

Kommunledningskontoret
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2022-12-02

Diarienummer:
KSN-2022-01215

Handläggare:
Maria Didi

Rapport gällande hantering av parkering på kommunal kvartersmark

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** ställa sig bakom slutsatserna i rapporten
2. **att** hemställa till Uppsala Parkerings AB att genomföra förslagen i utredningen stegvis med start under våren 2023 samt,
3. **att** uppdra till kommunledningskontoret att ta fram förslag på riktlinjer för parkering på kommunal kvartersmark.

Ärendet

Vid kommunstyrelsens sammanträde den 25 maj 2022 fick kommunledningskontoret i uppdrag att utreda och föreslå hur effektiv hantering av parkering på kommunal kvartersmark kan uppnås. Utredningen visar att det finns förutsättningar att bättre nyttja befintligt parkeringsbestånd på kommunal kvartersmark genom att bygga ut laddinfrastrukturen och upplåta parkeringsplatser och laddplatser för allmänheten att nyttja. Utredningen ser också fördelar med att som regel överlåta ansvaret för parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark till Uppsala Parkerings AB. Kommunstyrelsen föreslås ställa sig bakom slutsatserna i utredningen, och uppdra till kommunledningskontoret att ta fram förslag på riktlinjer för parkering på kommunal kvartersmark.

Beredning

Ärendet har beretts av kommunledningskontoret i nära samverkan med Uppsala Parkerings AB, Uppsala Skolfastigheter AB och utbildningsförvaltningen.

Alla berörda bolag och förvaltningar har fått information om utredningens slutsatser och getts möjlighet att lämna synpunkter.

Ett seminarium genomfördes den 9 november med representation från olika delar av kommunkoncernen och med externa intressenter. Syftet med seminariet var att diskutera utredningens slutsatser och få inspel.

Näringslivsperspektivet är beaktat i utredningen. Barn- och jämställdhetsperspektivet berörs inte.

Föredragning

Kommunstyrelsen beslutade den 25 maj 2022, § 122, att uppdra till kommunledningskontoret att utreda och föreslå hur effektivt markutnyttjande och hantering av parkering på kommunal kvartersmark kan uppnås.

Utredningen skulle belysa flera perspektiv;

- hur parkering kan samnyttjas med andra kundgrupper för ökat nyttjande under dygnets alla timmar,
- om ytorna behöver prissättas och upplåtas i förhållande till parkeringsmarknaden i övrigt,
- hur en utbyggnad av laddinfrastruktur kan möjliggöra utökad laddning av kommunens fordonsflotta såväl som privata fordon
- hur efterlevnad av förmånsbeskattning i samband med personalparkering säkerställs,
- fördelar med att överföra alla parkeringsytor till Uppsala Parkerings AB

Utredningens resultat framgår av rapporten i ärendets **bilaga 1**.

Rapporten innehåller en översikt av förutsättningar för att effektivisera markanvändningen och förslag på åtgärder för vidare hantering.

Utredningen visar att det finns förutsättningar att effektivisera och bättre nyttja befintligt parkeringsbestånd på kommunal kvartersmark. Utredningens huvudsakliga slutsatser är att:

- Laddinfrastrukturen på kommunal kvartersmark kan byggas ut till förmån för kommunens fordonsflotta och för privata fordon i enlighet med i rapporten angivna förutsättningar.
- Parkeringsplatser och laddplatser på kommunal kvartersmark kan öppnas för allmänheten att samnyttja i enlighet med i rapporten angivna förutsättningar.
- Avgift bör införas samordnat i hela koncernen för personalparkering i områden där parkeringar i närheten är avgiftsbelagda.
- Ansvaret för parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark bör som regel överlåtas till Uppsala Parkerings AB i enlighet med i rapporten angivna förutsättningar.

Uppsala Skolfastigheters AB och Uppsala kommun Arenor och Fastigheters parkeringsbestånd har använts som pilot i utredningen. Slutsatser från piloten kan användas som grund för dialog om vidare tillämpning på andra bolags bestånd. Föreslagna urvalskriterier för utbyggnad av laddinfrastruktur och prioritering av målgrupper för samnyttjande av parkeringsytor kan till exempel användas som utgångspunkt vid en möjlig samordning av Uppsalahem AB:s boendeparkeringar.

Genomförandet av utredningens förslag ligger i huvudsak på Uppsala Parkerings AB. Att verka för en utbyggnad av laddinfrastrukturen och bidra till ett ökat samnyttjande av parkeringsytor överensstämmer med bolagets uppdrag och ägardirektiv. En samlad

hantering kan både bidra till ökad belägningsgrad på kommunala parkeringar och medföra stora samordningsvinster vid investeringar i laddinfrastruktur.

Att parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark som regel bör överlåtas till Uppsala Parkerings AB ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut från 2013 om en konsolidering av kommunens parkeringsverksamhet (KSN-2013-1361). Beslutet gav bolaget ansvar för parkeringsytorna på allmän platsmark. Överlåtelsen av parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark som föreslås i utredningen ses generellt som positiv av de parter inom kommunkoncernen som deltagit i utredningen. Överlåtelsen kan därför hanteras och regleras av Uppsala parkering i dialog med det bolag eller den nämnd som äger marken.

Idag disponeras parkeringsytorna på kvartersmark oftast av den verksamhet som hyr lokaler på fastigheten. För att Uppsala Parkerings AB ska få nyttjanderätt och kunna genomföra förändringarna behöver de som idag hyr lokalerna avsäga sig rätten att disponera parkeringsytorna och även de skyldigheter som följer av disponerandet.

För att kommunkoncernen i egenskap av arbetsgivare ska agera samordnat, i enlighet med gällande skatteregler, föreslår utredningen att kommunen fastställer en kommunövergripande riktlinje för personalparkering för medarbetare i kommunkoncernen. Riktlinjen blir en grund för berörda verksamheter, fastighetsägare och Uppsala parkerings fortsatta arbete att ta fram, testa och implementera en prissättningsmodell och teknisk hantering för tillstånd och betallösning kopplat till kommunens personalparkeringar.

Genomförande av förslagen i utredningen bör ske stegvis. Genomförandet föreslås som regel starta för parkeringsytorna i Uppsala innerstad år 2023. Uppsala Parkerings AB föreslås leda genomförandet i nära samverkan och dialog med berörda bolag och nämnder.

Ekonomiska konsekvenser

De ökade investeringskostnaderna för utbyggnad av laddinfrastruktur är upptagna i Uppsala Parkerings ABs budget för planperioden. Fördelningen av kostnader och intäkter föreslås regleras i nyttjanderättsavtal mellan fastighetsägande kommunalt bolag och Uppsala Parkerings AB. Att upplåta parkeringsytorna för allmänheten under tider då den kommunala verksamheten inte har egna parkeringsbehov kan generera ytterligare intäkter.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad den 2 december 2022
- Bilaga 1, Rapport om hantering av parkering på kommunal kvartersmark

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ingela Hagström
Utvecklingsdirektör och
biträdande stadsdirektör

Kommunledningskontoret
Rapport

Datum:
2022-12-02

Diarienummer:
KSN-2022-01215

Handläggare:
Maria Didi, Hannes Vidmark

Version/DokumentID: 1.0

Parkering på kommunal kvartersmark

Sammanfattning

Uppsala kommuns arbete med parkering är ett viktigt verktyg för att nå kommunens mål för bland annat tillgänglighet, miljö och klimat samt fysisk planering. Det finns förutsättningar att effektivisera och bättre nyttja befintligt parkeringsbestånd på kommunal kvartersmark.

Utredningens huvudsakliga slutsatser är att:

- Laddinfrastrukturen på kommunal kvartersmark kan byggas ut till förmån för kommunens fordonsflotta och för privata fordon i enlighet med i rapporten angivna förutsättningar.
- Parkeringsplatser och laddplatser på kommunal kvartersmark kan öppnas för allmänheten att samnyttja i enlighet med i rapporten angivna förutsättningar.
- Avgift bör införas samordnat i hela koncernen för personalparkering i områden där parkeringar är avgiftsbelagda.
- Ansvaret för parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark bör som huvudregel överlåtas till Uppsala parkering i enlighet med i rapporten angivna förutsättningar.

Skolfastigheters och Uppsala arenor och fastigheters parkeringsbestånd har använts som pilot i utredningen. Slutsatser från piloten kan användas som grund för dialog om vidare tillämpning på andra bolags bestånd.

Det framtida genomförandet av utredningens slutsatser och förslag ligger i huvudsak på Uppsala parkering. Arbetet för att öka samnyttjandet av parkeringsytor och verka för en utbyggnad av laddinfrastrukturen överensstämmer med Uppsala parkerings uppdrag och bolagsspecifika ägardirektiv. I styrets förslag till Mål och budget 2023 med plan för 2024–25 finns ett uppdrag om att *Snabba på utbyggnaden av infrastruktur för el-laddning och andra hållbara drivmedel*. Bolagsstyrelsen uppmanas i det liggande förslaget till mål och budget att arbeta i den riktningen.

Att parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark som regel föreslås överlåtas till Uppsala parkering ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut i januari 2013 gällande översyn av parkeringsorganisationen i Uppsala kommun (KSN-2013-1361). Beslutet innebar en konsolidering av kommunens parkeringsverksamhet och att bolaget bland annat fick ansvar för parkeringsytor på allmän platsmark. Överlåtelsen av parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark ses generellt som positiv av de parter inom kommunkoncernen som deltagit i utredningen. Överlåtelsen kan därför hanteras och regleras av Uppsala parkering i dialog med det bolag eller den nämnd som äger marken.

