Nr 4. Översyn av parkeringsorganisationen i Uppsala kommun KSN-2013-1361

Kommunfullmäktige

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att uppdra till Uppsala Parkerings AB att förvalta och övervaka samtliga kommunala parkeringsplatser som idag ligger under gatu- och samhällsmiljönämnden,

att ansvar för parkeringsövervakning för samtliga kommunala parkeringsplatser överförs till Uppsala Parkerings AB per 2014-03-01,

att uppdra till Uppsala Parkerings AB att i syfte att tillgodose parkeringsbehovet i centrala Uppsala inom en 7 årsperiod tillskapa 600 parkeringsplatser i ett eller flera parkeringsgarage och/eller vid kollektivtrafikförsörjda infartsparkeringar,

att göra följande tillägg i det första stycket i Uppsala Parkerings AB:s ägardirektiv: Uppsala Parkerings AB är ett redskap för att skapa ändamålsenliga kommunala parkeringar för både cykel och bil och bidrar därmed till stadens utveckling

att godkänna uppdaterade ägardirektiv, bolagsordning och affärsplan samt budget och plan 2014-2017 för Uppsala Parkerings AB enligt ärendets bilaga 1,

att uppdra till Uppsala Parkerings AB att pröva differentierade och, jämfört med dagens nivåer, sänkta avgifter i befintligta parkeringsgarage i syfte att höja beläggningsgraden,

att uppdra till Uppsala Parkerings AB att i samverkan med plan- och byggnadsnämnden utarbeta rutiner för en aktiv hantering av parkeringsköp,

att fastställa ändringar i reglementet för gatu- och samhällsmiljönämnden enligt bilaga 2, samt

att bemyndiga kommunstyrelsen att fatta nödvändiga beslut för att verkställa föreslagna förändringar i ärendet.

Maria Gardfjell och Frida Johnsson (båda MP) och Emma Wallrup (V) reserverar sig till förmån för avslag med motiveringen:

”Parkeringspolitiken är en mycket viktig och integrerad del av trafikpolitiken och den föreslagna förändringen skulle minska gatu- och samhällsmiljönämndens rådighet över trafikpolitiken.”

Uppsala den 18 december 2013
På kommunstyrelsens vägnar

*Fredrik Ahlstedt/*Astrid Anker

I avgörandet deltagande: Fredrik Ahlstedt, Cecilia Forss, Magnus Åkerman (alla M), Mohamad Hassan, Cecilia Hamenius (båda FP), Stefan Hanna (C), Ebba Busch Thor (KD), Marlene Burwick, Erik Pelling, Ulrik Wärnsberg, Hilde Klasson (alla S), Maria Gardfjell, Frida Johnsson (båda MP) och Emma Wallrup (V).

Dessutom närvarande: Liv Hahne, Mats Gyllander, Christopher Lagerqvist, Simone Falk, Louise Landerholm Bill (alla M), Peter Nordgren (FP), Karin Ericsson (C), Bengt Westman, Irene Zetterberg (båda S) och Rickard Malmström (MP).

Sammanfattning
Den strategiska parkeringsplaneringen i Uppsala kommun ska verka för kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt minska trafikens miljöbelastning. Flytt av parkeringsförvaltning från nämnd till parkeringsbolaget möjliggör att både den strategiska parkeringsplaneringen och den operativa parkeringshantering i Uppsala kommun utförs av en organisatorisk enhet. I och med att bolaget är delaktigt i hela processen, från planeringsstadiet till färdig anläggning, kan detta bidra till att det uppnås bättre effektivitet och synergieffekter. Vidare möjliggörs uppbyggnad av en heltäckande kompetens kring parkeringsfrågor. Bolagets aktiva roll i de olika processerna har huvudsyftet att nå kommunens övergripande mål avseende trafiksituationen inom Uppsala kommun.

Utredningens slutsats är att Uppsala Parkerings AB, efter överföring av parkeringsverksamheten från gatu-och samhällsmiljönämnden, får ekonomisk styrka för att driva och bygga nya anläggningar. I initialskedet är det överskott från gatuparkeringar som bär upp bolaget och skapar ekonomiska förutsättningar för att nya anläggningar kan byggas. Det långsiktiga målet med parkeringssituationen i Uppsala är dock att minska gatuparkeringar och frigöra ytor. För att nå dit måste bolaget på kort- och medellångt sikt arbeta med att bygga parkeringsanläggningar som dels ersätter de idag existerade gatuparkeringar dels täcker de växande parkeringsbehoven.

Ärendet

Bakgrund

En växande stadskärna med fler invånare och fler verksamheter kräver fler parkeringsplatser vilket i sin tur kräver att kommunen samordnar och säkerställer en långsiktig tillgång till parkering. Tillgång och efterfrågan skiftar i olika stadsdelar och vid olika tider på dagen vilket skapar obalans i tillgång och efterfrågan. Beläggningsstudier har visat att det finns brist på parkeringar på kvartersmark i områden med boendeparkering som ligger strax utanför centrum. Denna obalans leder till omfattande problem i form av felparkeringar, dubbeluppställningar, söktrafik med köbildningar, dålig miljö m m. De områden som pekats ut i beläggningsstudien är bland annat Luthagen, Höganäs och Fålhagen.

En styrgrupp och en arbetsgrupp tillsattes av stadsdirektören i mars 2013 med uppdrag:

- att utreda förutsättningarna att flytta parkeringsverksamheten som idag ligger under gatu-och samhällsmiljönämnden (GSN) till Uppsala Parkerings AB (UPAB);
- att tydliggöra ansvarsområdet mellan plan-och byggnadsnämnden (PBN) och gatu-och samhällsmiljönämnden rörande parkeringsnormer, friköpsmöjligheter och kommunstyrelsens avseende långsiktigt åtagande för parkeringssituationen i centrala Uppsala;
- att utreda förutsättningarna för UPAB att tillskapa ytterligare ca 600 parkeringsplatser i centrala Uppsala genom produktion av två nya parkeringsgarage.

Styrgruppen har bestått av tjänstemän från kontoret för samhällsutveckling, Tom Karlsson och Bengt Andrén, tjänstemän från kommunledningskontoret, Jan Malmberg och Christoffer Nilsson, samt representant från UPAB, Ove Jansson. Arbetsgruppen har bestått av tjänstemän från kontoret för samhällsutveckling och kommunledningskontoret och har biståtts av externa konsulter. Arbetsgruppen har löpande rapporterat av till styrgruppen. Vidare har utredningen presenterats för GSN den 29 oktober 2013.

Föredragning

Synsättet för uppdragen är att skapa en mer effektiv parkeringsförvaltning genom en renodling av parkeringsverksamheten som i dagsläget sker både i bolags- och nämndform.

Arbetsgruppen har fokuserat på att kartlägga förutsättningarna för bolagisering av parkeringsverksamheten som idag ligger under GSN. En omvärldsanalys och en lokaliseringsstudie har på uppdrag av arbetsgruppen utarbetats av en extern konsult, se *bilaga 3.* Omvärldsanalysen och lokaliseringsstudien har till stor del varit vägledande i denna utredning. Analys av de ekonomiska förutsättningarna för bolagiseringen har utförts med stöd av extern konsult. Analysen har genomförts ur två perspektiv: nulägesperspektiv och framtidsperspektiv. Ur nulägesperspektiv har en enklare genomlysning skett av de existerande parkeringsverksamheterna inom Uppsala kom-mun. Genomlysningen av GSN:s och UPAB:s verksamheter har genomförts i syfte att säker-ställa att samtliga delar i dessa verksamheter fångas upp både vad avser parkeringsbeståndet men även olika funktioner, processer, befintliga avtalspartner m m. Ur framtidsperspektivet har man utrett om det finns ekonomiska förutsättningar för att tillskapa 600 parkeringsplatser genom att bygga två parkeringsgarage. Framtidsperspektivet baseras på antagandet att GSN:s parkeringsverksamhet överförs till UPAB. UPAB har med andra ord modellerats genom att göra ett antal antaganden om produktionskostnaden, finansieringsbehovet mm.

Förutsättningar för bolagisering

Ur juridiskt perspektiv återfinns de i sammanhanget viktigaste lagrummen avseende parkeringsverksamhet i lagen om kommunal parkeringsövervakning samt lagen om felparkerings-

avgifter. En angelägenhet som innefattar myndighetsutövning får överlämnas endast om det finns lagligt stöd för detta. I lagen om kommunal parkeringsövervakning finns särskilt stöd för att lämna över förvaltningsuppgift som innebär myndighetsutövning. Här tydliggörs kommunens rätt att bedriva verksamhet av denna art och att parkeringsövervakning skall fullgöras av parkeringsvakter som har genomgått lämplig utbildning. Vidare framgår det också att till parkeringsvakt kan förordnas en arbetstagare hos kommunen eller kommunalt parkeringsbolag. Ett kommunalt parkeringsbolag får som huvudregel inte tillhandahålla parkeringsövervakning åt privata fastighetsägare som äger parkeringsplatser eftersom det får anses falla utanför den kommunala kompetensen och kan även utgöra risk för att det uppfattas som en konkurrensbegränsning. Det föreligger dock inga hinder att, av nämnda skäl, överlåta driften av parkeringsverksamhet på gatumark till ett kommunalt helägt aktiebolag. Dock finns det andra moment som innefattas av parkeringsverksamhet som inte kan lämnas över till annan aktör än kommunen. Följande beslut kan inte överlämnas till bolag:

- beslut om att parkeringsövervakning ska införas och att kommunen själv ska svara för övervakning
- beslut om att fastställa parkeringstaxa på gatumark och nivå på felparkeringsavgifter
- beslut om övervakningsområde och minsta antal p-vakter
- underrättelse till polismyndighet om beslut enligt ovan samt samråd om den allmänna inriktningen
- förordnande av parkeringsvakter enligt lag om kommunal parkeringsövervakning
- flyttning av fordon

Det är kommunfullmäktige som har behörighet att fatta beslut om felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens lägsta och högsta belopp är dock fastställt i förordningen om felparkeringsavgift. I vissa fall kan kommunfullmäktige delegera beslutanderätt till nämnd. Uppsala kommunfullmäktige fattade 2003 beslut om att bemyndiga GSN att fatta beslut om höjning av felparkeringsavgifter till vissa nivåer. Även förordnande av parkeringsvakter i Uppsala kommun har delegerats till GSN. Vad avser parkeringsövervakning har Uppsalas kommunfullmäktige den 31 januari 2005 bland annat beslutat om att kommunal parkeringsövervakning ska omfatta hela Uppsala kommun och att inom vissa områden i tätorten ska övervakningen skötas av minst åtta helårsarbetande parkeringsvakter och i andra minst tre helårsarbetande parkeringsvakter. Om antal parkeringsvakter skulle behöva ändras måste ett sådant beslut fattas av kommun.

Det ska också nämnas att parallellt med detta ärende presenteras för kommunfullmäktige ett förslag till parkeringspolicy. I den beskrivs fem mål utifrån vilka all hantering och planering av parkering i Uppsala kommun ska utgå från. Målen för parkering kan härledas till kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska.

Parkeringsköp

I uppdraget ingår också att utreda friköpsmöjligheter. Man brukar tala om parkeringsköp som innebär att en fastighetsägare deltar finansiellt i en gemensam parkeringsanläggning. Enligt plan- och bygglagen ska tomter som tas i anspråk för bebyggelse ha lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon, i rimlig omfattning på tomten eller i närheten av denna. Arbetet med en ny parkeringsnorm i Uppsala kommun pågick under 2013. Beslut om antagande plan- och byggnadsnämnden beräknas kunna fattas i november.

Uppsala kommun har hittills inte arbetat systematiskt med parkeringsköp och idag saknas det en part inom kommunen som rent praktiskt kan hantera dessa. Genom att systematiskt arbeta med parkeringsköp skapas bättre möjligheter att arbeta med högre exploateringstal och effektiva parkeringslösningar.

I den utredning som presenteras i *bilaga 3* framgår bland annat hur hantering av parkeringsköp sker i andra kommuner. Fallstudier har visat att parkeringsköp hanteras på olika sätt i kommunala parkeringsbolag runt om i Sverige. I vissa fall är parkeringsbolagen involverade tidigt i plan- och byggprocessen och i andra fall inte. Även prissättning på parkeringsköp varierar mellan de kommunala parkeringsbolagen. Hur

ersättningar för parkeringsköp hanteras varierar också, ibland går ersättningen direkt till parkeringsbolaget och ibland till fastighetskontoret. I vissa kommuner är det kommunen som är avtalspart gentemot fastighetsägaren och i andra kommuner är det parkeringsbolaget.

Med utgångspunkt av det ovan beskrivna föreslås att bolaget i samarbete med plan-och byggnadsnämnden utarbetar rutiner och krav som ska gälla för parkeringsköp inom Uppsala och specifikt hur ansvaret ska fördelas samt när bolaget ska involveras i förhandlingar om parkeringsköp.

Parkeringsverksamheterna i dagsläget
GSN
Uppsala kommuns parkeringsverksamhet bedrivs idag i både nämnd- och bolagsform. I GSN:s uppdrag ingår att ansvara för parkeringsverksamheten på alla kommunala parkeringar på gatu- och kvartersmark. På uppdrag av GSN tillhandahåller Teknik & Service (ToS) tjänster som främst avser parkeringsövervakning, underhåll och reparation av parkeringsautomater och skyltning samt målning av parkeringsrutor. I korthet, ToS utför den operativa förvaltningen av kommunala parkeringsplatser på gator och offentliga parkeringar i Uppsala kommun. Parkeringsövervakning utförs av de förordnade parkeringsvakterna anställda av kommunen.

Idag arbetar 16 parkeringsvakter som är förordnade av Uppsala kommun. Ytterligare 2,5 heltidstjänster finns på ToS och arbetar med diverse parkeringsrelaterade uppgifter såsom administration av boendeparkering. Kostnaden för arbete utfört av ToS ligger i dagsläge fakturerat till ett fast pris som är nära självkostnadspris. Utöver detta finns en medarbetare på GSN som uteslutande arbetar med parkeringsrelaterade frågor. Parkeringsövervakning i yttre område, bilburen parkeringsövervakning, utförs av extern aktör. Övriga parkeringsrelaterade tjänster, såsom service och tömning av parkeringsautomater, är outsourcade till externa leverantörer.

Uppsala Parkerings AB
Uppsala Parkerings AB är kommunens helägda bolag och ingår i Stadshuskoncernen. Bolaget har fram till 2007 förvaltat ca 300 p-platser i Kvarnen. Kommunfullmäktiges beslutade i september 2007 att bolaget skulle överta parkeringsgaraget vid Resecentrum från GSN. Sedan 2008 bedriver bolaget parkeringsverksamhet dels i det egna garaget vid Resecentrum (Centralgaraget) dels i det hyrda garaget (Kvarnengaraget). UPAB har i dagsläget inga anställda utan bolagets funktioner täcks av systerbolagets personal (systerbolaget = Uppsala Kommun Fastighets AB). Bolaget anlitar externa leverantörer för drift och skötsel av garagen, parkeringsövervakning, service och tömning av myntautomater mm.

Konsolidering av parkeringsverksamheterna i UPAB
Som nämnts inledningsvis har en genomlysning av parkeringsverksamheter genomförts i syfte att samla och kvalitetssäkra information avseende parkeringsbeståndet, identifiera olika processer och avtal. Nedan redovisas de i sammanhanget viktigaste iakttagelserna avseende genomlysningen av parkeringsverksamheter i GSN:

- antalet parkeringsplatser på kommunal gatu-och kvartersmark som idag ligger under GSN uppskattas till ca 8 900 p-platser varav drygt 3 000 p-platser i dagsläget är avgiftsbelagda
- samtliga parkeringsplatser övervakas och genererar intäkter i form av felparkeringsavgifter
- timavgifter från p-automater motsvarar ¾ av totala intäkter och felparkeringsavgifter står för resterande ¼
- majoriteten av verksamhetens intäktsgenererade p-platser ligger i Uppsalas stadskärna
- genomsnittligt årligt överskott från parkeringsverksamheten uppskattas till ca 25-30 Mnkr
- i GSN:s överskott ingår inte kostnad för snöröjning och underhåll av parkeringsplatser då den totala kostnaden för vinterväghållning m m redovisas inom GSN:s övriga verksamhet, kostnaden är inte fördelad på parkeringsverksamhet
- på Kontoret för samhällsutveckling finns det 2-2,5 heltidstjänster som idag uteslutande arbetar med parkeringsrelaterade frågor

- parkeringsövervakning utförs av kommunen förordnade parkeringsvakter som är anställda på ToS och alla personalkostnader ingår i det avtal till fast pris mellan GSN och ToS
- i dagsläget är det 15 parkeringsvakter och en gruppledare som arbetar med parkeringsövervakning - denna personal är relativt frikopplad från övriga verksamheter inom ToS
- det finns fåtal externa leverantörer men det stora hela ligger all den operativa förvaltningen, administration av parkeringstillstånd, boendeparkering m m hos ToS

Resultaten av genomlysningen av parkeringsverksamheter hos UPAB är följande:

- parkeringsverksamhet bedrivs i två garage: i Centralgaraget med 350 -platser och i Kvarnengaraget med 300 p-plaster
- intäkterna består till ca 2/3 av timavgifter och till ca 1/3 av månadsuthyrning
- ca 50% av parkeringsplatserna i Kvarnengaraget hyrs tills bostadsrättsföreningar
- det finns inga anställda i bolaget och bolaget administreras av personal på systerbolaget
- samtliga tjänster avseende parkeringsövervakning, fastighetsskötsel, mynthantering mm är outsourcade till externa leverantörer
- parkeringsverksamet har inte än redovisat något överskott, de senaste två åren har underskott uppgått till ca 3Mnkr, prognos för 2013 är ett underskott på 0,7 Mnkr

Om GSN parkeringsverksamhet, såsom det ser ut idag, överförs till UPAB kommer den konsoliderade verksamheten att ansvara för samtliga kommunala parkeringar på gatumark och för parkeringar i dels egna dels hyrda garage. Intäkterna från gatuparkeringar kommer att motsvara ca 4/5 av totala intäkter. På kostnadssidan tillkommer kostnader för att bygga upp en egen organisation då den idag inte finns i parkeringsbolaget.

Organisationsmässigt kan medarbetare inom parkeringsverksamheten antingen flyttas över till bolaget eller fortsätta arbeta i samma form men på uppdrag av bolaget. De tillgångar som redovisas på GSN avseende parkeringsrelaterade inventarier såsom parkeringsautomater bör i samband med överföring av parkeringsverksamhet överlåtas till UPAB till bokfört värde.

Därmed flyttas all verksamhet från GSN till bolaget och bolaget ansvarar för förvaltning och övervakning av parkeringsplatserna. Med andra ord är överföring av parkeringsverksamheten från kommunen till bolaget både tekniskt och organisatoriskt möjligt. Något förenklat, det som händer är att överskottet från gatuparkeringsverksamheten redovisas i UPAB istället för i GSN.

Modellering av nya UPAB

I uppdraget ingår att utvärdera de ekonomiska förutsättningarna för att tillskapa 600 nya platser i två parkeringsgarage och utgångpunkten har varit att detta sker utifrån en konsoliderad parkeringsverksamhet. Såsom tidigare nämnts har utvärdering skett först utifrån ett nulägesperspektiv innebärande en genomlysning av verksamheterna. Därefter har resultatet från den utvärderingen utgjort basen för en utvärdering utifrån ett framtidsperspektiv där ett antal förutsättningar har styrt modelleringen av UPAB.

Nedan redogörs för huvudförutsättningar som modelleringen bygger på:

- utgångspunkten är att de faktiska utfallen 2013 i respektive verksamhet används, d v s basår är 2013 med årlig uppräkning av samtliga intäkter och kostnader (den årliga uppräkningen reflekterar inflationsökningen)
- uppskattad årlig personalkostnad om 4,5 Mnkr har antagits i modelleringen och motsvarar kostnader för företagsledning och nyckelpersoner (5 heltidstjänster)
- en uppskattad årlig kostnad för bland annat bortforsling av bilar och skötsel och underhåll av parkeringsplatserna (till GSN) antas uppgå till 15 Mnkr

- prognosen har gjorts från och med 2014 och framåt med antagandet att det första parkeringsgaraget börjar byggas redan under 2015 och är i drift 2016 samt att det andra parkeringsgaraget byggs 2016 med driftstart 2017
- antagen produktionskostnad för det första garaget med 300 p-platser och som byggs i sin i helhet under mark är 400 tkr/p-plats, och för andra garaget med 300 p-platser som byggs både under och ovanför mark är 300 tkr/p-plats
- båda garagen finansieras med nya lån då de genererade överskotten från befintliga parkeringar används för amortering av befintligt lån avseende Centralgaraget
- en offensiv amorteringsansats tillämpas och motsvarar det likviditetsutrymme som verksamheten genererar över åren, simuleringen antar att amortering av lån premieras framför utdelningar
- antagen räntekostnad i modelleringen är 4 procent och det totala investeringsbeloppet givet ovan nämnda förutsättningarna uppgår till 210 Mnkr
- avskrivningstiden är 80 år och övriga kostnader har uppskattats utifrån de kostnader som UPAB har idag för parkeringsplatser i Centralgaraget
- intäkterna har beräknats utifrån de genomsnittsintäkter som Centralgaraget och Kvarnengaraget redovisar idag per parkeringsplats med en viss upptrappning av beläggningsgraden, för första året antas beläggning uppgå till 50 procent.
- inga kostnader/utgifter för markförvärv /markhyra har antagits i modelleringen
- eventuellt nedskrivningsbehov för de nya garageen har inte beaktats
- reinvesteringar i befintliga anläggningar antas ske med 10 års intervall och för p-automater uppskattas årliga investeringar uppgå till 1,5 Mnkr
- modelleringen har baserats på antagandet om att parkeringsrelaterade intäkter och kostnader för 2014 överförs till parkeringsbolaget som om flytt av parkeringsverksamhet sker redan från 1 januari 2014, detta för att kunna förenkla och erhålla jämförbarhet

Modellering av UPAB utifrån de här förutsättningarna visar att bolaget kommer att ha egen förmåga att bygga de nya parkeringsgaragen och även skapa utrymme för ytterligare investeringar framöver. Resultat före skatt för de första 4 åren (2014-2017) , se *bilaga 1*, ligger i intervallet 6-12 Mnkr samtidigt som soliditeten uppgår igenomsnitt till 10 procent. Soliditeten handlar om hur stabilt ett företag är finansierat. På längre sikt (2018-2023), när båda garagen är i drift, ligger resultat före skatt i intervallet 11-17 Mnkr och soliditeten ökar över åren till 34 % år 2023. Vid ovan nämnda förutsättningar kommer UPAB att ha amorterat ner samtliga lån vid 2031.

En känslighetsanalys har gjorts där förutsättningarna ändrats avseende produktionskostnaden. En produktionskostnadsökning med 100 tkr/p-plats, allt annat lika, innebär att soliditeten sjunker från i genomsnitt 10 % till 7 % under de första fyra åren p g a högre skuldsättning. Resultatet som lägst uppgår till ca 2 Mnkr under samma period. Tidpunkten för amortering av samtliga lån skjuts fram till 2034.

Modelleringen visar att bolaget genom övertagande av parkeringsverksamheten från GSN får en finansiell styrka och att det finns goda ekonomiska förutsättningar att tillskapa 600 parkeringsplatser i två parkeringsgarage inom en 5 årsperiod men även att det finns utrymme för ytterligare investeringar på längre sikt. En bärande tanke med det förstärkta parkeringsbolaget är att det ekonomiska överskottet i den konsoliderade verksamheten ska gå tillbaka till Uppsalaborna och besökarna i staden i form av nya parkeringsanläggningar och nya parkeringslösningar.

För och nackdelar av sammanslagning av parkeringsverksamheter

En sammanslagning av kommunens parkeringsverksamhet som bedrivs av UPAB är fördelaktig eftersom man får en situation där all kommunal parkeringsverksamhet hanteras av ett organ.

Genom överföring av parkeringsverksamhet som idag bedrivs under GSN kan UPAB vidare utvecklas till ett viktigt styrverktyg med två syften, dels som ett verktyg för stadsbyggnads- och parkeringspolitik dels som ett verktyg att uppnå ett mer kommersiellt syfte. Ett förstärkt UPAB kan via kvalitets- och priskonkurrens dels med-

verka till ett bättre nyttjande av befintliga parkeringsanläggningar dels styra biltrafiken till nya parkeringsanläggningar.

Strategisk placering av p-anläggningar är ett ytterst viktigt instrument för att minska söktrafiken, minska trycket på markparkering vilket är till fördel för gång- och cykeltrafik och därmed bidrar till en attraktiv och tillgänglig stad. Sammanslagning av de två verksamheterna bidrar till att öka förutsättningar för en hållbar stadsutveckling och bolagsformen är att föredra då verksamheten får en tydlig avgränsning och en mer kommersiell inriktning.

Argument mot ett utökat parkeringsbolag kan vara att kommunen inte ska engagera sig i frågor som lika väl kan skötas av privata aktörer.

Det finns dock ytterligare ett antal skäl för att det kommunala bolaget skall handlägga all kommunal parkering:

- parkeringen bör med hänsyn till servicekrav, markåtgång, drift och ekonomiska resurser samlas i en enhet med eget kostnadsansvar
- allmänheten har endast ett kommunalt organ att vända sig till i parkeringsfrågor
- ett parkeringsbolag kan agera effektivare än en förvaltning i kontakten med entreprenörer då bolagsformen medger kortare beslutsvägar
- parkeringsköpsfrågorna kan lösas affärsmässigt tillsammans med fastighetsägare genom tredimensionella fastighetslösningar innebärande med andra ord ett delat fastighetsägande (t ex parkeringsbolaget äger parkeringsgaraget medan fastighetsägaren äger resterande del av fastigheten)
- nya parkeringslösningar betalas av ”parkeringskollektivet”

Utgångspunkt i denna utredning har varit att ansvaret för parkeringsverksamheten ska överföras från GSN till UPAB. Ett alternativ scenario skulle vara att man inte konsoliderar verksamheter.

Antar man då istället att två parkeringsgarage ska byggas av GSN blir konsekvensen att GSN:s överskott ca 25-30 Mnkr minskar i takt med avskrivningar och räntekostnader för de nya garagen. Till skillnad från bolaget används det kvarvarande överskottet (25 Mnkr- räntor- avskrivningar) för att finansiera andra verksamheter som GSN ansvarar för. Implicit betyder detta att ”parkeringskollektivet” finansierar andra verksamheter. Överskott som genereras i bolaget används för att bygga upp ett kapital som möjliggör investeringar bortom två parkeringsgarage. Det upparbetade kapitalet i bolaget skapar handlingsutrymme och säkrar för en långsiktighet.

Nackdelarna med att överföra GSN:s parkeringsverksamhet till UPAB, om man jämför verksamheten i nämnd eller bolagsform, är att insynen i verksamheten kan försämras. Även politikens påverkan på den löpande verksamheten kan försämras vilket sammantaget kan leda till att man inte har samma typ av kontroll som man upplever ha över verksamheter i nämndform.

För att förebygga och motverka dessa nackdelar krävs en tydlig ägarstyrning som säkerställer att ett kommunalt bolag verkar enligt ägarens intentioner. Detta sker dels genom ägardirektiv dels genom att politikens representanter sitter i bolagens styrelser. Uppsala kommun har genom Uppsala Stadshus AB som är moderbolag i stadshuskoncernen en god ägarstyrning över de kommunala dotterbolagen och för en löpande kontakt med bolagens representanter.

Konsekvenserna för GSN

Ansvarig kommunal nämnd under kommunfullmäktige som har rätt att besluta i frågor om den offentligrättsliga parkeringsverksamheten är GSN. Detta innebär att efter en överföring av parkeringsverksamheten från GSN kommer ansvaret för parkeringsfrågor som är kopplade till myndighetsutövning att ligga kvar på nämnden/kommunen. Som beskrivits tidigare är beslut om övervakningsområde, minsta antalet p-vakter och förordnande av parkeringsvakter sådana beslut som inte kan överföras till bolaget.

GSN:s fortsatta uppdrag kan sammanfattas i följande: GSN har ansvar att övervaka efterlevnad av gällande föreskrifter och lagar avseende parkeringsrelaterade frågor som faller under definitionen myndighetsutövning. I och med överföring av parkeringsverksamhet till UPAB måste

reglementet för GSN ses över. Ett förslag till ändrat reglementet för GSN finns i *bilaga 2*.

