för högsta möjliga taxa för avgiftsparkering fastställa taxestrukturen för taxorna inom avgiftsparkeringen.

### Yrkandet

Ovanstående beslutssats hänger samman med ärendet "Förslag på ny ram för parkeringsavgifter" (§87 Ärendenummer SMF-2025-00138) gällande att ge stadsmiljönämnden möjligheten att inom ramen för högsta möjliga taxa för avgiftsparkering fastställa taxestrukturen för taxorna inom avgiftsparkeringen (s.k. besöksparkering).