För att kommunkoncernen i egenskap av arbetsgivare ska agera samordnat, i enlighet med gällande skatteregler, föreslår utredningen att kommunen fastställer en kommunövergripande riktlinje för personalparkering för medarbetare i kommunkoncernen. Riktlinjen blir en grund för berörda verksamheter, fastighetsägares och Uppsala parkerings fortsatta arbete att ta fram, testa och implementera en prissättningsmodell och teknisk hantering för tillstånd och betallösning kopplat till kommunens personalparkeringar.

Ett förtydligande i Uppsala parkerings ägardirektiv, både när det gäller ansvarsöverlåtelse för parkeringsverksamhet och för personalparkeringar, kan övervägas i samband med beslut om Mål och budget 2024 med plan för 2025–26.

Genomförande av förslagen i utredningen bör ske stegvis. Genomförandet föreslås med start för parkeringsytor i Uppsala innerstad år 2023. Det gäller till exempel åtgärder kopplat till personalparkeringar och möjligheten att samnyttja parkeringsytor. När det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur kan det i vissa fall vara befogat att initialt även inkludera parkeringsytor utanför innerstaden för att möta Boverkets krav på laddstolpar och för att fylla behov av laddplats i tätbebyggda områden. Uppsala parkering föreslås leda genomförandet i nära samverkan med berörda bolag och nämnder.

De ökade investeringskostnaderna för utbyggnad av laddinfrastruktur är upptagna i Uppsala parkerings budget för planperioden. De ekonomiska konsekvenserna för andra bolag och nämnder bedöms som ringa då målet är att kostnaderna för parkeringsverksamheten i så hög grad som möjligt ska täckas av intäkterna från de som parkerar på anläggningarna. Att dessutom kunna öppna upp parkeringsytorna för allmänheten under tider då den kommunala verksamheten inte har egna parkeringsbehov kan generera ytterligare intäkter.

Innehåll

Sammanfattning	2
1. Inledning	5
1.1 Uppdraget från kommunstyrelsen.....	5
1.2 Genomförande av uppdraget	5
1.3 Parkering som verktyg för att styra mot hållbarhetsmål.....	6
1.4 Geografisk avgränsning	6
1.5 Berörda bolag och nämnder	7
2. Samnyttjande av parkering på kommunal kvartersmark	8
2.1 Prioriterade målgrupper	8
2.2 Möjlighet att samnyttja Skolfastigheters parkeringar.....	9
2.2.1 Verksamhetens behov av parkeringsplatser	9
2.2.2 Prioritering av målgrupper på Skolfastigheters parkeringsytor	9
2.2.3 Förslag på hantering för ökat samnyttjande av Skolfastigheters parkeringsytor ..	10
2.3 Möjlighet att samnyttja Uppsala arenor och fastigheters parkeringar	11
2.3.1 Verksamhetens behov av parkeringsplatser	11
2.3.2 Prioritering av målgrupper och förslag till hantering för ökat samnyttjande av Uppsala arenor och fastigheters parkeringsytor.....	11
3. Utbyggnad av laddinfrastruktur.....	12
3.1 Urvalskriterier för geografisk prioritering för laddinfrastruktur.....	12
3.2 Prioriterade fastigheter för laddinfrastruktur inom Skolfastigheters bestånd	12
3.3 Prioriterade fastigheter för laddinfrastruktur i Uppsala arenor och fastigheters bestånd ¹³	
3.4 Kostnader och tekniska förutsättningar för laddplatser	14
4. Parkering i anslutning till arbetsplatsen.....	16
4.1 Förslag till riktlinje för personalparkering för kommunkoncernens medarbetare	16
4.2 Prissättningsmodell för personalparkering	17
4.3 Ekonomiska konsekvenser av att avgiftsbelägga personalparkeringar	17
5. Ansvar för parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark.....	18
5.1 Avgränsningar.....	18
5.2 Nyttjanderättsavtal	18
5.3 Uppsala Parkerings AB ägardirektiv.....	19
6. Genomförande	20
6.1 Samnyttjande av parkering på kommunal kvartersmark	20
6.2 Utbyggnad av laddinfrastruktur	20
6.3 Parkering i anslutning till arbetsplats	21
6.4 Överlåtelse av parkeringsverksamhet	21
7. Bilagor	22
7.1 Bilaga 1 Studerade anläggningar inom Skolfastigheters bestånd	22
7.2 Bilaga 2 Studerade anläggningar inom Uppsala arenor och fastigheters bestånd	24
7.3 Bilaga 3 Legala förutsättningar för personalparkering	26

1. Inledning

1.1 Uppdraget från kommunstyrelsen

Vid kommunstyrelsens sammanträde den 25 maj 2022 fick kommunledningskontoret i uppdrag att utreda och föreslå hur effektivt markutnyttjande och hantering av parkering på kommunal kvartersmark kan uppnås (KSN-2022-01215). Utredningen ska belysa flera perspektiv;

- hur parkering kan samnyttjas med andra kundgrupper för ökat nyttjande under dygnets alla timmar,
- om ytorna behöver prissättas och upplåtas i förhållande till parkeringsmarknaden i övrigt,
- hur en utbyggnad av laddinfrastruktur kan möjliggöra utökad laddning av kommunens fordonsflotta såväl som privata fordon
- hur efterlevnad av förmånsbeskattning i samband med personalparkering säkerställs,
- fördelar med att överföra alla parkeringsytor till Uppsala Parkerings AB

Utredningen ska återkomma till kommunstyrelsen med förslag på åtgärder senast i december år 2022. Denna rapport sammanställer utredningens resultat.

Rapporten innehåller en översikt av förutsättningar för att effektivisera markanvändningen och förslag på åtgärder för vidare hantering.

1.2 Genomförande av uppdraget

Uppdraget har genomförts under perioden juni–november 2022.

Arbetet har bedrivits i arbetsgrupper som tagit fram delutredningar till grund för slutrapporten. Inom arbetsgrupperna har det funnit representanter från Skolfastigheter, Uppsala parkering, Uppsala arenor och fastigheter samt stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret. Arbetsgrupperna har haft expertkompetens i frågor som till exempel gäller fastigheter, teknisk hantering, upphandling, HR och näringsliv. Ansvariga samordnare för arbetsgrupperna har deltagit i gemensamma möten och workshop där arbetets inriktning har samordnats.

Styrgruppen har bestått av HR-direktör samt VD för Skolfastigheter respektive Uppsala parkering. Adjungerade har varit utbildningsdirektör och näringslivsdirektör.

Ett förankringsseminarium genomfördes den 9 november med representation från olika delar av kommunkoncernen och med externa intressenter. Syfte med seminariet var att diskutera utredningens slutsatser och få inspel.

Förslaget om riktlinje för personalparkering för kommunkoncernens medarbetare har behandlats och slutsamverkats i centrala samverkansgruppen (CSG). Lokala parter har inget att erinra gällande arbetsgivarens förslag till beslut.

1.3 Parkering som verktyg för att styra mot hållbarhetsmål

Uppsala kommuns arbete med parkering är ett viktigt verktyg för att nå uppsatta mål för bland annat tillgänglighet, miljö och klimat samt fysisk planering. Det finns en potential för att bättre nyttja befintligt parkeringsbestånd på kommunal kvartersmark.

Uppsala kommuns policy för parkering utgår från de övergripande målen om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska.¹ Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål:

- Attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens miljöpåverkan
- Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
- Effektivisera markanvändning
- Bidra till en fortsatt stark centrumhandel

I riktlinjen för parkering ingår också att biltrafikens andel av resor till och inom Uppsala tätort ska minska samt att biltrafikandelen vid arbetspendling ska minska.

Uppsala kommuns fordonsflotta ska vara fossiloberoende senast år 2030. Det förutsätter en utbyggd laddinfrastruktur för elbilar på parkeringsytor i kommunen.

1.4 Geografisk avgränsning

Utredningens fokus riktas mot Uppsala tätort, och följer Uppsala parkerings indelning av gatumarken i olika parkeringsområden (A-E).

Områdena A, B och C omfattar parkeringar i Uppsalas innerstad.

Område D och E är två nya parkeringsområden. Tidigare har de till största delen varit avgiftsfria, men successivt införs parkeringsavgifter. Område E är Uppsalas tätbebyggda område utanför område D.

Se bilder över indelningen av Uppsala gatumark i områden med olika parkeringsavgifter nedan.