Ytterligare effekt av att parkeringsverksamheten överförs är att GSN:s budget påverkas motsvarande överskottet från parkeringsverksamheten. Utredningen föreslår att arbete med drift och underhåll av gator, som ligger under GSN:s ansvar fortsättningsvis inkluderar även gatuparkeringsplatser och att GSN fakturerar bolaget en årlig avgift för detta.

I modellering av UPAB, som presenteras längre fram i utredningen, har antagandet gjorts att en årlig uppskattad avgift om ca 1 700 kr per p-plats kommer att tillfalla GSN. Avgiften ska täcka GSN:s kostader för parkeringsfrågor som är myndighetsutövning såsom bortforsling av fordon och för drift och underhåll såsom snöröjning. Detta innebär att GSN kompenseras med 15 Mnkr per år. I takt med att GSN beslutar om nya parkeringsområden och givet att parkeringsbeståndet därmed ökar kan GSN:s intäkter också öka.

Vidare kommer GSN fortsättningsvis att ansvara för iordningsställande av parkeringsytor som enligt plan utgör allmän plats. I den mån ytorna ska vara avgiftsbelagda för parkering, ska UPAB bekosta den tekniska utrustningen såsom mätare, automater, skyltar och ledningar.

Eftersom flytten av parkeringsverksamhet från GSN innebär att vissa beslut avseende parkeringsfrågor kommer att ligga kvar på nämnden/kommunen är det därför viktigt att bolaget och nämnden har ett nära samarbete.

Konsekvenserna för ToS
I det framarbetade förslaget över överföring av parkeringsplatser har utgångspunkten varit att de avtal som idag existerar mellan GSN och övriga utförare övergår till UPAB dels för att verksamheten inte ska störas av en övergång från nämnd- till bolagsform dels för att låta UPAB bygga upp en organisation med tillräcklig kapacitet för att kunna göra eventuella förändringar. Med utgångspunkt till ovan nämnda kommer varken uppdrag eller organisation inom ToS att förändras på kort sikt.

UPAB-konsekvenser
Med ett övertagande av den kommunala parkeringsverksamheten kommer UPAB:s verksamhetsvolym att mångdubblas vilket förutsätter att parkeringsbolaget har egen personal. I uppbyggnaden av bolagets organisation måste en vägledande princip vara att nyttja de befintliga resurser så kostnadseffektivt som möjligt. Bolagsorganisation måste byggas upp för att ge en önskvärd stabilitet i bolaget. Parkeringsbolaget måste bemannas med nyckelpersoner samt personer med spetskompetens inom projektledning och utveckling då dessa kompetenser idag inte finns hos varken den övertagande verksamheten hos GSN eller i parkeringsbolaget.

Det förutsätter vidare ett antal avtal mellan UPAB och olika nämnder i kommunen, bland annat ett avtal där kommunen uppdrar till parkeringsbolaget att utföra parkeringsövervakning och förvaltning av kommunala parkeringsplatser samt avtal om att kommunalanställda parkeringsvakter fortsättningsvis ska utföra parkeringsövervakning.

Med anledning av ett utökat ansvar har förslag på reviderad bolagsordning, ägardirektiv och avkastningskrav utarbetats för Uppsala parkerings AB, *bilaga 1*. En reviderad affärsplan har också lagts fram i samma bilaga. Affärsplanen bygger på antagandet om att två ny parkeringsgarage är färdigbyggda och i drift 2018.

Marknadsmässig ersättning mellan bolaget och kommunen
Modelleringen har baserats på ett antagande om att en årlig avgift om 1 700 kr per parkeringsplats ska utgå från parkeringsbolaget till GSN för bland annat arbete med myndighetsutövning och skötsel och drift av parkeringsplatserna, motsvarande totalt ca 15 Mnkr. Kommunledningskontoret bedömer att ersättningen är marknadsmässig men det har inte kunnat prövas eller verifieras då historisk information om till exempel driftkostnad per parkeringsplats inte finns. En principiell kommentar att beakta när det gäller bolagsformen med kommunen som ägare är att samtliga transaktioner mellan kommun och bolag måste ske på armlängdsavstånd, dvs på marknadsmässiga villkor. Detta för att säkerställa affärsmässigheten och att undvika risken för att

bolaget ska uttagsbeskattas eller att kommunen bryter mot stadsstödsreglerna.

Lokaliseringsstudie för nya parkeringsgarage
Arbetsgruppen har med stöd av externa konsulter utrett ett antal potentiella platser där de nya parkeringsgaragen skulle kunna anläggas. Resultatet av den utredningen finns i sin helhet i *bilaga 3* och pekar på ett antal lokaliseringar som skulle kunna vara lämpliga. Genom att anlägga ett eller flera parkeringsgarage på de utpekade lokaliseringarna kan behovet av parkeringsplatser som beläggningsstudier har pekat på, bland annat Luthagen, lösas.

I de fall där nyproduktion av parkeringsgarage anläggs i närhet till stadskärnan bör bolaget även se över möjligheterna att kombinera parkeringsgaragen med cykelgarage för att aktivt bidra till en positiv övergång från bil till cykel.

Slutsats
Parkeringsbolaget får i sin nya roll ansvar att aktivt arbeta med att bygga ut en infrastruktur som gagnar både affärsliv och boende. När bolaget ägs av Uppsala kommun kan ett samhällsnyttoperspektiv läggas på frågan. De överskott som verksamheten i helhet genererar kan till stora delar användas till att bygga ut en infrastruktur i form av nya garageanläggningar i innerstaden som krävs för att näringslivet ska kunna fortsätta utvecklas. En god tillgång till parkering i attraktiva lägen är därför med största sannolikhet en bra samhällsekonomisk investering.

Även om ansvaret för kommunens parkeringar överförs till UPAB så tydliggörs även GSN:s ansvar för en hållbar trafikplanering i Uppsala kommun. Ett nära samarbete mellan de båda parterna är därmed en avgjort viktig framgångsfaktor för att skapa ett väl fungerande trafiksystem. Samarbetet bör vara nära sammankopplat rörande parkeringsavgifter på gatumark, behov av parkeringsplatser för att avlasta tungt belastade trafikstråk samt samordning för att underlätta övergång från bil till kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik.

Ekonomiska konsekvenser
Det framlagda förslaget har en direkt påverkan på gatu-och samhällsmiljönämndens budget. För 2014 är prognosen att parkeringsverksamheten kommer att generera ett överskott på 15-20 Mnkr exklusive felparkeringsavgifter. UPAB:s ersättning till GSN motsvarar ca 15 Mnkr årligen från 2014. Dessutom behåller GSN parkeringsöverskottet för de två första månaderna 2014 om ca 5 Mnkr. Om GSN utifrån effekterna av en överföring av parkeringsplatserna går med underskott föreslår kommunledningskontoret att det finansieras av kommunens samlade resultat. För 2015 och framåt kommer GSN:s ekonomiska situation att hanteras i kommande IVE.

Ekonomiska konsekvenser för Uppsala Parkerings AB är att bolaget får en finansiell styrka och goda förutsättningar för att tillskapa 600 parkeringsplatser i två parkeringsgarage inom en 5-årsperiod samt även utrymme för ytterligare investeringar på längre sikt.

Bilaga 1 *KSN-2013-1361*

Uppsala Parkeringsaktiebolag

Ägardirektiv

Bolagsordning

Affärsplan

Budget 2014, Plan 2015-2017

ÄGARDIREKTIV OCH AVKASTNINGSKRAV

Uppsala kommunfullmäktige har i IVE 2014-2017 fastställt följande ägardirektiv:

Uppsala kommuns styrmodell – De helägda bolagens ansvar

Styrelserna i de kommunala bolagen ansvarar för att den operativa verksamheten i respektive bolag bedrivs i enlighet med bolagets ändamål samt de ägardirektiv och krav som beslutas av KF.

IVE-processen – Uppföljning - De helägda bolagens ansvar

Uppföljning av de helägda bolagen sker genom den rapportering som görs till Uppsala Stadshus AB vilken sedan bildar grund för kommunens årsredovisning, där de kommunala bolagen utgör en delmängd. Uppsala stadshus AB följer upp dotterbolagens verksamhet utifrån kommunfullmäktiges ägardirektiv samt de affärsplaner och budgetar som fastställs för respektive bolag. I de direktiv som kommunfullmäktige anger för moderbolaget ingår:

- Att leda och samordna verksamheten i bolagskoncernen
- Att utöva ekonomisk kontroll och uppföljning
- Att utveckla effektivare styrformer och samspelet mellan ägare, koncernledning och dotterbolag

Bolagens styrelser och verkställande ledningar har det operativa ansvaret för att kommunfullmäktiges beslut verkställs. Koncernens bolag revideras av auktoriserade revisorer och avseende ändamålsenlighet av lekmannarevisorer utsedda av kommunfullmäktige.

Ägardirektiv, avkastningskrav och utdelningsprinciper för Uppsala Stadshus AB och dotterbolagen i stadshuskoncernen

Kommunfullmäktige har beslutat om ett antal policyer. Dessa omfattar samtliga nämnder och bolag. Som exempel kan nämnas jämställdhets- och arbetsgivarpolicy. De av kommunstyrelsen fattade riktlinjerna för sponsring och sociala medier tillämpas i bolagen. Det ingår i varje bolags ansvar att arbeta i enlighet med kommunfullmäktiges beslut.

Samtliga bolag ska pröva administrativ utveckling med andra verksamheter.

Dotterbolags affärsplaner och förändringar av grundläggande affärsidé godkännas av Uppsala Stadshus AB och vid principiellt viktiga förändringar även av kommunfullmäktige.

Dotterbolagen i koncernen följer fastställda redovisningsprinciper för koncernen och kommunens finanspolicy. Särskilda värderingsfrågor ska lösas i samråd med Uppsala Stadshus AB.

Investeringar som påverkar annat kommunalt bolag eller nämnd inom Uppsala kommun godkännas av Uppsala stadshus AB och vid principiell beskaffenhet av kommunfullmäktige.

Rekryteringsprocess och förhandling av anställningsvillkor för vd och ledande befattningshavare i dotterbolagen sker i samförstånd med Uppsala stadshus AB.

Uppsala Parkerings AB

Uppsala Parkerings AB är ett redskap för att skapa ändamålsenliga kommunala parkeringar och därmed bidrar till stadens utveckling.

Bolaget arbetar strategiskt utifrån kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel– och kollektivrafik samt minska trafikens miljöbelastning genom parkeringsstyrning.

Bolaget bidrar aktivt till ett högt utnyttjande av parkeringsgaragen i innerstaden och bidrar med sin kompetens i utformningen av kommunens parkeringsstrategi.

Bolaget säkerställer att ytterligare ca 600 nya parkeringsplatser i minst två garage i centrala Uppsala skapas inom en 5 års-period.

Bolaget verkar för värdeskapande samarbeten med andra bolag inom stadshuskoncernen.

Bolaget arbetar med energieffektivisering och systematiskt stödjer tillämpningen av ny miljö- och energiteknik.

Avkastningskrav

För 2014–2017 är avkastningen på justerat eget kapital 5 procent per år.

Utdelningsprincip

Vinsten i bolaget används för att återbetala de villkorade aktieägartillskott bolaget mottagit under uppbyggnadsskedet därefter enligt huvudprincipen i Stadshuskoncernen.

Bolagsordning

Uppsala Parkeringsaktiebolag
(org.nr 556044-4498)

Beslutad på bolagsstämman den ..... 201X.

Firma
1 § Bolagets firma är Uppsala Parkeringsaktiebolag.

Säte
2 § Styrelsen ska ha sitt säte i Uppsala kommun, Uppsala län.

Verksamhetsföremål
3 § Föremålet för bolagets verksamhet är att inom Uppsala kommun förvärva, uppföra och förvalta parkeringsanläggningar för bilar och bedriva parkeringsövervakning på kommunala parkeringsplatser samt därmed förenlig verksamhet.

Ändamålet med bolagets verksamhet
4 § Bolaget ska genom tillhandahållandet av väl belägna och attraktiva parkeringsanläggningar och parkeringsplatser bidra till en hållbar utveckling av Uppsala kommun. Bolaget ska bedriva verksamheten, med beaktande av de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. och 8 kap. 3 c § kommunallagen (1991:900), i syfte att uppfylla verksamhetsföremålet.

Vid bolagets likvidation ska bolagets vinst och behållna tillgångar tillfalla aktieägarna.

Fullmäktiges rätt att ta ställning
5 § Bolaget ska se till att Uppsala kommunfullmäktige får ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

Aktiekapital
6 § Aktiekapitalet ska utgöra lägst tvåhundrafemtiotusen (250 000) kronor och högst en miljon (1 000 000) kronor.

Antal aktier
7 § I bolaget ska det finnas lägst femtio (50) aktier och högst tvåhundra (200) aktier.

Styrelse
8 § Styrelsen ska bestå av lägst fem (5) och högst sju (7) ledamöter samt högst sju (7) suppleanter.

Uppsala kommunfullmäktige utser styrelsen för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det val till fullmäktige förrättats intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till fullmäktige. Fullmäktige utser också ordföranden och vice ordföranden i bolagets styrelse.

Revisorer
9 § Bolagsstämman utser en revisor att granska bolagets årsredovisning och bokföring samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Stämman får även utse en revisorssuppleant.

Revisorns och, i förekommande fall, suppleantens uppdrag gäller till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

Lekmannarevisor
10 § För samma mandatperiod som gäller för bolagets revisor ska Uppsala kommunfullmäktige utse en lekmannarevisor med suppleant.

Kallelse till bolagsstämma
11 § Kallelse till bolagsstämman utfärdas tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman och skickas med post till varje aktieägare.

Utomståendes närvarorätt vid bolagsstämman
12 § Allmänheten har rätt att närvara vid bolagsstämman.

Ordinarie bolagsstämma (årsstämma)
13 § Årsstämma hålls senast under maj månad. På årsstämman ska följande ärenden behandlas.

1. val av ordförande vid stämman,
2. upprättande och godkännande av röstlängden,
3. godkännande av dagordningen,
4. prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad,
5. val av en eller två justeringsmän,
6. framläggande av årsredovisningen, revisionsberättelsen och lekmannarevisorns granskningsrapport,
7. beslut om
   - fastställelse av resultat- och balansräkningen,
   - dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
   - ansvarsfrihet gentemot bolaget för styrelseledamöterna och den verkställande direktören,
8. fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorn med suppleanter,
9. anteckning om Uppsala kommunfullmäktiges val av styrelseledamöter och suppleanter,
10. val av revisor och revisorssuppleant (i förekommande fall),
11. anteckning om Uppsala kommunfullmäktiges val av lekmannarevisor och suppleant.
12. annat ärende som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

Bolagsstämmans kompetens
14 § Beslut i följande frågor ska alltid fattas av bolagsstämman.

1. fastställande av ett handlingsprogram med strategiska mål för de närmaste tre räkenskapsåren,
2. fastställande av budget för verksamheten,
3. ram för upptagande av krediter,
4. ställande av säkerhet,
5. bildande av bolag,
6. köp eller försäljning av bolag eller andel i sådant,
7. köp eller försäljning av fast egendom överstigande ett belopp av 100 miljoner kr per affärstillfälle,
8. andra köp, förvärv eller upplåtelser än som nämnts ovan överstigande ett värde av 20 miljoner kr exklusive moms per affärstillfälle,
9. beslut i ärende av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.

Räkenskapsår
15 § Bolagets räkenskapsår omfattar kalenderår.

Firmateckning
16 § Styrelsen tecknar bolagets firma. Styrelsen får bemyndiga en styrelseledamot, den verkställande direktören eller någon annan att två i förening företräda bolaget och teckna dess firma.

Hembudsförbehåll
17 § Den som avser att överlåta aktie till annan aktieägare i bolaget, eller till någon som inte är aktieägare i bolaget, ska genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse erbjuda övriga aktieägare att köpa aktien. Av anmälan ska framgå de villkor som gäller för förköpet.

Erbjudandet om förköp kan bara utnyttjas för alla de aktier som erbjudandet omfattar.

När aktie har anmälts till förköp ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje förköpsberättigad med anmodan till den som önskar begagna sig av förköpsrätten att skriftligen

framställa förköpsanspråk hos bolagets styrelse inom två månader, räknat från anmälan hos styrelsen om förköpserbjudandet.

Skulle flera förköpsberättigade anmäla sig, ska företrädesrätten dem emellan bestämmas genom lottning av bolagets styrelse. Om flera aktier erbjudits ska aktierna, så långt det är möjligt, fördelas i proportion till tidigare innehav mellan dem som framställt förköpsanspråk.

Talan i en fråga om förköp måste väckas inom två månader från den dag då den som ville utöva förköpsrätt anmälde detta till bolagets styrelse. Aktie som förköps ska betalas inom en månad från den tidpunkt då priset blev bestämt.

Inspektionsrätt

18 § Kommunstyrelsen i Uppsala kommun har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess.

Ändring av bolagsordningen

19 § Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av Uppsala kommunfullmäktige.

FÖRSÄTTSBLAD TILL RAPPORTPAKET SOM ÅTERSÄNDS TILL UPPSALA KOMMUN

ÅTER TILL UPPSALA KOMMUN
KLK
Johan Lambe
753 75 UPPSALA

SENAST

RAPPORTPAKET inkl AFFÄRSPLAN

BUDGET 2014
och
PLAN 2015-2017
I

UPPSALA STADSHUSKONCERNEN

BOLAG/KONCERN Uppsala Parkerings AB

UPPSALA DEN 1 november 2013

EKONOMICHEF/EKONOMIANSVARIG .....
(UNDERSKRIFT)

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR .....
(UNDERSKRIFT)

Struktur för bolagens affärsplaner - budget 2014 och plan 2015-2017

1. Kommunens krav
Bolaget är kommunens redskap för att förvärva, bygga, avyttra samt äga parkeringar i Uppsala kommun och därmed bidra till bästa möjliga nyttjande av den samlade egendomen.
Bolaget har till mål för sin verksamhet att tillhandahålla väl belägna och attraktiva parkeringsanläggningar, driva parkeringsrörelse och parkeringsövervakning samt aktivt arbeta med att bygga ut en infrastruktur som gagnar både affärsliv och boende.

Bolaget arbetar strategiskt utifrån kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel– och kollektivrafik samt minska trafikens miljöbelastning genom parkeringsstyrning. Den strategiska planeringen sker i nära samarbete med gatu-och samhällsmiljönämnden och plan-och byggnadsnämnden.

2. Nuläge
Parkeringsbolaget äger idag Centralgaraget samt arrenderar parkeringsgaraget i Kvarnen. En flytt av förvaltning och övervakning av kommunal parkering till Uppsala Parkerings AB innebär att bolagets syfte blir att strategiskt arbeta med parkeringsfrågor genom en effektiv förvaltning av parkeringsplatser i linje med Uppsala kommuns parkeringspolicy. Specifikt gäller för bolaget att skapa bättre organisatoriska förutsättningar för ett långsiktigt arbete med trafiksituationen och parkeringsbehoven genom att bygga parkeringsanläggningar som avlastar gatorna och staden från biltrafiken.

3. Antaganden om framtiden och möjligheter till utveckling
Genom att flytta över förvaltning av kommunala parkeringar till bolaget skapas goda förutsättningar för att uppnå stordriftsfördelar och kostnadseffektivitet samt även ekonomiska förutsättningar att kunna finansiera nybyggandet av parkeringsgarage. Bolaget är ansvarigt och delaktigt i parkeringsfrågor redan från planeringsstadiet. Bolaget involveras i ett tidigt skede och medverkar i samråd med plan-och byggnadsnämnden och gatu-och samhällsmiljönämnden till att Uppsala kommuns parkeringspolicy och de övergripande målen för en hållbar stadsutveckling uppnås. Vidare erbjuder bolaget olika lösningar för att parkeringsnormen tillgodoses genom att erbjuda och ansvara för friköpsmöjligheter. På kort sikt utreder bolaget lämplig plats och tillskapar 600 parkeringsplatser genom uppförande av två parkeringsgarage.

4. Affärsidé
Uppsala Parkerings AB är kommunens bolag som långsiktigt och uthålligt förvaltar parkeringsplatser och erbjuder parkeringskunder, fastighetsägare och näringsidkare i Uppsala parkeringslösningar med hög kvalitet till rimliga priser.

5. Kortsiktiga mål – budget 2014
Bolagets budget för 2014 har upprättats i form av resultat-och balansräkning samt kassaflödesanalys. Utgångspunkten för denna budget är att bolaget redan under 2014 upprättar en projektplan för ett nytt parkeringsgarage med 300 p-plaster.

6. Långsiktiga mål – plan 2015- 2017

Bolaget har upprättat en långsiktig plan vars ekonomiska perspektiv framgår av resultat-och balansräkning samt kassaflödesanalys. Utgångspunkten är att bolaget har två nya parkeringsgarage färdigbyggda och i drift senast 2018. Långsiktigt ska bolaget verka för att:

- med övriga nämnder, kontor och kommunala bolag skapa en gemensam syn på hur parkeringsfrågorna ska lösas inom Uppsala kommun
- skapa parkeringslösningar som bidrar till att Uppsala kommuns övergripande mål för hållbar utveckling uppnås.

Ekonomiska bilagor:

Resultaträkning (4 års perspektiv)
Balansräkning (4 års perspektiv)
Kassaflödesanalys (4 års perspektiv)

Resultaträkningar 2014-2017

Räkenskapsårets slut: 31 december Resultaträkning (Mkr)	2014	2015	2016	2017
Totala intäkter	**58,4**	**62,7**	**66,3**	**70,2**
Timavgifter	42,6	45,8	46,3	46,6
Månadsuthyrning	4,8	5,2	5,4	5,6
Felparkeringsavgifter	10,3	11,1	11,1	11,1
Friköp	-	-	-	-
Övriga intäkter	0,6	0,6	0,6	0,6
Nya parkeringsplatser	-	-	3,0	6,3
Totala rörelsekostnader	**(39,8)**	**(39,7)**	**(42,4)**	**(44,8)**
Parkeringsbevakning	(7,8)	(8,0)	(8,2)	(8,4)
Material och tjänster	(9,4)	(9,7)	(9,9)	(10,2)
Personalkostnader	(4,6)	(4,7)	(4,8)	(5,0)
Övriga rörelsekostnader	(17,9)	(17,3)	(17,8)	(18,2)
Nya parkeringsplatser	-	-	(1,7)	(3,0)
EBITDA	**18,6**	**23,0**	**23,9**	**25,4**
Avskrivningar	(4,7)	(4,3)	(6,1)	(7,5)
Rörelseresultat (EBIT)	**13,9**	**18,7**	**17,8**	**17,9**
Finansnetto	(5,2)	(7,0)	(10,8)	(12,2)
Vinst före skatt (EBT)	**8,8**	**11,7**	**7,0**	**5,7**
Redovisad skatt	(1,9)	(2,6)	(1,5)	(1,3)
Årets resultat	**6,8**	**9,1**	**5,5**	**4,5**

Finansiella nyckeltal				
Omsättningstillväxt	3,1 %	7,4 %	5,7 %	5,8 %
Kostnadstillväxt	76,6 %	(0,1%)	6,8 %	5,6 %
EBITDA-marginal	31,9 %	36,6 %	36,0 %	36,2 %
EBIT-marginal	23,8 %	29,8 %	26,8 %	25,4 %
EBT-marginal	15,0 %	18,7 %	10,6 %	8,1 %
Vinstmarginal	11,7 %	14,6 %	8,3 %	6,3 %
Räntetäckningsgrad	2,7x	2,7x	1,7x	1,5x

Balansräkningar 2014-2017

Räkenskapsårets slut: 31 december Balansräkning (Mkr)	2014	2015	2016	2017
Anläggningstillgångar	**137,7**	**254,9**	**340,3**	**334,4**
Befintliga tillgångar/parkeringsanläggningar	137,7	134,9	132,5	130,3
Nya parkeringsanläggningar	-	120,0	207,9	204,1
Omsättningstillgångar	**3,0**	**4,9**	**5,4**	**1,3**
Kundfordringar	0,0	0,0	0,0	0,0
Förutbetalda kostnader/upplupna intäkter	0,3	0,3	0,3	0,3
Övriga kortfristiga fodringar (inkl. uppskjuten skattefordran)	0,5	0,5	0,5	0,6
Kassa och bank	2,2	4,0	4,5	0,3
Totala tillgångar	**140,6**	**259,7**	**345,8**	**335,7**

Eget kapital	**18,2**	**27,3**	**32,8**	**37,2**
Bundet eget kapital	0,3	0,3	0,3	0,3
Fritt eget kapital	17,9	27,0	32,5	36,9
Långfristiga skulder	**115,0**	**225,0**	**305,0**	**290,0**
Befintliga lån	115,0	105,0	95,0	80,0
Nya lån	-	120,0	210,0	210,0
Kortfristiga skulder	**7,5**	**7,5**	**8,0**	**8,5**
Upplupna räntekostnader	-	-	-	-
Leverantörsskulder	5,2	5,1	5,5	5,8
Övriga kortfristiga skulder	2,3	2,3	2,5	2,6
Totala skulder och eget kapital	**140,6**	**259,8**	**345,8**	**335,7**

Nyckeltal				
Räntebärande nettoskuld	112,8	221,0	300,5	289,7
Räntebärande nettoskuld, % av eget kapital	620,7 %	809,4 %	916,6 %	778,0 %
Nettorörelsekapital	(6,7)	(6,6)	(7,1)	(7,5)
Nettorörelsekapital, % av intäkter	(11,5%)	(10,6%)	(10,7%)	(10,7%)
Skuldsättningsgrad (lån/eget kapital)	632,9 %	824,2 %	930,5 %	779,0 %
Avkastning på eget kapital (årets resultat/eget kapital)	46,2 %	40,2 %	18,2 %	12,7 %
Investeringar	1,5	121,5	91,6	1,6
Investeringar, % av intäkter	2,6 %	193,7 %	138,0 %	2,3 %
Soliditet (eget kapital/tillgångar)	12,9 %	10,5 %	9,5 %	11,1 %

Kassaflöden 2014-2017

Räkenskapsårets slut: 31 december Kassaflöde (Mkr)	2014	2015	2016	2017
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**15,0**	**13,4**	**12,1**	**12,4**
Resultat före skatt (EBT)	8,8	11,7	7,0	5,7
Avskrivningar	4,7	4,3	6,1	7,5
Betald skatt	(1,9)	(2,6)	(1,5)	(1,3)
Förändringar i rörelsekapital	3,5	(0,1)	0,5	0,4
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**(1,5)**	**(121,5)**	**(91,6)**	**(1,6)**
Investering i pågående arbete	-	(120,0)	(90,0)	-
Årets underhållsinvesteringar	(1,5)	(1,5)	(1,6)	(1,6)
Kassaflöde från den finansiella verksamheten	**(15,0)**	**110,0**	**80,0**	**(15,0)**
Nettokassaflöde från (till) långivare	(15,0)	110,0	80,0	(15,0)
Nettokassaflöde från (till) aktieägare	-	-	-	-
Årets kassaflöde	**(1,5)**	**1,8**	**0,5**	**(4,2)**

Likvida medel vid årets början	3,7	2,2	4,0	4,5
Årets kassaflöde	(1,5)	1,8	0,5	(4,2)
Likvida medel vid årets slut	2,2	4,0	4,5	0,3

BILAGA 2

Ändrat reglemente för gatu- och samhällsmiljönämnden

24 § Gatu- och samhällsmiljönämnden ansvarar för

1. planering, utbyggnad och förvaltning av gator, torg, parker, hamn och farled, samt övrig allmän platsmark, gång- och cykelvägar och kommunala trafikanläggningar,

2. planering och utbyggnad av parkering

3. upplåtelse av allmän plats,

4. förvaltning och vidareutveckling av naturreservat och övriga friluftsområden samt friluftsbad,

5. förvaltning av kommunens fasta egendom,

6. uppgifter enligt lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor,

7. planering av färdtjänst och skolskjutsverksamhet,

8. uppgifter enligt lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och lagen (1997:736) om färdtjänst,

9. trafikplanering,

10. kommunens uppgifter enligt lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning

11. beslut enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

12. kommunens uppgifter enligt lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning,

13. tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafiken samt trafiksamordning med andra instanser,

14. trafiksäkerhetsarbete.

