



Gävle

Rapport

Utredning parkering och parkeringsverksamhet
– Gävle Kommun

Ver 1.0 – 2024-12-27

-

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Rapport - Utredning parkering och parkeringsverksamhet – Gävle Kommun

Sammanfattning

Denna rapport är en utredning genomförd på uppdrag av Gävle Kommun genom Gävle Stadshus AB med uppdrag att göra en genomlysning för att utreda:

- Att genomföra en analys av de ekonomiska förutsättningarna för och lämna förslag på vägval för hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning
- Att lämna förslag på hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas framåt avseende parkering och parkeringsverksamhet
- Att uppdraga till ekonomidirektör att lämna utredning som skall ligga till grund för beslut om Kommunplan 2025 och eventuella ändringar av ägardirektiv inför 2025

Rapporten bygger på intervjuer och underlag från nedanstående organisationer;

- GPAB
- GFAB
- ABG
- Livsmiljö, Tekniska
- Styrning och stöd
- Fairdeal Group AB
- SVEFA
- KPMG

Utredningens leverans

Utredningens leverans är ett beslutsunderlag på alternativa vägval inom de beskrivna delområdena avseende identifierade affärsnyttor, ekonomiska effekter, effektiviseringar, och verksamhetsmässiga nyttor.

Förslagen risk och konsekvensanalysernas, samt presenteras i en SWOT analys

Nuläge

Gävle Stadshus styrelse beslutade 2024-04-17 enligt styrelseprotokollet följande beslut "Gävle Parkeringservice AB har i sin rapportering beskrivit svårigheter att klara ägarens avkastningskrav inom ramen för sin egen rådighet, sam redovisar såväl 2023 som i upprättad prognos för 2024 att avkastningskravet enligt ägardirektivet inte kommer att uppnås.

Med anledning av detta anser Gävle Stadshus styrelse att kommunstyrelsen i samverkan med Gävle Stadshus AB och bolaget bör utreda och lämna förslag på vägval för att Gävle Parkeringservice AB:s ska kunna få en hållbar ekonomisk ställning och affärsmodell, samt lämna förslag på hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och övriga bolag i kommunkoncernen ska utvecklas framåt. Kommunfullmäktiges fastställda mål och styrdokument ska sättas i relation till vägvalen.

Gävle Parkeringservice AB redovisade för 2023 ett negativt resultat efter finansiella poster på –32,3 mnkr och har för 2024 lämnat en ekonomisk prognos på +1 mnkr, vilket inte uppfyller ägardirektivets krav på ett överskott på 7 mnkr. Bolaget bedömer att de ej heller kan lämna beslutad utdelning på 5 mnkr till kommunen år 2025.

Bilagor:

- Ekonomisk analys – 4.1 Affärsupplägg - Business Case - Intäktskalkyler (Presenteras senare efter genomgång med VD)

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Parkeringsordnande

Inledning

(Källa: 7585-535-6 SKR Parkeringshandbok, lagstiftning, reglering och tillståndsgivning)

I följande skrivning ges en orientering kring de lagar och föreskrifter som berör parkering. Här beskrivs både allmänna regler som gäller i hela landet och kommunens möjlighet att besluta om särskilda trafikregler genom lokala föreskrifter. Vidare redogörs för skillnaden mellan parkering på allmän platsmark (gata) och kvartersmark (tomtmark) samt vilken betydelse detaljplanen har i sammanhanget.

Trafikförordningen

Av trafikförordningen (1998:1276), TrF, framgår vilka allmänna trafikregler som gäller i hela landet. Regler enligt trafikförordningen anges normalt inte genom vägmärken utan det förutsätts att varje enskild trafikant känner till dem. De allmänna parkeringsreglerna kan sammanfattas med att det inte är tillåtet att stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att det hindrar eller stör andra. I förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner anges vad som är stannande och vad som är parkering. Definitionen har samma betydelse i trafikförordningen. Stannande är stillastående fordon, av annan anledning än:

- För att undvika fara
- Att trafikförhållandena kräver det
- Parkering

Parkering innebär uppställning av fordon – med eller utan förare – av annan anledning än:

- För att undvika fara
- Att trafikförhållandena kräver det
- På- eller avstigning
- Lastning eller lossning

Begreppen stannande och parkering är alltså kopplade till syftet med stillastandet. Det finns ingen regel som anger att stannande som pågår en viss tid är parkering.

Lokala trafikföreskrifter – LTF

Genom lokala trafikföreskrifter beslutas om särskilda trafikregler. Vad föreskrifterna kan avse och vilken myndighet som kan besluta om sådana regleras i trafikförordningens kapitel 10. Vilken myndighet som kan besluta om en trafikföreskrift beror på föreskriftens innehåll och platsen där den ska gälla, men vanligen är det kommunen som tar beslut inom tätbebyggt område och länsstyrelsen som tar beslut utanför. I brådskande fall, där ett beslut från kommunen eller länsstyrelsen inte kan inväntas, får polismyndigheten meddela lokala trafikföreskrifter. Alla gällande föreskrifter ska finnas publicerade och tillgängliga på webbplatsen Svensk Trafikföreskriftssamling (STFS).

Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark

Hur parkering kan regleras beror på om det är allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen (2010:900), PBL, definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark.

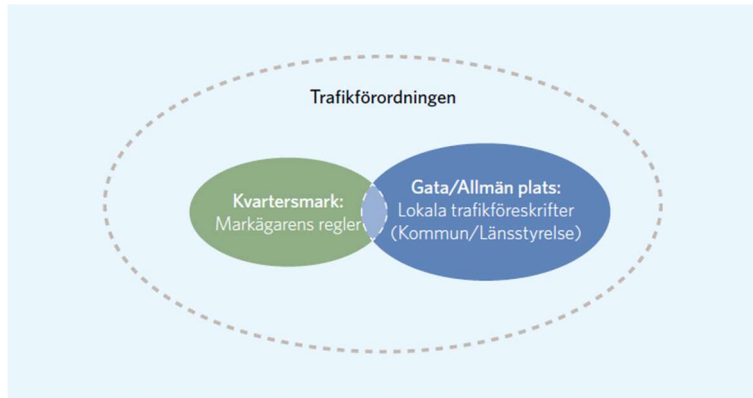
Allmän platsmark (eller gatemark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.

Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

figur 1. Trafikförordningens bestämmelser gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark

På allmän platsmark beslutar kommunen om vilka lokala trafikregler som ska gälla. Markägaren beslutar, med några få undantag, om vilka lokala trafikregler som ska gälla på dennes mark. Undantag är till exempel hastighetsgränser, som kräver LTF.



Allmänna regler enligt trafikförordningen, som att man inte får stanna eller parkera så att det kan uppstå fara, gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark.

Kommunen är ansvarig för att reglera parkering på allmän platsmark.

På kvartersmark är det markägaren, som kan vara kommunal eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna bestämmelserna. I figur 1 illustreras hur de olika regelverken förhåller sig till varandra samt till allmän platsmark och kvartersmark.

Det finns både likheter och skillnader mellan de lagar och regler som gäller för parkering på allmän plats (gata) respektive kvartersmark.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

TABELL 1. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark

	Allmän platsmark	Kvartersmark
Lagstiftning	- Offentligrättslig (kommunen/ staten är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).	- Civilrättslig (markägaren är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).
Reglering	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Lokala trafikföreskrifter. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Begränsad möjlighet att reservera platser eftersom likställighetsprincipen gäller. Vilka möjligheter som finns framgår av trafikförordningen.	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Markägare kan upplåta mark för eller förbjuda parkering enligt lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Inget krav på att behandla alla lika.
Parkeringsavgifter	- Avgift för parkering kan tas ut för trafikens ordnande, belopp beslutas av kommunfullmäktige. Hänsyn kan inte tas till bilförarnas betalningsvilja eller avgifter på kvartersmark.	- Markägaren bestämmer själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering.
Övervakning	- Myndighetsutövning. - Kommunen beslutar om kommunal övervakning. Polis har alltid rätt att övervaka. - Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Förordning(1987:26) om parke- ringsövervakning i kommuner. - Parkeringsvakter förordnas. Ska ha utbildning enligt RPS 2002:1, FAP 759-1.	- Inte myndighetsutövning. - Markägaren beslutar om övervakning. - Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Markägaren kan övervaka och driva in eventuella kontrollavgifter själv eller välja att anlita ett företag för övervakning och/eller indrivning. - Vid infart till parkeringsområdet ska det finnas uppgift om vem som är markägare eller dennes ombud samt telefonnummer.
Påföljder m.m.	- Felparkeringsavgift. - Felparkeringsavgifter beslutas av kommunfullmäktige. Beloppsintervall regleras i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift.	- Kontrollavgift. - Markägaren bestämmer om kontrollavgifter. Nivån får inte överskrida kommunens fel- parkeringsavgifter för mot- svarande förseelse i området.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Allmän platsmark

Kvartersmark

Påföljder m.m.
(forts.)

- Bestridande görs hos polisen. Om felparkeringsavgiften har utfärdats felaktigt eller om den som bestrider inte är betalningsansvarig ska polisen undanröja avgiften. Polisen måste i sin utredning strikt följa lagstiftningen och kan inte ta hänsyn till andra omständigheter än de som finns reglerade i lag.
- Om man inte får rättelse hos polisen kan man överklaga till tingsrätten och eventuellt till hovrätt/HD. Överklagan skickas till polisen inom 3 veckor efter besked.
- Felparkeringsavgift betalas till Transportstyrelsen som tar ut administrationskostnad. Övrig del betalas till kommunen, även om polisen har utfärdat felparkeringsavgiften.
- Om felparkeringsavgiften inte betalas skickar Transportstyrelsen påminnelse med förhöjd avgift. Om den inte betalas skickas den till kronofogden för indrivning.

- Rättelse söks hos markägaren (eller dennes ombud). Markägaren kan välja att avskriva av "good-will" eller att ta hänsyn till speciella omständigheter om den vill. En kontrollavgift som är felaktigt utfärdad kan bestridas skriftligen för att förhindra att ärendet går till inkasso.
- Kontrollavgift betalas till den som utfärdat den (markägaren eller dennes ombud).
- Markägaren (eller dennes ombud) kan - men måste inte - skicka påminnelse mot extra avgift innan indrivning söks. Indrivning kan ske med hjälp av kronofogden eller inkassoföretag. Om den som parkerat fel inte betalar måste markägaren stämma fordonsägaren vid tingsrätten (tvistemål) inom två år. Förlorende part kan bli skyldig att betala delar av rättegångskostnaderna och motpartens kostnader.

Betaling vid
bestridande

- Även om trafikanten bestrider/överklagar måste felparkeringsavgiften betalas i tid. Får trafikanten rätt vid prövning i domstol återbetalas beloppet.

- Bestrids kontrollavgiften ska den inte betalas. Om fordonsägaren får rätt kan denne ändå behöva stämma markägaren vid tingsrätten för att få tillbaka pengarna. Kostnaden för stämningen kan överstiga kontrollavgiften, även om man vinner målet.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Villkoren för parkering påverkas i detaljplanen

Av en detaljplan ska det framgå vad som inom planområdet är allmän platsmark (gata), där kommunen vanligen är huvudman, och vad som är kvartersmark. Enligt plan- och bygglagen är det kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändning på allmän plats och kvartersmark, oavsett om det är kommunalt eller enskilt huvudmannaskap.

En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som behövs för planens syfte (PBL, kap 32). Detaljplanernas långa giltighet är ytterligare ett skäl för kommunen att undvika alltför detaljerade regleringar.

I en detaljplan får kommunen ställa krav på utrymmen för, placering och utformning av parkering samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (PBL, 4 kap 13 §). Planlagstiftningen omfattar såväl parkering på allmän plats som parkering inom kvartersmark. Det är enbart i samband med planläggning som kommunen har möjlighet att påverka parkering på privat kvartersmark. I befintlig bebyggelse kan kommunen arbeta med parkeringsreglering på allmän plats och på kommunalt ägda fastigheter. Enligt plan- och bygglagen ansvarar fastighetsägaren för att anordna parkering inom fastigheten eller i dess närhet. Kommunen har däremot det övergripande ansvaret för att i detaljplan ange placering och utformning av parkering eller att viss mark inte får användas för parkering.

Det är möjligt att ange trafikregler i en detaljplan, men för att dessa regler ska gälla krävs beslut om lokal trafikföreskrift. En del trafikregler som kan vara aktuella att ange i en detaljplan påverkar även möjligheten att parkera. Det gäller till exempel gångfartsområde, gågata och kollektivtrafikgata. Om kommunen vill skriva in dessa föreskrifter i en detaljplanebestämmelse måste det vara möjligt att inom planen uppfylla de parkeringsregler som gäller för dessa föreskrifter, till exempel att det finns utrymme för markerade parkeringsplatser om det behövs på ett gångfartsområde.

Eftersom innebörden av föreskrifterna, och även andra behov eller förutsättningar, kan ändras över tid rekommenderas att kommunen är restriktiv med planbestämmelser som kräver lokal trafikföreskrift. Planen bör inte ge alltför exakta beskrivningar, till exempel genom att det i planen anges att det ska vara parkeringsförbud på en viss gata. I stället bör planen beskriva vad man vill uppnå. Finns en trafikföreskrift angiven i en detaljplan tar den nämnd som ansvarar för trafikfrågor beslut om föreskriften.

I planprocessen är det möjligt att ange ytor för cykelparkering och i planbeskrivningen går det att påverka utformningen av cykelparkeringen. I bygglovsprocessen finns ytterligare möjlighet att ställa krav på cykelparkeringens utformning. Om parkeringsplatserna för cykel är lätt tillgängliga, attraktiva och säkra, samtidigt som parkeringsplatserna för bil är mindre tillgängliga, så kan det påverka valet av färdmedel.

Parkeringsreglering som ett strategiskt verktyg

Här beskrivs parkeringsregleringens potentiella roll som styrmedel och hur den kan användas för att genomföra parkeringsstrategier och nå övergripande målsättningar om resande och transporter.

Kommunala mål, strategier och riktlinjer

Parkeringsåtgärder kan, om kommunen så önskar, utgöra ett starkt styrmedel för att nå olika mål i samhällsplaneringen. Det kan vara lokala mål som god tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser och service, en attraktiv stadsmiljö med ett levande centrum, eller mer övergripande mål om ett hållbart samhälle som främjar resor med kollektivtrafik och cykel. Hur kommunen ska arbeta med parkeringsfrågor för att nå dessa mål kan framgå av en parkeringsstrategi eller parkeringspolicy. I en parkeringsplan kan kommunen mer detaljerat ange hur man vill arbeta för att genomföra strategin. Se figur 2.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

FIGUR 2. Figuren visar hur kommunens mål och strategier hänger ihop med parkeringsregleringen



Syften och begränsningar

Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som avgör om vi kan resa med bil dit vi önskar och när vi önskar. Det handlar inte bara om antalet parkeringsplatser och var dessa är lokaliserade. Tillgången kan även styras med olika restriktioner, till exempel hur länge man får parkera eller vem som får parkera. Syftet med reglering är att gator och parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen – eller fastighetsägaren – önskar. Genom en ändamålsenlig reglering kan omsättningen på parkeringsplatserna påverkas vilket gör det lättare att hitta en ledig parkeringsplats.

Reglering av parkering kan även användas för att förändra konkurrensförutsättningarna mellan olika trafikslag för att få en övergång till mer hållbara transportsätt. Regleringen kan utformas med avseende på områdets karaktär, parkeringens lokalisering, omfattningen av tillgänglig parkering, målpunkter och kapaciteten på vägnätet till platsen. En kommun kan införa särskilda trafikregler för vissa trafikantgrupper, fordonslag eller för fordon med last av visst slag. Lagstiftningen är dock restriktiv när det gäller hur trafikanter får behandlas. Det är en följd av den så kallade likställighetsprincipen i kommunallagen (1991:900 2 kap 2 §), vilken innebär att kommunmedborgare ska behandlas lika.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Utbud, efterfrågan och kostnader

Efterfrågan på parkeringsplatser är bland annat beroende av bilinnehavet. Omvänt kan utbudet av parkering i ett samhälle också påverka bilinnehavet. Vid ny exploatering kan kommunen vidta olika åtgärder för att påverka resvanorna, till exempel genom att förbättra kollektivtrafiken.