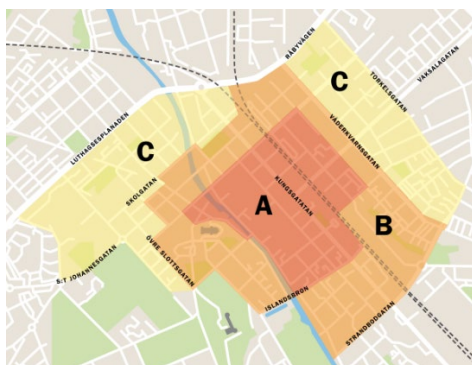


Bild 1: Karta parkeringsområde A-C

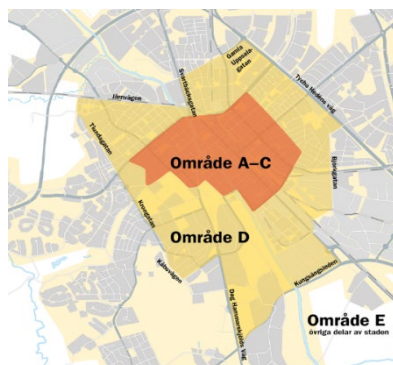


Bild 2: Karta parkeringsområde A-E

Som huvudregel föreslår utredningen att identifierade åtgärder stegvis genomförs med start i parkeringsområde A-C (Uppsalas innerstad). Det gäller till exempel åtgärder för att samordna hanteringen av personalparkeringar i kommunkoncernen och

¹ Se [parkeringspolicy-i-uppsala-kommun.pdf](#)

möjligheten att samnyttja parkeringsytor. När det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur kan det i vissa fall vara befogat att initialt även inkludera parkeringsytor i område D-E för att möta Boverkets krav på laddstolpar² och för att fylla behov där det saknas laddmöjligheter i större upptagningsområden.

1.5 Berörda bolag och nämnder

I ärendet från kommunstyrelsen lyfts potentialen för parkeringsytor vid förskolor och skolor fram särskilt. Utredningen inkluderar dessa ytor, men har också studerat andra verksamheter inom koncernen. Syftet med att inkludera annan kvartermark i utredningen är att få en mer heltäckande bild i frågor som rör samnyttjandet, utbyggnad av laddinfrastruktur och samordnad hantering av personalparkering för alla medarbetare i koncernen.

Flera av kommunens bolag äger parkeringsytor på kommunal kvartermark. Det gäller Skolfastigheter, Uppsala arenor och fastigheter, Uppsala parkering, Uppsalahem och Utvecklingsfastigheter. Skolfastigheters och Uppsala arenor och fastigheters parkeringsbestånd har använts som pilot i utredningen.

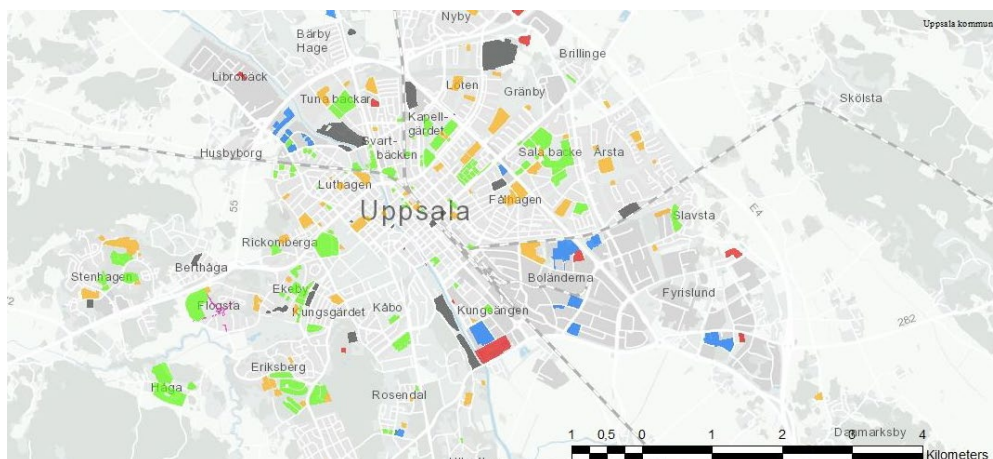


Bild 3: Utvalda ytor på kommunal kvartersmark. Färgerna indikerar mark som ägs av olika kommunala bolag.

Nämnder disponerar som regel parkeringsytor på kommunal kvartersmark i anslutning till förhyrda byggnader, där kommunstyrelsen agerar mellanhand.

Kvartersmark som inte ägs av kommunen, men som används för parkering av koncernens anställda, omfattas av den föreslagna riktlinjen för personalparkering men har i övrigt inte hanterats i utredningen.

När det gäller frågan om personalparkering berörs alla anställda i koncernen. Det finns exempelvis personalparkeringar kopplat till verksamhet som bedrivs inom arbetsmarknadsförvaltningen, vård- och omsorgsförvaltningen, utbildningsförvaltningen, kulturförvaltningen och Uppsala arenor och fastigheter.

² Kraven i Boverkets byggregler innebär att från 1 januari 2025 ska byggnader som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ha minst en laddningspunkt för elfordon. Se www.boverket.se för mer information.

2. Samnyttjande av parkering på kommunal kvartersmark

Samnyttjande av parkering innebär att parkeringsplatser är tillgängliga för olika användare och kan nyttjas under olika tider på dygnet. Det kan till exempel vara parkering som nyttjas som arbetsplatsparkering på vardagar och för besökare till centrum under kvällar och på helger.

Skolfastigheters och Uppsala arenor och fastigheters parkeringsbestånd har använts som pilot i utredningen. Slutsatser från piloten kan under genomförandet användas som grund för dialog om vidare tillämpning på andra bolags bestånd.

Skolfastigheter har tydliga generella användningsmönster på sina parkeringar. Parkeringsytorna bedöms ha god potential att samnyttjas med andra målgrupper utanför verksamhetstid (kvällar, nätter och helger).

Uppsala arenor och fastigheter har flera strategiskt placerade parkeringsytor. Det bör finnas viss möjlighet att samnyttja delar av bolagets parkeringsytor även under dagtid. Till följd av att bolagets verksamheter har olika behov av parkeringstillgång behöver möjligheterna för samnyttjande utredas enskilt för varje parkering.

Det fortsatta arbetet efter denna utredning kommer att bestå av detaljerade undersökningar av prioriterade fastigheter. Syftet med undersökningarna är att utvärdera de faktiska möjligheterna till samnyttjande baserat på verksamhetens specifika behov samt områdesspecifika förutsättningar. Arbetet baseras på fastställda prioriteringar som redovisas i kommande kapitel.

2.1 Prioriterade målgrupper

Utredningen har identifierat sex målgrupper för samnyttjande av parkeringar på kommunal kvartersmark. Nedan listas de i fallande rangordning.

- Kommunal huvudverksamhet
- Kommunal övrig verksamhet
- Kommunala medarbetares privata fordon under verksamhetstid
- Boende i närområde
- Besökare i närområde eller destinationspunkt
- Leverantörer/Speditörer

Kommunens huvudverksamhet, det vill säga verksamheten där parkeringsytan är förlagd, är den högst prioriterade målgruppen. Här ingår kommunala servicefordon med uppdrag hos huvudverksamheten och vårdnadshavare vid lämning och hämtning på skolparkeringar.

Den näst högst prioriterade målgruppen är övrig kommunal verksamhet. Här ingår verksamhet som samnyttjar annan fastighetsägares parkering i mån av plats. Hit räknas bland annat kommunens fordonsflotta som exempelvis står till vård- och omsorgsförvaltningens och stadsbyggnadsförvaltningens förfogande.

Målgrupperna har använts som grund för att sätta en prioriteringsordning för olika tider och typer av parkering på Skolfastigheters respektive Uppsala arenor och fastigheters parkeringsytor.

2.2 Möjlighet att samnyttja Skolfastigheters parkeringar

2.2.1 Verksamhetens behov av parkeringsplatser

Skolfastigheter har tydliga generella användningsmönster på sina parkeringar. Parkeringarna nyttjas till fullo av personal på grundskolor och gymnasier under verksamhetstid helgfria vardagar. Undantag gäller för perioder under skollov. Förskolor har samma nyttjandemönster utan undantag för lov.

Utanför verksamhetstid (kvällar, nätter och helger) finns goda möjligheter för prioriterade målgrupper att beredas plats för att parkera och för att ladda fordon.

2.2.2 Prioritering av målgrupper på Skolfastigheters parkeringsytor

För Skolfastigheters parkeringar föreslås prioriteringen av målgrupper delas upp i tre behovskategorier:

- Parkeringsplatser under verksamhetstid
- Laddplatser under dagtid
- Parkerings- och laddplatser under kvälls- och nattetid samt helger

Verksamhetstid föreslås huvudverksamheten samt medarbetarnas privata fordon vara högst prioriterade användare av parkeringsplatserna, följt av kommunala övriga verksamheter.

På liknande sätt prioriteras kommunala verksamhetsfordon för laddplats under verksamhetstid och vid behov nattetid. Det senare kan till exempel vara för hemsjukvårdens behov.

Bedömningen är att parkerings- och laddbehovet hos de kommunala målgrupperna är stort. Det innebär att övriga grupper som getts lägre prioritet (se tabell nedan) sannolikt inte kommer att kunna nyttja parkeringarna under dagtid utom i enskilda fall.

Under kvälls- och nattetid samt helger används i regel inte parkeringarna av kommunal huvudverksamhet. Under de tiderna föreslås parkeringen i allmänhet upplåtas till boende i närområdet samt för besökare till exempelvis olika arenor eller handel och service. Finns ett behov hos kommunala verksamheter föreslås det behovet ha företräde.

I tabellen nedan ges en överblick av förslaget på prioriteringsordning för identifierade målgrupper på Skolfastigheters parkeringar.