Nämnden företräder arbetsgivaren för alla arbetstagare hos nämnden samt hos Idrotts- och fritidsnämnden, Plan- och byggnadsnämnden och Namngivningsnämnden

Trivector

RAPPORT 2013:75	VERSION 0.6

Parkeringsbolag i Uppsala

Dokumentinformation

Titel:	Parkeringsbolag i Uppsala
Serie nr:	2013:75
Projektnr:	13070
Författare:	Helena Bavrell Östblom, Uppsala kommun (kapitel 3) Paulina Eriksson, Trivector Traffic Andreas Nordström, Trivector Traffic Joakim Slotte, Trivector Traffic
Kvalitets-granskning	Paulina Eriksson, Trivector Traffic
Beställare:	Uppsala kommun Kontaktperson: Tom Karlsson, tel 018-727 40 46

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.6	2013-10-25	Mindre kompletteringar	Arbetsgruppen
0.5	2013-10-23	Komplettering utifrån input från arbetsgruppen	Arbetsgruppen
0.4	2013-06-17	Komplettering utifrån input på möte med arbetsgruppen	Arbetsgruppen
0.3	2013-10-16	Komplettering avseende rekommenderad bemanning mm.	Arbetsgruppen
0,2	2013-10-01	Reviderat utifrån input från arbetsgruppen	Arbetsgruppen
0.1	2013-09-12	Första utkast	Arbetsgruppen

Trivector

Huvudkontor Lund: Åldermansgatan 13 · 227 64 Lund · tel 010-456 56 00
Kontor Stockholm: Barnhusgatan 16 · 111 23 Stockholm · tel 010-456 56 00
Kontor Göteborg: Barnhusgatan 1 · 411 02 Göteborg · tel 010-456 56 00

info@trivector.se · www.trivector.se

Förord

I mars 2013 beslutade stadsdirektören I Uppsala att en styrgrupp och en arbetsgrupp skulle inrättas för översyn av parkeringsorganisationen. Styrgruppen, som består av Tom Karlsson, Bengt Andrén, Ove Jansson, Jan Malmberg och Christoffer Nilsson fick uppdraget att utreda förutsättningarna att flytta parkeringsverksamheten som idag ligger under Gatu- och samhällsmiljönämnden till Uppsala Parkerings AB. Arbetsgruppen har bestått av Karin Åkerblom, Nina Gustafsson Hassaine, Bisera Jusufbasic, Kurt Auoja, Helena Bavrell Östblom samt Karl Ingelstam.

Trivector Traffic har haft uppdraget att genomföra erforderliga utredningar samt att delta vid arbetsgruppsmöten och styrgruppsmöten. Trivectors projektledare har varit Paulina Eriksson. Utredningen har i huvudsak utförts av Joakim Slotte och Andreas Nordström.

Stockholm 2013-11-01

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1. **Bakgrund** 3

2. **Juridiska aspekter** 5

2.1 Parkeringsverksamhet 5
2.2 Bolagisering 7
2.3 Parkeringsköp 8
2.4 Sammanfattning 10

3. **Omvärldsbevakning** 11

3.1 Presentation av studerade parkeringsbolag 11
3.2 Umeå Parkerings AB (org.nr. 556131-0573) 14
3.3 Parkering Malmö (org.nr. 556191-3095) 17
3.4 Parkeringsköp i andra kommuner 21
3.5 Kommunala parkeringsbolags omsättning 22

4. **Ekonomi** 24

4.1 Parkeringsbestånd på gatumark 24
4.2 Parkeringsbestånd på fastighetsmark 25
4.3 Avgift för parkeringsköp 25
4.4 Uppskattade byggkostnader för olika parkerings-anläggningar 25

5. **Parkeringsbolagets organisation** 28

5.1 Verksamhet 28
5.2 Personal 29

6. **Lokaliseringsstudie av möjliga platser för parkeringsanläggningar** 30

6.1 Studerade platser 30
6.2 Österplan, norr och/eller söder om S:t Olofsgatan 33
6.3 Stadshuset 38
6.4 S:t Eriks torg 42
6.5 Katedralskolan 48
6.6 Åsen vid Nedre Slottsgatan 55
6.7 Fyrisskolan 58
6.8 MikaelsplanKvarteretAmbulansen 63
6.9 Kvarteret Konduktören 66
6.10 Akademiska sjukhuset 67
6.11 Angöring för turistbussar 68
6.12 Rekommendationer avseende vilka platser som bör studeras vidare 68

1. Bakgrund

Under 2012 och 2013 har det, på uppdrag av gatu- och samhällsmiljönämnden, arbetats fram en parkeringspolicy med tillhörande riktlinjer och handlingsplan. Det har även på uppdrag av plan-och byggnadsnämnden tagits fram en ny parkeringsnorm .

De mål som presenteras i Parkeringspolicyn, och som föreslås utgöra inriktning för Uppsala kommuns hantering och planering av parkering, är följande:

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

Beläggningsstudier har visat att det idag finns ledig kapacitet på parkering i centrala Uppsala, i såväl parkeringsanläggningar som på parkering på gatumark. Däremot finns brist på parkering på kvartersmark i centrumnära bostadsområden. I Luthagen är efterfrågan idag hög på gatumarksparkering, dels för arbetsplatsparkering, dels för boende som antingen inte har tillgång till parkering på kvartersmark eller som väljer att parkera på gatan framför de parkeringsmöjligheter som hör till fastigheterna. Detta eftersom avgiften på gatan är lägre. Liknande problem finns i Höganäs och Fålhagen.

Stadsdirektören har gett KSU i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett utvecklat parkeringsbolag samt hur nya parkeringsanläggningar kan tillskapas som ska ingå i bolaget.

Idag äger bolaget 350 garageplatser, ytterligare 300 garageplatser förhyrs och 22 markplatser förvaltas. Målbilden är att bolaget inom 5 år ansvarar för 3-4 parkeringsgarage med drygt 1 000 platser, cirka 2 000 parkeringsplatser på kommunal fastighetsmark och samtliga parkeringsplatser på gatumark, uppskattningsvis cirka 9 000. Bolaget har också ansvar för drift samt parkeringsövervakning.

Uppdraget till styrgruppen

1. Utreda förutsättningarna att flytta parkeringsverksamheten som idag ligger under Gatu- och samhällsmiljönämnden till Uppsala Parkerings AB.
2. Tydliggöra ansvarsområdet mellan Plan- och byggnämnden och Gatu- och samhällsmiljönämnden rörande parkeringsnormer, friköpsmöjligheter och Kommunstyrelsen avseende långsiktigt åtagande för parkeringssituationen i centrala Uppsala.

3. Utreda förutsättningarna för UPAB att tillskapa ytterligare 600 parkeringsplatser i centrala Uppsala genom produktion av två nya garage.

2. Juridiska aspekter

Med anledning av uppdraget att utreda förutsättningarna för att flytta parkerings-verksamheten, som idag ligger under Gatu- och samhällsmiljönämnden till Uppsala Parkerings AB, bör följande juridiska aspekter lyftas fram.

Utgångspunkten för parkering är att olika regler gäller beroende på om marken utgör allmän platsmark eller kvartersmark enligt detaljplan. Allmän platsmark är t.ex. gator, vägar och parker som är allmänt tillgängliga och avsedd att användas gemensamt. I detta sammanhang kallas marken gatumark. Kvartersmark är marken inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.

2.1 Parkeringsverksamhet

Övervakning

På gatumark tillämpas ett offentligrättsligt system för parkeringsövervakning. Om kvartersmark regleras med lokala trafikföreskrifter ska offentligrättsliga regler även gälla på denna typ av mark. Det är kommunen själv som bestämmer om den ska svara för parkeringsövervakningen enligt 2 § lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m .("LKP"). Här avses övervakning enligt felparkeringslagstiftningen. På kvartersmark gäller civilrättsliga regler för parkeringsövervakning om inte lokala trafikföreskrifter om parkering meddelats av kommunen. Det betyder att det är markägaren själv som bestämmer om övervakning ska ske.

I Uppsala kommun har kommunfullmäktige den 31 januari 2005 bl.a. beslutat att kommunal parkeringsövervakning ska omfatta hela Uppsala kommun och att inom vissa områden i tätorten ska övervakningen skötas av minst åtta helårsarbetande parkeringsvakter och i andra av minst tre helårsarbetande parkeringsvakter.

Om kommunen beslutat att ansvara för parkeringsövervakningen på gatumarken kan verksamheten skötas av egen personal, kommunalt bolag eller läggas ut på fristående bolag med stöd av 6 § LKP.

Fråga är också om ett kommunalt parkeringsbolag dessutom kan sköta övervakningen på andra parkeringsanläggningar på kvartersmark än de kommunala, men som är tillgängliga för allmänheten. Konkurrensrådet har menat att det – med vissa undantag - inte är en kommunal uppgift att tillhandahålla parkeringsövervakning åt privata fastighetsägare som äger parkeringsplatser (se Konkurrensrådets förslag till yttrande i ärendet "Ifrågasatt parkeringsövervakning – Haninge kommun, dnr 40/00). Det argument som kan anföras till stöd för att en kommun eller ett kommunalt bolag ska kunna bedriva verksam-

het som hör till det egentliga näringslivet snarare än den sedvanliga kommunala affärsverksamheten (gränsen är knappast knivskarp däremellan) är att det i ett specifikt fall framstår som opraktiskt eller verklighetsfrämmande att inte tillåta den aktuella verksamheten, eftersom den har en anknytning till redan befintlig och erkänd kommunal verksamhet. Konkurrensrådet har gett ett rimligt exempel på detta där man föreslår att kommunen borde kunna sköta övervakningen av en mindre privat parkering som en del av en verksamhet som till övervägande del består i övervakning av kommunala parkeringsplatser i området. Detta i syfte att åstadkomma en enhetlig och effektiv parkeringsövervakning i ett område.

Det är däremot tveksamt om det kan anses vara "opraktiskt och verklighetsfrämmande" att med kompetensbrist som grund inte tillåta en kommun att sälja parkeringsövervakningstjänster till privata fastighetsägare i annat än en väldigt begränsad omfattning. Det främsta argumentet för detta är det faktum att det finns privata näringsidkare som erbjuder denna tjänst, vilket i sig normalt sett innebär att kommunen inte ska ägna sig åt verksamheten. I dagsläget har Uppsala kommun dessutom ett ramavtal med en privat leverantör som tillhandahåller denna tjänst för kommunens fastigheter där det finns parkeringar på kvartersmark.

Det finns också konkurrensrättsliga aspekter på frågan genom reglerna om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet i 3 kap 27–32 §§ konkurrenslagen (2008:579). I 3 kap 27 § framgår att kommunen (även kommunala bolag, enligt 3 kap 28 §) under vissa förutsättningar kan förbjudas att tillämpa ett visst förfarande i en säljverksamhet. Rekvisiten för att detta ska kunna ske är att förfarandet antingen snedvrider, eller är ägnat att snedvrida, förutsättningarna för en effektiv konkurrens på marknaden, alternativt att förfarandet ifråga hämmar, eller är ägnat att hämma, förekomsten eller utvecklingen av en sådan konkurrens. Förbud får dock inte meddelas för förfaranden som är försvarbara från allmän synpunkt, vilket exempelvis förfaranden som står i strid med olika regler och författningar inte anses vara. Även förfaranden som inte tillgodoser allmänna intressen som överväger konkurrensintresset anses sakna försvarbarhet. Vidare kan en säljverksamhet i sig förbjudas på samma grund som ett förfarande, dock inte om den är förenlig med lag, med vilket enligt propositionen ska förstås kompetensenlig kommunal verksamhet (prop. 2008/09:231 s 59).

Det är möjligt att parkeringsövervakning på kvartersmark är ett sådant förfarande som omfattas av regeln i 3 kap 27 § första stycket konkurrenslagen. Det finns dock ett undantag i andra stycket, som begränsar tillämpligheten av regeln till fall som inte är försvarbara från allmän synpunkt. I fall som rör kommunal verksamhet bör reglerna om kommunal befogenhet och kompetens vara vägledande för bedömningen, och konkurrenslagens regler ska medverka till att upprätthålla det rättsläge som råder på området. Mot bakgrund av vad som ovan sagts kan det finnas risk att den aktuella verksamheten inte anses vara att betrakta som försvarbar från allmän synpunkt.

Parkeringsreglering

Tillåten parkering på gatumark regleras av kommunen genom lokala trafikföreskrifter ("LTF"). Dessa styrs i sin tur av bl.a. vägmärkesförordningen. De generella trafikreglerna i trafikförordningen gäller även inom kvartersmark. På gatumark är utgångspunkten att alla kommuninvånare ska ha lika tillgång till

parkeringsplatser på mark som regleras med LTF med undantag av vissa kategorier, såsom boende, rörelsehindrade m.fl. På kvartersmark kan ägaren till marken disponera efter gottfinnande så länge inte detta strider mot övergripande allmänna intressen.

Avgiftsbeläggning

Kommunens rätt att avgiftsbelägga parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats. Om kvartersmark omfattas av LTF tas avgift ut på samma sätt, annars avgörs avgiften av fastighetsägaren.

Felparkering

Enligt 1 § lag (1976:206) om felparkeringsavgift jämfört med 1 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift framgår att lagen tillämpas beträffande bl.a. felparkering i strid mot LTF och som har meddelats med stöd av trafikförordningen. När det gäller tomtmark får, enligt 1 § 1 st lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering en markägare som upplåter ett område för parkering under vissa förutsättningar ta ut en kontrollavgift om ett fordon parkerats i strid mot villkor som han beslutat. Kontrollavgift får inte tas ut om överträdelsen omfattas av förordnande enligt lag (1976:206) om felparkeringsavgift eller är belagd med straff enligt annan författning än brottsbalken. Av praxis (NJA 2001:430) följer att ett kommunägt parkeringsbolag ha ansetts rätt att ta ut kontrollavgift vid olovlig parkering på en allmän plats där lag om felparkeringsavgift inte var tillämplig.

2.2 Bolagisering

Av 3 kap 16 § kommunallagen ("KL") följer att en kommun får efter beslut av fullmäktige lämna över vården av en kommunal angelägenhet, för vars handhavande särskild ordning inte föreskrivits, till ett aktiebolag, ett handelsbolag, en ekonomisk förening, en ideell förening, en stiftelse eller en enskild individ. Vidare säger bestämmelsen att vården av en angelägenhet som innefattar myndighetsutövning får dock enligt 12 kap. 4 § regeringsformen överlämnas endast om det finns stöd för det i lag. Särskilt stöd i lag att lämna över förvaltningsuppgift som innebär myndighetsutövning inom parkeringsverksamheten finns i lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning.

Vid en bolagisering framgår också av 3 kap 17 § KL att om en kommun med stöd av 16 § lämnar över vården av en kommunal angelägenhet till ett aktiebolag där kommunen direkt eller indirekt innehar samtliga aktier, ska fullmäktige:

- 1. fastställa det kommunala ändamålet med verksamheten,
- 2. se till att det fastställda kommunala ändamålet och de kommunala befogenheter som utgör ram för verksamheten anges i bolagsordningen,
- 3. utse samtliga styrelseledamöter, och
- 4. se till att det anges i bolagsordningen att fullmäktige får ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

Mot denna bakgrund är det i sammanhanget viktigt att klara ut vilka delar i parkeringsverksamheten som innebär myndighetsutövning och som inte har särskilt lagstöd för ett överlämnande. Enligt skriften "Boken om P" kan följande beslut aldrig överlämnas till bolag:

- Beslut om att parkeringsövervakning ska införas och att kommunen själv svarar för övervakningen
- Beslut om övervakningsområde och minst antal p-vakter
- Underrättelse till polismyndighet om beslut enligt ovan samt samråd om den allmänna inriktningen
- Förordnande av parkeringsvakter enligt lag om kommunal parkeringsövervakning.

Som framgått har ovanstående punkter beslutas i fullmäktige år 2005 och skulle beslutet behöva ändras, till exempel vad gäller antalet parkeringsvakter, måste fortfarande kommunen fatta beslut härom.

Driftverksamheten kan alltså läggas ut på bolag vilket förekommer i flera andra kommuner. En del bolag övervakar enbart kvartersmark. Andra har en uppdelning inom bolaget av övervakningen mellan gatumark och kvartersmark, eftersom olika bestämmelser tillämpas enligt ovangjorda redogörelse.

2.3 Parkeringsköp

I uppdraget ligger också att utreda friköpsmöjligheter. Man brukar tala om parkeringsköp som innebär att en fastighetsägare deltar finansiellt i en gemensam parkeringsanläggning. Genom ett sådant köp omvandlas fastighetsägarens skyldigheter att anordna parkeringsutrymme till att ägaren bidrar till en gemensam anläggning som drivs av kommunen eller till exempel det kommunala parkeringsbolaget. Ett parkeringsköpsavtal som ingås mellan fastighetsägaren och kommunen innebär att fastighetsägaren blir tilldelad behövligt parkeringsutrymme i en gemensam anläggning utanför den egna fastigheten mot en ersättning till kommunen motsvarande en del av kostnaden för antalet parkeringar som åläggs fastighetsägaren att upprätta.

Man brukar nämna två olika former av parkeringsköp, friköp respektive avlösen[1]. Vid friköp betalar fastighetsägaren ett engångsbelopp per bilplats till kommunen för parkeringsanläggningen och kommunens ansvar är, genom att anlägga en ny eller i en redan befintlig parkeringsanläggning, att hålla tillräck-

[1] A Wingfors m.fl., Parkeringsköp – ett verktyg vid plangenomförande? Examensarbete, Högskolan Väst

ligt antal bilplatser tillgängliga i den gemensamma parkeringsanläggningen. Fastighetsägaren förfogar sedan över det antal bilplatser som han ålagts att anordna, enligt eventuell parkeringsnorm, även om det inte är bestämda platser i anläggningen. Den andra formen av parkeringsköp, s.k. avlösen, är en förbindelse mellan fastighetsägare och kommun. I detta fall förbinder sig fastighetsägaren att till kommunen betala en årlig avgift, som ska motsvara parkeringsanläggningens kostnader. Under hur lång tid som den årliga avgiften ska betalas får avgöras mellan parterna och från fall till fall.

Lagligheten av parkeringsköp har varit diskuterad mot bakgrund av att lagrådet i tidigare förarbetena till plan- och bygglagen (prop 1985/86:1,s.248) uppgett att det råder osäkerhet om i vilken utsträckning det är lagligen möjligt att av en byggande kräva åläggande av slaget som parkeringsköp innebär. Av 8 kap. 9 § plan- och bygglagen (PBL) följer bl.a. att när tomter tas i anspråk för bebyggelse ska det ses till att lämpligt utrymme för bl.a. parkering av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av den. Enligt Boverket (se Boken om lov, tillsyn och kontroll, s.68) bör omfattningen av det utrymme för parkering som ska krävas vid bygglovsprövningen bestämmas med utgångspunkt främst i sådana allmänna riktlinjer för parkering och grunder för beräkning av parkeringsbehov som kommunen har antagit, d.v.s. kommunens parkeringsnorm. Departementschefen har efter lagrådets uttalande i senare förarbeten uppgett (prop 1990/91:146) att parkeringsköp innebär att fastighetsägaren, för att uppfylla sina skyldigheter, ingår ett avtal med kommunen som civilrättslig part om parkeringsköp varefter en byggnadsnämnd, som företrädare för kommunen och som myndighet i samband med bygglovsansökan, prövar om fastighetsägaren anses ha uppfyllt kraven enligt nämnda bestämmelse. Departementschefen betonade att det är viktigt att hålla isär kommunens olika roller i detta sammanhang.

Kraven i avtal om parkeringsköp

För att lagens krav på anordnande av parkeringsutrymme ska anses uppfyllt genom avtal om parkeringsköp krävs enligt Boverket (se Boken om lov, tillsyn och kontroll, sidan 68 f.) följande.

Läget av parkeringsutrymmet måste vara preciserat till fastighet i närheten av tomten. Det torde inte utgöra något hinder mot att utrymmets storlek och läge anges som viss andel av en bestämd anläggning. Fastighetsägaren måste kunna visa att parkeringsutrymmet, i den mån det ska anläggas på annan fastighet, kommer att iordningsställas inom rimlig tid. Avtalet måste ge en rimlig garanti för att utbyggnad av parkeringsanläggningen sker i takt med de växande behoven av parkeringsutrymmen. En byggnadsnämnd bör dock kunna godta viss eftersläpning med utbyggnaden av en parkeringsanläggning om provisoriska platser anordnas under övergångstiden.

Utrymmet måste behållas till förmån för fastigheten och fastighetsägaren måste visa upp avtal som garanterar en viss stabilitet i förhållandet till fastighetens bilplatser, vilket byggnadsnämnden får avgöra från fall till fall. Vid bedömningen av om ett avtal ska kunna godtas med hänsyn till sin stabilitet ska beaktas att krav på anordnande av parkeringsutrymmen kan hävdas även i förhållande till bebyggda tomter. Om fastighetsägaren inte ser till att avtalet upprätthålls, riskerar han att få ett föreläggande. Avtalen måste ha en klar anknytning mellan fastigheten och en speciell anläggning.

Det är inte tillräckligt att det enbart sägs att kommunen ska kunna tillhandahålla platser i takt med uppkommande behov inom hela det område av kommunen där parkeringsköp tillämpas.

Det är inte nödvändigt att de enskilda bilplatserna är öronmärkta för en viss fastighet utan det viktiga är att ett bestämt antal platser finns tillgängliga på en bestämd fastighet. Platserna behöver inte exklusivt erbjudas den parkeringsköpande fastighetens hyresgäster. Det räcker med att de står till förfogande på marknadsmässiga villkor för de ändamål som efterfrågas för fastighetens användning, till exempel korttidsparkering och långtids- och arbetsparkering i beräknade proportioner.

Slutligen kan nämnas att ett parkeringsköpsavtal torde betraktas som ett nyttjanderättsavtal enligt jordbalkan (JB) och är därför inte bindande längre än 25 år inom detaljplanelagt område, se 7 kap.5 § JB. Parterna kan dock, efter denna tid, förlänga avtalet eller lösa fastighetens parkeringsbehov på annat sätt efter överenskommelse. Ett normalförslag till avtal för parkeringsköp har utarbetats av Svenska Kommunförbundet år 1993. Avtalet utgår från att kommunen är huvudman för anläggningen i egenregi men ett kommunalt parkeringsbolag kan överta eller också ingå avtalet om parkeringsköp.

2.4 Sammanfattning

Ett kommunalt parkeringsbolag kan överta parkeringsverksamheten i en kommun med beaktande av att vissa beslut innebär myndighetsutövning och att beslutsfattandet därmed inte får överlämnas till bolaget om det inte finns särskilt lagstöd för detta. Verksamheten (regleringen, övervakningen och avgiftsbeläggningen) styrs av olika lagar beroende på om marken utgör gatumark eller kvartersmark. Ett kommunalt parkeringsbolag torde som huvudregel inte kunna sköta parkeringsövervakning åt andra fastighetsägare än kommunen eller kommunala bolag eftersom det finns privata näringsidkare som erbjuder denna tjänst och detta normalt innebär ett kompetensöverskridande. Om parkeringsköpsavtal ska användas är det viktigt att platserna är långsiktigt säkerställda, varför kortare upplåtelsetid än 25 år nog inte godtas och i synnerhet inte tillsvidareavtal.

3. Omvärldsbevakning

För att lära av hur andra parkeringsbolag är organiserade och drivs i andra svenska kommuner har en omvärldsanalys genomförts. Frågor som belyses är bland annat hur ägardirektivet ser ut, hur bolagen är organiserade, vilken typ av parkering bolaget har ansvar för, exempelvis om övervakning av gatumarksparkering ingår, samt hur parkeringsköp hanteras. Med parkeringsköp avses här *friköp*, där fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per önskad bilplats till kommunen som sedan ansvarar för att anordna de platser som friköps i befintliga eller nya anläggningar, samt *avlösen*, där fastighetsägaren betalar en årlig avgift till kommunen som ska täcka kostnaden för de parkeringsplatser kommunen tillhandahåller.

3.1 Presentation av studerade parkeringsbolag

Initialt har fem parkeringsbolag studerats i utredningens omvärldsbevakning;

- Göteborgs Stads Parkerings AB
- Umeå Parkerings AB
- Malmö kommuns parkeringsaktiebolag (Parkering Malmö)
- Dukaten Parkering (Linköping)
- Stockholms Stads Parkerings AB

Malmö, Göteborg och Stockholm ingår primärt för att de är Sveriges största kommuner där parkeringsfrågan är något som man har arbetat aktivt med under en lång tid. Dukaten i Linköping ingår eftersom de har lång erfarenhet av friköp vilket är en av de frågor som särskilt studeras i utredningen. Umeå ingår för att det är en kommun som framgångsrikt har arbetat med parkering som ett medel för att uppnå kommunens övergripande mål. I Umeå finns dessutom stor erfarenhet av arbete med friköp och i det kommunala parkeringsbolagets verksamhet ingår gatuparkering vilket också är en fråga som särskilt studeras i denna utredning.

Nedan ges en kortfattad presentation av bolagen, vilka uppdrag de har och vilken typ av parkering som ingår i deras verksamhet.

Utifrån den första genomomgången beslutades att mer ingående studera två av bolagen; Umeå Parkerings AB och Parkering Malmö, de beskrivs mer ingående i kapitel 3.2 och 3.3.

Göteborgs Stads Parkerings AB

Göteborgs Stads Parkerings AB är ett helägt dotterbolag till Förvaltnings AB Framtiden som i sin tur ägs av Göteborgs stad. Bolaget hade 2012 39 anställda och omsatte 332 miljoner kr. Parkeringsbolaget förvaltar drygt 39 000 p-platser, varav totalt ca 6 000 i centrala staden (ca 20 % av de besöksparkeringar som

finns i centrala Göteborg). Totalt äger bolaget 30 parkeringsanläggningar i centrala eller halvcentrala Göteborg. Av 39 000 p-platser ägs ca 8 000 av bolaget, medan 13 000 drivs på arrenderad kommunal mark och resterande 18 000 förvaltas på uppdrag av främst kommunala bolag och förvaltningar[2]. Vidare sköter bolaget genom arrendeavtal, skyltsättning, övervakning och handläggning av kontrollavgifter åt olika fastighetsägare i Göteborg.

Umeå Parkerings AB

Umeå Parkerings AB (UPAB) är Umeås kommunala parkeringsbolag. UPAB bildades 1971 i syfte att hantera parkeringsköp. UPAB ansvarar dessutom för drift av all gatumarksparkering inom Umeå kommun. Utöver detta driver bolaget tre p-hus med totalt ca 1 100 parkeringar och förvaltar ett antal p-platser på kvartersmark i centrala Umeå. Av de tre p-husen ägs och förvaltas ett ("Nanna") av UPAB. UPAB ansvarar också för parkeringsövervakningen på gatorna i Umeå och i egna parkeringsanläggningar. Därtill har bolaget övervakningsuppdrag för parkeringar hos ett antal fastighetsägare. Totalt ansvarar bolaget för ca 14 000 p-platser i Umeå kommun[3].

Parkering Malmö

Parkering Malmö är ett helägt kommunalt bolag vars uppdrag är att förvalta parkering i egna anläggningar och på uppdrag av fastighetsägare. På uppdrag av Malmö stad har bolaget även ansvar för att bygga nya parkeringsanläggningar och därigenom säkerställa att stadens parkeringsbehov tillgodoses. Parkering Malmö bygger ofta nya p-hus utefter konceptet Park & Ride, dvs. nya anläggningar förläggs till strategiska platser, t ex i anslutning till större kollektivtrafikhållplatser, och kompletteras med moderna cykelparkeringar. Totalt ansvarar bolaget för ca 32 000 p-platser i egna anläggningar och på uppdrag av olika fastighetsägare. Bolaget äger och förvaltar sju p-hus i Malmö. På uppdrag av Malmö Stad ansvarar bolaget även för övervakning av parkering på gator och torg, service av biljettautomater och fordonsflyttning. Bolaget hade 2011 123 heltidsanställda och omsatte cirka 221 miljoner kronor[4].