Vid gles bebyggelse är god tillgång till parkering ofta önskvärt och kan tillgodoses utan större prioriteringar, oftast som ytparkering. Vid tät exploatering däremot finns normalt inte utrymme för ytparkering utan parkeringsplatserna måste lokaliseras under mark. Kostnaderna för att anlägga dessa platser, vanligen flera hundra tusen kronor per plats, överstiger normalt de boendes betalningsvilja (Trafikverket 2013). Konsekvensen blir att underskottet måste täckas av samtliga lägenhetsinnehavare. I centrala lägen kan det innebära att de som inte äger någon bil subventionerar bilägare med flera hundra kronor i månaden. Även i mindre centrala lägen och utanför storstadsområden subventioneras parkeringsplatser i garage.

Att arbeta med parkeringsnormer och parkeringstal

På eller i närheten av en fastighet ska det finnas parkeringsplatser för fastighetens behov (plan-och bygglagen, 8 kap 9 §, punkt 4). Hur många platser som behövs beror bland annat på vilken verksamhet som bedrivs, byggnadernas storlek och var fastigheten är belägen.

Vid planläggning brukar parkeringsplatsbehov uttryckas som ett parkeringstal. Parkeringstal är det antal parkeringsplatser som bör finnas i ett planförslag och är vanligtvis en funktion av bruttoarea (BTA), antal lägenheter, antal rumsenheter eller liknande. Syftet med att ange ett parkeringstal för en detaljplan eller en fastighet är vanligen att säkerställa att parkeringsbehovet kan tillgodoses på kvartersmark, så att det inte uppstår olägenheter i omgivningen eller trafiken genom att allmän plats måste användas (plan-och bygglagen, 8 kap 9 § punkt 2). Om det inte är möjligt att lösa parkeringsbehovet på kvartersmark är det dock möjligt att ordna parkering på allmän platsmark, till exempel genom så kallad boendeparkering.

För att slippa utreda hur många parkeringsplatser som behövs varje gång en ny detaljplan ska tas fram kan kommunen ha en parkeringsnorm. Av parkeringsnormen framgår vilka parkeringstal som, beroende på typ av bebyggelse, ska uppnås vid ny bebyggelse i olika områden i kommunen.

Det är även möjligt att ha parkeringstal för cykel för att säkerställa tillräckligt antal cykelparkeringsplatser.

Flexibla parkeringstal

För att utnyttja marken effektivt kan kommunen arbeta med så kallade *flexibla parkeringstal* i parkeringsnormen. Flexibla parkeringstal gör det möjligt för fastighetsägaren att få ett lägre parkeringstal genom att vidta åtgärder som underlättar ett boende utan bil. Exempel på sådana åtgärder är att reservera platser för bilpool eller att underlätta för cyklande eller varuleveranser. Fastighetsägaren behöver därmed inte bygga lika många parkeringsplatser och kan undvika parkeringsplatser som subventioneras av alla som bor i eller är verksamma i fastigheten.

Tillhandahålla parkering genom avtal eller parkeringsköp

En fastighetsägare kan ordna parkering på en annan fastighet. Det kan ske utan offentlig inblandning genom att koppla två fastigheter till varandra genom servitut, eller genom att en fastighetsägare och kommunen löser parkeringsfrågan med så kallat parkeringsköp.

En fastighetsägare kan även tillhandahålla parkering genom att hyra parkeringsplatser i ett befintligt garage eller parkeringshus. Kravet på varaktighet måste dock uppfyllas. Praxis är att avtal skrivs på tjugofem år, vilket är maximalt juridiskt möjligt (jordabalken 7 kap 5 §). Även efter det att avtalstiden

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

gått ut har fastighetsägaren skyldighet att anordna parkeringsplatser. Därför bör det finnas möjlighet att teckna nytt avtal.

Parkeringsköp är ett sätt för exploatören att tillhandahålla parkeringsplatser. Den offentlighetsrättsliga förpliktelsen att anordna parkeringsutrymme omvandlas då, genom ett civilrättsligt avtal, till en skyldighet att ekonomiskt bidra till en kommunal eller privat parkeringsanläggning. Baserat på fastighetens behov betalar fastighetsägaren en engångssumma till kommunen som ansvarar för att uppföra en kollektiv parkeringsanläggning. Detta förfarande som kallas *friköp* brukar ge fastighetsägaren förtur vid uthyrning av bilplatserna, men någon skyldighet att hyra platser finns inte. Alternativt kan fastighetsägaren betala en årlig avgift till kommunen, så kallad *avlösen*.

Även om parkeringsbehovet tillgodoses genom avtal eller parkeringsköp måste kraven på parkering i plan- och bygglagen följas.

Styrning med hjälp av tidsreglering

En kommun eller en fastighetsägare har rätt att reglera både hur länge och under vilka tider man får parkera på en plats.

Begränsning av parkeringstid kan användas för att gynna en viss typ av parkering (arbets-, boende- eller besöksparkering). I centrala lägen kan det vara önskvärt med en hög omsättning på parkeringsplatserna för att skapa bra underlag för handeln. Med korta parkeringstider blir arbets- och boendeparkering inte attraktivt samtidigt som besöksparkering underlättas. På samma sätt kan reglering av parkeringstidens längd eller vilka tider som man får parkera underlätta för arbetsplats- eller boendeparkering.

Genom tidsangivelser som anger när det är tillåtet att angöra lastplatser kan kommunen även styra varuleveranser. En genomtänkt placering av lastplatser i kombination med tider för angöring kan bidra till en bättre miljö i centrala lägen.

Vissa tidsregleringar kan få andra konsekvenser än de avsedda. Ett sådant exempel är datumparkering som reglering för servicenätter. Vid datumparkering är det endast tillåtet att parkera på den ena sidan av gatan, beroende på om det är jämnt eller udda datum. Bilägaren måste då flytta sin bil varje dygn och kanske leta efter en ny parkeringsplats, vilket ökar sannolikheten för att bilen används för dagliga resor. Ett alternativ är så kallad veckonatts-/dagsreglering där parkering endast är förbjuden (delar av) en natt eller en dag per vecka.

Styrning med hjälp av avgifter

Syftet med parkeringsavgifter är att befintliga parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen önskar.

Genom en högre avgift på platser där efterfrågan på parkering är stor, som i en stadskärna eller vid andra stora målpunkter, kan man få en högre omsättning på parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet. Avgiftsreglering kan också användas för att påverka färdmedelsval. Om kostnaden för parkering nära bostaden är lägre än vid destinationen kan fler antas lämna bilen hemma.

På allmän plats får kommunen endast ta ut parkeringsavgifter för "trafikens ordnande". Betalningsviljan eller vilka avgifter som tas ut på kvartersmark ska därför inte påverka beslut om avgifter på allmän plats. Avgifter får heller inte tas ut enbart för att finansiera kommunal verksamhet.

En kombination av avgifter och tidsregleringar är ett effektivt sätt att styra efterfrågan på parkeringsplatser i ett område. Parkeringsavgifter kan tas ut för alla fordon, även cyklar.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Styrning genom att begränsa eller gynna parkeringsmöjligheterna för vissa fordonsslag eller trafikantgrupper

Ett sätt att styra vem eller vilka som parkerar på en plats, och därmed även påverka resande och transporter, är att begränsa eller gynna parkering för vissa fordonsslag, trafikantgrupper eller fordon med last av visst slag.

Fordonsslag är till exempel tung lastbil, personbil, buss, traktor och motorcykel. Begränsning till viss trafikantgrupp bör endast användas när begränsning inte är möjlig med angivelsen fordonsslag. Med trafikantgrupp avses främst rörelsehindrade som är innehavare av parkeringstillstånd. Det är även möjligt att anordna parkeringsplatser för beskickningsbilar och boende i ett visst område.

Det finns inget lagligt stöd för kommunen att med hjälp av lokala trafikföreskrifter särskilt gynna miljöbilar eller att på gatumark reservera parkeringsplatser för bilar som tillhör en bilpool. Miljöbilar är bilar som genom låga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga avgaser har mindre påverkan på klimatet än övriga bilar på marknaden. Definitionen av miljöbilar förändras dock över tid. Staten kan ge skattelättnader för miljöbilar, men kommunen kan inte tillämpa lägre – eller inga – parkeringsavgifter för miljöbilar.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Utdrag - Gatuutvecklingsplan – Gävle Kommun

Källa: Gatuutvecklingsplan – Gävle Kommun Ver 16 (Framtagen av Sweco)

Bilparkering

För att förstå stadens parkeringsbehov måste flera faktorer vägas in över ett större geografiskt område. Parkeringsefterfrågan är relativ, den varierar till följd av flera faktorer såsom tillgången på parkeringsplatser, bilinnehavet i kommunen, möjlighet till alternativa färdmedel. Även enkelheten och kostnader spelar in i hur stor parkeringsefterfrågan är. Vid dimensionering av parkering bör man utgå från att försöka balansera utbud och efterfrågan så bra som möjligt. När beläggningen för de olika tidsperioderna motsvarar 90 procent eller mer bedöms den som tillräckligt god enligt SKR (2013). Är beläggningen däremot lägre än 90 procent är det intressant att studera åtgärder för effektivisering av markanvändandet. Över 90 procent blir konsekvensen ökad söktrafik i området.

Beläggning

En inventering genomfördes 2020 i centrala Gävle mellan 05-20 under fem dagar. Totalt inventerades 1981 parkeringsplatser. 2016 genomfördes en inventering av de fyra p-husen Nian, Flanör, Konvaljen och Oxen. Inventeringarna visar att markparkering i röd och gul zon har hög beläggning under den högst belagda timmen 05-20 och relativt låg beläggning söder om Gavleån. Samtidigt visar inventeringen en mycket låg beläggning i p-husen. Detta trots att uthyrningsgraden är mycket hög för Oxen och Konvaljen.

Maxbeläggningen inträffar på olika tidpunkter för de olika zonerna och indikerar var flest önskar att parkera i centrala Gävle. Beläggningsdiagrammet visar på hur parkeringssystemet används under vardagsdygn och mängden tillgängliga parkeringsplatser under peak-timmen kl 13.00. Under den mest belastade timmen så upptas ca 66% av samtliga inventerade parkeringsplatser (medräknat p-husen). Motsvarande beläggning är 37 % under den minst belastade timmen och 50 0/0 i genomsnitt under dagen.

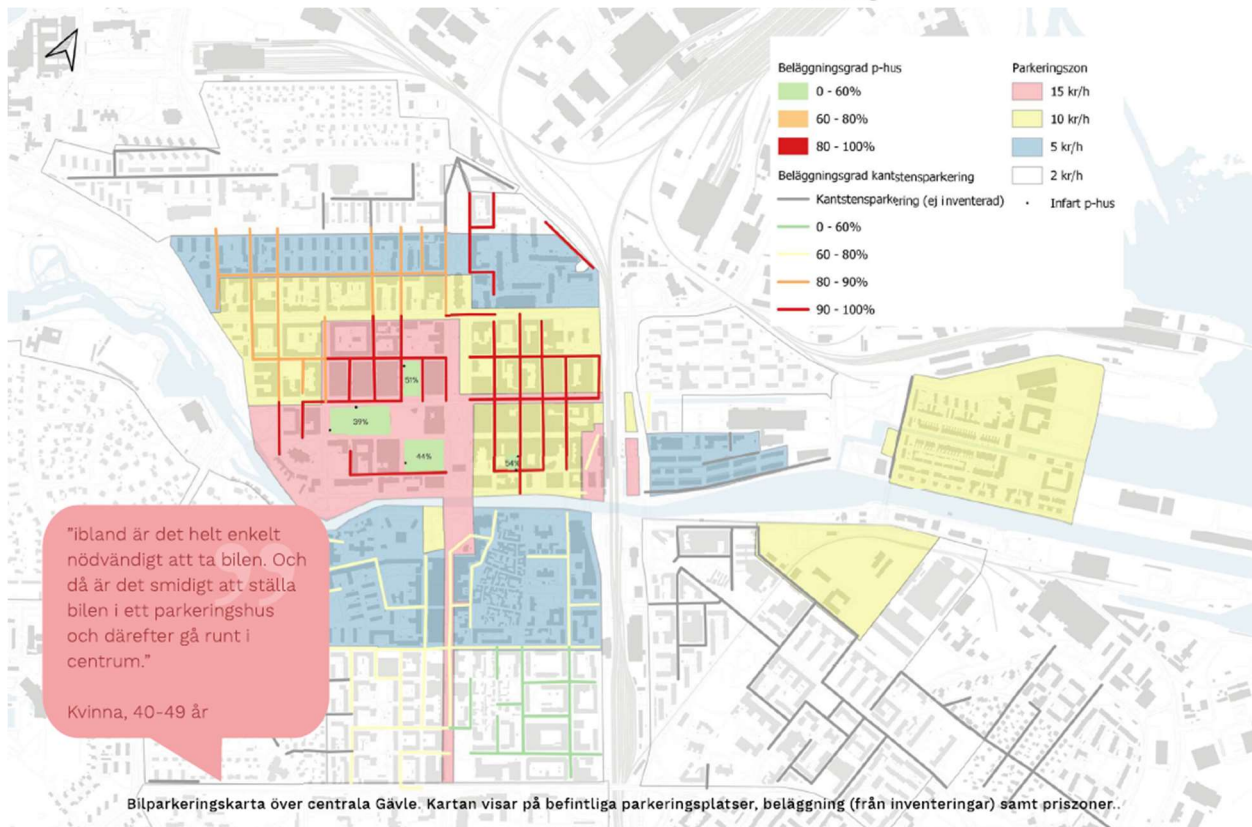
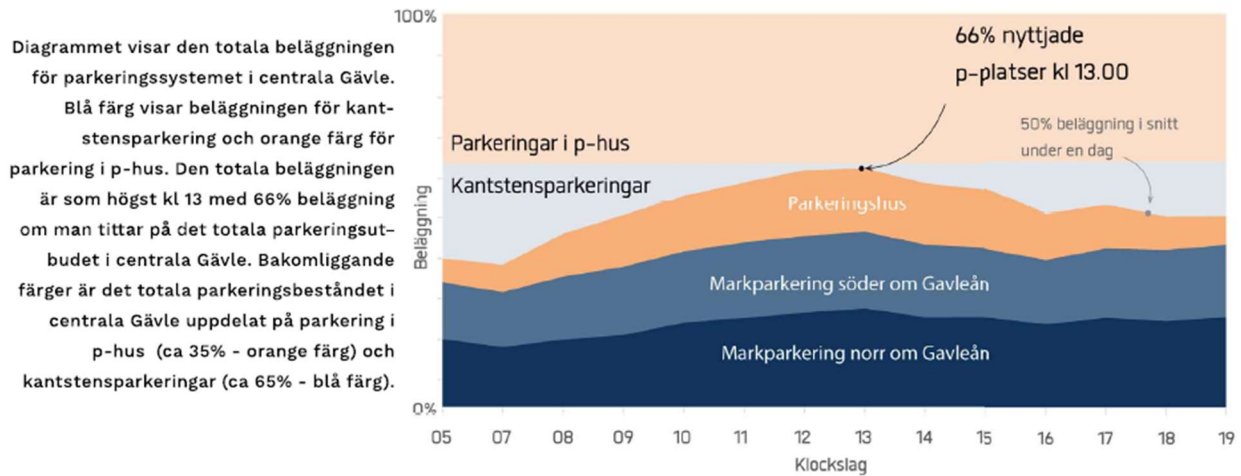
Analysen visar på att det finns en överkapacitet av parkeringsplatser i centrala Gävle och att det finns en stor potential och kapacitet i de centrala P-husen som står outnyttjad. Likt i många andra städer är det många som anser att det behövs fler parkeringsplatser. Analysen visar att det finns lediga parkeringsplatser, men att bristfällig information om lediga platser tillsammans med låg benägenhet till längre gångavstånd gör att det upplevs som fullbelagt.