Prio.	Prio. målgrupper under verksamhetstid		Prio. målgrupper övrig tid
	Parkeringsplatser	Laddplatser	Parkerings- och laddplatser
1	- Kommunal huvudverksamhet - Kommunala medarbetares privata fordon	- Kommunal huvudverksamhet - Kommunal övrig verksamhet	- Kommunal huvudverksamhet (i förekommande fall) - Kommunal övrig verksamhet
2	Kommunal övrig verksamhet	Kommunala medarbetares privata fordon	- Besökare i närområde eller destinationspunkt - Boende i närområde
3	- Boende i närområde - Besökare i närområde eller destinationspunkt - Leverantörer/Speditörer	- Boende i närområde - Besökare i närområde eller destinationspunkt - Leverantörer/Speditörer	Leverantörer/Speditörer

Tabell 1: Prioriterade målgrupper för parkering och laddplats under verksamhetstid respektive övrig tid.

Ovanstående förslag på prioriteringsordning är generell och avsedd att anpassas efter omständigheterna i det aktuella fallet. I fall där parkeringen öppnas upp för allmänheten utanför verksamhetstid, och alltså går från att vara tillståndsparkering till avgiftsparkering, kan vilka fordon som helst nyttja parkeringsplatserna. Motsvarande gäller för laddfordon och laddplatser. Det innebär att det i de fallen i praktiken inte görs skillnad på Prio 2- och Prio 3-grupperna i tabellen ovan.

Endast i de fall där alla kundgrupper inom en prioritetsnivå går att nå för tillståndsförsäljning kan parkeringen, helt eller delvis, avsättas åt de prioriterade målgrupperna. Exempel på ”nåbara” grupper är alla kommunala verksamheter, kommunala medarbetare med privata fordon samt i vissa fall boende i närområdet.

2.2.3 Förslag på hantering för ökat samnyttjande av Skolfastigheters parkeringsytor

Skolfastigheters parkeringar förses i grundutförande med skyltning ”Tillstånd erfordras” under verksamhetstid helgfri vardag. Tillstånd säljs i första hand för huvudverksamhetens fordon samt för personalens privata fordon. Tillstånd för att nyttja laddplats säljs i första hand för kommunala verksamhetsfordon och i andra hand, i mån av kapacitet, för personalens privata fordon.

I de fall parkeringen behöver nyttjas kvälls- och nattetid av övriga kommunala verksamheter kan hela eller delar av parkeringen, beroende på behov, skyltas som tillståndsparkering och tillstånd erbjudas enbart för verksamheterna i fråga.

Det är även möjligt att anordna tillståndsparkering för boende i närområdet utanför verksamhetstid (kvällar, nätter och helger). Det kan vara lämpligt som det finns en stor efterfrågan hos boende i närområdet och då kommunala verksamheter inte har behov av hela parkeringsytan eller av alla laddplatser. Vid mindre efterfrågan kan boende i närområdet i stället nyttja parkerings- och laddplatser organiserade som avgiftsparkering, tillsammans med allmänheten i övrigt.

Upplåtandet av Skolfastigheters parkeringsytor för andra målgrupper än den kommunala huvudverksamheten föreslås genomföras stegvis med start på de mest centrala fastigheterna i Uppsala innerstad. Förslaget är utgå från parkeringsområdena A-D, och därefter upprätta en områdesprioritering för parkeringsområde E som är betydligt större än övriga (se avsnitt 1.4 Geografisk avgränsning).

2.3 Möjlighet att samnyttja Uppsala arenor och fastigheters parkeringar

2.3.1 Verksamhetens behov av parkeringsplatser

Till skillnad från Skolfastigheter har Uppsala arenor och fastigheter ett varierat fastighetsbestånd och verksamheter med skilda behov av parkering. Bolaget står inför en lokalmässig konsolidering med avsikten att samla kommunala verksamheter som idag är utspridda på ett antal fastigheter till Ulleråkersvägen 4 (Studenternas) samt Kåbovägen 17 (Skoghall).

Verksamhetens behov av parkering kan delas upp i tre kategorier:

- Anläggningar med kommunala verksamhetsfordon
- Anläggningar som frekventeras av kommunala verksamhetsfordon (och är målpunkter)
- Anläggningar som är målpunkter för allmänheten

På grund av de varierande behoven av parkering behöver möjligheterna för samnyttjande utredas enskilt för varje anläggning. Sådan utredning bör se över hur verksamheterna arbetar på respektive fastighet, och vilka egna behov verksamheterna har av parkerings- och laddplatser.

På anläggningar som har kommunala verksamhetsfordon kan parkering och laddplatser i vissa fall upplåtas för allmänt nyttjande under verksamhetstid (i regel kl. 07–17 helgfri vardag) men detta beror på användningsmönstret och behöver utredas med verksamheten. På anläggningar där verksamhetsfordon inte står parkerade utanför verksamhetstid kan parkering och laddplatser nyttjas av andra målgrupper.

Anläggningar som frekventeras av kommunala verksamhetsfordon samt är målpunkter för besökare kan generellt vara upplåtna för allmänheten såvida inte särskilda behov eller omständigheter föreligger.

Vissa av bolagets anläggningar där kommunala verksamhetsfordon behöver parkera har idag laddplatser. För de anläggningarna handlar arbetet i första hand om att säkerställa laddfunktion och att allmänheten under lämpliga tider har tillgång där så ännu inte är fallet.

2.3.2 Prioritering av målgrupper och förslag till hantering för ökat samnyttjande av Uppsala arenor och fastigheters parkeringsytor

Målgrupperna och den generella prioriteringsordningen att utgå från är samma som för Skolfastigheters (se avsnitt 2.1 Prioriterade målgrupper).

Till skillnad från Skolfastigheter är Uppsala arenor och fastigheters verksamheter mer varierade, både till innehåll och till verksamhetstider, och det påverkar behovet av parkeringsplatser. Hanteringen av bolagets parkeringsytor behöver därför utvärderas enskilt från fall till fall i det fortsatta arbetet men utgår från samma principer.

3. Utbyggnad av laddinfrastruktur

Laddinfrastrukturen i Uppsala kommun har byggts ut stegvis. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta senast 2030 behöver laddinfrastrukturen byggas ut ytterligare för att skapa möjligheter att ladda fler fordon samtidigt.

Genom att bygga ut laddinfrastrukturen på parkeringar på kommunal kvartersmark bedöms den fortsatta utbyggnaden få utökade förutsättningar. Den laddinfrastruktur som byggs på sådana parkeringar kan, förutom för kommunens egen fordonsflotta, också bli en tillgång för andra målgrupper som till exempel boende i bostadsrättsföreningar med begränsad tillgång till egen kvartersmark.

En förteckning över parkeringsytor som undersökts finns i **bilagorna 1–2** *Studerade anläggningar inom Skolfastigheters respektive Uppsala arenor och fastigheters bestånd*.

3.1 Urvalskriterier för geografisk prioritering för laddinfrastruktur

Inför prioriteringen av parkeringar med laddmöjlighet på kommunal kvartersmark har fem urvalskriterier tagits fram:

- Närhet till stadskärna
- BBR-krav på laddplatser (krav 2025-01-01)³
- Närhet till övrig kommunal verksamhet med behov av laddplatser
- Förekomst av publika laddplatser i området
- Sammansättning av bostadstyper (möjlighet för boende att anordna egna laddplatser)

Både Skolfastigheters och Uppsala arenor och fastigheters parkeringar har utvärderats utifrån ovanstående urvalskriterier och sorterats in i prioriteringsgrupper. Förslaget är en stegvis utbyggnad av laddinfrastrukturen med start på de parkeringsytor som getts högsta prioritet.

3.2 Prioriterade fastigheter för laddinfrastruktur inom Skolfastigheters bestånd

På Skolfastigheters fastighetsbestånd har utredningen identifierat 42 fastigheter med parkeringar där Boverkets byggnadsregler (BBR) kräver att en (1) laddplats finns tillgänglig den första januari 2025. Därtill finns 41 fastigheter utan BBR-krav men som kan vara aktuella för utbyggnad av laddplatser i framtiden, främst beroende på geografiskt läge.

Skolfastigheters fastigheter bedöms kunna sorteras in i fyra prioriteringsgrupper baserat på ovanstående urvalskriterier. Prioriteringsgrupperna anger i vilken ordning fastigheterna behöver utredas med avseende på tekniska förutsättningar för laddplatser.

³ Boverkets byggregler (BBR) innehåller regler om de flesta tekniska egenskapskraven i Plan- och bygglagen. Från 1 januari 2025 ska byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ha minst en laddningspunkt för elfordon. Se www.boverket.se för mer information.

3.2.1 Prioritet 1

De parkeringar som tilldelats högsta prioritet inom Skolfastigheters bestånd är lokaliserade i områden där det finns få laddplatser i dagsläget och där privata fastighetsägare har svårt att själva tillgodose ett eventuellt behov av laddplatser. Utöver boende i närområdet finns det flera prioriterade målgrupper som lätt skulle kunna nyttja eventuella laddplatser, såsom andra kommunala verksamheter och besökare i området. De allra flesta skolorna i kategorin har dessutom BBR-krav på laddplats.