Dukaten Parkering

Dukaten Parkering ägs av Sankt Kors Fastighets AB som i sin tur ägs av Linköpings kommun. Dukaten driver majoriteten av besöksparkeringarna i Linköping och tillhandahåller p-platser på mark- och gatuparkeringar och i p-hus. Av 4 320 allmänna platser i Linköpings innerstad förvaltas 2 800 av Dukaten[5]. Därtill ansvarar Dukaten för totalt 740 förhyrda p-platser. Dukaten erbjuder även förvaltning av parkeringsytor på uppdrag av fastighetsägare och andra former av parkeringsservice, exempelvis driftsättning och skötsel av biljettautomater samt skyltsättning. Inom bolaget finns kompetens inom projektering och bolaget erbjuder sig att skapa nya anläggningar och bygga om befintliga. På uppdrag av Linköpings kommun hanterar Dukaten även parkeringsköp inom kommunen. Parkeringsköpen betalas direkt till Dukaten och det

[2] Se Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolags Årsredovisning 2012 för ytterligare statistik

[3] UPAB:s uppskattade antal 2013

[4] Parkering Malmö, Årsredovisning 2011

[5] Jernberg, Örnfeldt, 2008, Parkerings i Linköping. En samhällsekonomisk studie av parkering i Linköpings innerstad. Magisteruppsats i nationalekonomi, Linköpings universitet

är Dukatens ansvar att säkerställa att de platser som friköps finns i fastighetens närhet[6].

Stockholm Parkering

Stockholm Stads Parkerings AB är Stockholms kommunala parkeringsbolag. Bolaget bildades 1973 och ägs av Stockholms stadshus AB. Bolaget hade 2012 72 anställda och omsatte 448 miljoner kr[7]. Totalt förvaltar bolaget 240 p-hus och garage, 930 markparkeringar och 22 infartsparkeringar. Av dessa äger bolaget 29 anläggningar med totalt ca 4 900 p-platser. Totalt förvaltas drygt 75 000 p-platser varav hälften i första hand är avsedda för besöksparkering.

Bolagets främsta uppgift är att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon, dels genom att säkerställa att beläggningen i de egna parkeringsanläggningarna är hög, dels genom att finansiera nya parkeringsanläggningar där behov föreligger. Bolaget bygger och driver anläggningar som ska verka på den kommersiella marknaden. I dessa ska lönsamheten vara så god att bolaget klarar finansieringen av befintliga anläggningar och byggandet av nya. Bolaget driver även anläggningar utan lönsamhetskrav vars främsta syfte är att avlasta gatunätet från söktrafik. I genomsnitt bygger bolaget en ny anläggning varje år. I centrala Stockholm är det endast tillåtet att bygga parkering i garage, men i Stockholms förorter förekommer det att parkeringsdäck byggs som bullerskydd för bostäder.

Sammanfattning av studerade parkeringsbolag

Samtliga studerade kommunala parkeringsbolag bygger och/eller finansierar nya anläggningar, förvaltar parkeringsplatser i egna och/eller hyrda anläggningar, övervakar parkering på gatumark samt tillhandahåller andra parkeringsrelaterade tjänster. Umeå Parkering, Parkering Malmö och Dukaten Parkering har även på uppdrag av respektive kommun ansvar för att övervaka parkeringen på gatumark. Göteborgs Parkerings AB är det enda bolaget som hittills inte har arbetat med parkeringsköp, övriga studerade bolag gör detta. Framförallt i Umeå, Malmö och Linköping finns lång erfarenhet av arbete med friköp.

Tabell 3-1. Summering av vad som ingår i de studerade parkeringsbolagens uppdrag.

Bolag	Bygger	Förvaltar	Övervakar P på tomtmark	Övervakar P på gatumark	P-köp	P-relaterade tjänster
Göteborgs Stads Parkerings AB	X	X	X			X
Umeå Parkerings AB	X	X	X	X	Friköp	X
Parkering Malmö	X	X	X	X	Friköp	X
Dukaten Parkering	X	X	X	X	Friköp	X
Stockholm Parkering	X	X	X		Avlösen	X

[6] Johansson, Roger och Carlsson, Björn, 2008, Parkering i Linköping – Del 1 - Nuläge

[7] Se Stockholm Parkerings Årsredovisning 2012 för ytterligare statistik

3.2 Umeå Parkerings AB (org.nr. 556131-0573)

I följande avsnitt presenteras UPAB – Umeås kommunala parkeringsaktiebolag. Frågor som berörs är hur bolaget är organiserat, dess omfattning och vilka ekonomiska krav kommunen ställer på bolaget, hur de arbetar med övervakning av gatuparkering samt hur de arbetar med parkeringsköp.

Organisation och uppdrag

Verksamhetsmålet för UPAB är enligt ägardirektivet "att tillhandahålla väl belägna och attraktiva parkeringsanläggningar, driva parkeringsrörelse och parkeringsövervakning". Bolaget har tre huvudsakliga uppgifter: att övervaka parkeringsvillkor inom Umeå kommun, hantera tillstånd för torghandel på Rådhustorget i Umeå och att handlägga avtal med fastighetsägare om friköp av p-platser inom hela kommunen. Dessutom utför bolaget parkeringsrelaterade tjänster för privata aktörers räkning. UPAB bygger även nya parkeringsanläggningar, för tillfället pågår planarbete för fyra nya p-hus (två för besöksparkering, två för arbetsplatsparkering). Inom kort kommer bolaget starta ett pilotprojekt inom konceptet Park & Bike, vilket innebär att cykelparkering anordnas i anslutning till parkeringsplatser där de som hyr en parkeringsplats även får tillgång till en cykelparkeringsplats. Cykelparkeringen kommer inte att finansieras av intäkter från uthyrda parkeringsplatser och blir i princip en förlustaffär för UPAB.

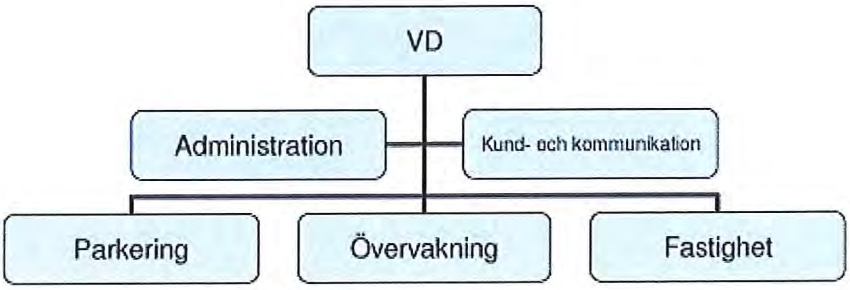
UPAB hade 2012 20 anställda varav 8 förordnade parkeringsvakter, fördelade på bolagets avdelningar enligt Figur -3-1 nedan. Bolagets ledning består, utöver VD, av chefer inom tre områden: administration, kund och kommunikation, samt parkering. UPAB:s bedömning är att ett parkeringsbolag behöver kompetenser inom sex områden:

- Förvaltning
- Parkeringsrörelse (driva parkering i egna eller hyrda anläggningar)
- Parkeringsövervakning
- Ekonomi (inklusive frågor om parkeringsköp)
- Personalfrågor
- Kund och kommunikation

UPAB:s vd anser det vara särskilt viktigt att det inom bolaget finns affärskompetens, att det finns någon person med expertkunskap om parkeringsfrågor (i första hand juridiska frågor). Parkeringsövervakning utgör en förhållandevis liten del av UPAB:s omsättning (ca 10-15 %), men hälften av personalstyrkan är verksamma inom området. På UPAB anser man att parkering är en viktig infrastrukturfråga för kommuner och att parkeringsövervakning i kommunal regi är en förutsättning för en väl fungerande samhällsplanering[8]. Inom bolaget finns idag inte kompetens inom projektering och byggprojektledning. När nya anläggningar byggs handlar UPAB upp sådan kompetens. Under projekterings- och byggskedet arbetar den upphandlade kompetensen i nära samarbete med UPAB:s egen personal.

[8] Håkan Gustavsson, 2013-10-10

UPAB ansvarar för all gatumarksparking i centrala Umeå och parkering på kvartersmark på uppdrag av kommunala och privata bolag. Dessutom äger UPAB själva ett flertal anläggningar i centrala Umeå. Totalt ansvarar UPAB för ca 14 000 platser[9], vilket innebär ungefär 2 000 platser per parkeringsvakt. I centrala Umeå är UPAB:s marknadsandel hög, av totalt 2 550 platser för besöksparkering ansvarar UPAB för 1 930 (ca 75 % av besöksparkeringarna), fördelat på gatuparkering (830 platser, samtliga platser i centrum), p-hus (900 platser, samtliga platser i centrum) och kvartersmark (200 platser, ca 25 % av det totala antalet platser i centrum).



Figur -3-1. Organisationsschema för UPAB. Källa: www.upab.umea.se

Omsättning och ekonomiska mål och krav

Bolagets nettoomsättning var 2011 ca 54 miljoner kr., det vill säga ca 3,4 miljoner per anställd. I ägardirektiven preciseras bolagets ekonomiska krav: Förräntningen bör inte vara mindre än 30 procent per år och soliditeten ska inte vara mindre än 20 procent per år.

Myndighetsutövning och drift av gatuparkering

På uppdrag från kommunen ansvarar UPAB för all gatuparkering i Umeå. UPAB driver gatuparkeringen men ansvarar inte för underhåll av parkeringsplatsen - underhåll av markbeläggning, renoveringsåtgärder, skyltsättning etc. sköts av kommunen och betalas av UPAB. UPAB har inte heller ansvar för bortforsling av fordon, men för att effektivisera arbetet har diskussioner om att föra över denna funktion från kommunen till UPAB förts.

I många andra kommunala parkeringsbolag sträcker sig ansvaret för gatuparkering endast till själva övervakningen, där kommunen betalar parkeringsbolaget ett timarvode för det arbete som utförs. I Umeå betalas såväl parkeringsavgifter som kontrollavgifter direkt till UPAB. Prissättningen på gatuparkeringsplatser görs av Umeå kommuns tekniska nämnd, men i praktiken är det UPAB som bestämmer parkeringsavgifterna så länge de ligger under den maxtaxa kommunens tekniska nämnd har föreskrivit. Alla diskussioner om parkeringsavgifter, inklusive diskussioner om maxtaxa, initieras av UPAB. Möjligheten att påverka prissättningen på gatuparkeringar ger goda förutsättningar för att flytta över

[9] Uppgifter från UPAB, endast uppskattat antal

gatuparkering till p-hus. I Umeå är p-hus idag generellt billigare än gatuparkering, vilket är en betydande anledning till den goda beläggningen i p-husen och den minskade efterfrågan på gatuparkering.

UPAB driver och övervakar både tomt- och gatuparkering. De parkeringsvakter som övervakar gatuparkering måste vara förordnade av kommunen. Alla beslut om gatuparkering som är myndighetsutövning, exempelvis förordnande av parkeringsvakter, tas av kommunen, men på rekommendation av UPAB. När UPAB behöver fler parkeringsvakter utbildar bolaget dessa i egen regi, därefter ges ett förordnande från kommunen. I stort sett alla UPAB:s parkeringsvakter sköter övervakning av båda typerna av p-platser, dvs. när kontroll genomförs görs uppdelningen geografiskt, inte efter parkeringstyp. Parkeringsvakterna använder samma handdator och samma lappar för att skriva ut kontrollavgifter och parkeringsanmärkningar, men ändrar inställningar i handdatorn när de övergår från en parkeringstyp till en annan. Generellt anser UPAB att systemet med gatuparkeringsövervakning fungerar bra. Att UPAB ansvarar för all gatuparkering innebär att parkeringsbolagets marknadsandel är förhållandevis stor (80 % av alla p-platser i Umeå[10]), vilket har gjort det enklare för Umeå kommun att strategiskt arbeta med parkering och parkeringsavgifter för att minska biltrafiken och föra över gatuparkering till p-hus.

Parkeringsköp

UPAB bildades 1971 i syfte att hantera parkeringsköp och idag arbetar Umeå kommun med parkeringsköp utefter ungefär samma principer som då. I syfte att bland annat förbättra luftkvaliteten i centrum har kommunen antagit en strikt parkeringsnorm som inte tillåter tillkommande arbetsplatsparkering i stadskärnan (den så kallade "centrumfyrkanten"). Behovet av arbetsplatsparkering tillgodoses istället genom parkeringsköp utanför centrum. Umeå kommun och UPAB har bestämt det maximala avståndet från fastigheten till de friköpta platserna till 600 meter, vilket innebär att parkering för all ny bebyggelse inom centrumfyrkanten, som är ca 750 x 750 m, kan tillgodoses utanför stadskärnan. Parkeringsköpet kostar 135 000 kr per parkeringsplats, vilket utgör 75 % av den beräknade produktionskostnaden för en parkeringsplats ovan mark, och kan göras för såväl arbetsplats- som boende- och besöksparkering.

I Umeå diskuteras parkeringsköp tidigt i plan- och byggprocessen, ofta redan i detaljplaneringen. UPAB involveras i bygglovsskedet. I bygglovsansökan anger fastighetsägaren hur kravet på anläggandet av parkering enligt parkeringsnormen ska lösas. Ska alla eller en del av p-platserna lösas med hjälp av parkeringsköp anges detta, därefter undersöks om exploateringen uppfyller parkeringsnormen samt om kommunen genom UPAB har möjlighet att tillhandahålla de p-platser fastighetsägaren vill friköpa. Finns sådan möjlighet tilldelas bygglovet och UPAB åtar sig att inom rimlig tid anordna tillräckligt antal p-platser för att uppfylla normen. Avtal om parkeringsköp skrivs mellan fastighetsägaren och UPAB och parkeringsköpet faktureras inom en månad från det att bygglov erhållits. Betalningen överförs till UPAB:s balansräkning, inte resultaträkning. UPAB hanterar betalningen som ett lån från fastighetsägaren, vilket börjar skrivas av först när permanenta p-platser har anordnats. Efter tio år är hela lånet avskrivet. Pengarna för parkeringsköpet används för att göra p-huset lönsamt de första 10 åren, vilket är den tid det normalt tar tills det ger

[10] Enligt intervju med Håkan Gustavsson 2013-05-27

vinst. Vid parkeringsköp reserveras aldrig specifika platser till en enskild fastighet. Parkeringsköpen innebär inte heller alltid att någonting byggs omgående, UPAB gör först en bedömning om det går att tillgodose parkeringsbehovet i redan befintliga anläggningar. Måste en ny parkeringsanläggning byggas kan fastighetsägaren komma att bli skyldig att täcka eventuella förluster. Detta gäller framförallt om fastighetsägaren vill att en ny anläggning byggas även om UPAB bedömer att det inte behövs för att möta efterfrågan. Detta krav har tidigare alltid funnits med i de avtal UPAB skriver med fastighetsägare, men börjar nu successivt försvinna.

I syfte att ytterligare minska bilanvändandet i centrum pågår för tillfället två pilotprojekt (Forsete och Embla 4-5) med så kallade gröna parkeringsköp. Gröna parkeringsköp innebär att fastighetsägaren ges rabatt på parkeringsköpet om man genomför ett antal kompletterande mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande: upprätta eller skaffa medlemskap i en bilpool, uppföra omklädningsrum och uppvärmda parkeringsytor för cykel, öronmärka pengar till kollektivtrafiken genom en fond som förvaltas av UPAB[11] och ta fram en resplan/kommunikationsplan för fastigheten. Totalt bedöms kostnaden för fastighetsägaren minska med ungefär 10-15 %. UPAB bedömer att privata fastighetsägares intresse av att använda gröna parkeringsköp för att uppfylla parkeringsnormen är mycket högt. Köpet blir billigare och fastighetsägaren ges möjlighet att erbjuda något utöver parkeringsplatser. I det senaste pilotprojektet (Embla 4-5) har kravet på antalet cykelparkeringsplatser i uppvärmda utrymmen minskats medan krav på att anlägga en cykelparkering utomhus, inom inhägnad och under tak, tillkommit.

Arbetet med gröna parkeringsköp har för tillfället (2013) stött på hinder då Skatteverket anser att subventionerade kollektivtrafikkort är föremål för förmånsbeskattning. Skatteverket kommer med största sannolikt göra en anmälan om inte kollektivtrafikkorten förmånsbeskattas[12]. Ett tillåtet alternativ skulle då vara att pengarna i fonden går direkt till att förbättra kollektivtrafiken i Umeå, men detta skulle vara ett sämre incitament för fastighetsägarna att genomföra gröna parkeringsköp (fastigheten i sig gynnas inte, förbättringen fördelas på alla som nyttjar kollektivtrafiken i Umeå).

3.3 Parkering Malmö (org.nr. 556191-3095)

I följande avsnitt presenteras Parkering Malmö – Malmös kommunala parkeringsaktiebolag. Frågor som berörs är hur bolaget är organiserat, dess omfattning och vilket dess huvudsakliga uppdrag är, dess omsättning, vilka ekonomiska krav kommunen ställer på det, hur de arbetar med övervakning av gatuparkering samt hur de arbetar med parkeringsköp.

[11] Pengarna i fonden ska oavkortat gå till att bekosta fastighetens arbetstagares månadskort för Umeås kollektivtrafik under 25 år (avtalslängden för parkeringsköpet).

[12] Elin Pietroni, 2013-09-08

Organisation och uppdrag

Parkering Malmös har fyra huvudsakliga uppdrag: att förvalta och driva parkering i egna anläggningar och på uppdrag av fastighetsägare, att bygga anläggningar för att tillgodose Malmös parkeringsbehov, att övervaka gatuparkering i Malmö och att ta ett "aktivt ansvar för frågorna om miljöhänsyn och hållbar utveckling"[13]. Bolaget förvaltar totalt ca 32 000 p-platser och äger och förvaltar nio p-hus i Malmö med totalt ca 5 900 p-platser.

Parkering Malmö hade 2011 123 anställda, varav totalt ca 75 parkeringsvakter[14], merparten av dessa är förordnade. Sedan dess har företaget växt och är idag cirka 145 anställda, varav cirka 55 är förordnade parkeringsvakter[15]. Parkering Malmö bedriver parkeringsverksamhet i egna anläggningar, bygger nya anläggningar, övervakar gatu- och tomtmarksparkering, cykelparkering och turistbussparkering samt erbjuder flera parkeringsrelaterade tjänster, exempelvis service av biljettautomater, drift av kameraövervakade bomsystem, bortforsling av fordon etc. Bolaget har delat upp övervakningsansvaret på två avdelningar: Kvartersmark och gatumark. Inom gatumark ingår uteslutande övervakning av parkering på allmänna ytor, inklusive turistbussparkering. Inom kvartersmark ingår övervakning i egna anläggningar och andra anläggningar på uppdrag av fastighetsägare, samt ett antal andra parkeringsrelaterade tjänster.

Ekonomi och antal platser

Parkering Malmö äger ett flertal parkeringsanläggningar och övervakar totalt ca 32 000 p-platser i egna anläggningar och på uppdrag av privata fastighetsägare. Dessutom tillkommer ett stort antal gatuparkeringsplatser som övervakas på uppdrag av kommunen (hur många platser det exakt rör sig om finns för närvarande inga uppgifter om). Parkering Malmös nettoomsättning 2011 var ca 209 miljoner kronor, det vill säga ca 1,7 miljoner kronor per anställd eller ca 6 500 kronor per övervakad parkeringsplats.

Myndighetsutövning och drift av gatuparkering

Parkering Malmö ansvarar för övervakning av parkering på kvartersmark på uppdrag av privata fastighetsägare samt övervakning av gatuparkering på uppdrag av Malmö stads gatukontor. Inom Parkering Malmö är de olika ansvaren fördelade på olika avdelningar – en avdelning arbetar uteslutande med parkering på kvartersmark, en annan uteslutande med övervakning av kommunens gatumarksparkering. I princip arbetar gatu- och kvartersmarksövervakningsavdelningarna som två skilda företag. Anledningen till att uppdelningen har gjorts är främst för att de felparkeringsavgifter som samlas in vid gatuparkering går direkt till kommunen (parkeringsanmärkning) medan Parkering Malmö samlar in medel vid övervakning av tomtparkering på uppdrag av fastighetsägare och i egna anläggningar (kontrollavgifter).

Uppdraget från kommunen omfattar, utöver övervakning av gatuparkering, övervakning av turistbussparkering (bolaget tillhandahåller dock inga egna p-platser för bussar), cykelparkering samt service av biljettautomater och bortforsling av skrotfordon och cyklar. Parkering Malmö debiterar kommunen för den tid de lägger på övervakning av gatuparkering. Utöver automatservice

[13] Parkering Malmö, 2011, Årsredovisning. Se även för uppgifter om omsättning, antal platser etc.

[14] Parkering Malmö, P-boken

[15] Enligt intervju med Jill Arnehall på Parkering Malmö, 2013-06-19

har bolaget inget ansvar för underhåll, skyltsättning eller andra fysiska åtgärder som rör gatuparkeringen, för själva driften ansvarar fortfarande Malmö stads gatukontor.

Eftersom förutsättningarna för övervakning av kvarters- och gatumarksparkering skiljer sig väsentligt åt använder Parkering Malmö olika parkeringsvakter för olika typer av parkeringar. De vakter som arbetar med övervakning av kommunens gatumarksparkering genomgår en särskild utbildning som till stor del tagits fram av och drivs av Malmö stads gatukontor. Parkeringsvakterna blir sedan anställda av Parkering Malmö, men på särskilt förordnande från kommunen enligt Lagen om kommunal parkeringsövervakning (LKP). Alla beslut som har med övervakning av kommunens gatumarksparkering att göra, till exempel vad som ska övervakas, hur övervakning ska ske och hur många parkeringsvakter som behövs, fattas i kommunens tekniska nämnd. Parkering Malmös uppdrag är alltså enbart att bedriva övervakning på uppdrag av kommunen. De beslut som påverkar själva uppdraget fattas av kommunen.

Parkeringsköp

Att platser friköps är relativt vanligt i Malmö. I vilken omfattning parkeringsköp sker är helt beroende av hur mycket det byggs i staden. De senaste åren (till och med 2012) har i genomsnitt ca 200 p-platser friköpts per år, men antalet har varierat betydligt från år till år. Det varierar när i planprocessen frågan om parkeringsköp tas upp. Privata markägare som ska bygga är skyldiga att anordna parkering i enlighet med kommunens parkeringsnorm. Är det en enskild fastighetsägare som ska bygga och anordna egen parkering eller göra parkeringsköp tas frågan först och främst upp i företagets egen byggprojektering och Malmö stad konsulteras först i bygglovsskedet. Rör det sig om en större exploatering med flera fastighetsägare inblandade lyfts frågan oftast fram tidigare i planprocessen (både frågan om parkeringsköp och om flera fastighetsägare gemensamt ska anordna en parkeringsanläggning).

Vid parkeringsköp i Malmö säljs bara de platser som faktiskt finns, dvs. köpet kan inte genomföras om inte tillräckligt antal platser finns inom ett visst avstånd från fastigheten (500 meter för bostad, 800 meter för arbetsplats). Malmö stad och Parkering Malmö anordnar inga nya anläggningar för en enskild fastighetsägare – nya anläggningar kommer på tal först när det börjar bli fullt i befintliga anläggningar, men blir då en del av kommunens långsiktiga planering. I exempelvis Västra Hamnen börjar befintliga p-hus nu bli ”uppköpta” varför kommunen och Parkering Malmö snart kommer att behöva bygga en ny anläggning. Kommunen har ”huvudansvar för att för att skapa parkeringspolitik, inte att anskaffa enskilda p-platser”[16].

I Malmö ansvarar en tjänsteman och en jurist på fastighetskontoret för frågor om parkeringsköp. På stadsbyggnadskontoret, främst på bygglovsavdelningen, finns flera tjänstemän som arbetar med parkeringsköp. När parkeringsköp ska göras vänder sig fastighetsägaren till en tjänsteman på fastighetskontoret och tydliggör hur många platser som behövs. Därefter undersöker tjänstemannen på fastighetskontoret tillsammans med bygglovsavdelningen om det antal platser som friköps är tillräckligt för att uppnå parkeringsnormen. Samtidigt undersöks om det finns tillräckligt antal lediga platser i parkeringsanläggningar inom 500

[16] Intervju med Stina Räftegård, 2013-05-29

eller 800 meter från fastigheten. Denna information finns på fastighetskontoret men ibland konsulteras även Parkering Malmö för att säkerställa att tillräckligt många platser verkligen finns. Avståndet mellan fastigheten och parkeringen är inte helt absolut, ofta tillåts mindre avvikelser för att parkeringsnormen ska kunna uppnås. Parkeringsköpet är prissatt till 100 000 kr per plats i innerstaden och Hyllie, 50 000 kr i stadens ytterområden. Parkeringsköp utanför innerstaden och Hyllie är mycket ovanligt. Innan bygglov ges ska fastighetsägaren visa upp en bankgaranti för att pengarna för parkeringsköpet finns. Köpet betalas när bygget är färdigt för inflyttning och pengarna går till fastighetskontoret som rapporterar köpet till Tekniska nämnden. Ekonomiska medel balanseras inom fastighetskontoret, Parkering Malmö får eller begär ut uppdaterad lista som visar de parkeringsköp som har gjorts och ges möjlighet att äska medel när investering görs i närområdet. Beslut om vad pengarna ska gå till tas i nämnden. Det är inte möjligt att få en direkt rabatt på själva köpet, däremot kan fastighetsägaren erbjudas reducerat parkeringstal om åtgärder för att förbättra tillgängligheten för alternativa färdmedel till tomten vidtas (exempelvis anlägger cykelgarage, tillhandahåller eller ansluter sig till befintlig bilpool etc.).

I parkeringsköpsavtalet ingår egentligen bara att Malmö stad ska säkerställa att tillräckligt många p-platser finns inom 500 eller 800 m från fastigheten. Platserna fördelas på anläggningar i fastighetens närområde, men inga platser reserveras specifikt för en enskild fastighet. Däremot ges fastighetsägaren möjlighet att hyra det antal platser som friköpts hos Parkering Malmö.

Det finns ett standardavtal för parkeringsköp vilket gäller i 25 år. Idag råder viss osäkerhet vad som händer efter 25 år. Det finns redan några avtal som skrevs under 1970-talet och som därmed egentligen inte längre är giltiga, men platserna som köptes är fortfarande "reserverade" i parkeringsanläggningar. Det händer att fastighetsägare själva tecknar avtal med privatägda parkeringsanläggningar för att kunna anordna tillräckligt antal platser. Detta kan ibland utgöra ett problem då det är svårt för bygglovsavdelningen och fastighetskontoret att följa upp avtalet och få säkerställd information om hur många lediga platser som finns inom olika anläggningar. Precis som vid parkeringsköp måste avtalet med den privata aktören vara giltigt i 25 år för att bygglov ska ges. Vid ett vanligt parkeringsköp är fastighetsägaren och fastighetskontoret avtalsparter.

Malmö stad upplever att systemet för parkeringsköp som används idag i stort sett fungerar bra. För tillfället pågår diskussioner om hur det med hjälp av parkeringsköp kan vara möjligt att samnyttja parkeringsanläggningar. Trots att samarbetet mellan fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och Parkering Malmö oftast fungerar bra upplever den tjänsteman på fastighetskontoret som har intervjuats att fler måste engagera sig i frågan. Utöver detta behöver systemet moderniseras, främst digitaliseras, för att göra det enklare att snabbt få en överblick av hur många platser som finns lediga i stadens parkeringsanläggningar. En ytterligare svårighet uppstår när ekonomiavdelningen vill ha in en likviditetsprognos varje månad i och med att parkeringsköpet betalas först när bygget är färdigställt. Gatukontoret vet att de kommer få in pengar, men har ofta svårt att få en uppfattning om när pengarna kommer in.

3.4 Parkeringsköp i andra kommuner

Parkeringsköp i Stockholm

I Stockholm tillämpas parkeringsköp endast i de fall då en parkeringsanläggning kan anläggas dedikerat till det specifika behovet. Man erbjuder inte fasta platser[17] men "garanterar" plats. Vid toppar kan det innebära en risk för överbeläggning. Avtalet om parkeringsköp sker direkt mellan byggherren och Stockholm parkering.

Det första parkeringsköpet skedde för snart 25 år sedan genom avlösen.En bostadsrättsförening i södra Stockholm[18] tecknade avtal om att lösa parkeringsbehovet enligt parkeringsnormen genom att under 25 år hyra platser i ett av Stockholm Parkerings garage.

I Stockholm finns ingen fastslagen kostnad för parkeringsköp utan kostnaden bedöms i varje enskilt fall utifrån investeringskostnad, kostnaden för att parkera på gatan, uppskattad avgiftsnivå samt driftskostnad. Bolaget har ett krav på ett positivt nettonuvärde.