Parkeringsavgifter och zoner

Angöringsavgifter (parkeringsavgifter) används redan idag i stor utsträckning för att få en effektiv användning av gatans angöringsytor, parkeringsplatser och lastzoner. Idag sätts parkeringsavgifter med politiska beslut. En marknadsprissättning av parkering skulle effektivisera användningen av angöringsytorna och samtidigt minska söktrafiken. Priset är rätt när det vid varje tillfälle finns en ledig plats för ytterligare en tillkommande bilist med betalningsvilja - och en beläggningsgrad på runt 80-90 0/0. Konkurrensen mellan markparkering och parkeringshusen är idag obalanserad till förmån för markparkeringen.

Markparkering som ligger i anslutning till stadskärnan (röd zon) bör därför prishöjas till motsvarande eller minst parkeringshusens snittpriser och till viss del ersättas med korttidsparkering för att göra parkeringshusen de mest attraktiva platserna att stå på.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0	Datum 2024-12-27	Rev	Referens
Godkänd av Martin Svaleryd				



Smarta parkeringslösningar

Effektiva och bekväma parkeringsytor bidrar till att skapa en attraktiv stad. Det behövs en strategisk planering för parkering som ger god tillgänglighet samtidigt som den skapar förutsättningar för att frigöra ytor till förmån för stadslivet.

Markparkering uppfyller en viktig funktion i stadskärnan idag genom att erbjuda en tillgänglig och lättanvänd parkering för kunder och besökare. Handeln är beroende av att kunder ska kunna nå deras verksamheter på ett enkelt och smidigt vis. Dessa konkurrerar dock idag med både boende- och arbetsparkering. I centrala Gävle bör därför angöring/korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade prioriteras. De som arbetar i innerstaden hänvisas till parkeringshusen. Då

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

konkurrensen om utrymme i de mest centrala delarna är hög föreslås tre huvudprinciper för markparkering:

1. Öka omsättningen på handelsnära parkeringsplatser genom reglering till korttidsparkeringar.
2. Höja priserna på parkeringsplatser i röd zon till marknadsmässiga priser.
3. Reducering av markparkering intill p-hus.

Parkeringshusen kan utnyttjas bättre, men i takt med att Gävle växer behöver det även tillkomma nya anläggningar centralt i staden. Genom att samla bilparkeringar i anläggningar frigörs värdefulla ytor för andra ändamål. Parkeringshusen bidrar också till en tydlighet vad gäller parkeringsalternativ. De kan på sikt också minska söktrafiken.

Nya parkeringsanläggningar ska utformas så att de bidrar till att skapa en attraktiv stad. Nya parkeringsanläggningar bör ligga nära infarterna med gångavstånd till den centrala staden bör att minska biltrafiken i de mest centrala delarna.

I Centrumplanen står det att det är viktigt att i anslutning till centrum skapa tydliga och goda parkeringsmöjligheter för anslutning från olika håll. Tydliga anvisningar ska göra det enkelt för bilister att hitta till parkeringshusen, detta är viktigt varpå samma principer föreslås i gatuuvecklingsplanen som Centrumplanen.

Utmaningar

- Parkeringsplatserna är utrymmes krävande samtidigt som de fyller en viktig funktion i centrala Gävle. Om parkering reduceras måste det erbjudas pålitliga och effektiva alternativa transportsätt att ta sig till stadskärnan
- Många invånare och näringsidkare i Gävle vill inte att det ska bli svårare att parkera sin bil i centrum än idag
- Externhandels bilfokuserade approach med gratis parkering är en konkurrent till den centrala handeln

Möjligheter

- Parkering bör prioriteras i parkeringshusen inom zon 1 och 2
- Samtliga parkeringar bör ha en beläggning om 80-90% beläggingsgrad. Prissättning bör vara marknadsanpassad och variera över dygnet och veckan. Priset sätts så att minst 10 0/0 av parkeringsplatserna är lediga.
- Handelsnära markparkering bör prioriteras som korttidsparkering för ökad omsättning
- Tydlig information om lediga p-platser i app och digital skyltning - parkeringsledningssystem till parkeringsgaragen

Effekter

Minskad söktrafik och enklare att hitta parkering, Effektivare omsättning av parkeringsplatser, mer plats för uteserveringar, stadsliv och grönska

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Innehåll

1 Affärsmässig bakgrund.....16

1.1 Historik16

1.2 Nuläge.....18

2 Syfte.....19

3 Mål - Resultat.....19

4 Omfattning utredning20

4.1 Affärsupplägg – Business Case - Intäktskalkyler21

4.2 Omvärldsbevakning - parkeringar och parkeringsverksamhet.....22

4.2.1 Hur har andra kommuner gjort utifrån strategiska vägval och ekonomiska incitament/beslut, avseende parkeringar och parkeringsverksamhetens ordnande 22

4.2.1.1 Ersättningsmodeller..... 22

4.2.1.2 Intäktslag i parkeringsverksamheten 23

4.2.1.3 Kostnad/intäkt parkeringsövervakning..... 23

4.2.1.4 Kostnad för parkeringsövervakning 23

4.2.1.5 Intäkt av felparkeringsavgift 23

4.2.1.6 Påverkan incitamentsmodell felparkeringsavgift 24

4.2.1.7 Kostnadsdrivande insatser i dagsläget 24

4.2.1.8 Incitamentsmodell som enbart bygger på parkeringsavgifter..... 24

4.2.1.9 Intäkts typer kvartersmark..... 24

4.2.1.10 Prissättning kvartersmark som ägs av kommunen 24

4.2.2 Jämförelse andra kommunala parkeringsbolag 25

4.2.3 Analys av övriga parkeringsaktörer aktörers verksamhet i Gävle kommun 25

4.2.3.1 Konkurrensneutralitet 25

4.2.4 På vilket sätt påverkar LOU avseende köp och sälj av tjänster mellan Parkeringsbolaget, Gävle Kommun samt kommunala bolag 26

4.2.4.1 Kontroll kriteriet 26

4.2.4.2 Verksamhetskriteriet 27

4.2.4.3 Upphandling mellan myndigheter (Hamburgundantaget) 27

4.3 Uppdragets förslag:.....28

4.3.1 Hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas avseende parkering och parkeringsverksamhet framåt 28

4.3.1.1 Förtydliga bolagets roll 28

4.3.1.2 Tjänsteleverantör utifrån parkeringens ordnande 29

4.3.1.3 Samhällsbyggnadsnämndens behov 29

4.3.2 Vägval för hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning som medför efterlevnad av framtida ägardirektiv 30

4.3.2.1 Ekonomiska styrande parametrar avseende parkeringens ordnande 30

4.3.2.1.1 Ägardirektiv 31

4.3.2.1.2 Avtal gällande parkeringsövervakning Gävle Kommun” mellan Sammahällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB 31

4.3.2.1.3 Parkeringstaxor Gävle Kommun 31

4.3.2.1.4 Antaganden..... 35

4.3.2.1.5 Effekter 35

4.3.2.1.6 Reglerande ekonomiska parametrar 35

4.3.2.1.7 Bolagets egen påverkan avseende intäkter och utgifter 35

4.3.2.1.8 Parkeringspolicy 36

4.3.2.1.9 Mobilitetsnorm 37

4.3.2.2 Begränsningar av parkeringar..... 37

4.3.3 Andra alternativa lösningar avseende parkeringar och parkeringsverksamhetens ordnande 37

5 Steg 1 – Förslag på genomförande38

5.1 Hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas avseende parkering och parkeringsverksamhet framåt38

5.1.1 Förtydliga bolagets roll..... 38

5.1.1.1 Miljö- och samhällsnytta..... 38

5.1.1.2 Ekonomiska incitament..... 38

5.1.2 Tjänsteleverantör utifrån parkeringens ordnande 39

5.1.3 Samhällsbyggnadsnämndens behov 39

5.1.3.1 Revidering avtal Parkeringsövervakning Gävle Kommun” mellan Sammahällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB 40

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

5.2	Vägval för hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning som medför efterlevnad av framtida ägardirektiv?.....	40
5.2.1	Revidering ägardirektiv	40
5.2.1.1	Mål för bolagets finansiella avkastning	40
5.2.1.2	Bolagets affärsområden och ekonomi	41
5.2.2	Bolagets organisering	41
5.2.3	Egen försäljning	41
5.2.4	Nya parkerings-, och mobilitetshus	42
5.2.4.1	Årsbokslut – Framtida nerskrivningar av tillgångar enligt K3	42
5.3	Förslag på aktiviteter för att uppnå förändring	43
5.3.1	Överblick sammansatta aktiviteter	43

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

1 Affärsmässig bakgrund

Gävle kommun består, förutom av revisionskollegiet, av elva stycken nämnder vilka samordnas i fyra stycken gemensamma sektorer, det helägda dotterbolaget Gävle Stadshus AB som äger Gävle Energi-koncern, det kommunala bostadsbolaget AB Gavlegårdarna, Gavlefastigheter Gävle kommun AB som äger merparten av kommunens verksamhetslokaler, Gävle Hamn AB och Gävle Parkeringservice AB. Därutöver finns VA-verksamheten, Gästrike Räddningstjänst och Gästrike Återvinnare organiserat i gemensamt ägda organisationer.

Gävle kommun redovisade år 2023 ett nettoresultat på -377 mnkr och soliditet 1 på 24,9%. Gävle kommunkoncern redovisade ett nettoresultat på -185 mnkr med soliditet 1 på 38%.

Gävle Stadshus-koncern redovisade ett resultat efter finansiella poster på minus 17 mnkr exklusive erhållna aktieutdelningar från dotterbolag.

Resultatutvecklingen för år 2024 är negativ för kommunkoncernen. Enligt delårsbokslutet per 2024-04-30 är årsprognosen för kommunkoncernen -47 mnkr mot budget 155,6 mnkr. Gävle kommuns resultatprognos är -393 mnkr att jämföra med budget -194 mnkr.

Gävle Parkeringservice bidrog år 2023 med 8 mnkr till Gävle kommun fördelat på aktieutdelning 5 mnkr, intäkt för nyttjanderättsavtal 3 mnkr. Därutöver erhöll kommunen 6 mnkr i parkeringsböter. Dessa intäkter är enligt gällande nyttjanderättsavtal och ägardirektiv. Bolagets resultatutveckling framgår i rapporten i avsnittet historik.

1.1 Historik

Gävle kommun har långsiktigt arbetat med att förtydliga roller hos kommunen som beställare respektive utförare med bland annat fokus på en tydligare ansvarsfördelning mellan myndighetsutövning respektive beställare. I samband med detta arbete så beställdes en utredning från Sweco Strategy år 2012 om att utreda parkeringsvaktarnas framtida roll och organisatoriska placering. I enlighet med Swecos förslag så bolagiserades parkeringsverksamheten efter beslut i kommunfullmäktige 2014-06-23. Beslutet innebar att parkeringsverksamheten skulle flyttas från Tekniska nämndens område till Gavlefastigheter Gävle kommun AB, GFAB, eller till ett dotterbolag i den koncernen.

År	Händelse
2014-06-23	Beslut i kommunfullmäktige att parkeringsverksamheten ska övergå till det kommunala bolaget GFAB eller dess dotterbolag
2014-08-22	Bildas Gävle Parkeringservice AB som dotterbolag underställt Gavlefastigheter Gävle kommun AB.
2015	Gävle kommun överlåter parkeringsverksamheten till bolaget
2016	Bolaget köper kommunens samtliga parkeringsautomater från Gävle kommun samt ansvaret för boendeparkering och övriga tillstånd förknippade med gatuparkering inom Gävle kommun
2017	Investering i mobilitetshuset Briggen påbörjas
2018	Mobilitetshuset Briggen öppnar. Investeringkostnad 57 mnkr
2019	Gävle Stadshus AB köper aktierna från Gavlefastigheter Gävle kommun AB
2019	Beslut om att investera i mobilitetshuset Pralinen
2019	Bolaget erhåller 25 mnkr i aktieägartillskott från Gävle kommun via Gävle Stadshus AB avsett för att i bibehålla soliditeten med anledningen av Pralinen
2020	Nedskrivning av Briggen med 7,6 mnkr
2021	Investering i mobilitetshuset Pralinen påbörjas
2023	Nedskrivning av Pralinen med 36 mnkr

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev Referens

2023 Bolaget erhåller 31 mnkr i aktieägartillskott från Gävle Stadshus AB som en konsekvens av gjord nedskrivning.

Omsättningen för parkeringsverksamheten i kommunens regi uppgick år 2013 till 21,2 mnkr och år 2014 till 22,7 mnkr. Bolagets omsättning år 2023 uppgick till 44,1 mnkr vilket är något lägre än budget på 45,4 mnkr. Intäktsökningen kan härledas till ändrad zonindelning i kommunen samt en mer effektiv parkeringsövervakning, samarbetsavtal med AB Gavlegårdarna och GFAB samt intäkter från mobilitetshuset. Briggen genererar ca 2,3 mnkr/år i intäkter och Pralinen är för år 2024 budgeterad att omsätta 4,4 mnkr enligt investeringskalkylen.

Nedanstående tabell visar utvecklingen i bolaget sedan verksamhetsstarten.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Budget 2023	Prognos 2024	Budget 2024
Omsättning	8,3	23,4	26,5	29,6	32,5	29,6	31,7	38,6	44,1	45,4	50,5	51,1
Personalkostnad	-5,1	-4,7	-4,3	-6,1	-6,4	-7,3	-8,3	-9,8	-11,8	-10,7	-14,6	-12,8
Avskrivningar	0,0	-0,3	-0,6	-1,3	-2,4	-2,7	-2,3	-2,1	-3,3	-5,1	-5,5	-5,6
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,6	0,0	0,0	-36,0	0,0		
Resultat efter finansnetto	0,3	1,4	2,3	-0,1	-0,2	-7,7	7,1	7,0	-32,3	7,0	1,0	7,0
Mat anl illgångar	0,4	1,5	44,9	65,9	68,1	70,3	140,6	215,9	244,9	302,4		303,6
Eget kaital	1,1	1,8	3,2	3,0	3,0	22,6	27,7	24,9	32,1	31,7		29,4
Balansomslutning	2,7	4,7	47,4	70,1	72,8	77,9	149,1	229,6	296,7	310,4		344,7

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Soliditet,%	46,2	48,9	8,6	6,1	7,1	32,0	20,6	11,9	11,7
Antal anställda	12,0	10	11	12	12	13	14	15	16,0
Aktieägartillskott						25,0			31,0
Investeringar enligt kassaflöde	0,4	1,4	44,1	22,4	4,6	12,3	72,5	76,3	70,5

Antalet anställda vid parkeringsverksamheten i Gävle kommun var vid övergången tolv anställda – nio parkeringsvakter, två servicetekniker och en samordnare på deltid.

År 2024 har bolaget enligt uppgift 18 anställda varav sex anställda är parkeringsvakter. Bolaget har det senaste åren tagit över kundtjänst och ekonomi från Gävle kommun vilket bidrar till att numerären har ökat. Bolaget har tre avdelningar; UPM, Drift och Verksamhetsstöd. Driftavdelningen har tre underliggande enheter; Bygg- och fastighetsdrift, Parkeringsövervakning och Kundtjänst.

Bolaget har på uppdrag av Gävle kommun under åren 2017 - 2024 uppfört tre stycken mobilitetshus, totalt uppgår investeringar för samma period till 303 mnkr.

På grund av lägre prognostiserade intäkter än kalkylerat har bolaget tvingats till nedskrivning på totalt 43,6 mkr för Briggen och Pralinen vars primära kundgrupp utgörs av boende i närområdet.