3.2.2 Prioritet 2

De parkeringar som bedöms ha prioritet 2 har liknande förutsättningar som de som givits prioritet 1, men bedöms generellt kunna samnyttjas av något färre målgrupper. Många är lokaliserade närmare befintliga laddplatser än de högre prioriterade fastigheterna, ligger nära en fastighet som prioriteras högre eller är lokaliserade utanför tätorten. Parkeringarna med prioritet 2 är alltså högtintressanta platser för samnyttjande av laddplatser och bör utredas snart efter de högst prioriterade fastigheterna. De allra flesta skolorna i kategorin har krav på minst en laddplats färdigställd första januari 2025.

3.2.3 Prioritet 3

De parkeringar som tilldelats prioritet 3 är huvudsakligen de resterande skolfastigheterna i Uppsala kommun som har krav på minst en laddplats färdigställd första januari 2025.

3.2.4 Prioritet 4

Den lägsta prioritetsklassificeringen omfattar majoriteten av de parkeringar som inte har krav på laddplats, men som ändå kan vara intressanta att utreda vidare på grund av bland annat geografiskt läge och möjligheter till samnyttjande. Då krav på laddplatser inte finns bedöms de dock vara lägre prioriterade.

3.3 Prioriterade fastigheter för laddinfrastruktur i Uppsala arenor och fastigheters bestånd

Idag bedrivs kommunal verksamhet samt den egna verksamheten i ett antal av Uppsala arenor och fastigheters olika fastigheter. Dessa verksamheter kommer framöver att samlokaliseras till Kåbovägen 17 (Skoghall) och Ulleråkersvägen 4 (Studenternas). Det uppskattade behovet på dessa fastigheter är 10 respektive 25 laddplatser.

Det finns planer på att genomföra en försäljning av ett flertal av bolagets fastigheter till privata aktörer. De fastigheterna har av flera skäl bedömts vara olämpliga att uppföra laddinfrastruktur på. Det är dock osäkert när försäljningen av de aktuella fastigheterna kan ske, och utredningen föreslår därför att fastigheter som fortsatt är i kommunal ägo vid början av 2025 bör inkluderas i kommande detaljutredningar av förutsättningarna för laddplatser.

Uppsala arenor och fastigheter har ett mer varierande bestånd av fastighetstyper än Skolfastigheter har. Det kommer att krävas fortsatt utredning för att säkerställa de

individuella förhållandena på varje fastighet, inkluderat vilka fastigheter som omfattas av kravet på minst en laddplats senast januari 2025.

3.3.1 Prioritet 1

De högst prioriterade fastigheterna inom Uppsala arenor och fastigheters bestånd är där kommunala verksamheter bedrivs och det idag finns få eller inga laddplatser. I de flesta fall har de kommunala huvudverksamheterna ett uttalat behov av laddplatser. De flesta fastigheterna i denna kategori bedöms därtill omfattas av BBR-krav. Flera har goda möjligheter till samnyttjande. Det gäller till exempel parkeringar som är centralt belägna.

3.3.2 Prioritet 2

Parkeringar med prioritet 2 är huvudsakligen så kallade destinationspunkter som är lokaliserade nära platser där många tillfälliga besökare vistas, som turistmål eller aktivitetsområden. Alla fastigheter i denna grupp omfattas sannolikt av krav på laddplatser, men ingen av verksamheterna har något uttalat behov av laddplatser för eget bruk.

3.3.3 Prioritet 3

De flesta parkeringar med den lägsta prioriteringen i Uppsala arenor och fastigheters bestånd har inget krav på laddplatser, men ett eventuellt framtida behov hos verksamheterna skulle kunna göra dessa fastigheter intressanta att anordna laddplatser på. Ett fåtal av fastigheterna med prioritet 3 har idag redan laddplatser men har kapacitet för betydligt fler.

3.4 Kostnader och tekniska förutsättningar för laddplatser

De ökade investeringskostnaderna för utbyggnad av laddinfrastruktur är upptagna i Uppsala parkerings budget för planperioden.

Utredningen föreslår att Uppsala parkering tar huvuddelen av investeringar och kostnader vad gäller laddinfrastruktur, såväl som intäkter i form av parkeringsavgifter och el köpt i samband med elbilsaddning.

Eftersom kostnaderna och intäkterna kommer att variera mellan olika platser behöver de utredas enskilt. Exakt fördelning av kostnader och intäkter föreslås fastslås i separata nyttjanderättsavtal mellan aktuella parter (se avsnitt 5.2 Nyttjanderättsavtal).

I nedanstående tabell ges en överblick av kostnader respektive intäkter som följer en utbyggnad av laddinfrastruktur.

Kostnader	Intäkter
- Teknisk utrustning – laddstation, lastbalansering, elkabel, signalkabel, elskåp med säkringar mm. (engångsinvestering) - Grävning och skyltning (engångskostnad) - Installation och driftsättning (engångskostnad)	- Parkering, avgift/tillstånd (löpande, rörlig) - Laddning (löpande, rörlig) - Eventuella kontrollavgifter

Kostnader	Intäkter
• Elabonnemang, utökning eller nytt⁴ (engångskostnad) • Drift och underhåll (löpande kostnad) • Moln- och betaltjänst (löpande kostnad) • Administrativa kostnader, system, personal och utrustning (löpande)	

Tabell 2: Ekonomiska konsekvenser av utbyggnad av laddinfrastruktur

Gränsdragningen för ägandeskap av utrustning specificeras i nyttjanderättsavtalet mellan kommunal fastighetsägare och Uppsala parkering. Utredningen föreslår att den kommunala fastighetsägaren (*inte* Uppsala parkering) har ägandeskap över kablage från befintlig elcentral, fram till externt säkringsskåp eller direkt till laddstationerna.

Den fastighetsägare som står för ett elabonnemang som nyttjas av laddstationerna bör ersättas med motsvarande kostnaden för den el som där förbrukas. Beräkning av förbrukningen i laddstationerna kan hanteras via mätning i laddstationer eller säkringsskåp, alternativt via energimätare i fastighetens elcentral.

Betalning och tillståndshantering för parkering och elbilsladdning hanteras inom Uppsala parkerings befintliga system på parkeringar där bolaget övertar ansvaret.

⁴ Befintliga elabonnemang föreslås nyttjas för att försörja laddstationerna med el i den mån det fortsättningsvis är möjligt hos de kommunala fastighetsägarna.

4. Parkering i anslutning till arbetsplatsen

Mot bakgrund av att allmän platsmark (kantstensparkering) inom Uppsala tätort alltmer avgiftsbeläggs har en översyn påbörjats av den kommunala kvartersmark som idag upplåts för personalparkering i dessa områden.

Som arbetsgivare är Uppsala kommun och dess kommunala bolag skyldiga att säkerställa att personalparkering administreras så att medarbetarna i koncernen följer gällande skatteregler. Idag saknas ett gemensamt förhållningssätt och hanteringen varierar mellan olika arbetsplatser inom koncernen.

För att agera i linje med gällande skatteregler finns två huvudsakliga modeller för personalparkeringar i områden där parkeringar i omgivningen är avgiftsbelagda:

- Medarbetaren parkerar avgiftsfritt men förmånsbeskattas.
- Medarbetaren betalar avgift för sin parkering.

Hantering av förmånsbeskattning innebär en kostnad och administration – både för den enskilda medarbetaren och kommunkoncernen som arbetsgivare. Skälen för detta framgår i **bilaga 3** *Legala förutsättningar för personalparkering*. Det bedöms mer fördelaktigt att införa en parkeringsavgift för personalparkering där det krävs.

Utredningen föreslår att kommunens hantering av personalparkering styrs av en kommunövergripande riktlinje för personalparkering som gäller alla medarbetare. Ett förslag presenteras nedan.

4.1 Förslag till riktlinje för personalparkering för kommunkoncernens medarbetare

Syftet med riktlinjen är att få en samlad och enhetlig hantering av personalparkeringar för medarbetare inom kommunkoncernen.

Riktlinjen gäller för alla koncernens arbetsplatser förlagda i områden där parkeringar i närheten är avgiftsbelagda.

- Där Uppsala kommuns verksamheter idag disponerar kommunal kvartersmark för personalparkering kan kommunen mot avgift tillhandahålla parkeringstillstånd under verksamhetstid.
- Ingen verksamhet får som huvudregel tillhandahålla fri parkering när det finns avgiftsbelagda parkeringar i närheten till arbetsplatsen.
- Parkeringstillstånden administreras av Uppsala Parkerings AB.
- Uppsala Parkerings AB fastställer årligen marknadsmässig avgift för personalparkeringar på kommunal kvartersmark med hänsyn till parkeringsavgifter i närheten och till Skatteverkets regelverk.
- Det ska säkerställas att det finns parkeringsplats nära verksamheten för medarbetare som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det ska också finnas möjlighet att ansluta till fastigheterna med servicefordon och tjänstefordon.
- Verksamheter som disponerar privat mark för personalparkering ska säkerställa att reglerna om parkeringsförmån tillgodoses på lämpligt sätt.

Riktlinjen syftar till att kommunen ska främja hållbara resor med kollektivtrafik och cykel både för kommuninvånarna och de egna medarbetarna i enlighet med policy och riktlinje för parkering.

Att verksamheten disponerar kvartersmark för personalparkering innebär att den har tillgång till parkeringar avsedda för personal. Det gäller oavsett om det finns parkering för alla medarbetare eller parkering i mån av plats.

Riktlinjen föreslås läggas under både Parkeringspolicy och Arbetsgivarpolicy för medarbetarskap, ledarskap samt arbetsmiljö och samverkan.