I den nya stadsdelen Hagastaden på gränsen mellan Stockholm och Solna ska hela parkeringsbehovet lösas genom att fastighetsägarna köper in sig i Stockholm parkerings nya anläggning som kommer att bli Sveriges största p-garage med 1340 platser.

Kostnad för parkeringsköp i andra kommuner

I Tabell 3-2 visas kostnaden för parkeringsköp i ett antal andra kommuner. Siffrorna är mestadels hämtade från en rapport som tagits fram på uppdrag av Västerås kommun år 2010 och kan i vissa fall vara inaktuella. I flera kommuner är priserna för parkeringsköp kraftigt subventionerade, och diskussioner har förts om att höja beloppen då de för närvarande inte täcker kostnaden för att anordna p-platser. Till exempel dubblade Borås kommun prisbeloppet 2013, från två prisbasbelopp (en summa som fortfarande används i flera andra kommuner) till fyra prisbasbelopp. I Örnsköldsvik sänktes priset för parkeringsköp 2004 till 50 000 kr per parkeringsplats, vilket är långt under produktionskostnaden, i syfte att stimulera investeringar i innerstaden.

[17] Undantaget är bilpooler som erbjuds de mest attraktiva platserna

[18] Silvergranen vid Telefonplan

Tabell 3-2. Kostnad för parkeringsköp i andra kommuner 2008-2010. Källa: Västerås stad, 2010, Förslag på nytt Parkeringsköpsbelopp för Västerås stad. Nyare siffror hämtade från parkeringsbolagens eller kommunernas hemsidor.

Ort	P-köpsbelopp kr	Uppräkningsfaktor	Kommentar
Alingsås	65 000 (2010)	Konsumentprisindex	Baserat på kostnaden för ett enkelt parkeringsdäck.
Borås	178 000 (4 prisbasbelopp, 2013)	Konsumentprisindex	Höjdes från 2 prisbasbelopp 2010
Helsingborg	82 000 (2 prisbasbelopp, 2008)	Konsumentprisindex	Avlösen
Jönköping	112 000 (2010)	SBC:s faktorprisindex för flerbostadshus	Tillämpas i centrum, kopplat till gångavstånd.
Linköping	82 000 (2 prisbasbelopp, 2008)	Konsumentprisindex	Täcker cirka halva byggkostnaden. En höjning har föreslagits.
Malmö	50 000/100 000 (2013)		Kostnad i ytterområden/ innerstaden
Umeå	135 000 (2013)		Cirka 75 % av beräknad produktionskostnad ovan mark.
Västerås	127 200 (3 prisbasbelopp, 2010)	Konsumentprisindex	Avlösen
Vänersborg	100 750 (2,5 prisbasbelopp, 2007)		Friköpta platser upplåts med parkeringstillstånd, för vilket en ytterligare avgift som täcker drift, underhåll och administration tillkommer.
Örebro	200 000 (2010)	Entreprenadindex E84 (Konsumentprisindex)	Baserat på nyligen (2010) byggt kallgarage
Örnsköldsvik	50 000 (2004)		Sänktes 2004 i syfte att stimulera investeringar i stadskärnan.

3.5 Kommunala parkeringsbolags omsättning

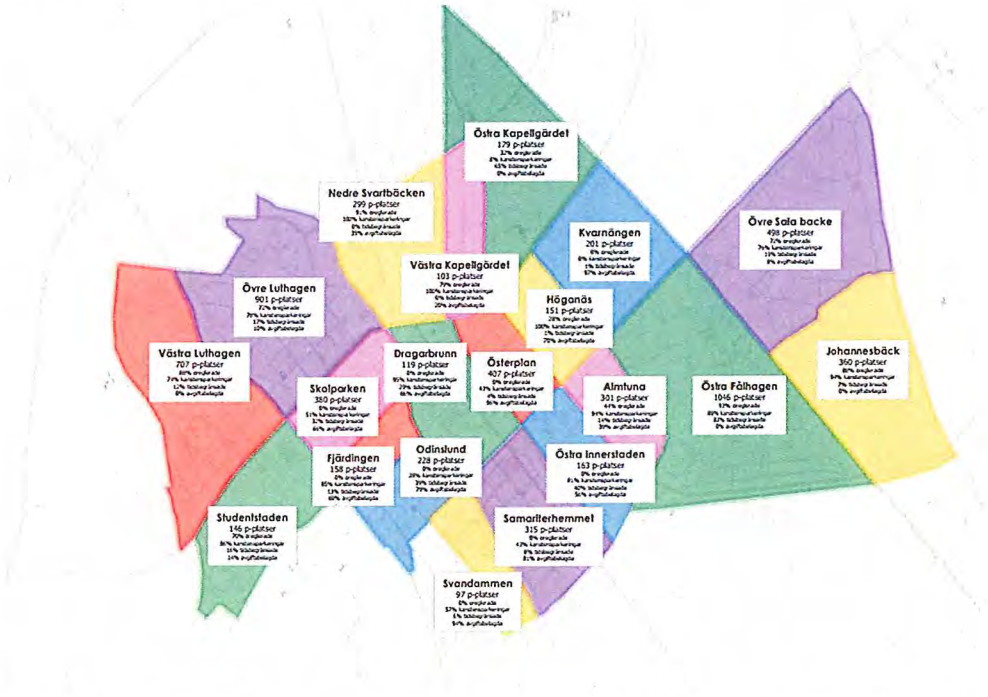
I Tabell 3-3 visas hur många p-platser ett antal kommunala parkeringsbolag ansvarar för, samt hur stora bolagens omsättningar är i förhållande till hur många p-platser som ansvaras för. Eftersom flera parkeringsbolag saknar uppgifter för exakt hur många p-platser de ansvarar för är siffrorna endast en indikation på vilken omsättning per övervakad parkeringsplats de olika parkeringsbolagen har.

Tabell 3-3 Antalet p-platser som förvaltas av olika kommunala parkeringsbolag och bolagens omsättning per parkeringsplats.

Parkeringsbolag	P-platser	Omsättning /p-plats (kr)	Kommentar
Stockholm Parkering	75 000	6 507	Från årsredovisningen 2012
Göteborg Stads Parkerings AB	39 000	8 513	Från årsredovisningen 2012
Parkering Malmö	32 000	7 469	Siffror från 2012, enligt uppgifter från www.pmalmo.se
Jönköpings kommuns Parkerings AB	1 485*	7 312	Endast 4 p-hus ingår i bolaget. Siffror från kommunens årsredovisning 2012.
Lunds kommuns Parkerings AB	4 700	7 282	Uppgifter från 2012, siffror från www.lund.se och www.foretagsfakta.se
Borås kommuns Parkerings AB	5 155*	5 886	Exklusive övervakning av gatuparkering utanför Borås stadskärna. Uppgifter från 2012, siffror från www.parkeringsboras.se och www.foretagsfakta.se
Umeå Parkerings AB	14000	3 845	Omsättningen är hämtad från årsredovisningen 2012. Antalet p-platser bolaget har ansvar för är en uppskattning för 2013 gjord av UPAB.

4. Ekonomi

4.1 Parkeringsbestånd på gatumark



Figur 4-1 De områden som är markerade har under sommaren 2013 inventerats avseende antal p-platser samt hur dessa platser är reglerade.

Sommaren 2013 inventerades en stor del av tätorten avseende antal parkeringsplatser samt hur dessa är reglerade. I inventeringen har noterats antal p-platser på gatumark hur platserna är reglerade och var parkeringsautomater är placerade.

Totalt har 6759 platser inventerats. Av dessa är 3 084 (45 %) reglerade med avgift. För samtliga platser har reglering och avgift noterats. Inventeringen täcker en stor del av de parkeringsplatser som idag är avgiftsbelagda. Ytterligare platser kan bland annat finnas i Tuna backar, Svartbäcken, Kungsängen och Eriksberg. En bedömning måste göras av hur många av de platser som idag inte är avgiftsbelagda som bör beläggas med avgift inom de närmsta åren. Uppskattningsvis finns totalt cirka 8 900 möjliga parkeringsplatser på gatumark.

4.2 Parkeringsbestånd på fastighetsmark

Idag har kommunen cirka 2200 p-platser på fastighetsmark. 144 av dessa föreslås bebyggas med parkeringsanläggningar, se kapitel 6 nedan.

Uppsala Parkering äger idag 1 parkeringsgarage, Centralgaraget med 350 platser samt hyr 300 platser i parkeringsgaraget Kvarnen.

4.3 Avgift för parkeringsköp

I detaljplanen för kvarteret Ambulansen anges att "Fastighetsägaren betalar en summa per parkeringsplats som motsvarar cirka 75 % av produktionskostnaden. Drift och underhåll ingår i den avgift som användare, boenden eller anställd, betalar för att använda parkeringsplatsen." I samband med utvecklingen av Östra Sala Backe har en avgift på 175 000 kr per friköpt plats diskuterats.

Avgiften för parkeringsköp föreslås vara minst 3 prisbasbelopp (cirka 135 000 kr år 2013) vilket motsvarar cirka 75 % av byggkostnaden för en parkeringsplats i en parkeringsanläggning över mark.

En grov uppskattning utifrån de utbyggnadsprojekt som planeras i kommunen är att 200-400 platser kan antas friköpas per år.

Friköp av parkering är i första hand aktuellt i större utbyggnadsprojekt med tillgång till kommunal mark i strategiska lägen som i Östra Sala Backe, Kungsängen och Rosendal.

4.4 Uppskattade byggkostnader för olika parkeringsanläggningar

Eftersom byggandet av ett parkeringsgarage eller parkeringshus påverkas av flera platsspecifika faktorer är det svårt att göra en generell kostnadsuppskattning. Exempelvis kan ett nytt parkeringsdäck i ett industriområde i stadens periferi med goda markförutsättningar och stora fria ytor att tillgå utformas yteffektivt och utan kostnadsdrivande krav på att anpassa byggnaden till den omgivande byggda miljön[19]. Motsvarande anläggning i centrumnära bebyggelse skulle sannolikt bli betydligt dyrare.

Utöver platsspecifika omständigheter och hur mycket vikt som läggs vid design och arkitektoniska detaljer är kostnaden för att bygga parkeringsanläggningar i första hand beroende av hur yteffektiv anläggningen kan göras - generellt brukar 30 kvm per parkeringsplats[20] anges som övre gräns för en effektivt utformad anläggning. Hur yteffektiv anläggningen kan göras påverkas även av

[19] Exempelvis finns ett företag i Tyskland som lyckats bygga arkitektoniskt mindre attraktiva parkeringshus för mellan 6 – 7 000 € per parkeringsplats.

[20] Ytan inkluderar parkeringsrutan och ytan som behövs för till parkeringsrutan nödvändiga funktioner

vilken typ parkering den är avsedd för. Mycket effektivt utnyttjade anläggningar i centrumnära lägen kan bli tekniskt komplicerade och i vissa fall vara olämpliga för andra ändamål än arbetsplats- och boendeparkering.

I Tabell 4-1 visas en sammanfattning av hur mycket politiker, byggherrar och/eller parkeringsbolag uppskattar att kostnaden för att bygga parkeringsanläggningar ovan och under mark kostar, samt exempel på dokumenterade kostnader från parkeringsanläggningar som byggts de senaste åren.

Tabell 4-1. Uppskattad byggkostnad och verkliga exempel.

Stad	Anläggning	Uppskattad kostnad	Exempel på faktiska kostnader/p-plats
Malmö	Ovan mark	180 000 – 320 000 kr per p-plats	136 000 – 178 000 kr
Umeå	Ovan mark	180 000 kr+ per p-plats	-
Örnsköldsvik	Ovan mark	-	165 000 kr
Malmö	Garage	250 000 – 500 000 kr per p-plats	469 000 kr
Umeå	Garage	300 000 kr+ per p-plats	-
Stockholm	Garage	200 000 – 500 000 kr per p-plats	318 000 – 840 000 kr
Uppsala	Garage	-	400 000 kr

Uppskattad kostnad för en anläggning ovan mark

I Umeå har UPAB uppskattat hur mycket olika anläggningar kostar att bygga[21]. En anläggning ovan mark kan, i ett idealfall med en helt slät markyta att tillgå, byggas för ca 180 000 kr per plats.

Parkering Malmö uppskattar kostnader i ungefär samma storleksordning. Ovan mark är det möjligt att bygga förhållandevis billigt Beroende på platsspecifika omständigheter bör den totala kostnaden bli mellan 180 000 – 320 000 kr per parkeringsplats[22]. Eftersom Parkering Malmö bygger för egen räkning brukar en långsiktigt hållbar anläggning prioriteras framför pressade byggpriser. I Malmö stads parkeringspolicy från 2010 uppskattas kostnaden för att bygga parkeringshus till ca 120 000 kr per parkeringsplats, inklusive kostnader för mark, ränta, avskrivning och drift[23]. Sedan 2010 har två nya anläggningar invigts: P-huset Fullriggaren med 450 bilplatser i 7 plan (inkl. ett källarplan) kostade ca 80 miljoner kr, eller 178 000 kr per p-plats, P-huset Hyllie med 1 400 bilplatser och 1 000 cykelplatser i 10 plan (inkl. ett källarplan) kostade ca 190 miljoner kr, eller ca 136 000 kr per bilparkeringsplats[24].

I Örnsköldsvik invigdes Paradisgaraget 2009. Anläggningen är ett parkeringshus i 4 plan utan uppvärmning och med öppna väggar. Kostnaden uppgick till ca 165 000 kr per p-plats.

Uppskattad kostnad för en anläggning under mark

Parkeringsgarage blir alltid betydligt dyrare än att bygga ovan mark, UPAB i Umeå räknar med åtminstone 300 000 kr per plats eller mer beroende på platsspecifika förutsättningar.

[21] Håkan Gustavsson, UPAB, 2013-09-19

[22] Thomas Strandberg, Parkering Malmö, 2013-09-20

[23] Malmö stad, 2010, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm

[24] http://www.pmalmo.se/PRESSRUM/Pressmeddelanden2/

Parkering Malmö har byggt ett flertal anläggningar under början av 2000-talet, men har ändå svårt att göra en generell kostnadsuppskattning. Kostnaden är helt beroende av vilken yta som finns att tillgå, tomtpriser, markförutsättningar och krav på parkeringsanläggningens utformning. Parkering Malmö tror dock att kostnaden för de flesta anläggningar under mark hamnar inom intervallet 280 000 – 500 000 kr per parkeringsplats beroende på tidigare nämnda faktorer. I Malmö stads parkeringspolicy och parkeringsnorm generaliseras kostnaden för p-garage till mellan 250 000 – 450 000 kr per parkeringsplats beroende på hur djupt garaget byggs[25]. Parkering Malmös nyaste p-garage, Bagers plats med 405 platser i två plan under mark, invigdes 2012 och byggdes till en kostnad av ca 190 miljoner kr (inkl. en ny gångbro och nya kajer i anslutning till garaget), dvs. ca 469 000 kr per p-plats.

I Stockholm har Stockholms stads markkontor tidigare bedömt kostnaden för att anlägga ett parkeringsgarage till mellan 200 000 och 400 000 kr per parkeringsplats. Riksbyggen i Stockholm har uppskattat den faktiska kostnaden till mellan 350 000 – 550 000 kr per plats (inklusive moms)[26]. Stockholm Parkering har hösten 2013 beslutat att investera i tre nya anläggningar[27]. I Stigberget på Södermalm byggs 294 p-platser i ett nytt garage till en uppskattad kostnad av 247 miljoner kr, eller ca 840 000 kr per p-plats. I nya Hagastaden vid Karolinska Institutet kommer inom kort arbetet med att bygga ett nytt underjordiskt p-garage med 1 340 p-platser till en kostnad av 741,5 miljoner kr, eller ca 553 000 kr per p-plats. Stockholm Parkering kommer även att ta över ett garage som för tillfället byggs vid Torsplan och där inhysa parkering, totalt 214 p-platser till en kostnad av 68 miljoner kr, eller ca 318 000 kr per p-plats.

Centralgaraget i Uppsala invigdes 2007. Garaget byggdes till en totalkostnad av ca 140 miljoner kr, dvs. ca 400 000 kr per parkeringsplats.

[25] Malmö stad, 2010, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm

[26] Joanna Berg, Riksbyggen, 2013-09-06

[27] http://www.stockholmparkering.se/pressmeddelanden/Pressm_En_miljard_till_nya_p-platser_2013.pdf

5. Parkeringsbolagets organisation

5.1 Verksamhet

Parkeringsbolaget föreslås ges ett helhetsansvar för att äga, förvalta och utveckla kommunal parkering i Uppsala kommun.

Om det i framtiden blir aktuellt med pendlar-eller infartsparkeringar i Uppsala bör även dessa ägas och förvaltas av Bolaget.

Det bör utredas vidare om bolaget i framtiden även ska ansvara för särskilda cykelparkeringsanläggningar.

Parkeringsköp

En viktig uppgift för Bolaget är att hantera friköp av parkering i samband med byggande av nya bostäder och verksamhetslokaler i kommunen. När ansvaret för parkeringsköp ligger på ett kommunalt parkeringsbolag finns en överblick över parkeringsbeståndet, något som är avgörande för att kunna arbeta med parkeringsköp på ett effektivt sätt.

En förutsättning för att kunna erbjuda parkeringsköp som en parkeringslösning är att bolaget är organiserat på ett sådant sätt att det kan vara ansvarigt i både juridiska och ekonomiska frågor som rör parkeringsköpet.

Möjligheten att teckna avtal om parkeringsköp avgörs ytterst av Plan- och byggnadsnämnden i samband med att nämnden i bygglovsärendet prövar om plan- och bygglagens krav på att anordna parkeringsutrymme är uppfyllt enligt reglerna i 8 kap 9 och 10 §§ plan och bygglagen (se vidare i kapitel 3.3). Avtalet kan tecknas i samband med exploateringsavtalet. En förutsättning för att plan- och byggnadsnämnden ska kunna godta ett friköpsavtal genom bolaget är att det framgår av avtalet att bolaget erbjuder mark för ändamålet och att parkeringsplatserna kan anordnas inom rimlig tid i förhållande till det aktuella projektet.

Friköpsavtalet mellan exploatören och bolaget kan likställas med ett nyttjanderättsavtal i den meningen att avtalet garanterar nyttjanderätt till parkering i en gemensam anläggning. Parkeringsplatserna är således inte reserverade för ett specifikt projekt.

Tredimensionell fastighetsbildning där det kommunala parkeringsbolaget äger garaget för att kunna upplåta platser genom parkeringsköp för framtida byggnadsprojekt ökar möjligheten för samnyttjande. För att kunna bilda en tredimensionell fastighet för en garageanläggning måste kommunen i detaljplanen använda en kombination av bestämmelser där både exempelvis bostads- och parkeringsändamålet finns med. Saknas en sådan kombination kan garaget inte utgöra en egen fastighet.

Parkeringen bör anordnas inom gångavstånd från den aktuella fastigheten. Avstånd till parkering för boende bör likställas med det mått som anses optimalt inom trafikplanering för att vara ett acceptabelt gångavstånd till en kollektivtrafikhållplats, det vill säga ca 400 meter. Vad gäller arbetsplatser kan ett avstånd om ca 600 meter vara rimligt.

5.2 Personal

Inom utförarsidan finns idag en väl fungerande verksamhet. Personal (parkeringsvakter) har kunskap om och rutiner för flyttning av fordon. Denna kompetens innebär en möjlighet till effektivare parkeringsservice och ska tillvaratas.

Bolagets kan förslagsvis ha en organisation som liknar den som UPAB i Umeå har med bland annat affärskompetens, expertis inom parkeringsjuridik och förvaltning. Se kapitel 3.2.

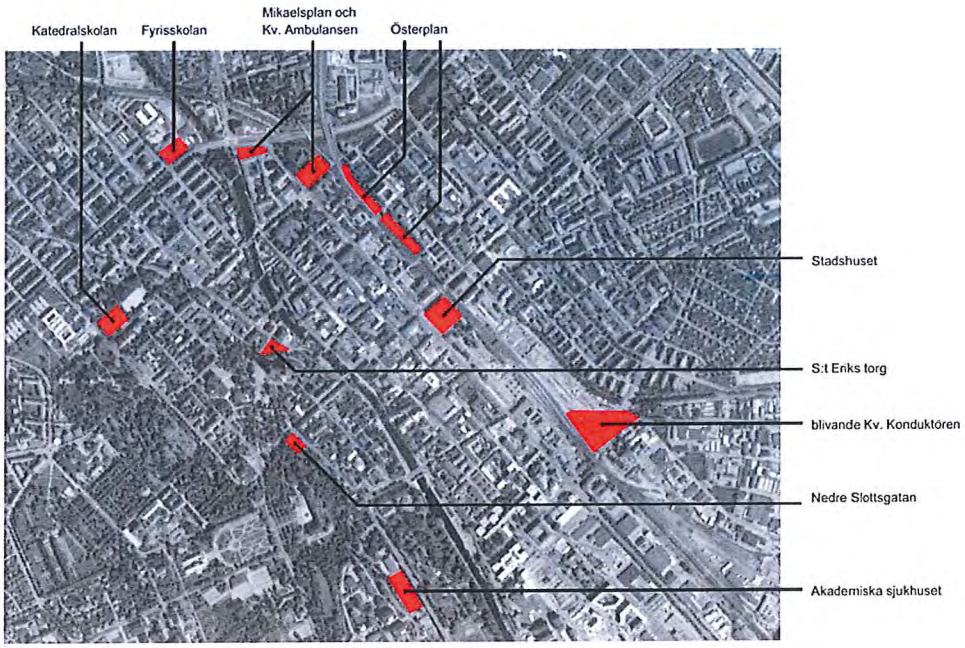
För att Bolaget ska kunna bli en aktiv aktör i samhällsbyggandet behövs personal med strategisk kompetens inom bland annat fastighetsutveckling.

6. Lokaliseringsstudie av möjliga platser för parkeringsanläggningar

6.1 Studerade platser

I **Fel! Hittar inte referenskälla.** visas de nio platser där möjligheten att i framtiden anlägga nya parkeringsanläggningar eller samnyttja befintliga anläggningar har studerats. Vid Akademiska sjukhuset finns redan beslut om att en ny anläggning ska byggas. Vid kvarteret Konduktören finns en byggrätt för parkeringsanläggning. För dessa två platserbeskrivs endast översiktligt vilka planer som finns. Övriga sju platser har valts ut av kommunens representanter i parkeringsbolagsutredningen. De sju platserna är lokaliserade strategiskt i förhållande till stadskärnan och/eller andra besöksintensiva verksamheter. Det är också platser där parkering för boende idag löses på gatumark i stor utsträckning. I samtliga fall finns idag markparkering på eller mycket nära den studerade platsen. De sju platserna som studerats mer detaljerat ligger inom Uppsalas läns yttre vattenskyddsområde inom vilket markarbete inte får ske djupare än 1 meter över den högsta grundvattenytan, man får inte heller leda bort grundvatten eller sänka grundvattennivån.

Utöver dessa centralt belägna platser bör bolaget äga och förvalta parkeringsanläggningar i större exploateringsprojekt för att möjliggöra friköp av parkering. Aktuella projekt den närmaste tiden är Östra Sala Backe, Kungsängen och Rosendal.



Figur 6-1. Studerade platser för möjliga parkeringsanläggningar. Bakgrundsbild: Google Maps

Österplan (6.2) avser de två ytor som idag används för markparkering norr och söder om S:t Olofsgatan och direkt öster om järnvägen.

Stadshuset (6.3) avser det befintliga p-garaget under stadshuset och markparkeringen mellan stadshuset och centralstationen.

S:t Eriks torg (6.4) avser hela den del av torget som idag används för markparkering för bilar och de två p-platserna för turistbussar som finns direkt väster om torget.

Katedralskolan (6.5) avser i första hand den markparkering som idag finns utmed Kyrkogårdsgatan, mellan skolan och Biotopia.

Slottsbacken (6.6) avser det skyddsutrymme som finns vid markparkeringen nära korsningen Nedre Slottsgatan/Drottninggatan.

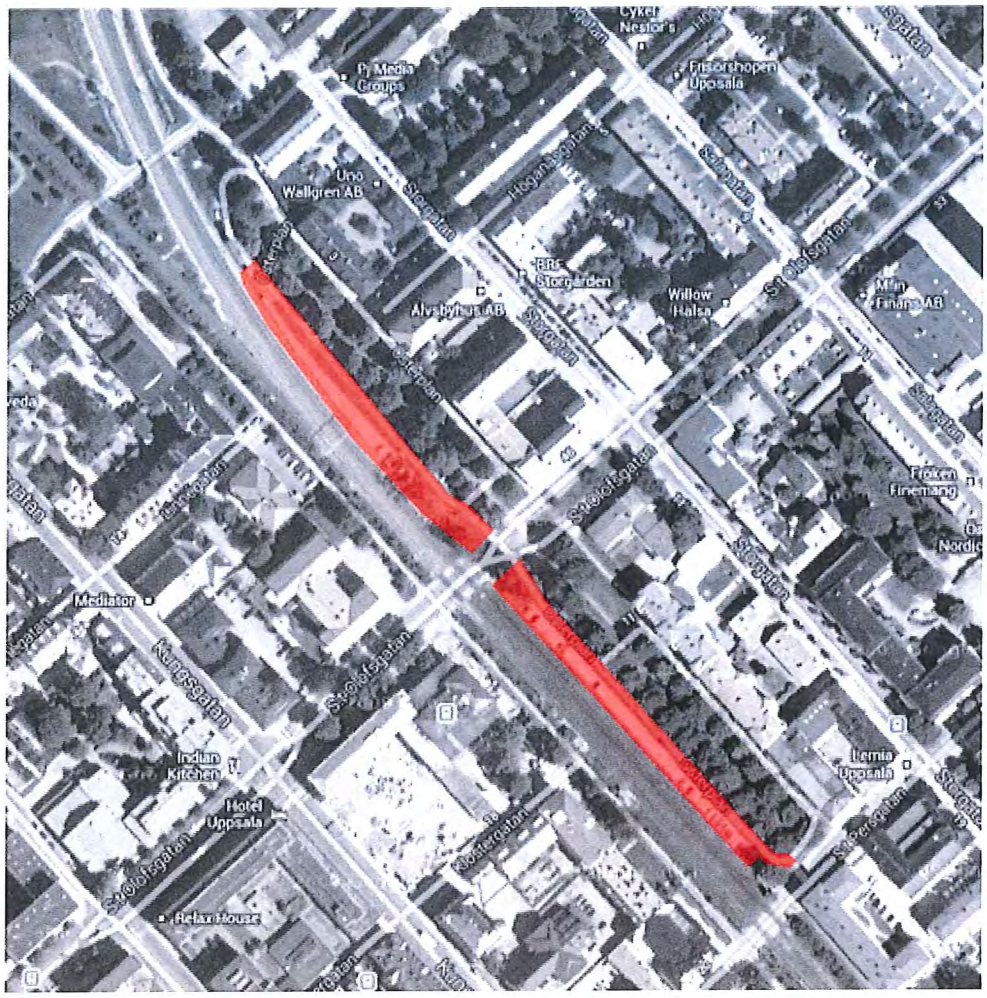
Fyrisskolan (6.7) avser den befintliga markparkeringen och skolgården söder om skolan, utmed Luthagsesplanaden.

Mikaelsplan och Kvarteret Ambulansen (6.8) avser dels Mikaelsplan söder om kyrkan (vid korsningen Skolgatan/Kungsgatan), dels möjliga parkeringsanläggningar tillhörande de nya byggnader som kommer att uppföras vid den befintliga markparkeringen sydväst om cirkulationsplatsen Råbyvägen/Kungsgatan.

Kvarteret konduktören (Fel! Hittar inte referenskälla.) avser den triangulära tomten vid Östra Stationsområdet, vid korsningen Strandbodgatan/Stationsgatan.

Akademiska sjukhuset (6.10) avser det nya p-hus som kommer att byggas vid Akademiska sjukhuset, mittemot Stadsträdgården.

6.2 Österplan, norr och/eller söder om S:t Olofsgatan



Figur 6-2. Markerade ytor visar lokalisering för möjlig framtida parkeringsanläggning vid Österplan. Bakgrundsbild: Google Maps.

Platsens lokalisering och dess användning idag

Österplan är lokaliserat öster om järnvägen strax norr om centralstationen. Gågatorna i centrum, centralstationen och konserthuset nås alla inom en 5-minutterspromenad. Österplan delas i en norra och södra del av S:t Olofsgatan. I norr gränsar Österplan till gång- och cykelvägen som löper under järnvägen, och i söder till S:t Persgatan.