Bolaget har totalt fått 56 mnkr i aktieägartillskott varav 25 mnkr med anledning av investeringen i Pralinen samt 31 mnkr i aktieägartillskott för att undgå ett förbrukat aktiekapital per 2023-12-31 då soliditeten uppgick till 11,7%.

Genom Gävle Parkeringsservice har parkering på ett tydligare sätt blivit en del av stadsutvecklingen – något som tidigare saknades. Gävle kommun har genom sin parkeringspolicy en aktiv och tydlig parkeringsstrategi och en samlad vision om parkeringens roll i stadsplaneringen. Bolaget har fått en

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

utförarroll där kommunens parkeringar samordnas och hanteras mer enhetligt vare sig det är gatumark eller tomtmark.

1.2 Nuläge

Gävle Stadshus styrelse beslutade 2024-04-17 enligt styrelseprotokollet följande beslut "Gävle Parkeringservice AB har i sin rapportering beskrivit svårigheter att klara ägarens avkastningskrav inom ramen för sin egen rådighet, sam redovisar såväl 2023 som i upprättad prognos för 2024 att avkastningskravet enligt ägardirektivet inte kommer att uppnås.

Med anledning av detta anser Gävle Stadshus styrelse att kommunstyrelsen i samverkan med Gävle Stadshus AB och bolaget bör utreda och lämna förslag på vägval för att Gävle Parkeringservice AB:s ska kunna få en hållbar ekonomisk ställning och affärsmodell, samt lämna förslag på hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och övriga bolag i kommunkoncernen ska utvecklas framåt. Kommunfullmäktiges fastställda mål och styrdokument ska sättas i relation till vägvalen.

Gävle Parkeringservice AB har lyft beroende av att kommunens parkeringsavgifter och parkeringsområden för dess egen verksamhet. Parkeringar finns i dagsläget inom kommunen, Gävle parkeringservice AB, AB Gavlegårdarna och Gavlefastigheter. De ekonomiska förutsättningarna för parkeringsverksamhet berör därmed både kommunen ett flertal bolag.

Gävle Parkeringservice AB redovisade för 2023 ett negativt resultat efter finansiella poster på – 32,3 mnkr och har för 2024 lämnar en ekonomisk prognos på +1 mnkr, vilket inte uppfyller ägardirektivets krav på ett överskott på 7 mnkr. Bolaget bedömer att de ej heller kan lämna beslutad utdelning på 5 mnkr till kommunen år 2025.

Den ändrade årsprognosen beror på högre kostnader samt lägre intäkter vilket innebär att bolaget knappt har några ekonomiska medel kvar att hantera oplanerade kostnadsökningar utan att ta det egna kapitalet i anspråk.

Under år 2024 har mobilitetshuset Magasinet tagits i drift och det kan inte uteslutas att rådande intäcksströmmar medför nedskrivningsbehov av anläggningstillgångar även under 2024. Värdering av fastigheten Magasinet planeras att göras per 2024-08-31 i samband med upprättat delårsbokslut.

Om ytterligare nedskrivning krävs så behöver det finansieras med aktieägartillskott, vilket skulle medföra att Gävle Kommunkoncern skulle riskera att bryta mot gällande statsstödsregler. Gävle Kommun är därmed begränsad av att lämna ytterligare aktieägartillskott för att täcka ev. förluster i Gävle Parkeringservice AB.

Gävle Stadshus AB kan inte lämna aktieägartillskott utan att öka belåningen i bolaget då bolagets verksamhet idag finansieras via koncernbidrag.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Rapportens genomlysning i enlighet med dess beställning

Gävle Kommun genom Gävle Stadshus AB föreslås därför att göra en genomlysning för utreda:

- Att genomföra en analys av de ekonomiska förutsättningarna för och lämna förslag på vägval för hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning
- Att lämna förslag på hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas framåt avseende parkering och parkeringsverksamhet
- Att uppdra till ekonomidirektör att lämna utredning som skall ligga till grund för beslut om Kommunplan 2025 och eventuella ändringar av ägardirektiv inför 2025

2 Syfte

Uppdragets syfte är att genomföra en affärsmässig översyn avseende bolagets "Affärsupplägg – Business Case" kopplat till beslutade ägardirektiv där Gävle Parkeringservice AB ska enligt befintligt ägardirektiv lämna ett årligt överskott på 7 mnkr inkl. en aktieutdelning på 5 mkr, samt ekonomiska förutsättningar avseende parkeringar och parkeringsverksamhet i Gävle Kommun.

(Syftets bakgrund bygger på att bolaget sannolikt kommer behöva göra nedskrivningar utifrån ekonomiskt utfall. Bolagets fritt eget kapital uppgår till 24.9 mnkr per 2024-05-31.

Under 2023 gjordes en nerskrivning av mobilitetshuset Pralinen på 36 mnkr.

Enligt lämnad månadsrapport 2024-05-31 lämnar bolaget en årsprognos på 1 mnkr exkl. ev. värdejusteringar.)

Att utreda förutsättningar avseende uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas framåt avseende parkering och parkeringsverksamhet.

3 Mål - Resultat

- Mål för utredningen är att de förslag som utredningen ger ska ge en långsiktigt hållbar ekonomi avseende parkeringens ordnande, där parkeringsbolaget - Gävle Parkeringservice, utöver de verksamhetsmässiga ägardirektiven, även kan uppfylla de ekonomiska ägardirektiven.
- Övergripande ekonomiska förutsättningar avseende parkeringar och parkeringsverksamhet i Gävle Kommun.

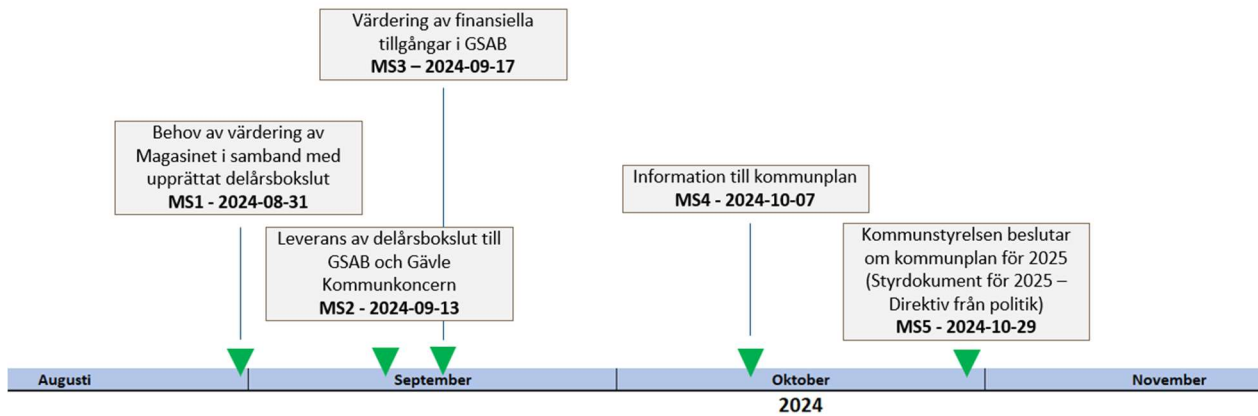
Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

4 Omfattning utredning

Uppdraget ska utreda ekonomiska förutsättningarna för parkeringar och parkeringsverksamhet inom Gävle kommun inklusive parkeringens ordnande.

Ekonomiska milstolpar

Nedan ekonomiska milstolpar är att ta i beaktande då dessa kommer att behöva omhändertas och beslutas beroende dess utfall.



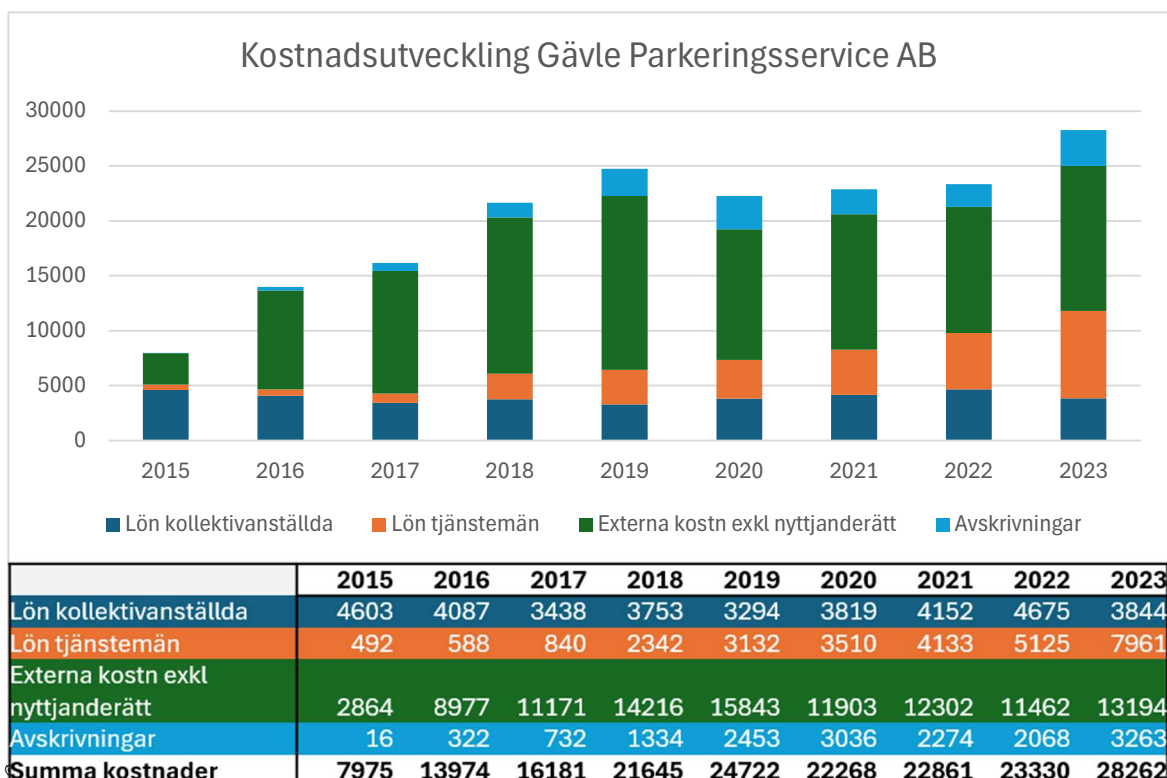
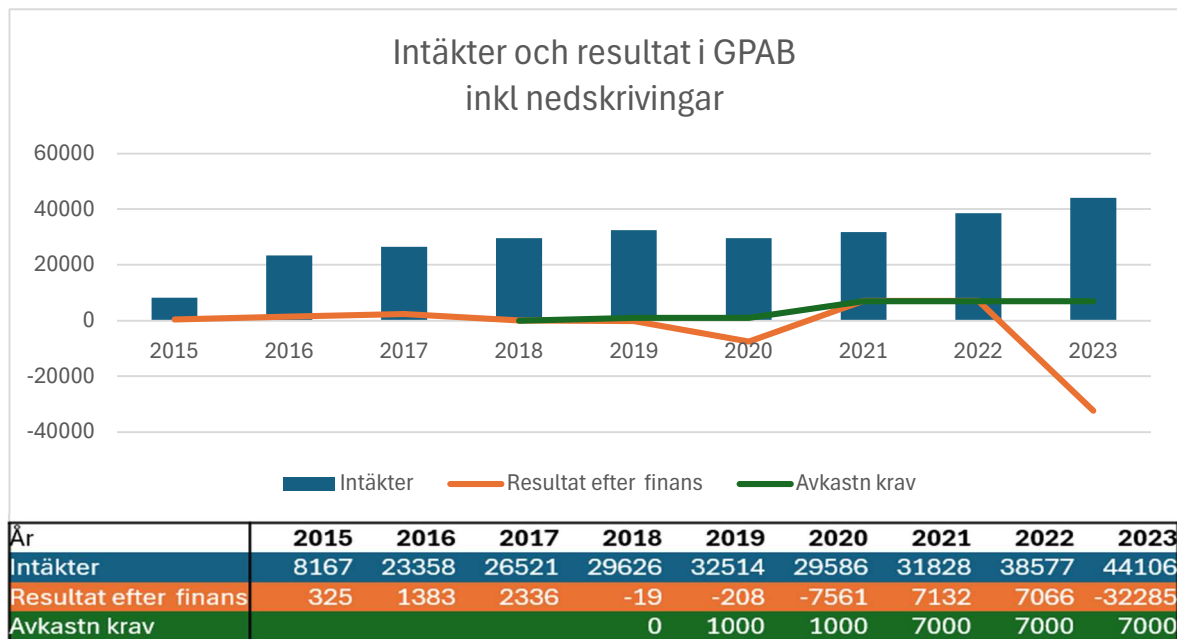
Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

4.1 Affärsupplägg – Business Case - Intäktskalkyler

Bolaget har för höga kostnader i förhållande till sina intäkter

- Fastigheterna har ett för högt bokfört värde i relation till marknadsvärde och bolaget för små finansiella medel för att bära löpande underskott i affärsområdet. Blygsamma intäkter ger ett negativt utfall.
- Bolagets kostnadskostym avseende organisering är högre än bolagets intäkter tillåter.

Bolaget klarar därmed inte av att leverera avkastningskrav utifrån beslutade ägardirektiv



Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Gävle Parkeringservice – estimerat utfall 2024-12-31

Nedan är en visualisering hur framtida affärsområden kan se ut efter dialog med VD

AFFÄRSOMRÅDE	Korttidsparkering				Tillståndsparkering			Fordonsflytt	Övrig	Summa
	P-hus	Gata/omtmark	korttidsparkering	Summa	Boende	Personal	tillståndspark	Summa	Mobilitet /laddstolp/	Total summa
Verksamhetsområde										
Parkeringsintäkter	8 601	26 021	4 505	39 127	7 175	1 743	8 918	290	0	48 334
Kontollavgifter	0	0	0	0	0	822	822	0	0	822
		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summa intäkter	8 601	26 021	4 505	39 127	7 175	2 565	9 740	290	0	49 156
Direkta kostnader	-3 784	-3 600	-600	-7 984	-6 545	0	-6 545	-154	0	-14 683
Indirekta kostnader	-1 244	-1 244	-1 244	-3 732	-1 184	-1 184	-2 368	-1 244	-120	-7 464
Personalkostnader	-298	-8 031	-1 839	-10 168	-647	-945	-1 592	-945	-1 200	-13 905
Avskrivningar	-6 818	-194	-194	-7 205	-194	-194	-387	0	0	-7 592
Summa kostnader	-12 144	-13 069	-3 877	-29 089	-8 570	-2 323	-10 892	-2 343	-1 320	-43 644
Rörelseresultat	-3 543	12 952	629	10 038	-1 395	243	-1 153	-2 053	-1 320	5 512
Räntekostnad	-5 600	-10	-10	-5 620	-10	-10	-20	0	0	-5 640
Skatt	381	0	0	381	0	0	0	0	0	381
Resultat ansvar/verksamhetsområde	-8 762	12 942	619	4 799	-1 405	233	-1 173	-2 053	-1 320	253

Parkeringshus – Avkastningsvärde

(Avkastningsvärde = Nuvärdet av framtida inkomster och utgifter som fastigheten genererar.)

	2033 - KPMG 241210	2029/2030 - GPAB 241202	inv.kostnad/m2		
Avkastningsvärde	kr/m2	kr/m2	kr/m2	yta m2	
Briggen	3 454	5 455	6 625	8 000	52%
Pralinen	2 938	5 777	8 146	15 713	36%
Magasinet	2 898	7 696	8 000	14 000	36%

4.2 Omvärldsbevakning - parkeringar och parkeringsverksamhet

4.2.1 Hur har andra kommuner gjort utifrån strategiska vägval och ekonomiska incitament/beslut, avseende parkeringar och parkeringsverksamhetens ordnande

Källa: Omvärldsbevakning och Informationsinhämtning har gjort från "Fairdeal Group AB"

4.2.1.1 Ersättningsmodeller

Kommunala parkeringsaktiebolag kan ha olika ersättningsmodeller i relation till sin ägare, kommunen.