4.2 Prissättningsmodell för personalparkering

För att agera i linje med Skatteverkets regelverk behöver avgiften för personalparkering vara marknadsmässig och sättas i relation till aktuell parkeringsavgift i området och till verksamhetens öppettider.

Eftersom kommunen önskar uppmuntra till minskad bilkörning och ett mer hållbart resande, till exempel med cykel eller buss, rekommenderas att priset för bilresa och parkering i så hög grad som möjligt sätts i relation till årskort för den lokala kollektivtrafiken (9 200 kronor år 2023).

Flera modeller för betalning bedöms vara möjliga. Beroende på förutsättningar kan modellerna också komma att variera mellan parkeringsanläggningarna.

Periodkort eller dygnstaxa. Ett periodkort kan göra avgiften per tillfälle hög för den som *inte* har behov av att ta bilen till arbetet varje dag på grund av till exempel deltids- eller distansarbete. En dygnstaxa kan i stället vara motiverad då medarbetaren enbart betalar för den parkering personen utnyttjar. Om den anställda inte arbetar åtta timmar per dag kan personen, om det blir billigare, välja att lösa en biljett till besöksstaxa.

Tillståndshantering. Periodkort och/eller lämpligt tillstånd.

Betalningslösning. Parkering på avgiftsplatser kan normalt göras genom mobilapplikationer och SMS.

Prissättningsmodeller, inklusive styrmekanismer, och tekniska lösningar för tillståndshantering respektive betalningslösning arbetas fram av Uppsala parkering i dialog med berörda verksamheter i samband med genomförandet.

4.3 Ekonomiska konsekvenser av att avgiftsbelägga personalparkeringar

Avgiftsbelagd parkering på kvartersmark bidrar till finansiering av skötsel och underhåll på parkeringsytan. Genom nyttjanderättsavtal mellan fastighetsägare och Uppsala parkering där ansvarsfördelning tydligt framgår skapas ett tydligt ekonomiskt resultatobjekt gällande såväl kostnader som intäkter. Det blir då parkeringskollektivet som finansierar funktionerna via avgifter.

5. Ansvar för parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark

Idag är ansvaret för parkeringsytor på kommunal kvartersmark delat mellan flera kommunala bolag och nämnder. Bland nämnder är principen att kommunstyrelsen upprättar hyresavtal med fastighetsägande bolag, och hyr i sin tur ut fastigheter till berörda nämnder där nämnden får möjlighet att disponera befintliga parkeringsytor.

Utredningens slutsats är att Uppsala parkering, som har kompetens och erfarenhet av parkering, som regel bör överta ansvar för parkeringsverksamheten på parkeringsytor på kommunalägd kvartersmark. Bolaget har idag motsvarande ansvar för parkeringar på allmän platsmark (se ärende KSN-2013-1361 om översyn av parkeringsorganisationen i Uppsala kommun). Ett övertagande av kvartersmark skapar bättre möjlighet att koordinera sambanden mellan olika typer av parkeringsytor.

Ett samlat ansvar bör ge fördelar i form av enhetligt regelverk, transparens i tillstånds- och köhantering, ekonomi, olika miljöaspekter samt att fler parkeringsplatser kan erbjudas allmänheten. I och med att allt fler områden avgiftsbeläggs kan det samlade ansvaret också bidra till tydlighet gällande personalparkeringar för medarbetare i koncernen. Uppsala parkerings kunskap om parkeringsregelverk garanterar marknadsmässiga avgifter.

En nackdel kan vara att andra nämnders och bolags inflytande över parkeringsytorna minskar. Inflytandet kan hanteras i föreslagna nyttjanderättsavtal. Tillgången för kommunens personal till befintliga parkeringsytor under verksamhetstid ändras inte på grund av förslagen i denna rapport (se avsnitt 2.1 Prioriterade målgrupper).

5.1 Avgränsningar

Ansvarsövertagandet som föreslås avser markerade och/eller skyltade parkeringsplatser på kommunal kvartersmark.

Parkeringsövervakning av infarter, anslutningsvägar, hämta- och lämnazoner vid skolor och andra kringliggande ytor, som exempelvis skolgårdar, hanteras i separata avtal.

Uppsalahems boendeparkeringar föreslås undantas från överlåtelse i ett inledningsskede. Det är ingenting som hindrar Uppsala parkering och Uppsalahem från att i övrigt hitta effektiva samarbeten avseende parkeringsrelaterad verksamhet.

5.2 Nyttjanderättsavtal

Idag hyr fastighetsägande bolag som Skolfastigheter ut både lokaler och mark per fastighet till kommunstyrelsen, som i sin tur hyr ut till de nämnder som efterfrågar ytorna. Verksamheterna har idag själva ansvaret för tillstånd på de respektive platserna.

För att berörd fastighetsägare ska kunna överlåta ansvar för parkeringsverksamhet till Uppsala parkering enligt förslagen i utredningen behöver kommunstyrelsen frånsäga sig den tillgång och det ansvar för parkeringsytorna de enligt gällande hyreskontrakt har i dag. Ett sådant övergripande ställningstagande gör att inte varje enskilt avtal behöver skrivas om. Ett ställningstagande från kommunstyrelsen om att man frånsäger

sig tillgång och därmed ansvaret för parkeringsytorna kan till exempel läggas som ett generellt tillägg till hyresavtalen eller genom ett ramavtal för alla hyreskontrakt.

Totalansvaret för parkeringsytorna föreslås regleras genom ett nyttjanderättsavtal mellan kommunal fastighetsägare och Uppsala parkering.⁵

Nyttjanderättsavtalet fastställer gränsdragning och villkor för till exempel:

- Driftsansvar och underhåll
- Fördelning av kostnader och intäkter
- Hantering av laddinfrastruktur
- Ägande av utrustning för laddning
- Fastighetsägaransvar

Eftersom parkeringsytorna utgör en del av fastigheten är det mest kostnadseffektivt att driftansvaret för exempelvis mark och snöröjning ligger hos fastighetsägaren. Insatserna koordineras med intilliggande ytor på fastigheten.

När det gäller fördelningen av kostnader och intäkter är förslaget att de delas mellan fastighetsägande bolag och Uppsala parkering. Ingen belastning förutses för nämnder.

Utredningen föreslår att Uppsala parkering tar huvuddelen av investeringar och kostnader vad gäller laddinfrastruktur, såväl som intäkter i form av parkeringsavgifter och el köpt i samband med elbilsaddning.

Övriga investeringskostnader föreslås delas. Fastighetsägaren står för fastighetsrelaterade investeringar som exempelvis asfaltering. Uppsala parkering föreslås stå för parkeringsrelaterade investeringar som exempelvis linjer och skyltar.

Eftersom kostnaderna och intäkterna kan variera behöver de utredas för varje enskilt fall. Exakt fördelning av kostnader och intäkter fastslås i nyttjanderättsavtalen mellan parterna.

Fastighetsägaransvaret ligger kvar hos lagfaren ägare trots nyttjanderättsavtal med Uppsala parkering.

Ovanstående delar regleras mer ingående i nyttjanderättsavtalen och dess bilagor.

5.3 Uppsala Parkerings AB ägardirektiv

Det finns inget i nuvarande ägardirektiv som förhindrar att Uppsala parkering övertar ansvaret för parkering på kommunal kvartersmark. Ett förtydligande kan övervägas i samband med beslut om Mål och budget 2024 med plan för 2025–26.

Förslag på tillägg i ägardirektiv (i kursivt):

”Bolaget ansvarar som grundregel för all avgiftsbelagd parkering på kommunal kvartersmark avsedd för kommunens personal och för allmänhet, dock inte på kvartersmark som idag är avsedd för boendeparkering. Bolaget kan i överenskommelse med annan fastighetsägare ansvara för boendeparkering även på dennes kvartersmark.”

⁵ Det ses ej som juridiskt framkomligt att överföra parkeringarna till Uppsala parkering på grund av fastighetsregleringar. Eftersom försäljning skulle ske till marknadsvärde skulle kostnaderna dessutom bli väldigt höga.

6. Genomförande

Genomförande av förslagen i utredningen bör ske stegvis med start under våren 2023.

Genomförandet föreslås följa Uppsala parkerings indelning av gatumarken i parkeringsområden med start för Skolfastigheters och Uppsala arenor och fastigheters parkeringsytor i de centrala delarna i Uppsala innerstad (parkeringsområde A, B och C). Arbetet förutses bedrivas etappvis ut mot tätbebyggt område (parkeringsområde E). Det gäller till exempel åtgärder för att öppna upp parkeringsytor för allmänheten och samordna hanteringen av personalparkeringar för medarbetare i kommunkoncernen.

När det gäller utbyggnaden av laddinfrastruktur kan det i vissa fall vara befogat att initialt även inkludera parkeringsytor utanför innerstaden för att möta Boverkets krav på laddstolpar och för att fylla behov av laddplats i tätbebyggda områden.

Det fortsatta arbetet kommer att bestå av fördjupade undersökningar av de specifika förutsättningar som råder vid de enskilda anläggningarna utifrån de principer och rekommendationer som beskrivits i denna rapport. Se redovisning nedan.

Uppsala parkering föreslås leda genomförandet i nära samverkan och dialog med berörda bolag och nämnder.