Idag upplåts Österplan huvudsakligen som markparkering, men närmast bostadsbebyggelsen längs Österplans östra sida löper en smal parkremsa med en grusgång kantad av stora träd.

Totalt finns 232 parkeringsplatser, huvudsakligen på markparkeringen utmed järnvägen. På den norra markparkeringen finns 92 platser. På gatan närmast bostadsbebyggelsen finns totalt 36 platser, varav 21 på norra och 15 på södra Österplan. Resterande platser återfinns på markparkeringen söder om S:t Olofsgatan.

Figur 6-3. Befintlig markparkering vid Österplan. Bildkälla: Bing Maps.

Verksamheter i området och områdets karaktär

Närområdets bebyggelse utgörs till största delen av bostadshus. Kring södra delen av Österplan finns äldre bebyggelse i 3-4 våningar, och kring norra Österplan finns växelvis äldre och nyare bebyggelse i 3-5 våningar. Bebyggelsens skala minskar närmare Råbyvägen i norr. Området kring Österplan utgörs främst av bostäder, men här finns även en del kontor och verksamheter. S:t Olofsgatan och S:t Persgatan leder båda till Väderkvarnsgatan, utmed vilken ett flertal lokaler för handel, kontor och andra verksamheter finns.

Figur 6-4 Parkeringen vid Österplan, söder om S:t Olofsgatan och omgivande park.

Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

S:t Persgatan och S:t Olofsgatan är måttligt trafikerade. Vid senaste trafikräkningen (2011) passerade cirka 4 000 fordon per veckomedeldygn S:t Olofsgatan

vid Österplan. Väster om järnvägsspåren, direkt efter Österplan, smalnar båda gatorna av.

S:t Persgatan och S:t Olofsgatan tillhör Uppsalas huvudcykelnät, och förbi Österplan leds cykeltrafiken i blandtrafik. Österplan gränsar till gång- och cykelvägar mot centrum och norrut mot Svartbäcken och Kvarngärdet. Cykelvägen som löper genom parken intill parkeringen tillhör inte Uppsalas huvudcykelnät.

Området kring Österplan har god försörjning av kollektivtrafik. Vaksala Torg ligger ca 300 meter öster om Österplan och är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken med bl.a. stomlinje 2, 3 och 7. Om S:t Olofsgatan i framtiden kommer att ledas under järnvägen kan det bli aktuellt med ett hållplatsläge för stombusstrafiken i anslutning till passagen under järnvägen.

Närliggande parkering

Enligt en tidigare parkeringsutredning[28] finns, utöver parkeringen på Österplan, totalt mer än 600 allmänna p-platser inom en radie av 200 meter. Inom 500 meter ligger båda UPAB:s p-garage Centralgaraget (350 platser) och Kvarnengaraget (300 platser). I en annan utredning[29] konstateras att det finns ett stort parkeringsutbud i hela innerstaden öster om Fyrisån. Parkeringsanläggningarna är lokaliserade med god spridning och den totala kapaciteten beskrivs som tillräcklig i nuläget. Beläggningsgraden vid parkeringar i närheten av Österplan har undersökts vid flera tillfällen och med varierande resultat (se exempel från en utredning i Tabell 6-1).

Tabell 6-1. Resultat från tidigare inventering av beläggningsgrad (2012) vid markparkeringar och i p-garage i anslutning till Österplan. Inkluderar inte de platser som idag finns på Österplan.[30]

	Markparkering	P-garage
P-platser inom 200 m	147	310
Beläggning kl. 11-13	50 %	49 %
Beläggning kl. 16-18	52 %	37 %
P-platser inom 500 m	207	1294
Beläggning kl. 11-13	53 %	48 %
Beläggning kl. 16-18	55 %	41 %

Parkeringsbehov i närområdet

Platsen är strategiskt placerad för såväl boende- som besöksparkering för Stadshuset, Centralstationen, kommunhuset och Uppsala Konsert & Kongress inom gångavstånd. Enligt en parkeringsutredning som genomfördes 2013 på uppdrag av Uppsala Handelsförening[31] är beläggningen vid större markparkeringar och p-garage generellt högre i områden öster om järnvägen.

Österplan och andra närliggande parkeringsanläggningar är inte de mest attraktiva för besökande till handel och andra besöksintensiva verksamheter i centrala Uppsala, men kan fungera som reserv till de parkeringar som finns i

[28] Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy 2012

[29] Uppsala kommun, 2010, Parkeringsutredning för innerstaden

[30] Data från Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy 2012.

[31] Parkeringsutredning Uppsala City. För Uppsala Handelsförening. Rapport 4 mars 2013.

stadskärnan. För de som arbetar eller bor i områden öster om järnvägen och för de som tågpendlar från Uppsala centralstation är Österplans parkering mycket strategiskt placerad.

Platsspecifika omständigheter

Markparkeringen vid Österplan ligger inom två olika p-avgiftszoner. Tidigare var beläggningen på både norra och södra Österplan hög. Som en följd av differentierade parkeringsavgifter (25 kr/timme vid södra Österplan, jämfört med 15 kr/timme vid den norra parkeringen) har beläggningen minskat avsevärt på södra Österplan. Utöver markparkeringen tillåts kantstensparkering på flera av de närliggande gatorna öster om Österplan, i första hand avsedda för boende i området. Det förekommer även parkering på kvartersmark (innergårdar) i området.

Uppsala kommuns parkavdelning har tidigare uttryckt intresse för att helt avveckla parkeringen på Österplan för att kunna bredda parken mot järnvägen. Parken saknar i nuläget kvalitéer som gör den attraktiv för rekreation, och används därför mest som genomfartsled för cyklister. Eventuell framtida exploatering måste sannolikt ta hänsyn till trädens bevarandevärde.

Det finns planer på att låta S:t Persgatan och S:t Olofsgatan korsa järnvägen planskilt genom att gatorna passerar under järnvägen. Att detta kommer ske är på sikt sannolikt åtminstone för S:t Olofsgatans korsning med järnvägen. Detta kommer att påverka hur in- och utfarter i anslutning till S:t Olofsgatan utformas.

Möjlig parkeringsanläggning

Förutsättningarna för ett p-hus är bäst på norra Österplan. Att uppföra en p-anläggning här gör det möjligt att samla parkeringen till norra sidan och frigöra marken på södra Österplan till annan markanvändning, t ex en som stadsnära park. Ett p-hus på norra Österplan kan också tillgodose ett eventuellt ökat framtida behov av parkering i området som uppkommer till följd av framtida exploateringar norr om Råbyvägen. P-huset på Österplan kan då svara för boende- och besöksparkering.

Träden på norra Österplan bör i den mån det är möjligt bevaras, men för att foga in en effektiv parkeringsanläggning på platsen kommer med största sannolikhet majoriteten av de träd som kommer att finns närmast parkeringsanläggningen behöva tas ned.

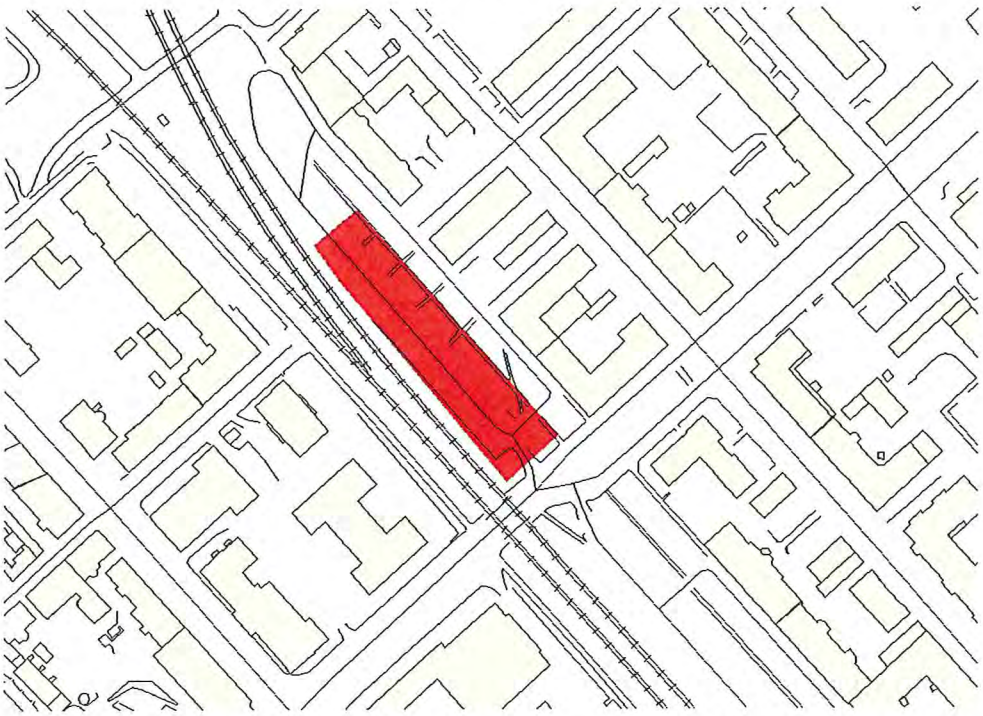
En parkeringsanläggning på Österplan norr om S:t Olofsgatan bedöms i detta utredningsskede ha förutsättningar för parkering i två eller tre plan:

Med parkering i *två plan* anläggs ett större p-garage i markplan med ett ovanliggande parkeringsdäck. Förutsatt att ca 120 x 30 meter fri yta finns att tillgå bör det i ett idealfall enligt TFK:s beräknade av ytåtgång per parkeringsplats[32] vara möjligt att skapa max ca 120 parkeringsplatser per våningsplan ovan. Detta förutsätter bjälklag med långa spännvidder och att all tillgänglig yta kan användas på ett effektivt sätt.

[32] 27 kvm per parkeringsplats inklusive alla till parkeringen tillhörande bruttoytor. Se TFK, 1991, Parkeringsanläggningar – Planering, utformning och drift

Med parkering i *tre plan* adderas även ett underjordiskt parkeringsplan. Detta tillkommande parkeringsplan kan adderas om planerna på att leda S:t Olofsgatan under järnvägen genomförs och bedöms kunna addera ytterligare ca 100 parkeringsplatser om yteffektiviteten är god och samma yta (120 x 30 m) finns att tillgå.

I en parkeringsanläggning i tre plan borde det således, om förutsättningarna tillåter en mycket effektiv utformning, vara möjligt att totalt inrymma max ca 340 platser. Bebyggs norra Österplan försvinner de 92 parkeringsplatser som finns närmast järnvägen vilket innebär att nettotillskottet på den norra delen av platsen blir 248 platser. Förutsatt att den befintliga markparkeringen på södra Österplan (med 113 platser) ska användas till annat ändamål än parkering blir det totala tillskottet på Österplan då 135 platser.



Figur 6-5. Förslag på placering av ett parkeringshus i 2-3 plan vid norra Österplan. I detta exempel placeras in- och utfart vid S:t Olofsgatan eller Höganäsgatan.

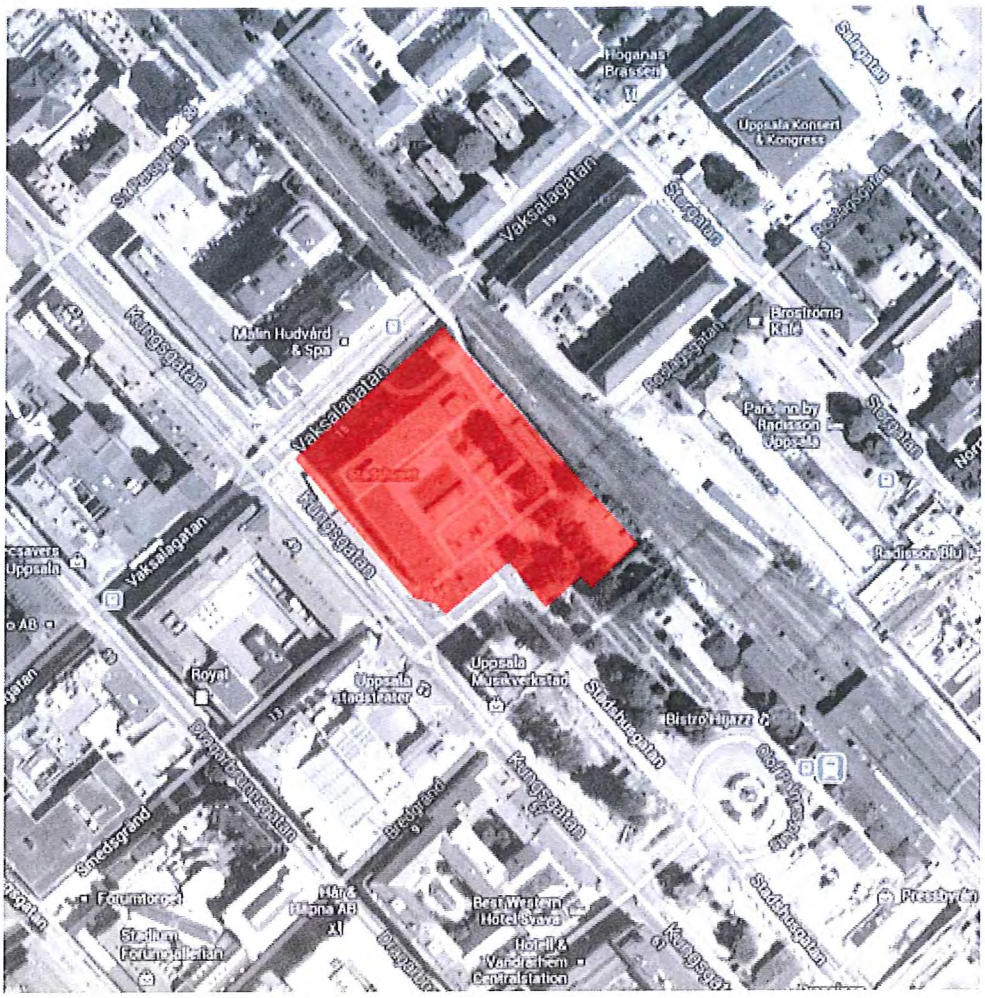
En parkeringsanläggning i två plan ovan jord kan dessutom fungera som bullerskydd mellan järnvägen och bostadskvarteren närmast markparkeringen. En viktig aspekt som bör utredas är hur många parkeringsplatser som är lämpligt sett till trafikens framkomlighet på S:t Olofsgatan. Trafikströmmarna som ska till- och från anläggningen måste anpassas till trafiken på S:t Olofsgatan som är ett viktigt stråk för kollektivtrafiken.

Det bör studeras vidare om en parkeringsanläggning kan samordnas med annan verksamhet, t ex genom att inrymma kommersiella lokaler i markplanet. Detta skulle sannolikt medföra ett lägre tillskott av parkeringsplatser.

Även trafiksäkerheten måste beaktas. Att leda S:t Olofsgatan under järnvägen och ansluta p-garaget i denna punkt kan ge problem med skymd sikt vilket leder till ökad olycksrisk och bidrar till en otrygg trafikmiljö. Lutningarna ger konfliktpunkter mellan cyklister och motortrafik till och från garaget i vilka cyklisternas hastighet är hög. Ett alternativ kan vara att istället förlägga

parkeringens in- och utfart till norra delen av Österplan (cykelvägen utmed Österplan 1) eller vid Höganäsgatan.

6.3 Stadshuset



Figur 6-6. Stadshuset inklusive befintlig markparkering. Bakgrundsbild: Google Maps.

Platsens lokalisering och dess användning idag

Platsen som har studerats inkluderar hela stadshustomten och den markparkering som finns mellan stadshuset och centralstationens cykelparkering. Stadshuset ligger i korsningen Kungsgatan/Vaksalagatan, cirka 200 meter nordväst om Uppsala centralstation. Läget är mycket centralt - domkyrkan, centrumgågatorna, konserthuset och centralstationen nås alla inom en femminutersprommenad. Vid stadshuset finns en befintlig markparkering, i första hand avsedd för besöksparkering till Stadshuset, med totalt ca 80 p-platser. Dessutom finns ett p-garage under stadshuset med ca 50 platser. Garagets infart är lokaliserad intill järnvägen vid tomtens sydöstra hörn. Båda parkeringarna nås via samma infart (från Kungsgatan).

Verksamheter i området och områdets karaktär

Området kring stadshuset är tätbebyggt, med mestadels flerbostadshus/kontorshus i 4-6 våningar. I direkt anslutning till stadshuset, utmed Kungsgatan och Vaksalagatan, finns ett stort antal verksamheter av varierande karaktär.

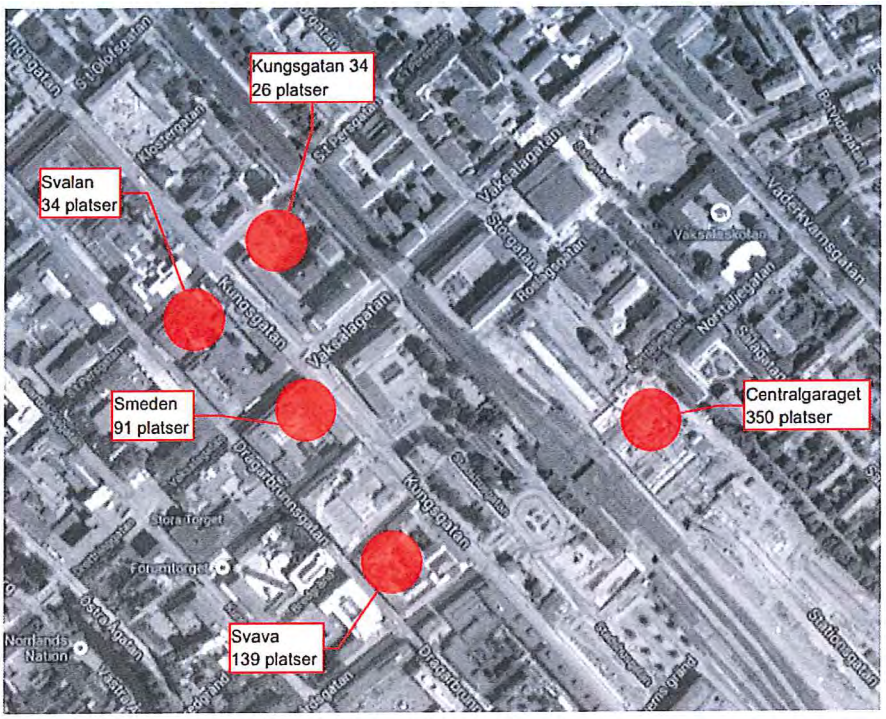
Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

Den del av Kungsgatan som leder förbi stadshuset är kraftigt trafikerad (12 410 fordon per veckomedeldygn enligt trafikräkning 2011)Detsamma gäller den del av Vaksalagatan som ansluter till Kungsgatan (9 851 fordon per veckomedeldygn enligt trafikräkning 2011). Kungsgatan har därtill tidigare haft problem med för höga partikelhalter – sedan 2010 råder dubbdäcksförbud på såväl Kungsgatan (hela den del som leder genom centrala Uppsala) och Vaksalagatan (mellan Kungsgatan och Storgatan). Direkt nordost om stadshuset, mellan stadshuset och järnvägen, leder en cykelväg tillhörande Uppsalas huvudcykelstråk till centralstationen.

Kollektivtrafiken kring platsen är väl utbyggd och ett flertal busslinjer passerar stadshuset. Utmed Vaksalagatan finns en hållplats för två av Uppsalas stombusslinjer. Stadshuset och Uppsala centralstation och bussterminal kopplas samman av Stadshusgatan som i dagsläget endast trafikeras av bussar och taxifordon. Det har tidigare förekommit diskussioner om att även förbjuda taxibilar på Stadshusgatan för att minska belastningen vid infarten till Stadshuset.

Närliggande parkering

Vid centralstationen finns inga p-platser, endast på- och avstigningsplats för taxi- och färdtjänstfordon. Mellan centralstationen och stadshusets markparkering finns en stor och ofta fullbelagd cykelparkering. I nära anslutning till stadshuset och centralstationen driver Q-park en markparkering (Kungsgatan 34, 26 platser) och tre p-hus/garage (Svalan med 34 platser, Smeden med 91 platser och Svava med 139 platser). UPAB:s anläggning Centralgaraget, med 350 platser, ligger också en kort promenad från centralstationen och stadshuset på andra sidan järnvägen. I Figur 6-7 visas var Q-parks och UPAB:s anläggningar i anslutning till stadshuset och centralstationen är lokaliserade.



Figur 6-7. Q-parks och UPAB:S anläggningar i närheten av Stadshuset. Bakgrundsbild: Google Maps

I de delar av centrala Uppsala som ligger väster om järnvägen krävs generellt lång söktid för att hitta en parkeringsplats på gatumark[33]. På Kungsgatans tvärgator närmast stadshuset tillåts ingen kantstensparkering. Enligt tidigare parkeringsutredning[34] finns åtminstone 300 p-platser inom 200 meter från stadshuset (utöver stadshusets egen parkering). I samma utredning konstaterades att beläggningsgraden är låg vid markparkeringar och framförallt p-garage i anslutning till stadshuset.

Tabell 6-2. Resultat från tidigare inventering av beläggningsgrad vid markparkeringar och i p-garage vid och i anslutning till stadshuset.[35]

	Markparkering	P-garage
P-platser inom 200 m	70	271
Beläggning kl. 11-13	51 %	52 %
Beläggning kl. 16-18	54 %	37 %
P-platser inom 500 m	265	1874
Beläggning kl. 11-13	50 %	51 %
Beläggning kl. 16-18	53 %	44 %

Parkeringsbehov i närområdet

Parkeringen vid stadshuset är mycket strategiskt lokaliserad, nära stora besökspunkter i centrum, resecentrum och arbetsplatser och andra verksamheter öster om järnvägen, exempelvis kommunhuset och Uppsala Konsert & Kongress. Efterfrågan på p-platser är alltså rimligtvis stor i närområdet trots att det redan finns gott om tillgängliga platser. En stor majoritet av de platser som finns i anslutning till stadshuset är lokaliserade i p-garage, varav de flesta drivs

[33] Parkeringsutredning Uppsala City. För Uppsala Handelsförening, Rapport 4, 2013

[34] Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy, 2012

[35] Data från Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy 2012.

av Q-park. I de närliggande garagen är parkeringsavgifterna höga, exempelvis 95 kr respektive 40 kr per timme vid närliggande Svalan och Smeden. I en parkeringsutredning som genomfördes på uppdrag av Uppsala Handelsförening 2013[36] konstaterades stadshustomten vara mycket intressant för en utbyggd besöksparkering för besökare till centrumhandeln. I utredningen föreslogs ett utbyggt p-garage under stadshuset.

Platsspecifika omständigheter

Stadshuset kommer att byggas ut i flera etapper till och med 2022. På sikt kommer det befintliga stadshuset byggas ut så att byggnaden förlängs utmed järnvägen, över den nuvarande infarten till p-garaget. När stadshuset byggs om är det möjligt att även bygga ut p-garaget och tillföra cirka 50 platser, i första hand avsedda för besöksparkering till stadshuset. Ombyggnaden innebär att en stor del av markparkeringen mellan stadshuset och centralstationen kommer att försvinna på sikt.

Kungsgatan är en av Uppsalas mest trafikerade gator. Flera av Uppsalas stombusslinjer trafikerar gatan precis vid infarten till den nuvarande markparkeringen och p-garaget. Infarten delas dessutom med taxifordon på väg till Centralstationen. Viktiga cykelstråk passerar stadshustomten precis vid infarten till p-garaget. Det finns inga bra alternativ till den nuvarande infarten om garaget byggs ut och det är inte önskvärt att öka trafikmängden i infarten från Kungsgatan till stadshuset och Stadshusgatan.

Under 2010 presenterades en vision för Uppsalas paradgata[37]. Visionen omfattar hela stråket Vaksalagatan/Drottninggatan, från stadshuset till Carolina Redeviva. En del i visionen består i att minska den barriär som trafiksituationen i korsningen Vaksalagatan/Kungsgatan idag utgör.

Möjlig parkeringsanläggning

Stadshustomten är av flera anledningar en strategisk plats för en utbyggd parkeringsanläggning, men dessvärre finns platsspecifika omständigheter som begränsar lämpligheten i att tillföra fler platser än vad som finns idag. Den enda möjliga in- och utfarten till p-garaget är den infart från Kungsgatan som busstrafiken använder. Infarten är redan kraftigt trafikerad och det är inte önskvärt att öka trafiken ytterligare. Detta i kombination med att trafikmängderna på Kungsgatan redan är mycket höga gör att det är olämpligt att tillföra fler p-platser vid stadshustomten. Målsättningen bör snarare vara att de parkeringsanläggningar som redan finns i stadshusets direkta närhet, på motsatt sida Kungsgatan utnyttjas mer effektivt.

[36] Parkeringsutredning Uppsala City. För Uppsala Handelsförening, Rapport 4 mars 2013

[37] Se Uppsala kommun, 2010, Vision för Uppsalas paradgata

6.4 S:t Eriks torg

Studentbokhandeln AB
Uppsala Vaccinationsbyrå
Jembron
Apoteket Kronan
Centralbadet
Feskarn i Saluhallen
Upplandsmuseet
Disthuset
Rosengården
Fyrtorg
Uppsala Domkyrkas Gosskör
Museum Gustavianum
Domkyrkoplan
Hamberga Park
Skyttegatan
Skyttianum
Biskopsgatan
Uppsala universitet Juridiska institutionen
Blond
Regnbågsteatern
Restaurang Kåh Prangan
Villa Anna
Värmlands Nations Studenthem
Brottningsgatan
Gustav Adolfs torg
Stora Torget
Stora Torgsgatan
Sankt Larsgatan
Sankt Eriksgatan
Sankt Johannesgatan
Sankt Olofsgatan
Sankt Per Gatan
Kungsängsgatan
Kyrkogrändgatan
Kungsängsgatan
Dragarbrunnsgatan
Kungsgatan
Kungsängsgatan
Kungsängsgatan
Kungsäng

Figur 6-9. S:t Eriks torg. Bildkälla: Bing Maps

Verksamheter i området och områdets karaktär

Torget omgärdas av låg äldre bebyggelse (2-3 våningar), utöver domkyrkan exempelvis Saluhallen och Upplandsmuseet.

Figur 6-10 S:t Eriks torg

Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

I detta centrala läge är det olämpligt att leda in biltrafik. Torget kan endast passeras av trafik som kommer från söder, från norr fungerar torget som en återvändsgränd. Anslutande gator (S:t Eriks torg och Sysslomansgatan) är måttligt trafikerade, större närliggande gator har något större trafikflöden, exempelvis S:t Olofsgatan över Fyrisån, 6 259 fordon per veckomedeldygn 2011. Uppsalas huvudcykelnät leds på Sysslomansgatan genom torgets nordöstra del. Gatorna i torgets anslutning är flitigt trafikerade av såväl gång- som cykeltrafikanter.

Vid torget finns en busshållplats som dock inte trafikeras av Uppsalas stombusslinjer. Hållplats för stombusslinjer återfinns vid Drottninggatan ca 300 meter från torget.

Närliggande parkering

Utöver den parkeringsplats som idag finns på torget finns markparkering tillhörande verksamheter utmed Fyrisån. Q-park driver en korttidsparkering vid saluhallen (18 platser) och en markparkering finns direkt öster om domkyrkan (ca 15 platser). Dessutom tillåts kantstensparkering vid Fyristorg. Enligt tidigare parkeringsutredning[38] finns ca 140 allmänna p-platser (utöver parkeringen på torget) inom 200 meter från platsen. I en annan utredning[39] konstaterades att parkeringskapaciteten i innerstaden väster om Fyrisån generellt inte är tillräcklig. Beläggningsgraden på p-platser i sydvästra centrala Uppsala är mycket hög. Däremot har de båda p-hus som återfinns inom 500 meter från torget en förhållandevis låg uppmätt beläggningsgrad.

Tabell 6-3. Resultat från tidigare inventering av beläggningsgrad vid markparkeringar och i p-garage i anslutning till S:t Eriks torg.[40]

	Markparkering	P-garage
P-platser inom 200 m	74	0
Beläggning kl. 11-13	88 %	
Beläggning kl. 16-18	80 %	
P-platser inom 500 m	175	553
Beläggning kl. 11-13	87 %	46 %
Beläggning kl. 16-18	82 %	36 %

Någon boendeparkering finns inte i direkt anslutning till S:t Eriks torg, men inom bostadsområdet mellan torget, Katedralskolan och Kyrkogårdsgatan finns parkering på gatumark reserverad för boende.