Återbetalning av överskott: Om bolaget genererar vinst, kan överskottet återbetalas till kommunen som en utdelning. Detta är en vanlig modell där kommunen, som ägare, får del av bolagets ekonomiska framgång.

Avtalsstyrda ersättningar: Kommunen och parkeringsbolaget kan ha avtal som reglerar den ekonomiska ersättningen för att täcka kostnader för underhåll, drift och investeringar i parkeringsanläggningar. Bolaget kan också få ersättning för att tillhandahålla vissa tjänster, exempelvis övervakning eller administration.

Kostnadsbaserad modell: I denna modell får parkeringsbolaget ersättning för faktiska kostnader kopplade till drift och förvaltning av parkeringar, utan att nödvändigtvis sträva efter vinst.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Resultatbaserad modell: Här baseras ersättningen på hur väl parkeringsbolaget presterar i förhållande till uppställda mål, exempelvis parkeringsintäkter, beläggningsgrad eller kundnöjdhet.

Löpande driftstöd: Modellerna varierar beroende på lokala förutsättningar och bolagets uppdrag, med fokus på att balansera ekonomisk hållbarhet och samhällsnytta.

- a) Alternativa ersättningsmodeller
 - % på intäkter
 - felparkeringsintäkter (parkeringsanmärkningar)
 - parkeringsavgifter
 - boendeparkering
 - nyttoparkering
 - eventuell kvartersmark avgift och kontrollavgifter
- b) Fast pris per
- c) Fasta priser i SEK per tjänst (övervakning/tim, pris per inbetald p-anmärkning etc.)
- d) Andra incitamentsmodeller exempelvis målstyrning

4.2.1.2 Intäktslag i parkeringsverksamheten

Gatumark

- Felparkeringsavgifter
- Parkeringsavgifter
- Nyttoparkeringstillstånd
- *Boendeparkeringstillstånd (50 SEK)*
- Kvartersmark

Kvartersmark

- Kontrollavgifter
- Parkeringsavgifter
- Kontrakt/tillstånd
- Personaltillstånd
- Långtillstånd

4.2.1.3 Kostnad/intäkt parkeringsövervakning

Intäkter för felparkeringsavgifter

Parkeringsanmärkningar som utfärdas per levererad timmar av parkeringsövervakning uppgår till 0,5-2st per/timme

4.2.1.4 Kostnad för parkeringsövervakning

Priset omfattas är i ett spann mellan ca 390-550 SEK per/timme – parkerings vakt

1 heltidsanställd per månad (450 SEK/tim)= 165x450= 74 250 SEK/mån

I priset ingår allt som krävs för parkeringsövervakning

Not: Ob-tilllägg tillkommer

4.2.1.5 Intäkt av felparkeringsavgift

Intäkt för parkeringsanmärkning är 500, 900, 1300 SEK (varav 53 SEK dras för statens kostnader)

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Snittbelopp av ovan för parkeringsanmärkning 900 SEK –53 SEK= 847 SEK/st

Vid 0,5 parkeringsanmärkningar per timme och parkeringsvakt ger det ca 838 530 SEK i felparkeringsavgift till kommunen.

Ovan gäller om samtliga parkeringsanmärkningar betalas in här så kan statistik hämtas från polismyndigheten för aktuell % inbetalning i kommunen.

4.2.1.6 Påverkan incitamentsmodell felparkeringsavgift

Mjukare övervakning

Om leverantören inte tjänar på att utfärda parkeringsanmärkning, kan de anses vara mer kundvänliga och mindre "straffande" i sina metoder. Det kan bidra till att förbättra invånarnas syn på parkeringssystemet och minska risken för att användare uppfattar systemet som orättvist.

Not: Dock kan det påverka fokuset på trafiksäkerhet, tillgänglighet.

Samarbetsinriktat fokus med kommunen:

Leverantören kan ha ett större incitament att samarbeta med kommunen för att hitta lösningar på parkeringsproblem snarare än att fokusera på intäktsgenerering genom felparkeringsavgift.

4.2.1.7 Kostnadsdrivande insatser i dagsläget

I dagsläget är det kostnadsdrivande för parkeringsbolaget att leverera parkeringsövervakning på natten eller tider då övervakningen inte påverkar intäkt av parkeringsavgifter.

4.2.1.8 Incitamentsmodell som enbart bygger på parkeringsavgifter

När parkeringsbolaget endast får parkeringsavgifter och inte intäkter från felparkeringsavgifter, är deras huvudsakliga incitament att maximera korrekt användning av parkeringsplatserna samt att förbättra kundupplevelsen för att locka fler betalande bilister. Vilket kan leda till innovationer och förbättrad service, men kan också innebära att övervakning av felparkeringar blir en lägre prioritet. Det kan som följd generera ett intäktsbortfall

4.2.1.9 Intäktsstyper kvartersmark

- Kontrollavgifter
- Parkeringsavgifter
- Kontrakt/tillstånd
- Personaltillstånd
- Långtillstånd

4.2.1.10 Prissättning kvartersmark som ägs av kommunen

Prissättning (gäller kvartersmarken) vilket omfattar skolor, idrottsanläggningar och kommunägda fastigheter

Kommunen kan i ägardirektivet ange hur prissättning av parkering ska styras även i vilket forum beslut om avgifter ska tas. (styrelsen)

Prissättningen ska vara rimlig och bidra till att öka tillgängligheten av parkering

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Differentiering

I ägardirektivet kan man specificera att parkeringsavgifter ska differentieras beroende på områden eller tider för att styra trafiken på ett optimalt sätt.

Subventioner

Kommunen kan ange om vissa grupper, till exempel boende, personal i specifika områden, ska ha rabatterade avgifter.

4.2.2 Jämförelse andra kommunala parkeringsbolag

<i>belopp i tkr</i>	År	Intäkter	Kostnader	Resultat e finans	Balansomslutning	Vinstdelning	Antal anställda	Omsättning/anställd	Resultat/anställd
Gävle Parkeringsservice AB	2023	45 499	73 807	-32 286	296 679	5 000	16	2 844	-2 018
Uppsala Parkering AB	2023	136 343	98 362	35 139	390 769	33 672	44	3 099	799
Borås Parkering AB	2023	54 438	44 696	8 261	165 205	0	17	3 202	486
Umeå Parkering AB	2023	112 473	100 996	10 964	150 585	10 300	25	4 499	439
Karlstads Parkerings AB	2023	42 288	34 041	8 820	26 879	0	3	14 096	2 940
Dukaten	2023	26 426	23 465	2 931	5 241	2 900	17	1 554	172

4.2.3 Analys av övriga parkeringsaktörer aktörers verksamhet i Gävle kommun

I dagsläget finns tre kommersiella parkeringsaktörer

- Securitas
- Aimo Park
- APCOA

4.2.3.1 Konkurrensneutralitet

Kommunen inte får konkurrera med privata aktörer på ett osunt sätt. När det gäller parkering på gatumark måste kommunen därför vara försiktig med att inte snedvräda konkurrensen för privata parkeringsbolag som verkar på kvartersmark.

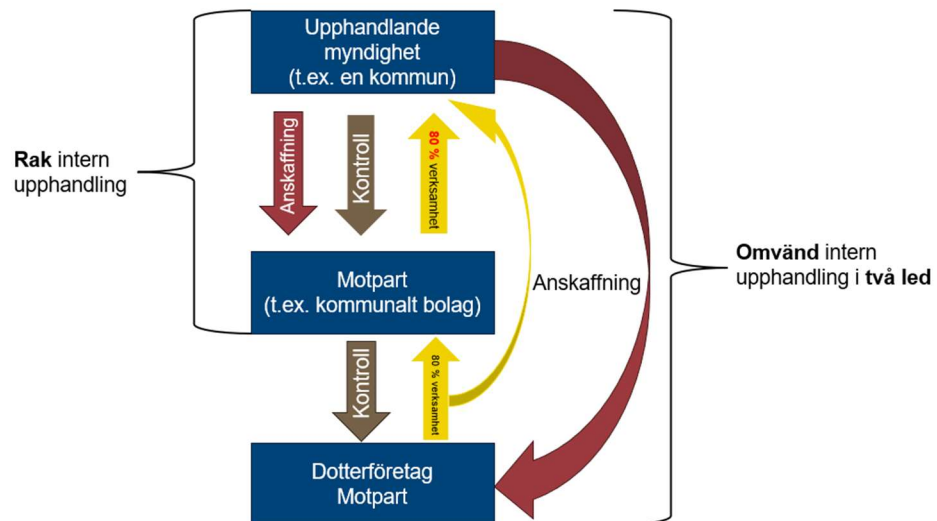
Alla tre aktörerna är auktoriserat bevakningsföretag och får då lämna anbud för leverans av parkeringsövervakning på gatumarken

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

4.2.4 På vilket sätt påverkar LOU avseende köp och sälj av tjänster mellan Parkeringsbolaget, Gävle Kommun samt kommunala bolag

Källa: Informationsinhämtning har gjord från "Fairdeal Group AB" samt egen utredning av kommunjurist

För att undantaget ska vara tillämpligt vid ett köp från en annan juridisk person eller ett kommunalförbund måste två kriterier vara uppfyllda dvs kontrollkriteriet och verksamhetskriteriet. Om båda kriterierna är uppfyllda, till exempel vid ett köp av ett helägt bolag, omfattas inte upphandlingen av LOU och inköpet behöver således inte konkurransutsättas. Detta gäller oavsett om upphandlingens värde överstiger eller understiger direktupphandlingsgränsen.



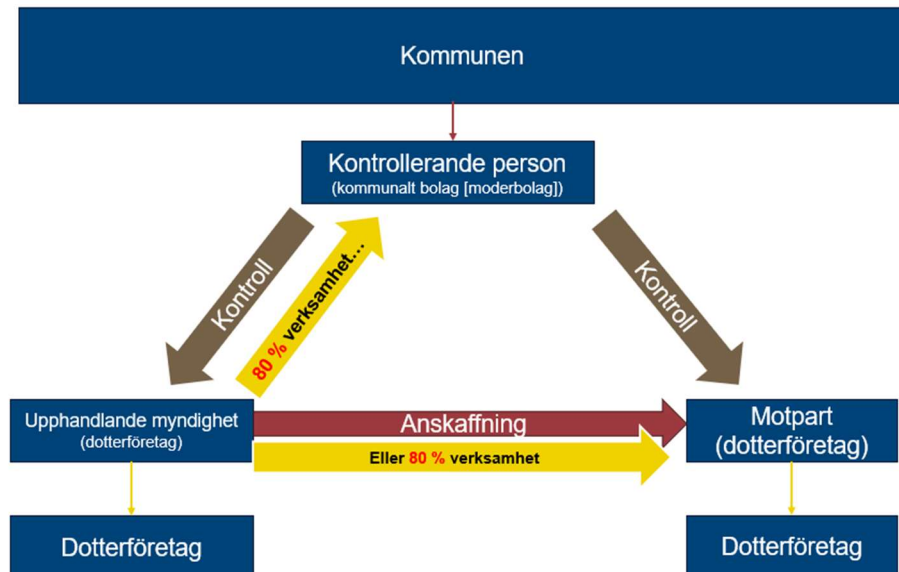
4.2.4.1 Kontroll kriteriet

För att kontrollkriteriet ska vara uppfyllt ska den upphandlande myndigheten utöva kontroll som motsvarar den som den utövar över sin egen förvaltning. Detta innebär i första hand att den juridiska personen eller den gemensamma nämnden ska vara underställd en kontroll som gör det möjligt för den upphandlande myndigheten att ha ett bestämmande inflytande över dess strategiska mål och dess viktiga beslut. I de fall flera upphandlande myndigheter gemensamt kontrollerar en juridisk person eller en gemensamt nämnd kan kontrollen utövas gemensamt. Förekomsten av privat ägande utesluter i regel att kontrollkriteriet är uppfyllt. Kontroll kan även vara indirekt genom en mellanled, även om en sådant förhållande kan försvaga kontrollen.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

4.2.4.2 Verksamhetskriteriet

För att verksamhetskriteriet ska vara uppfyllt ska den juridiska personen bedriva mer än 80 procent av sin verksamhet för den kontrollerande myndighetens, eller de kontrollerande myndigheternas, räkning. Den juridiska personen eller den gemensamma nämnden ska därmed huvudsakligen utöva verksamheten åt denna upphandlande myndighet som utövar kontrollen.



4.2.4.3 Upphandling mellan myndigheter (Hamburgundantaget)

Upphandlande myndigheter kan under vissa förutsättningar träffa samarbetsavtal (även kallade samverkansavtal, samarbetsavtal eller Hamburg-samarbeten) med varandra utan att genomföra upphandlingar enligt LOU.

Ett av undantagets kriterier är att avtalet ska avse ett samarbete för att nå myndigheternas gemensamma mål. Avtalet får således inte ha sitt ursprung enbart i den ena partens behov, eftersom det då är fråga om ett köp snarare än ett samarbete. Vidare ska det inte förekomma deltagande av någon privat part samt att inte någon privat leverantör gynnas, varken direkt eller indirekt.

En ytterligare förutsättning är att de upphandlande myndigheter som deltar i samarbetet utövar sin respektive verksamhet på den öppna marknaden i en omfattning som understiger 20 procent av de verksamheter som berörs av samarbetet.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

4.3 Uppdragets förslag:

4.3.1 Hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas avseende parkering och parkeringsverksamhet framåt.

4.3.1.1 Förtydliga bolagets roll

Bolagets roll behöver tydliggöras avseende parkeringens ordnande för Gävle Kommun. Parkeringsbolaget är i dag en integrerad del av kommunens koncernstruktur och med avsikt att utföra tjänster baserat på kommunens behov med styrning för att säkerställa att de uppfyller både kommunens strategiska mål och den allmänna servicen för medborgarna.

Det finns flera skäl som stöder synsättet, särskilt när man beaktar tillämplig lagstiftning, kommunala riktlinjer.

1. Lagstiftning om kommunal parkeringsövervakning (Lag 1987:24 om kommunal parkeringsövervakning m.m)

Enligt denna lag är det kommunens ansvar att övervaka efterlevnaden av parkeringsföreskrifter, och denna övervakning bör ha som syfte att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Denna lag syftar till att säkerställa att kommunens övervakning utförs enligt lagens krav och att allmänheten får en konsekvent och rättvis behandling.

2. Kommunallagen och Lagen om rätt för kommun att ta ut avgift i vissa fall (Lag 1957:259)

Denna lag ger kommunen rätt att ta ut avgifter för upplåtelse av offentlig plats, inklusive parkeringsavgifter, i syfte att ordna trafiken.

-Parkeringsbolaget, som en förlängning av kommunens service, kan här fungera som en serviceutförare där avgifterna är ett styrmedel för att ordna trafiken och att parkeringsbolaget får ersättning för sin leverans.

3. Miljö- och samhällsnytta

Parkeringsbolaget kan spela en viktig roll i att främja miljömässigt hållbara lösningar genom att tillhandahålla parkeringslösningar som stödjer hållbart resande, såsom parkering för elbilar och cyklar. Att betrakta parkeringsbolaget som en serviceutförare för kommunen underlättar integreringen av dessa hållbarhetsmål i kommunens övergripande strategi för stadsutveckling och minskning av biltrafiken.

4. Ekonomiska incitament

Parkeringsbolaget kan styras mot att leverera ett utförande en service baserad på de behov kommunen har definierat.

Detta kan uppnås genom att införa en ersättningsmodell där bolaget får ersättning baserat på utförd service snarare än genererade intäkter från parkeringsavgifter.