Slutsatser från tillämpningen av förslagen på Skolfastigheters och Uppsala arenor och fastigheters parkeringsbestånd kan användas som grund för dialog om vidare tillämpning på andra bolags bestånd. Föreslagna urvalskriterier för utbyggnad av laddinfrastruktur och prioritering av målgrupper för samnyttjande av parkeringsytor kan till exempel användas som utgångspunkt vid en möjlig samordning av Uppsalahem AB:s boendeparkeringar.

6.1 Samnyttjande av parkering på kommunal kvartersmark

Det fortsatta arbetet med att tillgängliggöra parkeringar och laddplatser på kommunal kvartersmark för allmänheten kommer att bestå av detaljerade undersökningar av de olika fastigheterna med utgångspunkt i de prioriteringsordningar som fastställts i denna rapport. Undersökningarna genomförs av Uppsala parkering i dialog med berörda bolag och nämnder.

Undersökningarna handlar både om hur ytorna bäst nyttjas och om förutsättningarna för laddinfrastruktur. Möjligheterna till samnyttjande kommer att variera mellan olika objekt och verksamheter, och varje parkering som avses upplåtas behöver utvärderas med avseende på verksamhetens behov samt specifika förutsättningar i området.

I samband med upplåtandet av kommunala parkeringsytor för samnyttjande behöver dessa prissättas i relation till övrig parkering i närområdet. Detta föreslås genomföras av Uppsala parkering enligt dess modell för prissättning (se avsnitt 4.2 Prissättningsmodell)

6.2 Utbyggnad av laddinfrastruktur

Det fortsatta arbetet med laddinfrastruktur kommer att bestå av detaljerade undersökningar av de olika fastigheternas tekniska förutsättningar, enligt de urvalskriterier som föreslagits i denna utredning. Undersökningarna genomförs av Uppsala parkering i dialog med berörda bolag och nämnder.

Undersökningarna behöver bland annat omfatta de befintliga elabonnemangens kapacitet, befintliga kabeldragningar, status i elcentraler samt parkeringsytornas utformning. Vidare behöver det fastslås vilka fastigheter som kommer att finnas kvar i kommunal ägo under överskådlig framtid, samt utredas vidare vilka parkeringar inom Uppsala arenor och fastigheters bestånd som berörs av Boverkets krav på laddplats.

6.3 Parkering i anslutning till arbetsplats

Utredningen föreslår att en riktlinje för personalparkering för kommunkoncernens medarbetare som redovisas i denna rapport tas fram och hanteras i ett separat ärende till kommunstyrelsen.

Riktlinjen blir en grund för berörda verksamheter, fastighetsägares och Uppsala parkerings fortsatta arbete att ta fram, testa och implementera en prissättningsmodell och teknisk hantering för tillstånd och betallösning kopplat till kommunens personalparkeringar.

Ett förtydligande i Uppsala parkerings ägardirektiv när det gäller personalparkeringar kan övervägas i samband med beslut om Mål och budget 2024 med plan för 2025–26.

6.4 Överlåtelse av parkeringsverksamhet

Att parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark som regel bör överlåtas till Uppsala parkering ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut i januari 2013 om en konsolidering av kommunens parkeringsverksamhet (KSN-2013-1361). Beslutet gav bolaget ansvar för parkeringsytor på allmän platsmark. Överlåtelsen av parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark som nu är aktuellt ses generellt som positiv av de parter inom kommunkoncernen som deltagit i utredningen. Överlåtelsen kan därför hanteras och regleras av Uppsala parkering i dialog med det bolag eller den nämnd som äger marken.

För att berörd fastighetsägare ska kunna överlåta ansvar för parkeringsverksamhet till Uppsala parkering enligt förslagen i utredningen behöver kommunstyrelsen frånsäga sig den tillgång och det ansvar för parkeringsytorna de enligt gällande hyreskontrakt har i dag. Ett sådant övergripande ställningstagande gör att inte varje enskilt avtal behöver skrivas om. Ett ställningstagande från kommunstyrelsen om att man frånsäger sig tillgång och därmed ansvaret för parkeringsytorna kan till exempel läggas som ett generellt tillägg till hyresavtalen eller genom ett ramavtal för alla hyreskontrakt.

Ett förtydligande i Uppsala parkerings ägardirektiv när det gäller överlåtelse av ansvar för parkeringsverksamhet på kommunal kvartersmark kan övervägas i samband med beslut om Mål och budget 2024 med plan för 2025–26.

7. Bilagor

7.1 Bilaga 1 Studerade anläggningar inom Skolfastigheters bestånd

Nedan presenteras de anläggningar som studerats och som anses lämpliga för fortsatt utredning av tekniska förutsättningar för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Anläggningar som inte är medtagna i listan uppfyller inte lämpligt antal parkeringsplatser, målgrupper eller de generella prioriteringsordningarna som tagits fram i utredningen.

Adress	Anläggning	Krav BBR	Stadsdel
Akademivägen 2	Uppsävaskolan	Ja	Bergsbrunna
Albert Engströmsgatan 4	Parkens förskola	Ja	Gränby
Allmäningsvägen 31	Bälinge skola	Nej	
Almungeberg 26	Almunge förskola	Ja	
Bellmansgatan 64	Bellmans förskola, Lilla Von Bahrs skola	Nej	
Björkgatan 8D	Celsiusskolan	Ja	Fålhagen
Björkhagsvägen 6	Malmaskolan	Ja	Norby
Gånglåtsvägen 1	Björklinge Kyrkskola	Ja	
Bladåkersvägen 13	Knutby skola	Nej	
Bolandsgatan 4	Bolandsskolan	Nej	Boländerna
Bolandsgatan 6B	Fålhagsledens förskola modul	Nej	Boländerna
Bolandsgatan 8	Boländernas förskola	Nej	Boländerna
Brandstationsvägen 3	Bullerbyns förskola, Lillgärdets förskola	Ja	
Dag Hammarskjölds väg 239	Sunnerstaskolan	Nej	Sunnersta
Danmarksby 61	Danmarks förskola	Ja	
Ekebyvägen 10C	Ekebygymnasiet	Ja	Flogsta
Eksätravägen 2	Växthusets förskola, Växthusets skola	Ja	Gottsunda
Eva Lagerwalls väg 11	Ekuddens skola, Ekuddens förskola, Lindparkens förskola	Nej	Ulleråker
Flogstavägen 105	Flogtaskolan	Ja	Flogsta
Flöjtvägen 6	Musiklådans förskola	Nej	Gottsunda
Framtidsvägen 7	Sjumilaskogens förskola	Nej	
Fredrika Bremersgatan 24	Fredrika Bremerskolan	Nej	Nyby
Fullerövägen 5 B	Pluggparadiset	Nej	
Funbo 14	Funbo skola	Nej	
Greta Arwidssons väg 131	Österledens fsk modul	Nej	
Gripensvärdsvägen 2	Järlåsa skola, Järlåsa förskola	Nej	
Gullsjövägen 4	Skyttorps skola, Skyttorps förskola	-	
Gåvstavägen 9	Gåvsta skola	Ja	
Götgatan 17	Fyrisskolan	Ja	Luthagen
Heidenstamsgatan 67	Stora Von Bahrs skola, Von Bahrs förskola, G:a Uppsala Montessoriförskola	Ja	Löten
Herrhagsvägen 8	BKC, Västra Stenhagens fsk	Ja	Stenhagen
Hjalmar Brantingsgatan 37	Brantingsskolan	-	Sala backe
Johannesbäcksgatan 78K	Källparkens förskola	Nej	
Jumkil 3	Jumkils skola, Jumkils förskola	Nej	
Jälla Gård	Uppsala Yrkesgymnasium Jälla	Ja	
Klockarbolsvägen 10	Klockarbols förskola	Ja	