Parkeringsbehov i närområdet

Tidigare utredningar om beläggningsgraden vid parkeringar i Uppsala indikerar att det finns behov av ett utökat antal platser väster om Fyrisån.. Flera turistattraktioner återfinns nära torget, utöver domkyrkan exempelvis Gustavianum, Uppsala slott och Carolina Redeviva. Rimligtvis finns en stor efterfrågan på besöksparkering och turistbussparkering i närområdet.

[38] Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy, 2012

[39] Uppsala kommun, 2010, Parkeringsutredning för innerstaden

[40] Data från Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy, 2012.

Platsspecifika omständigheter

Tidigare utgrävningar på torget visar att det finns fornlämningar. Omfattning och detaljer kring detta har inte studerats i denna utredning.

Enligt en översvämningskartering i Uppsala län genomförd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap[41] finns viss risk att Fyrisån översvämmar torget vid kraftiga regnfall (av storleksordningen 100-årsregn).

Enligt Uppsala Vatten begränsas inte möjligheten att i framtiden anordna parkeringsplatser under jord av nuvarande va-ledningar. Däremot ligger platsen inom Uppsalas yttre vattenskyddsområde vilket kan innebära restriktioner avseende hur djupt en eventuell anläggning kan tillåtas göras.

I ett examensarbete[42] utfört 2013 görs en jämförande kostnadsnyttoanalys där nuvarande användning av torgytan som bilparkering ställs mot alternativet att torgytan istället används för torghandel. Syftet med examensarbetet är att definiera kostnader och nyttor för befintlig och alternativ användning av S:t Eriks torgs parkeringsyta som torgyta, och analysera vilken användning av torget som skapar den högsta samhällsekonomiska välfärdsnyttan ur ett hållbart långsiktigt perspektiv.

Resultaten från kostnadsnyttoanalyser bör generellt hanteras med försiktighet, och politiska beslut bör inte enbart baseras på resultat från kostnadsnyttoanalyser. I examensarbetet finns det nyttor och kostnader som är så pass svåra, kanske rentav omöjliga, att tillskriva monetära värden att de exkluderats. Exempel på detta är nyttan med förbättrade förutsättningar för social samvaro och en attraktivare stadsmiljö.

Analysen av alternativen visar att torghandel ger en avsevärt högre nettonytta än nuvarande utformning. Det påpekas i rapporten att kan finnas andra alternativ än torghandel som uppvisar ännu större nytta, men jämförelsen visar med tydlighet att den samhällsekonomiska välfärdsnyttan med parkering är väldigt låg i jämförelse med torghandel. Välfärdseffekterna beräknas till knappt 19 miljoner kr högre per år om torget används för handel.

[41] Räddningsverket, 2003, Rapport 40, Översiktlig översvämningskartering längs Fyrisån

[42] Lindström, Linda, 2013. Torghandel eller parkeringsplats på S:t Eriks torg i Uppsala, en kostnadsnyttoanalys. Examensarbete, Sveriges Lantbruksuniversitet Institutionen för ekonomi., Uppsala.

	Parkering		Torghandel
Nyttor	*Producentöverskott* Parkeringens intäkter **= 2 562 628 kr** *Konsumentöverskott* Konsumenternas nytta av parkeringen, till exempel; bilisternas tidsparande, tillgänglighet (Ö) **= 1 281 314 kr**		*Producentöverskott* Torghandlarnas vinst **= 529 101 kr** *Konsumentöverskott* Konsumenternas nytta av att köpa torghandlarens vara **= 21 734 495 kr** *Miljönytta* Pos externa effekter Attraktivare stadsbild Allmän användning av torget, ökad stadstrivsel (Ö)
Kostnader	*Miljökostnad* Negativa Externa; Buller, trängsel samt utsläpp **= 336 729 kr**		*Miljökostnad* Eventuellt ökad biltrafik (Ö)
Nettonytta	**3 507 212 kr**	**<**	**22 263 597 kr**

Figur 6-11. Resultat från analysens beräkningar och antaganden. Årligen beräknad nettonytta för befintlig parkering och ett alternativ med torghandel. Källa Torghandel eller parkeringsplats på S:t Eriks torg i Uppsala, en kostnadsnyttoanalys. Examensarbete 2013

Nyttan av *parkering* genereras av de intäkter som erhålls när torget upplåts för parkering. Det finns också en konsumentnytta med parkeringen då den är bekväm, tidsbesparande och ett billigare alternativ än närliggande p-hus. Parkeringens kostnader beräknas av orsakat buller, utsläpp och trängsel. Nyttan med parkering är i analysen större än kostnaden för densamma.

Torghandelns nytta uppkommer dels av torghandlarnas överskott till följd av försäljning, men även av konsumenternas nytta av att handla på torget. Eventuella miljökostnader till följd av ökad biltrafik har inte inkluderats på kostnadssidan, inte heller nyttan av att torgytan ger en attraktivare stadsbild och leder till ökad trivsel.

Torghandelns antagna efterfrågakurva är tämligen grovt uppskattad. Detta ger osäkerhet i värdena för torghandelns konsumentöverskott.

Möjlig parkeringsanläggning

Det har tidigare förts diskussioner om att anlägga ett parkeringsgarage under S:t Eriks torg. Om ett sådant byggs i ett plan under torget kommer färre platser tillkomma än vad som finns på torget idag. För att ett garage skulle vara lönsamt att anläggaskulle det behöva ha relativt hög kapacitet. Med tanke på den begränsande och oregelbundet utformade ytan som finns att tillgå skulle det sannolikt kräva en tekniskt avancerad lösning i flera våningsplan, exempelvis ett automatiserat parkeringssystem, en så kallad. ”p-snurra”. Det finns dock en risk att restriktioner, avseende hur djupt det är tillåtet att utföra markarbeten, omöjliggör en parkeringslösning i flera plan under jord. Ett ytterligare hinder för ett framtida p-garage är den översvämningsrisk som finns vid torget.

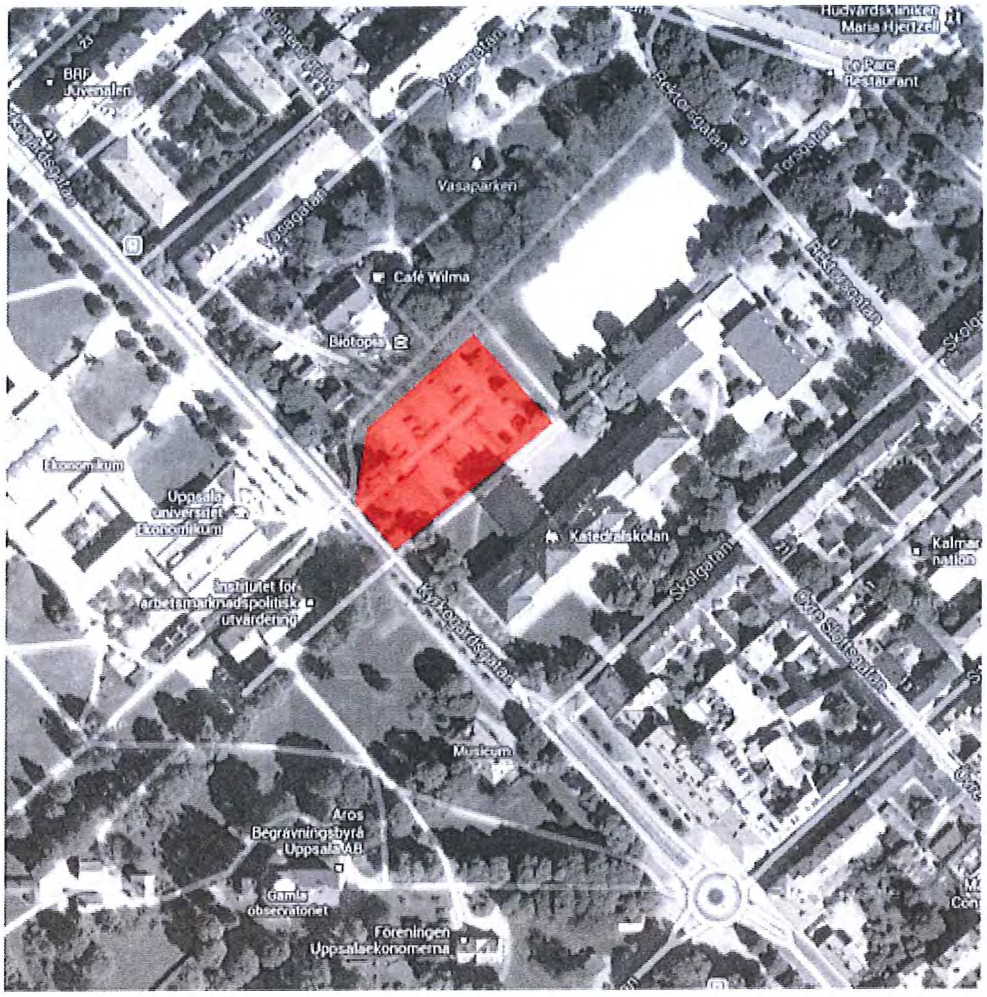
Den eventuella förekomsten av fornlämningar under torget förhindrar inte nödvändigtvis ett framtida parkeringsgarage, men sannolikt kommer någon

form av arkeologisk utgrävning av platsen behöva göras. En sådan utgrävning kan både bli kostsam och riskera förlänga byggtiden väsentligt.

Om kravet på lönsamhet innebär en parkeringsanläggning med ett stort antal parkeringsplatser, sannolikt betydligt fler än dagens parkering, genereras också mer trafik till och från ett centralt attraktivt område med höga stadsmässiga värden. Flera av Uppsalas historiska byggnader finns kring torget, och konsekvenserna av ökad trafik i form av ökad trängsel, högre utsläpp och mer buller bidrar inte till en attraktiv stadsmiljö. Oskyddade trafikanter bör överordnas motortrafiken i området.

Samhällsekonomiskt kan, med ledning av den kostnadsnyttoanalys som beskrevs i föregående avsnitt, lönsamheten för en större parkeringsanläggning förväntas bli låg. Det är komplicerat att bygga i detta känsliga område vilket tillsammans med en tekniskt avancerad parkeringslösning antas ge mycket höga investeringskostnader. Kostnadsnyttoanalysen indikerar att det finns för samhället mer lönsamma alternativ till hur ytan kan disponeras. Att vidare utreda möjligheten att på sikt avveckla parkeringen på S:t Eriks torg rekommenderas därför.

6.5 Katedralskolan



Figur 6-12. Befintlig bil- och cykelparkering vid Katedralskolan. Bakgrundsbild: Google Maps.

Platsens lokalisering och dess användning idag

Platsen som i första hand avses är den stora markparkering tillhörande Katedralskolan som idag återfinns utmed Kyrkogårdsgatan. Utöver Katedralskolan omges platsen av Ekonomikum (lokaler tillhörande Uppsala universitets ekonomiska institutioner), Uppsalas biologiska museum (Biotopia) samt två stora parkanläggningar, Observatorieparken och Vasaparken. Såväl domkyrkan som gågatorna i centrum nås inom en tiominutterspromenad.

Vid Katedralskolan finns i dagsläget två markparkeringar som båda drivs av Q-park. Parkeringen ingår i Skolfastigheter AB:s ansvar. De har inte för avsikt att förlänga avtalet med Q-park när det går ut i mars 2014. Parkeringen närmast Kyrkogårdsgatan består av 94 p-platser. Ytan närmast gatan består idag av en cykelparkering. Bilparkeringen är reserverad för bilar med tillstånd (främst skolans personal även om ett fåtal platser hyrs av verksamheter i området) mellan klockan 07-17, övriga tider krävs inget tillstånd. Öster om skolan, utmed Rektorsgatan, finns ytterligare en markparkering med ca 25-35 bilplatser endast avsedda för skolans personal.

Skolan har två cykelparkeringar med ett stort antal platser, dels vid skolans huvudentré utmed Skolgatan, dels vid markparkeringen utmed Kyrkogårdsgatan. Cykelparkeringen vid Kyrkogårdsgatan skulle troligtvis tjäna på att flyttas närmare skolan om den i första hand är avsedd för skolans elever, alternativt skyltas på ett bättre sätt om den är av mer allmän karaktär.

Figur 6-13. Katedralskolan och Biotopia. Bildkälla: Bing Maps

Verksamheter i området och områdets karaktär

Nära skolan ligger Ekonomikum (Uppsala universitet), vars stora parkeringsanläggning återfinns utmed Luthagsesplanaden ca 300 meter väster om Katedralskolan. I övrigt gränsar parkeringen till den q-märkta museibyggnaden tillhörande Biotopia (Uppsalas biologiska museum) och Vasaparken. Direkt öster om parkeringen finns en idrottsplan tillhörande skolan. I väster gränsar skoltomten till Kyrkogårdsgatan och Observatorieparken. Bebyggelsen norr om Vasaparken är relativt homogen och utgörs främst av bostadshus från mitten av 1900-talet, mestadels i 5-7 våningar. Söder om Katedralskolan är bebyggelsen mer blandad, både avseende ålder och höjd. Närmast skolan utgörs bebyggelsen främst av bostadshus, med enstaka kontor, butiker, caféer etc.

Figur 6-14 Den stora markparkeringen med Katedralskolan i bakgrunden, sedd från Biotopia.

Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

Intill Katedralskolan passerar den kraftigt trafikerade Kyrkogårdsgatan (mellan 9 500 och 11 200 fordon per veckomedeldygn i trafikräkningen 2011). Trafikflödena är även betydande på närliggande Luthagsesplanaden och Sysslomansgatan (cirka 14 000 respektive cirka 8 000 fordon per veckomedeldygn i avsnitten närmast Kyrkogårdsgatan). De kommunanställda som har tillfrågats[43] upplever dock inte dagens trafiksituation som problematisk vid de delar av Kyrkogårdsgatan som ligger närmast skolan. Cykelvägar tillhörande Uppsalas huvudcykelnät finns endast öster om skolan och påverkas inte direkt av nuvarande eller framtida parkeringsanläggningar.

I direkt anslutning till skolan finns idag ingen hållplats för Uppsalas stadsbussar, den del av Kyrkogårdsgatan som ligger mellan skolan och Luthagsesplanaden trafikeras inte av någon linjetrafik. Hållplats för Uppsalas stombusslinjer finns vid Ekonomikum utmed Luthagsesplanaden (ca 300 meter från Katedralskolans stora parkering). Busslinjer som inte tillhör stomnätet trafikerar hållplatser vid Finn Malmgrens plan (ca 350 meter från skolans stora parkering) och i närheten av korsningen Kyrkogårdsgatan/S:t Olofsgatan (ca 300 meter från skolans stora parkering).

Närliggande parkering

Utöver parkeringen vid Katedralskolan finns inom 200 meter från platsen ca 70 allmänna p-platser enligt en tidigare parkeringsutredning[44]. I de delar av innerstaden som ligger väster om Fyrisån är parkeringsanläggningar generellt

[43] Rolf Sahlqvist och Kurt Auoja, 2013-08-23

[44] Data från Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy.

lokaliserade med god spridning, men kapaciteten i de befintliga anläggningarna är inte tillräcklig för att möta efterfrågan[45].

Parkeringsbehov i närområdet

Enligt uppgifter från Skolverket och Katedralskolans hemsida har skolan 138 anställda[46] och ca 1 200 elever[47]. Uppsalas förslag till ny parkeringsnorm kräver 0,015 personalp-platser per elev i centrala staden, vilket innebär att åtminstone 18 p-platser ska finnas reserverade för skolans personal. Skolans parkeringsbehov täcks alltså mer än väl av de stora anläggningar som finns idag. I skolans omgivning är antalet p-platser begränsat. Det finns mestadels kantstensparkering med tillstånd för boende att parkera. Enligt tidigare parkeringsutredningar finns inte tillräckligt mycket p-platser i omgivande bostadsområden. Trots detta är beläggningsgraden på skolans parkering förhållandevis låg de timmar den är öppen för allmänheten. Det finns antagligen flera orsaker till detta, exempelvis på grund av den otydliga skyltningen som finns i dagsläget i kombination med att parkeringen upplevs som "privat" och är placerad på kvartersmark. En utbyggd och tydlig parkeringsanläggning skulle sannolikt vara attraktiv för arbetsplats- och besöksparkering till skolan, besöksparkering till verksamheter i närområdet och centrala Uppsala, besöksparkering till flera turistattraktioner söder om platsen och boendeparkering till omgivande bostadsområden.

Platsspecifika omständigheter

Angränsande Kyrkogårdsgatan och närliggande Luthagsesplanaden är belastade av höga trafikflöden. I nuläget utgör höga trafikflöden inga större problem i direkt anslutning till Katedralskolan. Skulle en större parkeringsanläggning byggas vid Katedralskolan finns det risk att den trafik som tillförs på Kyrkogatan skapar problem vid närliggande högt belastade korsningar, exempelvis i korsningen mellan Luthagsesplanaden och Kyrkogårdsgatan. De eventuella problemens omfattning har dock inte undersökts närmare i denna utredning.

I utredningen har de geotekniska förutsättningarna för ett p-garage inte undersökts. Att platsen ligger inom Uppsalas yttre vattenskyddsområde kan innebära restriktioner avseende hur djupt garaget kan tillåtas vara. Eventuella konflikter med större va-ledningar har undersökts. Enligt uppgifter från Uppsala Vatten skulle byggandet av ett nytt p-garage inte innebära att några väsentliga förändringar i va-nätet behöver göras.

I omgivningen finns arkitektoniskt intressanta byggnader och parkmiljöer med högt bevarandevärde. Det utesluter dock inte att en parkeringsanläggning i flera plan byggs under förutsättning att den utformas med hänsyn till den befintliga miljön. .

Inom en överskådlig framtid kommer en renovering att genomföras av de moderna delarna av skolan. Ombyggnadsplanerna påverkar parkeringssituationen på så vis att befintlig parkering öster om skolan, vid korsningen Skolgatan och Rektorsgatan, kraftigt minskas eller försvinner helt. Med tanke på det stadsnära läget är det rimligt att anta att den parkering som eventuellt återställs i

[45] Uppsala kommun, 2010, Parkeringsutredning för innerstaden

[46] http://www.katedral.se/sites/default/files/dokumentarkiv/PERSTFNEPOSTHEMSID.PDF

[47] www.siris.skolverket.se

första hand kommer att bestå av platser avsedda för besöksparkering till centrum. Skolans personal kommer då antagligen att hänvisas till parkeringen utmed Kyrkogårdsgatan. På längre sikt är det möjligt att den grusplan som finns mellan skolan och Vasaparken bebyggs – det har tidigare funnits intresse för att bygga bostäder på planen, men intresset har inte tillgodosetts då det funnits ett starkt motstånd mot att exploatera idrotts- och rekreationsanläggningar i Uppsala..

Möjlig parkeringsanläggning

En utbyggd parkering vid Katedralskolan kan täcka en del av behovet av boende, besöks- och arbetsplatsparkering i närområdet. I framtiden har anläggningen även potential att fungera som parkering för byte till andra färdmedel (för exempelvis cykel, spårväg, buss, gång) för resor till och från centrala Uppsala. Vissa åtgärder kommer att behöva vidtas för att anpassa en anläggning i flera plan till den omgivande miljön (flera parker). Exempelvis kan delar av ett framtida p-hus förses med grön fasad, likt exemplet i Figur 6-15 nedan eller det nya p-huset Fullriggaren i Malmö.

Figur 6-15. Exempel på en parkeringsanläggning med grön fasad från Irving i Kalifornien. Bildkälla: http://www.greenroofs.com/projects/one_peremier_pl_greenwall/one_peremier_pl_greenwall10.jpg

Figur 6-16. I Malmö har det nya parkeringshuset Fullriggaren delvis försett med en grön fasad.

Om gång- och cykelvägen (tillhör inte huvudcykelnätet) som idag finns mellan skolparkeringen och Biotopia flyttas ca 20 meter mot Luthagsesplanaden finns åtminstone ca 70 x 50 meter tillgängliga att bebygga utan att någon annan del av parken eller skolgården behöver tas i anspråk. Om ett p-hus i två plan byggs på ytan borde det vara teoretiskt möjligt att få plats med ca 260 p-platser[48], eventuellt något mindre om den för parkering tillgängliga ytan på markplan begränsas. Detta skulle innebära ett tillskott på 166 platser. Eftersom skolparkeringen efter Katedralskolans ombyggnad sannolikt kommer att flyttas till

[48] Antalet platser är beräknat baserat på en genomsnittlig ytåtgång på 27 kvm per parkeringsplats (p-hus med lång spännvidd och god yteffektivitet). Se TFK, 1990, Parkeringsanläggningar – Planering, utformning och drift.

parkeringen utmed Kyrkogårdsgatan kommer ca 18 av dessa platser behöva vara avsedda för skolans personal. Nettotillskottet blir då ungefär 150 p-platser.

Det bör studeras vidare om en parkeringsanläggning kan samordnas med annan verksamhet, t ex genom att inrymma kommersiella lokaler i markplanet. Detta skulle sannolikt medföra ett lägre tillskott av parkeringsplatser.

Figur 6-17. Förutsatt att en gång- och cykelväg flyttas ca 20 meter bör det vara möjligt att bygga ett p-hus i två eller fler plan på den rödmarkerade ytan (ca 70 x 50 m).

6.6 Åsen vid Nedre Slottsgatan

Figur 6-18. Yta för möjlig framtida parkeringsanläggning vid Nedre Slottsgatan. Bakgrundsbild: Google Maps

Platsens lokalisering och dess användning idag

Området avgränsas av Nedre Slottsgatan i nordöst, Drottninggatan i nordväst och slottsområdet i söder. I närheten av korsningen Nedre Slottsgatan/Drottninggatan finns en ingång i berget. Utrymmet, som är någonstans mellan 300 och 400 kvm stort[49], byggdes som befolkningsskyddsrum i början av 1900-talet. Tidigare fanns två ytterligare liknande skyddsrum i Uppsala (vid Vaksala torg och vid nuvarande Resecentrum), men idag återstår endast skyddsrummet vid åsen. Drift och underhåll av skyddsrummet har tidigare varit kommunens ansvar, men har idag tagits över av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Eftersom MSB ansvarar för skyddsrummet är det också de som ska fatta beslut om framtida förändringar i utrymmet. Uppsala kommun sköter underhåll av parken som omger skyddsrummet. Utöver skyddsrumsfunktionen har utrymmet inget tydligt användningsområde, men det har på senare år vid flera tillfällen hyrts ut till diverse verksamheter, exempelvis musikgrupper och målare.

[49] Enligt intervju med Thomas Hall, Beredskapssamordnare, 2013-09-10

Figur 6-19. Skyddsrummet i Slottsbacken. Bildkälla: Bing Maps

Verksamheter i området och områdets karaktär

Platsen ligger mycket centralt i Uppsala - domkyrkan, slottet, de centrala gågatorna nås inom ett par minuters promenad. Angränsande Drottninggatan hyser ett stort antal verksamheter av varierande karaktär och har pekats ut som en framtida paradgata. Akademiska sjukhuset och Studenternas IP ligger en knapp kilometer söder om platsen. Platsens omgivning är, bortsett från parken, tätbebyggd med äldre bebyggelse i 2-5 våningar.

Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

Både Nedre Slottsgatan och Drottninggatan har relativt stora trafikmängder (7 266 respektive 6 750 fordon per veckomedeldygn 2011). Uppsalas huvudcykelnät dras i närheten av platsen, men leds bort från Nedre Slottsgatan ett femtiotal meter innan den befintliga parkeringsytan. Närmast Drottninggatan saknas trottoar på Nedre Slottsgatans södra sida.

I direkt anslutning till platsen finns hållplats för en busslinje som inte tillhör stombussnätet. Stombusslinjer trafikerar och har hållplatser vid närliggande Drottninggatan (närmsta hållplats är lokaliserad vid korsningen Drottninggatan/Trädgårdsgatan, ca 100 meter öster om skyddsutrymmet) och Munkgatan (närmsta hållplats är lokaliserad nära korsningen Nedre Slottsgatan/Munkgatan, ca 300 meter söder om skyddsutrymmet).

Närliggande parkering

I direkt anslutning till utrymmet finns en markparkering med 17 p-platser. På närliggande Trädgårdsgatan tillåts kantstensparkering (totalt ca 32 platser), i övrigt finns begränsat med parkeringsmöjligheter i direkt anslutning till platsen. I hela innerstadens sydvästra del finns få parkeringsanläggningar och de som finns har relativt låg kapacitet. Enligt tidigare parkeringsutredning[50] finns ett

[50] Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy.

femtiotal p-platser inom 200 meter från utrymmet. En annan utredning visade att beläggningen är mycket hög på p-platser nära Nedre Slottsgatan.

Tabell 6-4. Resultat från tidigare inventering av beläggningsgrad vid markparkeringar och i p-garage i anslutning till Nedre Slottsgatan. Data från Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy.

	Markparkering	P-garage
P-platser inom 200 m	52	0
Beläggning kl. 11-13	91 %	
Beläggning kl. 16-18	84 %	
P-platser inom 500 m	191	0
Beläggning kl. 11-13	82 %	
Beläggning kl. 16-18	76 %	

Parkeringsbehov i närområdet

Tidigare parkeringsutredningar indikerar att det råder brist på parkering väster om Fyrisån. Flera stora turistattraktioner, exempelvis Uppsala slott, Uppsala domkyrka och Gustavianium återfinns nära Nedre Slottsgatan. Studenternas IP ligger inom rimligt gångavstånd från platsen (mindre än 1 km). Om parkeringen på S:t Eriks torg på sikt avvecklas kommer efterfrågan på de få platser som finns nära Nedre Slottsgatan öka ytterligare, liksom efterfrågan på p-platser i de garage som finns centralt på Dragarbrunnsgatan och garaget vid gamla torget. Som beläggningsstudier visar är dock dessa garage underutnyttjade och har god kapacitet för att öka sin beläggning.

Platsspecifika omständigheter

Eftersom utrymmet är insprängt i Uppsalaåsen, som är ett vattenskyddsområde, kommer sannolikt stora ansträngningar krävas för att säkerställa att inga föroreningar riskerar att hamna i grundvattnet, framförallt om ett framtida p-garage kommer att kräva större utrymme än det som finns att tillgå idag (ca 300 – 400 kvm).

Under 2010 presenterades en vision för Uppsalas paradgata[51]. Visionen omfattar hela stråket Vaksalagatan/Drottninggatan, från stadshuset till Carolina Redeviva. För att uppnå visionen har åtgärder på Drottninggatan intill skyddsutrymmet föreslagits, bland annat att trottoarerna breddas och att några mindre ingrepp görs för att bättre införliva parken i gaturummet. I visionen föreslås också att någon typ av åtgärd görs för att lyfta fram den kulturhistoriskt intressanta Slottsbiografen mittemot skyddsutrymmet.