I det fall som bolaget ses som en möjliggörare utifrån stadsbyggnadsperspektiv inom ramen för parkeringens ordnande behöver dessa aktiviteter var finansierad. Det behöver återspeglas i ägardirektivet.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

4.3.1.2 Tjänsteleverantör utifrån parkeringens ordnande

Bolaget rolls som tjänsteleverantör avseende parkeringens ordnande behöver utifrån perspektiven:

Trafiksäkerhet

Genom att övervaka övergångsställen, korsningar, gång, cykelbanor och andra trafikfarliga uppställningar av fordon minskar risken för olyckor. När fordon är trafikfarligt uppställda kan de blockera sikten och göra det svårare för fotgängare och andra trafikanter att röra sig säkert.

Framkomlighet

Parkeringsövervakning garanterar att vägar, gator och trottoarer förblir fria från hinder som kan påverka flödet av fordon och gångtrafikanter. Felparkerade bilar på smala gator eller på busshållplatser, lastplatser och andra angöringsplatser. Parkeringsövervakning säkerställer att alla har tillgång till smidigt och fritt trafikflöde samt att näringsidkare och andra kan lasta till verksamheterna i kommunen.

Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om att alla, inklusive personer med funktionsnedsättningar, ska ha möjlighet att röra sig fritt och bekvämt i det offentliga rummet. Genom parkeringsövervakning säkerställs att platser reserverade för personer med särskilda behov, såsom platser för rörelsehindrade. Det garanterar att staden är tillgänglig för alla och att det är fordon som betalt eller uppfyllt kraven för parkering som upptar parkeringsplatserna.

4.3.1.3 Samhällsbyggnadsnämndens behov

Utfallet av parkeringsövervakning behöver löpande mätas för att utvärdera om insatsen ger avsedd effekt.

Utgångspunkten föreslås vara att Parkeringsbolaget ska utföra tjänster till relation av kommunens behov som avser serviceutförande för parkeringsövervakning av allmän plats. Det avser det ursprungliga grunduppdraget för vilket bolagets startades. Utförandet regleras i avtal mellan beställaren Samhällsbyggnadsnämnden genom Tekniska och utföraren GPAB.

För Tekniska på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden är felparkerade bilar en kostnadsdrivande faktor i samband med vinterväghållning.

Tekniska uppskattar att merkostnaden i samband med vinterväghållning för innevarande år avseende felparkerade uppgick till <750 000 kr.

Beräkningsmodell

- V3 - en representativ vecka, rapporterades 24 felparkerade bilar enligt Svevias hinderanmälan.
- Uppskatta insats ca 16 h för en lastmaskin att åtgärda ej utfört arbete
- Kostnad lastmaskin 1200 kr/h (1200x16 = 19200 kr)
- Säsongen 23/24 utfördes 27 plogningar av bostadsgator och 11 sandningar av bostadsgator.
- 38x19200 = 729 600kr i merkostnad

Vissa bilar hade sannolikt varit felparkerade ändå men bedömningen är ändå att vi ligger i den här häraden.

Att räkna 750 000 kr är en lågt uppskattad kostnad enligt Tekniskas bedömning

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Avtalet föreslås revideras så att det svarar upp till SBNs behov där Parkeringsbolagets ersättning ska återspeglas i utförandes frekvens och omfattning, samt att planerad parkeringsövervakning sker efter fastställda cykler. Det paketeras som ett grundutförande och fastställs som en årlig ersättning.

Förslag

Utforma ett tydligt serviceuppdrag som motsvarar markägarens behov och skyldigheter. Säkerställ marknadsmässig ersättning.

Utöver detta ska det vara möjligt att avropa extra åtgärder vid utökat behov tex:

- Utökat behov i samband med väderrelaterade händelser för att motverka fördyringar i vinterväghållningen i samband med felparkerade bilar.
- Utökat behov i samband med evenemang.

Avtalet behöver omfattas av:

- Hur löpande uppföljning och utveckling ska ske i form av driftmöten (frekvens)
- Avtalsmöten (årligen avseende måluppfyllelse)
- Statistik (löpande för ekonomi, effektivitet och måluppfyllelse)
 - Nyckeltal för vad som ska mätas
 - X antal % korrekt antal utfärdade parkeringsanmärkningar
 - antal utfärdade parkeringsanmärkningar i snitt per timme
 - inställelsetider vid serviceärenden
 - antal rättparkerade fordon etc.)
 - Utredning vid exempelvis införande av avgift i fler områden eller beläggningsmätningar

4.3.2 Vägval för hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning (inriktning/omfattning och utveckling/förändring) som medför efterlevnad av framtida ägardirektiv

4.3.2.1 Ekonomiska styrande parametrar avseende parkeringens ordnande

Här ges en bakgrund vad som påverkar bolagets ekonomi

Ekonomiska styrande huvudparametrar utgår från följande:

- Ägardirektiv
- Avtal:
 - *Parkeringsövervakning Gävle Kommun” mellan Samhällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB*
 - *Ansvarar för parkeringsverksamheten genom nyttjanderättsavtal på samtliga Gavlefastigheters parkeringar*
 - *Hantering av parkeringsfrågor och parkeringsverksamhet för Gavlegårdarna*
- Parkeringstaxor Gävle Kommun (Samhällsbyggnadsnämnden)
- Bolagets egen påverkan avseende intäkter och utgifter
- Parkeringspolicy (styrande riktlinjer)
- Mobilitetsnorm

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

4.3.2.1.1 Ägardirektiv

I ägardirektivet styr i korthet bolaget utformning, verksamhet, ändamål ekonomiska mål och finansiering. Det är ägarens styrmedel för att ge direktiv för hur bolagets ska styras. Förslag på rubriksättning som bör finnas med (källa: Fairdeal Groupe AB)

1. Syfte och mål
2. Ekonomiska mål
3. Samhällsansvar och miljömål
4. Prissättningspolicy
5. Samverkan med andra aktörer
6. Redovisning och uppföljning
7. Riskhantering

Befintligt ägardirektiv är i behov att utvecklas för att förtydliga vilka direktiv och förväntningar ägaren har på bolaget.

Detta beskrivs under punkten: 4. Syfte med bolagets verksamhet

Bolaget skall äga, förvärva, uppföra och förvalta mobilitetsanläggningar för bilar och cyklar, dels i övrigt övervaka och bedriva parkeringsverksamhet i parkeringsanläggningar för fordon samt bedriva därmed förenlig verksamhet i enlighet med Gävle kommuns parkeringspolicy.

Bolaget skall i mobilitetshuset Pralinen, som kommer att byggas på Godisfabriken, även tillhandahålla utrymme för bostadsområdets sopsug.

Under punkten 6. Ekonomiska mål för bolagets verksamhet regleras avkastnings och utdelningskravet

Kravet på bolagets avkastning efter finansiella poster, exklusive värdejusteringar, men före bokslutsdispositioner är 7,0 mnkr varav 5 mnkr skall lämnas i aktieutdelning till Gävle Stadshus AB för vidareförmedling till Gävle kommun.

4.3.2.1.2 Avtal gällande parkeringsövervakning Gävle Kommun" mellan Samhällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB

I avtalet regleras vad som parkeringsbolaget ska tillhandahålla och utföra genom överenskommet avtal beträffande parkeringens ordnande till Samhällsbyggnadsnämnden.

4.3.2.1.3 Parkeringstaxor Gävle Kommun

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar kring prissättningen av parkeringstaxor och parkering zonernas utsträckning.

I samband med Samhällsbyggnadsnämndens septembermöte 2024-09-25 togs ett förslag avseende taxehöjning att tas upp samt vilket beslutades.

Nämnd: Samhällsbyggnadsnämnden 2024-09-25

Punkt 14: Justering av parkeringsavgifter och aktiviteter för ökad tillgänglighet på parkering

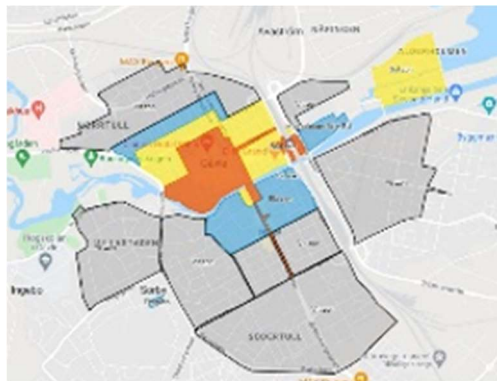
I den parkeringsstrategi som kommunfullmäktige antog 2015 är ett målområde "en attraktiv och tillgänglig stad". Parkeringsavgifterna på allmän plats är en viktig del för detta mål. I Gävle har parkeringsavgifterna inte justerats, ens för inflation, sedan 2003 (vit och röd zon) och 2009 (blå och gul zon). Det är därför hög tid att justera parkeringsavgifterna.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Förslag på nya parkeringsavgifter är:

Zon	Gällande taxa	Föreslagen taxa	Ökning
Röd	15 kr/tim	15 kr/tim	0%
Gul	10 kr/tim	12 kr/tim	20%
Blå	5 kr/tim	9 kr/tim	80%
Vit	2 kr/tim	3 kr/tim	50%

Zonindelning



Samtidigt som vi justerar avgifterna bör vi vidta andra åtgärder för att effektivisera parkeringssystemet. Följande aktiviteter syftar till att bidra till målen om en attraktiv och tillgänglig stad:

- Göra en översyn för att inrätta nya parkeringsplatser i stadskärnan där outnyttjat utrymme finns och det kan göras med enkla medel.
- Utredda möjliga förändringar av bestämmelsen om datumparkering, inklusive tid på dygnet datumparkering gäller.
- Utredda och testa samnyttjande av lastplatser, där så är lämpligt.
- Justera tidsgränser på korttidsplatser för att öka flödet, och behålla dessa platser som avgiftsfria.
- Se över tidsregleringen i röd zon för att den ska bli mer ändamålsenlig, särskilt där det är långt till parkeringshus.
- Fortsätta med extra snöröjningsåtgärder i centrum under julhandeln.
- Göra om de delar av blå zon där beläggningen är högst till gul zon, för att öka tillgången på ledig parkering.
- Förbättra skyltningen till parkeringshus, särskilt i centrala lägen.

Förändrade avgifter för parkering på gatemark i Gävle kommun

Gävle kommuns parkeringspolicy antogs 2015 och är det styrdokument som fastslog kommunens viljeriktning i olika parkeringsfrågor i Gävle kommun och har två ledande målområden.

- Parkering för en attraktiv och tillgänglig stad
- Parkering för ett hållbart transportsystem

Parkeringspolicyn finns för att Gävle kommun ska arbeta målstyrt med parkeringsplanering. Parkeringspolicyn beskriver parkeringens roll i samhällsplaneringen och redovisar kommunens vilja i parkeringsfrågor. Parkeringspolicyn innehåller mål för parkering i kommunen och förslag till åtgärder för hur målen ska nås.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Parkeringsavgifterna i Gävle kommun har inte justerats sedan 2003 respektive 2009. Det innebär att priset på parkering inte följer konsumentprisindex samtidigt som efterfrågan på central mark har ökat.

För att tydligare kunna bedöma konsekvenser för näringslivet har en särskild argumentationsanalys tagits fram av det oberoende konsultbolaget Sweco.

Analysen är baserad på kunskapsläget inom forskningen avseende parkeringsplanering och dess påverkan på city-handel.

Analysen slår fast att nivån på parkeringsavgifter behöver anpassas på ett sätt som gör att centrala parkeringsplatser huvudsakligen används av besökare. Till besökare räknas inte boende eller arbetspendlare. Billig eller gratis parkering har visat sig locka till sig exempelvis arbetspendlande vilket blockerar parkeringen för besökare en stor del av dagen. Det framgår att tillgänglighet för samtliga trafikslag är viktig även om tillgången till billig bilparkering endast verkar ha en viss påverkan på näringslivets omsättning i städers centrala delar.

Arbetet med parkeringsavgifter måste även stödjas av en ändamålsenlig parkeringsreglering vilket ofta innebär olika nivåer av korttidsparkering. I samband med förslaget om förändrade avgifter för parkering på gatumark har det under 2024 hållits särskild dialog med Gävle Citysamverkan och Gävle Parkeringsservices parkeringsråd.

Allmänt om parkering och tidigare beslut

Avgift för parkering på allmän plats

Kommunen har enligt Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för upplåtelser av offentlig plats, m.m., möjlighet att ta ut avgift för parkering på offentliga platser i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Grunderna för beräkning av parkeringsavgift beslutas av kommunfullmäktige.

Kommunfullmäktige beslutade taxan för att parkera på allmän plats i Gävle kommun 2003 (Kommunfullmäktige, § 141, 2003-06-16). Beslutet var att taxan som kommunen upplåter för parkering ska vara som högst 15 kr/h och lägst 2 kr/h. Efter kommunfullmäktige lagt fast dessa avgifter ankommer det på

Samhällsbyggnadsnämnden i egenskap av trafiknämnd att besluta om:

- att utöka område som parkeringsavgift får uttas inom.
- vilken avgift som ska gälla för varje enskild parkeringsplats.
- under vilka tider avgiftsplikt ska gälla.

Skälet för att ta ut avgift för parkering ska enligt lagens krav vara att ordna trafiken och kan anses omfattas av följande motiv:

- att skapa balans mellan tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser.
- att styra parkering från mindre lämpliga eller överbelastade platser till mer lämpliga platser.
- att av miljöhänsyn minska trafiken i särskilt utsatta trafikmiljöer.

Samhällsbyggnadsnämnden kan justera taxan i vit, blå och gul zon med stöd av redan fattade beslut i kommunfullmäktige, förutsatt att taxan är max 15 kr i timmen. Det har gjorts en gång tidigare, 2009, för blå och gul zon.

Dagens gällande taxor är:

- Vit zon 2 kr/h (Kommunfullmäktige, §141 2003-06-16).
- Blå zon 5 kr/h (Tekniska nämnden, §42 2009-09-22).

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

- Gul zon 10 kr/h (Tekniska nämnden, §42 2009-09-22).
- Röd zon 15 kr/h (Kommunfullmäktige, §141 2003-06-16).

Gatumparkering ska regleras för att gynna besökare med tidsbegränsade ärenden till centrum. Målet är att det under maxtimmen ska finnas 10% lediga parkeringsplatser där efterfrågan på parkering är hög. Det föreslås uppnås genom att säkerställa en god tillgänglighet för besökare till stadskärnan genom:

- reglering i tid.
- marknadsmässiga parkeringstaxor.

Parkeringsavgifter används primärt för att åstadkomma en effektiv och funktionell reglering av parkering. Taxans storlek påverkar belägningsgraden, och kan justeras för att nå rätt nivå av lediga parkeringsplatser.

Boendeparkering

I centrala Gävle finns ett parkeringstillstånd att ansöka om för de som bor i centrala Gävle, boendeparkeringstillstånd. Boende i bostadshus byggda efter 1988 förväntas ha sitt parkeringsbehov löst på kvartersmark och har därmed inte rätt till boendeparkeringstillstånd. Med ett boendeparkeringstillstånd behöver tillståndsinnehavaren inte betala i parkeringsavgift per timme när den parkerar på allmänna parkeringar på gator och parkeringsplatser i de vita, blå eller gula parkeringszonerna. Tillståndet gäller inte i röd zon, på privata parkeringar eller i parkeringshus.

Kommunfullmäktige beslutade 2009-04-27 att avgiften för boendeparkeringstillstånd från och med 2009-09-01 ska vara högst 500 kr per 30 dagar.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslog en höjning av denna avgift och beslutade 2015-11-18 att avgiften för boendeparkering från och med 2016-04-01 ska vara som högst 750 kr per 30 dagar (15SBN437, § 200).

På kommunfullmäktiges sammanträde 2016-02-22 beslöts detsamma, att avgiften för boendeparkering från och med 2016-04-01 ska vara 750 kr per 30 dagar (15KS568, § 6).

Dagens gällande avgifter för boendeparkeringstillstånd är:

- Gul zon 650 kr per 30 dagar.
- Blå zon 500 kr per 30 dagar.
- Vit zon 350 kr per 30 dagar.