Adress	Anläggning	Krav BBR	Stadsdel
Kullerstensvägen 6	Stenhagenskolan, Stenhagens öppna förskola, Kullerstenen förskola	Ja	Stenhagen
Kummingatan 49	Fasanens förskola	Nej	Årsta
Kungsgatan 24	Nannaskolan	Nej	Centrum
Kvickstensvägen 1	Silikatets förskola	Nej	Norby
Liljefors torg 1	Liljeforsskolan	Ja	Gränby
Liljefors torg 1	Gränbyskolan	Ja	Gränby
Lustigkullsvägen 2	Lustigkullens förskola	Nej	
Lägerhyddsvägen 36	Lundellska skolan	Nej	Ulleråker
Lärvägen 8	Vänge förskola	Ja	
Malmvågsvägen 4	Vattholmaskolan	Ja	
Malmvågsvägen 6	Malmvågens förskola	Ja	
Myrgångsvägen 17	Myrgångens förskola	Nej	Nåntuna
Norrskensvägen 17	Lyckebo förskola	Ja	
Oxelgatan 13	Almtunaskolan	Ja	Fålhagen
Prostvägen 1	Vänge skola	Ja	
Prästgårdsgatan 14	Luthagens förskola, Stabby Montessoriförskola	Nej	
Ramsjövägen 3	Björkvallsskolan	Ja	
Ramstalund	Ramsta skola	Ja	
Rotfruktsgatan 3	Äppellundens förskola	Nej	Årsta
Rödbergsvägen 12	Glimmerns förskola	Nej	Eriksberg
Skolgatan 2	Katedralskolan	Ja	Centrum
Skolgatan 51	Bredablick/Cederblad, Uppsala estetiska gymnasium	Nej	Centrum
Sköldmövägen 12-16	Yrsa förskola, Laxen förskola, G:a Uppsala fsk/Kidz Education	Nej	
Slädvägen 2-6	Valsätraskolan	Ja	
Solskensgatan 9	Solskenets skola, Solskenets förskola	Ja	Gränby
Sparrisgatan 4	Årtaskolan, Lindskolan	Ja	Årsta
Spinnrocksvägen 55	Spinnrockens förskola, Bäcklösa förskola	Nej	Valsätra
Stenhammars väg 3	Stenhammarskolan, Växthusets skola	Ja	Gottsunda
Swedenborgsgatan 26	Jarlaparkens förskola	Nej	Svartbäcken
Swedenborgsgatan 74	Domarringens skola	Ja	Svartbäcken
Sysslomansgatan 34	Sverkerskolan	Nej	Luthagen
Södra Rosenvägen 5	Trastagens förskola	Ja	Sunnersta
Talgoxvägen 14	Talgoxen skola	Nej	Sunnersta
Tiundagatan 26	Nya Tiundaskolan	Ja	Luthagen
Torkelsgatan 40	Botulvs förskola	Nej	Kvarngärdet
Tuna 65	Tuna skola	Ja	
Pionvägen 2	Lövstalöts förskola modul	Nej	
Täljstensvägen 12	Täljstenens förskola	Nej	Eriksberg
Ulleråkersvägen 10	Sten Stures förskola modul	Nej	
Verkmästargatan 21	Johannesbäcksskolan, Pilskolan, Estia förskola	Ja	Sala backe
Vitkålgatan 83	Ångeltaskolan	Nej	Årsta
Väpnargatan 19	Tunabergsskolan, Daglig verksamhet	Nej	Tunabackar
Västgötaresan 133	Nya Stordammen, Sävja kulturcentrum	Ja	Bergsbrunna
Västra Strandgatan 11	Magdeburg, Linnégymnasiet, Vuxenutb. Linné	Nej	Centrum
Åkerlänna 112	Åkerlänna skola	Nej	
Ärentunavägen 1	Ärentunaskolan	Ja	
Ärentunavägen 8	Storvretaskolan	Ja	

7.2 Bilaga 2 Studerade anläggningar inom Uppsala arenor och fastigheters bestånd

Nedan presenteras de anläggningar som studerats och som anses lämpliga för fortsatt utredning av tekniska förutsättningar för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Uppsala arenor och fastigheter har ett varierande bestånd av fastighetstyper. Det kommer att krävas fortsatt utredning för att säkerställa de individuella förhållandena på varje fastighet, inkluderat en fördjupad undersökning av vilka fastigheter som omfattas av Boverkets krav (BBR) på minst en laddplats senast januari 2025.

Anläggningar som inte är medtagna i listan uppfyller inte lämpligt antal parkeringsplatser, målgrupper eller de generella prioriteringsordningarna som tagits fram i utredningen.

Adress	Anläggning	Krav i BBR
Almungevägen 20	Almunge - under prod. ny brandstation	
Brandstationsvägen 6	Almunge brandstation	Nej
Godtemplarvägen 1	Vattholma IP	Ja
Södra Långåsvägen	Björklinge brandstation	Nej
Sandbrovägen 60	Sandviksbadet/Björklingebadet	Ja
Sandbrovägen 6	Bibliotek och familjedaghem	Nej
Nymansgatan 6	Nymansgatan 6	Ja
Bolandsgatan 10	Bolandsgatan 10	Ja
Fålhagsleden 59 och 61	Fålhagsl. 59 och 61	Ja
Nymansgatan 8	Axfood, Nymansgatan 8	Ja
Kyrkvägen 28	Bälinge badet	Ja
Kyrkvägen 28	Bälinge IP	Ja
Almungevägen 33	Fyrislunds brandstation - Viktoria	Ja
Vaksalagatan 15	Stadshuset	Nej
Ekebyboda 17	Ekebyboda skyttecentrum	Ja
Fjällnora 35	Fjällnora	Ja
Björkgatan 4	Björken	Ja
Gamla Uppsala Röbo 11	Röbo tegelbruk	Nej
Vattholmavägen 93	Gamla Uppsala sporthall	Ja
Råbyvägen 71	Gränby sportfält	Ja (uppfyllt)
Råbyvägen 71	Gränby friidrott	Ja (uppfyllt)
Rörken 11	Rörken	Ja
Ulleråkersvägen	Kommersiella lokaler, hus F	Ja (uppfyllt)
Ulleråkersvägen	Studenternas bandy	Ja
Sågargatan 17	Kölen	
Kåbovägen 17	Skoghall	Ja
Rosendalsvägen	Rosendals brandstation	Ja
Ekebyvägen 4	Ekebyvallen	Ja
Salavägen 22	Järlåsa Brandstation	Nej
Lilla Väsby 6	Gullhagens IP	Ja
Flisvägen 2-6	Skyttorp brandstation	Nej
Björkvallsvägen 2,4	Björkvallen IP	Ja
Idrottsgatan 2	Fyrishov	Ja (uppfyllt)
Väbstolsvägen 12	Scoutgård Nantuna	Nej

Adress	Anläggning	Krav i BBR
Ulva kvarn 17	Ulva kvarn	Ja
	Valsätra IP	Ja
	Åkerlänna IP	Ja
	Årsta IP	Ja
Sylveniusgatan 8	Sylveniusgatan (Allis, Alma + industri)	Ja
Garnisonsvägen	Bärby brandstation	Nej

7.3 Bilaga 3 Legala förutsättningar för personalparkering

7.3.1 Privat bil

Förmån av fri parkering i anslutning till arbetsplatsen för en medarbetare med en egen bil är oftast en skattepliktig förmån.

Beskattningen kan ske med det faktiska nyttjandet eller dispositionsrätten som grund. Det är omständigheterna i det enskilda fallet som är avgörande.

Medarbetare som har en garanterad parkeringsplats med privat bil ska beskattas för alla dagar, oavsett om bilen står där alla dagar eller inte.

För medarbetare som inte har en egen parkeringsplats för sin privata bil, utan får stå där det finns plats, beräknas däremot förmånsvärdet bara för de dagar som de använder platsen.

7.3.2 Arbetsgivarens skyldighet

I de fall det räknas som en skattepliktig förmån ska medarbetaren beskattas för förmånen.

En arbetsgivare som tillhandahåller kostnadsfria parkeringsplatser för sina anställda måste för att kunna uppfylla sin skyldighet att redovisa förmånerna göra en beräkning av marknadsvärdet.

Vidare krävs ett underlag som visar vilka anställda som nyttjat parkeringen och i vilken omfattning.

Arbetsgivaren ska betala arbetsgivaravgifter och göra skatteavdrag på samma underlag.

7.3.3 Beräkning av förmånsvärde

Förmånen värderas till marknadsvärdet, det vill säga priset som medarbetaren själv skulle få betala för en jämförbar parkeringsplats i närheten av arbetsplatsen.

Om kringliggande parkeringar som kan nyttjas av medarbetare under arbetsdagarna har varierande pris och ligger på olika avstånd kan ett medelvärde anses som ett skäligt förmånsvärde.

Om likvärdiga parkeringar i närheten som kan nyttjas av medarbetare är gratis är marknadsvärdet noll och ingen beskattning sker.

Med jämförbar menas att parkeringen ska vara likvärdig. En parkering i ett varmgarage kan exempelvis inte anses jämförbar med en parkeringsplats utomhus. En parkeringsplats utrustad med motorvärmare eller laddstation anses ha ett högre marknadsvärde än en parkeringsplats utan tillgång till sådan utrustning.

7.3.4 Beräkning av förmånsvärde vid användande av bil i tjänsten

Under förutsättning att bilen används i tjänsten i betydande omfattning kan dock fri parkering vid arbetsplatsen vara helt eller delvis skattefri.

Medarbetare som kör minst 160 dagar och minst 300 mil i tjänsten per år med privat bil beskattas inte för fri parkering eller garageplats vid arbetet.

För medarbetare som kör färre än 160 dagar men minst 60 dagar och 300 mil i tjänsten med privat bil ska förmånen beräknas för det antal dagar som bilen inte används i tjänsten.

Tillämpas dessa regler på förmånen av fri parkeringsplats vid arbetsplatsen blir förmånen helt skattefri om medarbetaren använt egen bil i tjänsten minst 300 mil och minst 160 dagar per år räknat. För medarbetare, som kör färre dagar än 160 men minst 60 under året och använt bilen i tjänsten minst 300 mil, skulle förmånen av fri parkering kunna beräknas till ett värde som motsvarar det antal dagar som bilen inte använts i tjänsten.

7.3.5 Konsekvenser vid ej efterlevd lagstiftning

Om Skatteverkets regler för personalparkering inte efterlevs riskerar medarbetare vid en kontroll från Skatteverket att få betala förmånsskatt i efterhand med ett skattetillägg om 40 procent av det missade beloppet. Kommunen skulle å sin sida bli skyldig att betala arbetsgivaravgifterna samt ett skattetillägg om 40 procent av det totala beloppet för dessa missade arbetsgivaravgifter.⁶

⁶ Källor för ovanstående information:

[Parkering och garageplats | Rättslig vägledning | Skatteverket](#)
[Parkering och garageplats | Skatteverket](#)