Avgiften för boendeparkeringstillstånd per 30 dagar är något som påverkar parkeringssituationen i områden. Avgiftsnivåerna för boendeparkering ska motverka överflyttning av parkerande fordon från kvartersmark till allmän plats. Kostnaden bör även vara högre än motsvarande månadskostnad för parkeringshyra i privata anläggningar.

Avgift för parkering under avgiftsbelagd tid

I en jämförelse av parkeringstaxor med andra kommuner av Gävles storlek och likartade klimat framgår att Gävle ligger långt under det marknadsmässiga snittet.

Andra jämförbara kommuners taxor i 2023 års prisnivå (lägsta-högsta taxa kr/h):

- Sundsvall: 6–20 kr.
- Östersund: 5–18 kr.
- Umeå: 8–25 kr.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

En genomsnittlig taxa för dessa tre referenskommuner innebär nedanstående taxenivå:

- Snittpris lägsta taxa: 6,30 kr.
- Snittpris högsta taxa: 21 kr.

Avgift för boendeparkeringstillstånd

Inga förändringar avseende avgiften för boendeparkeringstillstånd planeras för tillfället.

4.3.2.1.4 Antaganden

Om man utgår ifrån att man fortsätter parkerar utifrån lika bettendemönster som 2023 så skulle parkeringsintäkterna potentiellt kunna öka med ca 10 miljoner kronor/år enligt Tekniska - beräkningar presenterade för Samhällsbyggnadsnämnden 2024-09-25.

Intäkterna skulle kunna **öka** om effekterna av höjd taxa leder till:

- Ökad efterfrågan på mark (parkering omvandlas till annan markanvändning)
- Fler människor
- Ökad betalningsvilja
- Utökade parkeringszoner

Intäkterna skulle kunna **minska** om effekterna av höjd taxa leder till:

- Flytt från allmän plats till kvartersmark
- Förflyttning "utåt" till billigare zon
- Ökad attraktivitet för andra färdmedel

Not: Om det skulle ske en förflyttning genom att arbetspendlingen flyttar ut från centrum så finns det risk att näringslivet tappar intäkter då många gör sina inköp och ärenden i samband med arbetspendlingen.

4.3.2.1.5 Effekter

En höjd parkeringstaxa baserad på nuvarande affärsmodell: "Avtal gällande parkeringsövervakning Gävle Kommun" mellan Samhällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB per 2015-05-25, skulle medföra att det ekonomiska utfallet ökar motsvarande hos Gävle Parkeringservice AB. Dvs. alla intäktsökning kommer parkeringsbolaget till godo.

4.3.2.1.6 Reglerande ekonomiska parametrar

- Ägardirektivet styr krav på bolagets ekonomiska mål (Resultat för att kunna lämna ett årligt överskott på X för att kunna ge en utdelning på Y
- Avtal mellan parterna styr och reglerar utföraren uppdrag och ersättning, samt beslutas av Samhällsbyggnadsnämnden vilket regleras i sin tur av de lagar och förordningar för Parkeringsens ordnande. Parkeringstaxan och parkeringszoner ger förutsättningar och utgör intäktsunderlag.

4.3.2.1.7 Bolagets egen påverkan avseende intäkter och utgifter

För bolagets organisering och kostnader ligger ansvaret inom bolaget egen försorg. Det innebär i klartext att öka eller minska kostnadsmassan av organisering och utvecklingsfrågor utifrån vad som är efterfrågat/behov av samt utifrån vad bolaget har ekonomiska medel för.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Bolaget kan själva påverka sina intäkter genom sälj avseende parkeringshus genom parkeringsköp vid exploateringstillfället eller aktiv försäljning till ex närliggande fastighetsägare.

4.3.2.1.8 Parkeringspolicy

Parkeringspolicyn utgör riktlinjer för parkering i Gävle kommun. Parkeringspolicyn är ett styrdokument som beskriver parkeringens roll i samhällsplaneringen samt kommunens vilja i parkeringsfrågor.

Frågor som parkeringspolicyn ska hantera är:

- Hur kan parkering bidra till att uppnå övergripande mål för kommunen om en attraktiv stad?
- Hur kan parkering bidra till ökad tillgänglighet och styrning av biltrafiken i staden?
- Hur ska parkering på gatumark hanteras?
- Vilka verktyg kopplat till parkering ska kommunen använda?

Målen är uppdelade i två delar:

Parkeringsmål för en attraktiv och tillgänglig stad

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska medverka till en god tillgänglighet till centrum, i första hand för besökare
- Parkeringar i Gävle upplevs som välskötta och trygga

Parkeringsmål för ett hållbart transportsystem

- Parkering ska främja resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik
- Parkering används som verktyg för att minska trafikarbetet med bil
- Parkering ska medverka till att de skadliga utsläppen från biltrafiken minskar
- Parkering ska medverka till att godstrafiken i den centrala staden minskar

Parkeringsmål för en attraktiv och tillgänglig stad

Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning genom:

- Gemensamma parkeringslösningar
- Minimerad markparkering
- Ökat samnyttjande
- Bilpool
- Friköp
- Användandet av max-norm för markparkering
- Marknadsmässig prissättning av parkering

Parkering ska medverka till en god tillgänglighet till centrum, i första hand för besökare genom:

- Reglera gatumarksparkering så att besökare prioriteras
- Prioritera tillgänglighet för rörlig trafik framför gatumarksparkering
- Tydlig vägvisning till parkeringshusen
- Cykelparkering med hög standard

Parkeringar i Gävle upplevs som välskötta och trygga genom:

- Utforma parkering med särskild hänsyn till driftsaspekten
- Utforma parkeringsanläggningar med särskild hänsyn till trygghetsaspekten
- Bestående material för parkering
- Medfinansiering av parkeringsmålning

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Parkeringsmål för ett hållbart transportsystem

Parkering ska främja resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik genom:

- Parkering för cykel vid viktiga målpunkter och hållplatser för kollektivtrafiken
- Cykelgarage, exempelvis utreda möjligheten att använda ytor i befintliga parkeringshus som inte lämpar sig för bilparkering, till parkering för cyklar och lådcyklar
- Säkerställa cykelparkeringsnormen
- Tillräcklig boendeparkering för cykel av god standard
- Fastighetsägarens och arbetsgivarens ansvar att ordna arbetsplatsparkering för cykel
- Gång- och cykeltrafik prioriteras före gatumarksparkering, där konflikter uppstår
- Bussars framkomlighet prioriteras före gatumarksparkering, där konflikter uppstår
- Pendlarparkeringar, eventuellt i kombination med hyrcykelsystem

4.3.2.1.9 Mobilitetsnorm

Riktlinjer för parkering och andra mobilitetslösningar i detaljplaner och bygglov

4.3.2.2 Begränsningar av parkeringar

Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som avgör om vi kan resa med bil dit vi önskar och när vi önskar. Det handlar inte bara om antalet parkeringsplatser och var dessa är lokaliserade. Tillgången kan även styras med olika restriktioner, till exempel hur länge man får parkera eller vem som får parkera. Syftet med reglering är att gator och parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen – eller fastighetsägaren – önskar.

Genom en ändamålsenlig reglering kan omsättningen på parkeringsplatserna påverkas vilket gör det lättare att hitta en ledig parkeringsplats eller att man kan styra vart man inte kan parkera genom att ta bort möjligheten till mark och gatuparkering och då hänvisa till närliggande parkeringshus.

4.3.3 Andra alternativa lösningar avseende parkeringar och parkeringsverksamhetens ordnande

Detta alternativ har i dagsläget inte beaktats vilket föreslås att göras i de fall andra lösningar eller beslut leder till andra åtgärder än det som förslagits

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

5 Steg 1 – Förslag på genomförande

5.1 Hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas avseende parkering och parkeringsverksamhet framåt

5.1.1 Förtydliga bolagets roll

Bolagets roll behöver tydliggöras avseende parkeringens ordnande för Gävle Kommun. Parkeringsbolaget är i dag en integrerad del av kommunens koncernstruktur och med avsikt att utföra tjänster baserat på kommunens behov med styrning för att säkerställa att de uppfyller både kommunens strategiska mål och den allmänna servicen för medborgarna.

Det finns flera skäl som stöder synsättet, särskilt när man beaktar tillämplig lagstiftning, kommunala riktlinjer.

Lagstiftning om kommunal parkeringsövervakning (Lag 1987:24 om kommunal parkeringsövervakning m.m)

Enligt denna lag är det kommunens ansvar att övervaka efterlevnaden av parkeringsföreskrifter, och denna övervakning bör ha som syfte att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Denna lag syftar till att säkerställa att kommunens övervakning utförs enligt lagens krav och att allmänheten får en konsekvent och rättvis behandling.

Kommunallagen och Lagen om rätt för kommun att ta ut avgift i vissa fall (Lag 1957:259)

Denna lag ger kommunen rätt att ta ut avgifter för upplåtelse av offentlig plats, inklusive parkeringsavgifter, i syfte att ordna trafiken.

- *Parkeringsbolaget, som en förlängning av kommunens service, kan här fungera som en serviceutförare där avgifterna är ett styrmedel för att ordna trafiken och att parkeringsbolaget får ersättning för sin leverans.*

5.1.1.1 Miljö- och samhällsnytta

Parkeringsbolaget kan spela en viktig roll i att främja miljömässigt hållbara lösningar genom att tillhandahålla parkeringslösningar som stödjer hållbart resande, såsom parkering för elbilar och cyklar. Att betrakta parkeringsbolaget som en serviceutförare för kommunen underlättar integreringen av dessa hållbarhetsmål i kommunens övergripande strategi för stadsutveckling och minskning av biltrafiken.

5.1.1.2 Ekonomiska incitament

Parkeringsbolaget föreslås leverera ett utförande av service baserad på de behov kommunen har definierat.

Detta uppnås genom att införa en ersättningsmodell där bolaget får ersättning baserat på utförd service snarare än genererade intäkter från parkeringsavgifter.

I det fall som bolaget ses som en möjliggörare utifrån stadsbyggnadsperspektiv inom ramen för parkeringens ordnande behöver dessa aktiviteter var finansierad. Det behöver återspeglas i ägardirektivet.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

5.1.2 Tjänsteleverantör utifrån parkeringens ordnande

Bolaget rolls som tjänsteleverantör avseende parkeringens ordnande behöver utifrån perspektiven:

Trafiksäkerhet

- Genom att övervaka övergångsställen, korsningar, gång, cykelbanor och andra trafikfarliga uppställningar av fordon minskar risken för olyckor. När fordon är trafikfarligt uppställda kan de blockera sikten och göra det svårare för fotgängare och andra trafikanter att röra sig säkert.

Framkomlighet

- Parkeringsövervakning garanterar att vägar, gator och trottoarer förblir fria från hinder som kan påverka flödet av fordon och gångtrafikanter. Felparkerade bilar på smala gator eller på busshållplatser, lastplatser och andra angöringsplatser. Parkeringsövervakning säkerställer att alla har tillgång till smidigt och fritt trafikflöde samt att näringsidkare och andra kan lasta till verksamheterna i kommunen.

Tillgänglighet

- Tillgänglighet handlar om att alla, inklusive personer med funktionsnedsättningar, ska ha möjlighet att röra sig fritt och bekvämt i det offentliga rummet. Genom parkeringsövervakning säkerställs att platser reserverade för personer med särskilda behov, såsom platser för rörelsehindrade. Det garanterar att staden är tillgänglig för alla och att det är fordon som betalt eller uppfyllt kraven för parkering som upptar parkeringsplatserna.

5.1.3 Samhällsbyggnadsnämndens behov

Utfallet av parkeringsövervakning behöver löpande mätas för att utvärdera om insatsen ger avsedd effekt.

Utgångspunkten föreslås vara att Parkeringsbolaget ska utföra tjänster till relation av kommunens behov som avser serviceutförande för parkeringsövervakning av allmän plats. Det avser det ursprungliga grunduppdraget för vilket bolagets startades. Utförandet regleras i avtal mellan beställaren Samhällsbyggnadsnämnden genom Tekniska och utföraren GPAB.

För Tekniska på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden är felparkerade bilar en kostnadsdrivande faktor i samband med vinterväghållning.

Tekniska uppskattar att merkostnaden i samband med vinterväghållning för innevarande år avseende felparkerade uppgick till <750 000 kr.

Beräkningsmodell

- V3 - en representativ vecka, rapporterades 24 felparkerade bilar enligt Svevias hinderanmälan.
- Uppskatta insats ca 16 h för en lastmaskin att åtgärda ej utfört arbete
- Kostnad lastmaskin 1200 kr/h (1200x16 = 19200 kr)
- Säsongen 23/24 utfördes 27 plogningar av bostadsgator och 11 sandningar av bostadsgator.
- 38x19200 = 729 600kr i merkostnad

Not: Vissa bilar hade sannolikt varit felparkerade ändå men bedömningen är ändå att vi ligger i den här häraden.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Att räkna 750 000 kr är en lågt uppskattad kostnad enligt Teknikernas bedömning

5.1.3.1 Revidering avtal "Parkeringsövervakning Gävle Kommun" mellan Samhällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB

Avtalet föreslås revideras så att det svarar upp till SBNs behov där Parkeringsbolagets ersättning ska återspeglas i utförandes frekvens och omfattning, samt att planerad parkeringsövervakning sker efter fastställda cykler. Det paketeras som ett grundutförande och fastställs som en årlig ersättning.

Utöver detta ska det vara möjligt att avropa extra åtgärder vid utökat behov tex:

- Utökat behov i samband med väderrelaterade händelser för att motverka fördringar i vinterväghållningen i samband med felparkerade bilar.
- Utökat behov i samband med evenemang.

Avtalet behöver innefatta hur utförandet ska mätas samt hur uppföljning ska ske tex:

- Hur löpande uppföljning och utveckling ska ske
- Driftmöten (frekvens)
- Avtalsmöten (årligen avseende måluppfyllelse)
- Statistik (löpande för ekonomi, effektivitet och måluppfyllelse)
 - Nyckeltal för vad som ska mätas
 - X antal % korrekt antal utfärdade parkeringsanmärkningar
 - antal utfärdade parkeringsanmärkningar i snitt per timme
 - inställelsetider vid serviceärenden
 - antal rättparkerade fordon etc.)
 - Utredning vid exempelvis införande av avgift i fler områden eller beläggningsmätningar

5.2 Vägval för hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning (inriktning/omfattning och utveckling/förändring) som medför efterlevnad av framtida ägardirektiv?

5.2.1 Revidering ägardirektiv

Genom att förtydliga det befintliga ägardirektivet avseende bolagets utformning, verksamhet, ändamål (roll inom Gävle Kommun), ekonomiska mål och finansiering ges bolaget tydligare förutsättningar kring styrning.

Ägardirektivet behöver återspegla Gävle Kommuns grundbehov vilket avser att Parkeringsbolaget ska utföra tjänster till relation av kommunens behov som bygger på serviceutförande.

Ägardirektivets intentioner omsätts i bolagets affärsplan och budget.

Affärsplanen behöver löpande följas upp utifrån planerade måluppfyllelse och budget. Affärsplanen bryts ner i detaljerade aktiviteter med ekonomiska ramar som löpande följs upp löpande på styrelsemöten.

5.2.1.1 Mål för bolagets finansiella avkastning

Bolagets affärsverksamhet ska bedrivas på marknadsmässiga grunder och villkor vilket framgår av gällande statsstödsregler. Det innebär att avkastningen ska vara

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

marknadsmässig, och att konkurrensvillkoren ska vara det samma som för övriga bolag på marknaden.

För lågt satta finansiella mål kan beaktas som förtäckt statsstöd. Finansiella mål kopplade till resultat och avkastning beslutas av kommunfullmäktige i samband med antagande av kommunplanen. Det innebär att bolagets långsiktiga planering ska harmonisera med övriga kommunala mål.

Bolagets finansiella mål ska vara styrande för bolagets verksamhetsambitioner samt vara efterfrågade för Gävle kommun utifrån kommunens strategiska arbete.

Övriga verksamheter, exempelvis boendeparkeringar och personalparkeringar som bedrivs i bolaget ska vara lönsamma och investeringar ska självfinansierad över tid.

Avgörande för hur högt resultatet ska vara är bland annat ambitionsnivån för bolagets verksamhet. Ett högt resultat ger förutsättningar för att kunna genomföra investeringar, bygga upp finansiella tillgångar och/eller amortera skulder. De ekonomiska målen ska vara båda kortsiktiga och långsiktiga där det långsiktiga ger möjlighet till planering av bolagets utveckling över tid.

5.2.1.2 Bolagets affärsområden och ekonomi

Bolagets affärsområden föreslås budgeteras och särredovisas ur ekonomistyrningsperspektiv. Det ger förutsättningar för att mäta och styra bolaget utveckling och åtgärder ur ett uppföljningsperspektiv i ett aktivt styrelsearbete.

Samtliga affärsområden behöver självfinansierade och inte bäras ekonomiskt av andra.

5.2.2 Bolagets organisering

För bolagets organisering och kostnader ligger ansvaret inom bolaget egen försorg och ytterst VD.

Det innebär i klartext att öka eller minska kostnadsmassan av organisering och utvecklingsfrågor utifrån vad som är efterfrågat/behov av samt utifrån vad bolaget har ekonomiska medel för.

5.2.3 Egen försäljning

Bolaget kan själva påverka sina intäkter genom sälj avseende parkeringshus genom parkeringsköp vid exploateringstillfället eller aktiv försäljning till ex närliggande fastighetsägare.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev Referens

5.2.4 Nya parkerings-, och mobilitetshus

GPAB kan vara fortsatt vara Kommunens aktör för genomförande avseende upprättande och drift av nya parkerings-, och mobilitetshusparkeringshus som en del i stadsplaneringen.

Utgångspunkten för dessa uppdrag är att varje parkeringshus måste vara självfinansierat dvs att det inte sker på bekostnad på bolagets övriga verksamhet. Det bygger på att det finns hållbara investerings-, och intäktskalkyler som klarar marknadsvängningar och risktaganden, i form av lägre intäkter med nedskrivningsbehov av tillgångarna som följd.

För att säkerställa intäktskalkylen för investering i nytt parkerings-, och mobilitetshus kan en av beslutsparametrarna vara att <XX% av den planerade intäkten ska finansieras av parkeringsköp eller långtidshyra av parkeringsplatser. Giltighetstiden för parkeringsköp och långtidshyrning bör vara <25 år med möjlighet till förläggning från anläggningens ägare.

Behovet av parkeringsplatser behöver vara efterfrågat eller bygga på att bolaget agerar utifrån att Kommunen genom reglerande åtgärder styr om möjligheten från markparkering till parkeringshus. När dessa parametrar uppfylls kan man bygga med lite risk.

5.2.4.1 Årsbokslut – Framtida nerskrivningar av tillgångar enligt K3

Företag ska varje balansdag bedöma om det finns någon indikation på att dess tillgångar har minskat i värde. Om det är så att det bokförda värdet är högre på en anläggningstillgång än det bedömda återanskaffningsvärdet ska en nedskrivning av tillgångens värde ske.

Indikationer på nedskrivningsbehov kan vara att marknadsvärdet på tillgången minskat, ökade marknadsräntor eller avkastningskrav på tillgångar som används i företagets verksamhet, ändrade marknadsförutsättningar eller att den interna rapportering indikerar att tillgångens avkastning är sämre än vad som antas vara ett marknadsmässigt avkastningskrav.

Då Gävle Parkeringservice endast har ca 25 mnkr i eget kapital är bolagets möjligheter att bära kostnaderna för en större nedskrivning begränsade. Det innebär att bolaget kan komma att behöva erhålla aktieägartillskott för att inte riskera att det egna kapitalet skulle förbrukas på grund av nedskrivningar av bolagets anläggningstillgångar.

Skulle storleken på en nedskrivning av en anläggningstillgång bli högre än vad det egna kapitalet i bolaget uppgår till, hamnar bolaget på obestånd och reglerna om tvångslikvidation på grund av kapitalbrist med mera träder i kraft, se 25 kap 13§ och 14§ aktiebolagslagen där bestämmelserna kring kontrollbalansräkning regleras.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

5.3 Förslag på aktiviteter för att uppnå förändring

- Hur uppdrag och samverkan med och mellan kommunen och bolag i kommunkoncernen skall utvecklas avseende parkering och parkeringsverksamhet framåt.
- Hur Gävle Parkeringservice AB skall kunna få en hållbar ekonomisk ställning (inriktning/omfattning och utveckling/förändring) som medför efterlevnad av framtida ägardirektiv?

5.3.1 Överblick sammansatta aktiviteter

1. Planering åtgärder med anledning av negativa resultat inom verksamhetsområdet Parkeringshus eller nedskrivning av tillgångar med aktieägartillskott som följd
2. Revidering avtal "Parkeringsövervakning Gävle Kommun" mellan Sammahällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB
 - a) Definition och uppföljning av nyckeltal
3. Revidering och förtydligande av ägardirektiv
 - a) Revidering affärsplan (för att "mappa" ägardirektivet)
 - b) Särredovisning av bolagets affärsområden (enligt uppdaterat ägardirektiv)
 - c) Förbättrade investeringskalkyler och löpande prognoshantering
 - d) Översyn bolagets organisering
4. Beslut och implementation av norm för nyinvesteringar avseende parkerings-, och mobilitetshus

1. Planering av åtgärder med anledning av negativa resultat inom verksamhetsområdet Parkeringshus eller av tillgångar (parkeringshus) med aktieägartillskott som följd

Syfte/Mål

Årsbokslut – Framtida nerskrivningar av tillgångar enligt K3

Företag ska för varje balansdag bedöma om det finns någon indikation på att dess tillgångar har minskat i värde. Om det är så att det bokförda värdet är högre på en anläggningstillgång än det bedömda återanskaffningsvärdet ska en nedskrivning av tillgångens värde ske.

Indikationer på nedskrivningsbehov kan vara att marknadsvärdet på tillgången minskat, ökade marknadsräntor eller avkastningskrav på tillgångar som används i företagets verksamhet, ändrade marknadsförutsättningar eller att den interna rapportering indikerar att tillgångens avkastning är sämre än vad som antas vara ett marknadsmässigt avkastningskrav.

Utifrån avskrivningar på gällande bokfört värde på bolagets fastigheter, räntekostnader på upptagna lån och intäkterna för parkeringshuset visar inte verksamheten ett resultatmässigt överskott.

Då Gävle Parkeringservice endast har ca 25 mnkr i eget kapital är bolagets möjligheter att bära negativa resultat under kommande år eller kostnaderna för en större nedskrivning begränsade. Det innebär att bolaget kan komma att behöva erhålla aktieägartillskott för att inte riskera att det egna kapitalet skulle förbrukas.

Skulle storleken på det samlade underskottet under närmaste år eller en nedskrivning av en anläggningstillgång bli högre än vad det egna kapitalet i bolaget uppgår till, hamnar bolaget på obestånd och reglerna om tvångslikvidation på grund av kapitalbrist med mera träder i kraft, se 25 kap 13§ och 14§ aktiebolagslagen där bestämmelserna kring kontrollbalansräkning regleras.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

Effekt

Att minska det årliga nedskrivningsbehovet genom att "städa" balansräkningen genom att skriva ner värdet på parkeringshusen vilket syftar till att bolaget ska få långsiktig hållbar ekonomi och slippa belasta resultaträkningen årligen med nedskrivningar.

Aktieägartillskott är i det här fallet en livupphållande aktivitet för bolaget för att det inte ska hamna på obestånd

Att bolagets klarar av att leverera beslutade avkastningskrav baserat på bolagets ägardirektiv

2. Revidering avtal Parkeringsövervakning Gävle Kommun" mellan Samhällsbyggnadsnämnde samt Gävle Parkeringservice AB

Utgångspunkten föreslås vara att Parkeringsbolaget ska utföra tjänster i relation till kommunens behov som avser serviceutförande för parkeringsövervakning av allmän plats, samt få betalt baserat på detta – utförd tjänst. I dagsläget får GPAB samtliga intäkter från betalande kunder från Gata och Tomtmark

Syfte/Mål

Utförandet regleras i avtal mellan beställaren Samhällsbyggnadsnämnden genom Tekniska och utföraren GPAB.

Effekt

En avtalsrelation som utformas så att den inte snedvrider konkurrensen, dvs likställas med att hur kommunen hade agerat om GPAB varit ett privat bolag. (Källa: Upphandlingsmyndigheten "konkurrens" och "statsstödsregler")

a. Definition och uppföljning av nyckeltal - utförande

Utfallet av parkeringsövervakning behöver löpande mätas för att utvärdera om insatsen ger avsedd effekt

Felparkerade bilar är en kostnadsdrivande faktor i samband med vinterväghållning.

Tekniska (Livsmiljö Gävle) uppskattar att merkostnaden i samband med vinterväghållning för innevarande år avseende felparkerade uppgick till <750 000 kr.

Syfte/Mål

Utfallet av parkeringsövervakning behöver löpande mätas för att utvärdera om insatsen ger avsedd effekt

Felparkerade bilar en kostnadsdrivande faktor i samband med vinterväghållning.

Tekniska uppskattar att merkostnaden i samband med vinterväghållning för innevarande år avseende felparkerade uppgick till <750 000 kr.

Effekt

Genom att kund och leverantör gemensamt definierar nyckeltal som gör beställningen och leveransen i form av behov och utförande skapas ett gemensamt leverans/utförandeperspektiv utifrån vad som är efterfrågat. Det gör att man gemensamt kan enas om nyckeltal som gör verksamheten och servicen bättre ex:

Nyckeltal för vad som ska mätas (löpande för ekonomi, effektivitet och måluppfyllelse)

- X antal % korrekt antal utfärdade parkeringsanmärkningar
- antal utfärdade parkeringsanmärkningar i snitt per timme

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27
	Rev
	Referens

- inställelsetider vid serviceärenden
- antal rättparkerade fordon etc.)
- Utredning vid exempelvis införande av avgift i fler områden eller beläggningsmätningar

3. Revidering och förtydligande av ägardirektiv

Genom att förtydliga det befintliga ägardirektivet avseende bolagets utformning, verksamhet, ändamål (roll inom Gävle Kommun), ekonomiska mål och finansiering ges bolaget tydligare förutsättningar kring styrning.

Syfte/Mål

Genom att förtydliga det befintliga ägardirektivet avseende bolagets utformning, verksamhet, ändamål (roll inom Gävle Kommun), ekonomiska mål och finansiering ges bolaget tydligare förutsättningar kring styrning.

Ägardirektivet behöver återspegla Gävle Kommuns grundbehov vilket avser att Parkeringsbolaget ska utföra tjänster till relation av kommunens behov som bygger på serviceutförande.

Ex

1. Syfte och mål
2. Ekonomiska mål
3. Samhällsansvar och miljömål
4. Prissättningspolicy
5. Samverkan med andra aktörer
6. Redovisning och uppföljning
7. Riskhantering

- Ägardirektivets intentioner omsätts i bolagets affärsplan och budget.
- När politiska intentioner ges som uppdrag ska dessa vara finansierade
- Affärsplanen behöver löpande följas upp utifrån planerade målluppfyllelse och budget.
- Affärsplanen bryts ner i detaljerade aktiviteter med ekonomiska ramar som följs upp löpande på styrelsemöten. (Det ska vara transparent och enkelt att kunna följa och se hur en aktivitet går)

Effekt

En tydligare styrning till Styrelse och VD avseende:

- hur bolaget ska utformas
- vilken verksamhet/affärsområden som bolaget ska organiseras inom
- vilket ändamål och roll inom Gävle Kommunkoncern bolaget avses ha
- vilka ekonomiska mål och ramar bolagets avses ha
- hur finansiering ska ske genom intäktslag eller annan finansiering

Enklare att följa upp och mäta bolaget progress och utfall

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

a. Revidering affärsplan (för att "mappa" ägardirektivet)

Utfallet av parkeringsövervakning behöver löpande mätas för att utvärdera om insatsen ger avsedd effekt

Syfte/Mål

Mappa affärsplanen mot intäktslag och aktiviteter

Effekt

- Förenklar uppföljning ur ett bolag styrningsperspektiv
- Möjlighet att skapa tydlighet och följa utfall av verksamhetsaktiviteter och dess ekonomiska utfall

b. Särredovisning av bolagets affärsområden (enligt uppdaterat ägardirektiv)

Bolagets verksamhets/affärsområden budgeteras och särredovisas ur ekonomistyrningsperspektiv (enligt uppdaterat ägardirektiv).

Syfte/Mål

Mappa affärsplanen mot intäktslag och aktiviteter

Effekt

- Det ger förutsättningar för att mäta och styra bolaget utveckling och åtgärder ur ett uppföljningsperspektiv i ett aktivt styrelsearbete.

c. Förbättrade investeringskalkyler och löpande prognoshantering**Syfte/Mål**

Säkerställa att framtida satsningar och intentioner är finansierade och bygger på tillväxtbehov genom efterfrågan där löpande riskhantering sker på bolagsnivå samt styrelsenivå.

Effekt

- Det ger förutsättningar för att mäta och styra bolaget utveckling och åtgärder ur ett uppföljningsperspektiv i ett aktivt styrelsearbete.
- Det tydliggör vilka verksamhets/affärsområden som går bra eller mindre bra vilket är en förutsättning för en aktiv bolagsstyrning.
- Samtliga områden behöver vara i balans och var för sig bära sig ekonomiskt i fall nya satsningar planeras

d. Översyn bolagets organisering**Syfte/Mål**

För bolagets organisering och kostnader ligger ansvaret inom bolaget egen försorg och ytterst på VD.

Det innebär i klartext att öka eller minska kostnadsmassan av organisering och utvecklingsfrågor utifrån vad som är efterfrågat/behov av samt utifrån vad bolaget har ekonomiska medel för.

Bolaget organisering föreslås ses över och anpassas utifrån vad bolaget har ekonomiska medel för.

Uppgjord av Peter Lockbacken	Nr Ver 1.0		
Godkänd av Martin Svaleryd	Datum 2024-12-27	Rev	Referens

Effekt

- Att bolaget organiseras med personella resurser efter vad bolaget har ekonomiska medel för.

4. Beslut och implementation av norm för nyinvesteringar avseende parkerings-, och mobilitetshus**Syfte/Mål**

Utgångspunkten för dessa uppdrag är att varje parkeringshus måste vara självfinansierat dvs att det inte sker på bekostnad på bolagets övriga verksamhet.

Det bygger på att det finns hållbara investerings-, och intäktskalkyler som klarar marknadsvängningar och risktaganden, i form av lägre intäkter med nedskrivningsbehov av tillgångarna som följd.

För att säkerställa intäktskalkylen för investering i nytt parkerings-, och mobilitetshus kan en av beslutsparametrarna vara att <XX% av den planerade intäkten ska finansieras av parkeringsköp eller långtidshyra av parkeringsplatser. Giltighetstiden för parkeringsköp och långtidshyrning bör vara <25 år med möjlighet till förläggning från anläggningens ägare.

Behovet av parkeringsplatser behöver vara efterfrågat eller bygga på att bolaget agerar utifrån att Kommunen genom reglerande åtgärder styr om möjligheten från markparkering till parkeringshus. När dessa parametrar uppfylls kan man bygga med kalkylerad risk.

Effekt

- Minska den ekonomiska riskminimeringen för framtida parkerings-, och mobilitetshus avseende planerade intäkter vs faktiskt utfall som till följd renderar större nedskrivningar än vad bolaget har eget fritt kapital att möta nedskrivningen med.
- Att man inför beslut att bygga ett nytt parkeringshus har ett "business case" med en kalkyl och finansiering som klarar lägre intäkter än planerat genom en riskfinansiering.

4.2 Steg 2

Presentation av beslutsunderlag och rekommendationer

4.3 Steg 3

Politiska styrningen fattar beslut om nästa steg