Möjlig parkeringsanläggning

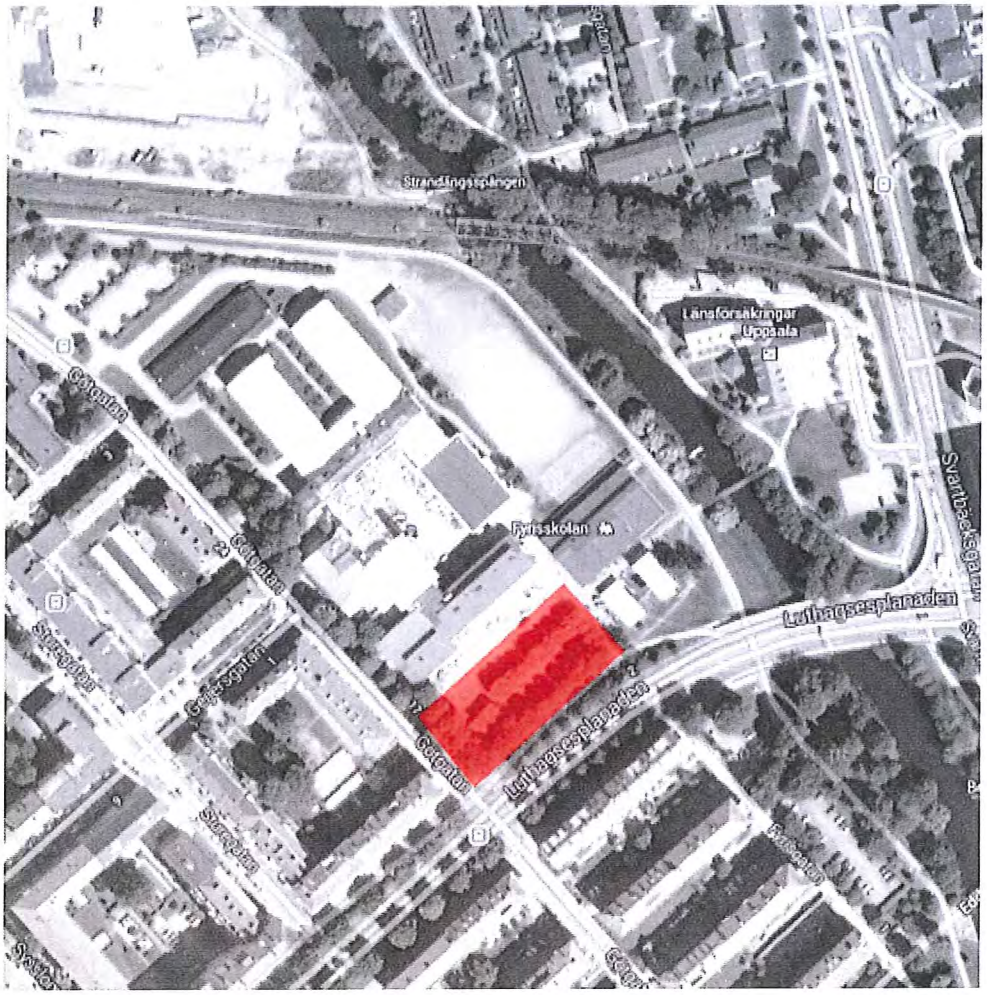
Skyddsrummets nuvarande funktion bör inte utgöra något större hinder för ett framtida parkeringsgarage. Däremot försämras förutsättningarna av dess begränsade ytmått. Skyddsrummets storlek är någonstans mellan 300 och 400 kvm. I parkeringsgarage kan antas att varje parkeringsplats kräver mellan 30 och 35 kvm[52] beroende på hur yteffektivt parkeringsplatsens tillhörande funktioner utformas. Om det är möjligt att utnyttja allt utrymme som finns tillgängligt i skyddsrummet skulle det i ett teoretiskt idealfall vara möjligt att

[51] Se Uppsala kommun, 2010, Vision för Uppsalas paradgata

[52] TFK, 1991, Parkeringsanläggningar – Planering, utformning och drift

tillskapa mellan 8 och 13 parkeringsplatser. Med tanke på hur få platser som kommer att tillföras är det orimligt att driva en parkeringsanläggning i UPAB:s regi i skyddsrummet så länge inte utrymmet byggs ut väsentligt. Fortsatt utredning rekommenderas därför inte.

6.7 Fyrisskolan



Figur 6-20. Befintlig markparkering vid Fysisskolan och yta för möjlig framtida parkeringsanläggning. Bakgrundsbild: Google Maps.

Platsens lokalisering och dess användning idag

Gymnasieskolan och gymnasiesärskolan Fyrisskolan hade hösten 2013 ca 1 150 elever. Skolan är lokaliserad strax utanför centrala Uppsala, direkt norr om Luthagsesplanaden och direkt väster om Fyrisån. Den breda Luthagsesplanaden kan korsas i skolområdets sydvästra hörn. Söder om skolbyggnaderna finns idag en markparkering (ca 50 platser) reserverad för skolans anställda samt en mindre skolgård. Direkt norr om skolbyggnaderna fanns tidigare en större markparkering och en återvinningsstation, dessa har sedan sommaren 2013 börjat avvecklas för att på sikt ersättas av en reservoar.

Figur 6-21. Fyrisskolan. Bildkälla: Bing Maps.

Verksamheter i området och områdets karaktär

Utöver skolan består bebyggelsen i det omgivande bostadsområdet Luthagen mestadels av hus med fyra våningar av varierande ålder. Mindre verksamheter (bankkontor, restauranger, caféer etc.) förekommer. Nordväst om skolan finns ett område med blandad bostadsbebyggelse, följt av ett större industriområde. På andra sidan Fyrisån har Länsförsäkringar och Länspolisstyrelsen stora lokaler. Fyrisskolan bryter av den annars relativt homogena kvartersstruktur som finns i större delen av Luthagen. Avståndet till centrum, domkyrkan, centralstationen, konserthuset etc. är ca 1 – 1,5 km.

Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

Angränsande Luthagsesplanaden är kraftigt trafikerad, ca 17 500 fordon per veckomedeldygn i den senaste trafikräkningen (2011). För närliggande bostadsgator saknas uppgifter om trafikflöden. Utmed Luthagsesplanaden finns cykelbanor som tillhör Uppsalas huvudcykelstråk, i övrigt angränsar skolan endast till lokala cykelvägar.

Två stombusslinjer (linje 2 och 5) trafikerar Luthagsesplanaden direkt söder om skolan, en befintlig hållplats ligger intill infarten mot skolan (Götgatan).

Närliggande parkering

Det finns idag begränsat med parkeringsanläggningar utöver de som tillhör skolan. Utmed Luthagsesplanaden finns ingen kantstensparkering. På bostadsgatorna väster om skolan tillåts kantstensparkering. Detsamma gäller direkt söder om Luthagsesplanaden.

Parkeringsbehov i närområdet

I omgivande Luthagen råder brist på p-platser för boende. Problematiken försvåras av att gatumarken används som arbetsplatsparkering under dagtid. För tillfället pågår planering av flera framtida byggprojekt i närområdet vilka sannolikt kommer göra efterfrågan på parkering än större. I området har redan flera nya bostadshus uppförts med tillhörande parkeringsgarage, men då

avgiften för parkering i dessa generellt är högre än på gatorna i området är det vanligt att parkering på gatan väljs framför garagen. .

Skolans eget parkeringsbehov täcks mer än väl av de befintliga markparkeringarna. Enligt uppgifter från Fyrisskolans hemsida[53] och Skolverket[54] har skolan i dagsläget (2013) 226 anställda och ca 1 150 elever. Enligt förslaget till ny parkeringsnorm för Uppsala krävs 0,015 personalp-platser per elev, vilket innebär att åtminstone 17 p-platser måste finnas avsedda för skolans personal.

Platsspecifika omständigheter

Enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap finns en betydande risk att platsen översvämmas vid kraftig nederbörd av storleksordningen 100-årsregn[55]. Enligt en klimat- och sårbarhetsanalys för Uppsala som genomfördes av Länsstyrelsen 2009[56] finns översvämningsrisk vid skolans södra del. Enligt uppgifter från Skolfastigheter AB[57] är återkommande översvämningar av källarplan idag ett problem i en del av Fyrisskolans lokaler. Enligt Uppsala Vatten skulle ett framtida p-garage kunna byggas utan att några väsentliga konflikter med befintliga va-ledningar uppstår. Med tanke på översvämningsrisken och det faktum att tomten ligger inom Uppsalas yttre vattenskyddsområde är det sannolikt olämpligt att bygga p-platser under mark. Däremot finns inga tydliga begränsningar som direkt förhindrar att en ny parkeringsanläggning byggs i flera plan ovan jord.

I 2010 års översiktsplan beskrivs närliggande Svartbäcksgatan som ett framtida stadsstråk vilket kommer att karaktäriseras av tät bebyggelse och en stor funktionsblandning. Om detta ska bli verklighet kommer förtätningar behöva göras i Fyrisskolans närhet. För tillfället pågår planarbete för nya bostäder och kontor vid Kv. Heimdal på andra sidan Fyrisån. Fyrisskolan är placerad på gränsen mellan centrala Uppsala och bostadsområdena norr om stadskärnan, inklusive de i översiktsplanen utpekade utvecklingsområdena.

Möjlig parkeringsanläggning

I det omgivande bostadsområdet Luthagen finns för närvarande ett stort behov av parkering både för boende inom området och de som arbetar i andra närliggande områden. En utbyggd parkering vid Fyrisskolan skulle kunna tillgodose en del av detta behov och tillkommande efterfrågan vid ny bostadsbebyggelse på motsatt sida Fyrisån.

Det finns huvudsakligen två möjliga utformningsalternativ för en framtida parkeringsanläggning. Ett alternativ är att utforma p-huset så att det helt ansluter till den omgivande kvartersstrukturen (omgivande lamellhus är ca 75 x 15 meter). För att realisera detta alternativ skulle hela grönytan mellan skolans parkering och Götgatan behöva tas i anspråk, liksom de träd som omger den nuvarande parkeringen. Liksom i det föregående alternativet skulle en eller flera verksamheter kunna inhysas i p-husets bottenplan. Om en framtida parkeringsanläggning ska ges samma proportioner som kvarterets lamellhus

[53] www.fyrisskolan.uppsala.se, se under fliken "Personal"

[54] www.siris.skolverket.se

[55] Räddningsverket, 2003, Rapport 40, Översiktlig översvämningskartering längs Fyrisån

[56] Länsstyrelsen i Upplands län, 2009, Klimat- och sårbarhetsanalys för Uppsala län 2009

[57] Rolf Sahlqvist, 2013-08-23

begränsar husens bredd utformningen till ett parkeringsskepp per våningsplan.? I anläggningar med parkering i flera plan skiljer sig nedersta våningen från övriga plan då både in- och utfart samt rampförbindelsen med ovanliggande plan ska inrymmas. Detta delar upp bottenplanet och ytor uppkommer som blir svåra att utnyttja effektivt. Detta kan göra parkeringsanläggningen mycket kostsam och försvårar en generell uppskattning av antalet möjliga parkeringsplatser. Ett 100 meter långt parkeringsdäck med 16,5 meters bredd kan rymma strax under 80 fordon. Pelare och eventuellt manöverutrymme för att kunna vända kan reducerar antalet något. Parkeringsskeppet har, med denna utformning, en p-gata i mitten med parkeringsplatser på båda sidor. Parkering i två plan kan ge cirka 140-150 parkeringsplatser.

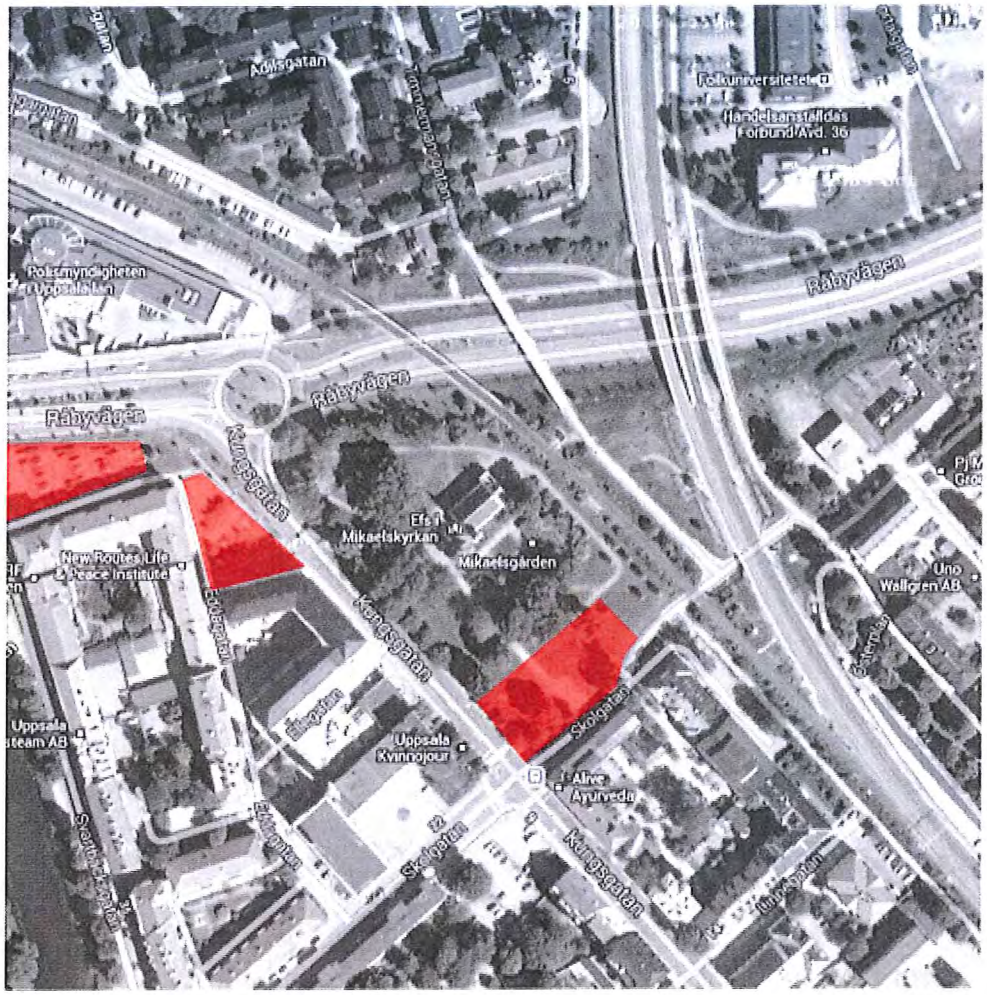
Ett annat alternativ är att den nuvarande skolparkeringen ersätts av ett p-hus i flera plan, där åtminstone ett par andra verksamheter tillåts i bottenplanet. Anläggningen skulle ytmässigt kunna utformas på ett sätt som ansluter till den omgivande kvartersstrukturen mot Luthagsesplanaden, dvs. göras lika långt som omgivande lamellhus (ca 75 meter), men betydligt bredare (ca 30-35 m). För att detta ska vara möjligt förutsätts att samtliga träd på skoltomten direkt söder om entrén avverkas, liksom en del av träden utmed Götgatan. På våningsplan ovan markplan borde det vara möjligt att inhysa ca 75 p-platser. Omgivande lamellhus har ca 5 våningar, ett ca 15 meter högt parkeringshus skulle vara anpassat till den befintliga bebyggelsens skala. Ett parkeringshus i 4 plan där parkering även anordnas på taket skulle då kunna inrymma åtminstone ca 300 platser samt det antal parkeringsplatser som kan finnas tillgängligt på markplan beroende på vilka ytor verksamheter i bottenplan tar i anspråk. Detta skulle innebära ett tillskott på minst 250 platser. Eftersom platser reserverade för skolans personal behöver flyttas när reservoaren byggs norr om skolan behövs ca 17 av dessa till skolans personal.

Det faktiska antalet en anläggning kan rymma beror i båda alternativen i stor utsträckning på hur pelare och ramper placeras, samt om någon del av markplan reserveras för andra ändamål än parkering.

Figur 6-22. Parkeringshuset Fullriggaren i Malmö med en matbutik i markplan.

Figur 6-23. Förslag på var ett nytt parkeringshus i 4 plan skulle kunna placeras vid Fyrisskolan.

6.8 Mikaelsplan/kvarteretAmbulansen



Figur 6-24. Yta för möjlig framtida parkeringsanläggning vid Mikaelskyrkan och befintliga markparkeringar tillhörande närliggande Kv. Ambulansen. Bakgrundsbild: Google Maps.

Platsens lokalisering och dess användning idag

Platserna som avses är dels den södra delen av Mikaelsplan (utmed Skolgatan) och ytan på motsatt sida Kungsgatan, tillhörande kvarteret Ambulansen, som idag används för markparkering. Mikaelskyrkan gränsar till två av Uppsalas mest trafikerade gator,– Kungsgatan och Råbyvägen. Råbyvägen utgör en barriär för gång- och cykeltrafikanter och kan i närheten av kyrkan bara korsas av två gång- och cykelbroar. Området kring kyrkan utgörs av kuperad park med tät vegetation i norr och väster och en mer öppen och plan yta mot Skolgatan. På denna yta finns idag ett fåtal p-platser som tillhör kyrkan. På den i väster angränsande fastigheten (kvarteret Ambulansen) finns ett antal markparkeringar. Platsen ligger i utkanten av Uppsala centrum, vid Kungsgatans nordligaste del. Centralstationen, domkyrkan och gågatorna nås alla inom en knapp tiominutersprome nad. Ett stort ytterligare antal besökspunkter och större verksamheter finns direkt öster, norr och söder om Mikaelsplan.

Figur 6-25. Mikaelsplan och kvarteret Ambulansen. Bildkälla: Bing Maps.

Verksamheter i området och områdets karaktär

Väster om Kungsgatan finns nyare bebyggelse i ca 5 våningar. . Söder om Skolgatan är bebyggelsen äldre och lägre. Öster om kyrkan ligger järnvägen, som delar sig precis öster om kyrkan. Norr om kyrkan ligger Råbyvägen, polishuset och ett område med blandad bebyggelse, (främst radhus och lägre flerbostadshus. Nära kyrkan, vid Skolgatan direkt väster om Kungsgatan ligger den botaniska trädgården Linnéträdgården.

Trafiksituation och kollektivtrafik vid platsen idag

Omgivande gator är kraftigt trafikerade, Råbyvägen med ca 17 500 och Kungsgatan vid kyrkan med ca 11 900 fordon per veckomedeldygn enligt den senaste trafikräkningen. Cykelvägar som tillhör Uppsalas huvudcykelnät finns direkt söder om kyrkan samt direkt öster om kyrkan, cykelbron över Råbyvägen).

I anslutning till kyrkan finns flera busshållplatser med ett stort antal förbipasserande bussar, Kungsgatan trafikeras av två av UL:s stombusslinjer (linje 2 och 5). En hållplats ligger direkt intill infarten till Mikaelsplan.

Närliggande parkering

Det finns ett antal markparkeringar reserverade för boende i närområdet, dels söder om Skolgatan, dels två större parkeringar vid den angränsande fastigheten tillhörande Kvarteret Ambulansen. På delar av de närliggande gatorna Skolgatan och Linnégatan tillåts kantstensparkering. Enligt tidigare parkeringsutredning[58] finns minst 130 p-platser inom 200 meter söder om Mikaelskyrkan. En stor del av dessa platser återfinns dock på andra sidan järnvägen, vilket innebär att den faktiska sträckan som måste passeras till majoriteten av p-platserna i

[58] Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy, 2012

själva verket är betydligt längre än 200 meter. Något längre bort driver ett privat parkeringsföretag två p-hus,ettvid S:t Pers Galleria med 243 platser och ett vid korsningen S:t Olofsgatan/Kungsgatan med 310 platser. En ytterligare parkeringsutredning undersökte beläggningsgraden vid p-platser i närheten av Mikaelsplan. Utredningen påvisade låg beläggning vid såväl markparkering som i de närliggande två p-garagen. Det är sedan tidigare känt att flera av de p-hus i Uppsala som drivs av privata parkeringsaktörer har låg beläggningsgrad som en följd av orimligt höga parkeringsavgifter.

Tabell 6-5. Resultat från tidigare inventering av beläggningsgrad vid markparkeringar och i p-garage i anslutning till Mikaelsplan och kvarteret Ambulansen. Data från Trivectors bakgrundsutredning till Uppsalas parkeringspolicy.

	Markparkering	P-garage
P-platser inom 200 m	128	0
Beläggning kl. 11-13	44 %	
Beläggning kl. 16-18	46 %	
P-platser inom 500 m	165	553
Beläggning kl. 11-13	48 %	46 %
Beläggning kl. 16-18	50 %	36 %

Parkeringsbehov i närområdet

Trots att tidigare beläggningsstudier indikerar att behovet av p-platser i anslutning till Mikaelsplan är begränsat borde nyttan av nya parkeringsanläggningar vid platsen kunna motiveras med platsens strategiska läge för såväl besöksparkering till centrum som besöks- och boendeparkering till de områden i närheten inom vilka brist på p-platser idag råder. En anläggning skulle också minska trafikmängden på Kungsgatan längre söderut. Sedan beläggningsstudierna gjordes har dessutom flera byggprojekt färdigställts och flera nya projekt planeras. Med tanke på detta är det sannolikt att efterfrågan på parkering kring platsen kommer öka väsentligt i framtiden.

Platsspecifika omständigheter

Det har under flera års tid pågått diskussioner om att exploatera den befintliga parkanläggningen runt Mikaelskyrkan. Uppsalahem har uttryckt intresse för att köpa kyrkan och den omkringliggande marken och bygga bostadshus i sex våningsplan runt kyrkan med totalt 180 lägenheter. En detaljplan för exploateringen har tagits fram.. Ett flertal kritiska synpunkter har lämnats om en eventuell exploatering av området. . Det finns en stor översvämningsrisk vid platsen[59]. På den befintliga markparkeringen på andra sidan Kungsgatan mittemot kyrkan planeras för nya bostadshus om fem till sex våningar. Detaljplanen för kvarteret Ambulansen har fått kritik för att inte tillgodose parkeringsbehovet.

Platsen har i denna utredning bedömts vara mycket attraktiv för en framtida parkeringsanläggning. Exempelvis skulle parkeringsnormen för flera byggprojekt i närområdet kunna lösas genom parkeringsköp i ett större garage under Mikaelsplan. Enligt Uppsala Vatten skulle ett nytt p-garage kunna byggas under Mikaelsplan utan att konflikter med befintliga större va-ledningar uppstår. Det

[59] Räddningsverket, 2003, Rapport 40, Översiktlig översvämningskartering längs Fyrisån

finns dock flera andra omständigheter som gör platsen olämplig för ett större p-garage. Översvämningsrisken på platsen utgör ett hinder. Dessutom leds Svartbäcken i en kulvert under platsen. Dessa omständigheter innebär att det förmodligen inte är möjligt att bygga ett p-garage med fler platser än vad som krävs för de nya bostäderna på Mikaelsplan. På den angränsande tomt som tillhör kvarteret Ambulansen är de byggprojekt som pågår inte tillräckligt omfattande för att motivera att ett p-garage överhuvudtaget byggs. Precis som vid Mikaelsplan finns dessutom en översvämningsrisk att ta hänsyn till om ett p-garage skulle bli aktuellt.

Möjlig parkeringsanläggning

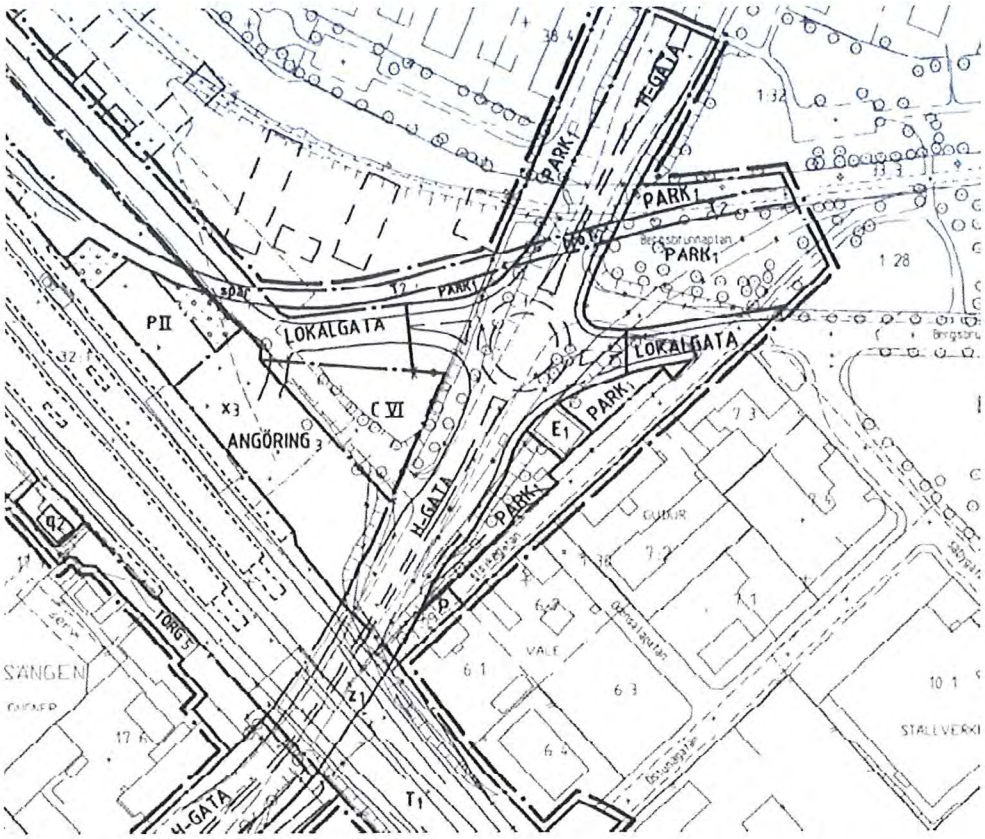
Det kommer inte att vara möjligt att bygga fler parkeringsplatser än de som behövs till de tillkommande bostäderna vid Mikaelsplan och kvarteret Ambulansen.

6.9 Kvarteret Konduktören

I detaljplanen från 2002 för kvarteret Konduktören, vid Östra Stationsområdet strax intill Centralstationen, finns mark reserverad för ny kontorsbebyggelse i sex våningar. Kontorens parkeringsbehov kommer inte att lösas med garage under den nya kontorsbebyggelsen. Däremot finns det på kommunens mark, på tomtens nordvästra del, en byggrätt för ett parkeringshus i två plan. Byggnadsytan för p-huset är ca 880 kvm, vilket ger totalt cirka 1 760 kvm BTA.

Direkt intill byggrätten finns ytterligare en yta med angöring som användningsområde. Marken under angöringen ska enligt detaljplanen göras tillgänglig för allmän parkering.

Om ett parkeringshus byggs på platsen bör det ägas och förvaltas av bolaget.



Figur 6-26. Kvarteret Resenären. Utsnitt från Detaljplan för Uppsala Central Östra Stationsområdet (2000, reviderad 2002).

6.10 Akademiska sjukhuset

Kommunen för en diskussion med landstinget avseende ett nytt p-hus med 584 platser som planeras intill sjukhuset. Besökstoppar i centrum sammanfaller med lägre beläggning för sjukhuset vilket gör att det bör gå att hitta former för samnyttjande.

Ett antal om 140 platser kommer att vara reserverade för sjukhusets personal med särskild personaltaxa. Övriga platser kommer att ha besökstaxa, vilket gör att de även blir tillgängliga för besökare till staden.

Tanken är att det ska skrivas ett samarbetsavtal som säkerställer att allmänheten ges möjlighet att parkera i garaget. Man kan räkna med att cirka 100 platser av de 584 kan nyttjas av besökare till staden.

Parkeringshuset kommer att börja byggas våren 2014 och beräknas stå klart 2015.

6.11 Angöring för turistbussar

Idag finns två bussparkeringar norr och söder om domkyrkan, vid Riddartorget och S:t Eriks torg. I förslaget till handlingsplan för parkering i Uppsala föreslås att kommunen bör undersöka möjligheten att använda vissa skolparkeringar för uppställning av turistbussar och husbilar under sommarhalvåret. Det föreslås även att avgift bör tas ut på alla uppställningsplatser med en högre avgift på de platser som finns i centrum och en lägre avgift på platser länger ut i enlighet med övrig prissättning av parkering.

Parkering för turistbussar bör ingå i bolagets ansvar men har inte utretts närmare i denna utredning.

6.12 Rekommendationer avseende vilka platser som bör studeras vidare

Nedan följer en kort summering av de tre platser som i denna utredning konstateras vara mest intressanta att studera vidare. Samtliga tre platser är mycket strategiskt placerade, alla i utkanten av Uppsalas stadskärna, och skall ses som förbättringsåtgärder för trafik- och parkeringssituationen i centrala staden. Vid de tre platserna bör det vara möjligt att tillskapa åtminstone ca 435 - 535 p-platser (netto). Utöver dessa rekommenderas att diskussionen ska fortsätta med landstinget för att teckna ett avtal om att en del av de nya parkeringsplatserna vid sjukhuset ska kunna nyttjas av besökare till staden. I de fortsatta studierna av kvarteret Konduktören bör det vara ett alternativ att bolaget kan äga och förvalta en framtida parkeringsanläggning. Möjligheten att anlägga parkeringsanläggningar för att erbjuda parkeringsköp i Östra Sala Backe, Kungsängen och Rosendal bör studeras vidare inom respektive projekt.

Tabell 6-6. Rekommenderade platser för vidare utredning.

Plats	Platser i ny anläggning	Nettotillskott på platsen	Kommentar
Österplan	ca.240 (två våningsplan) eller ca.340 (tre våningsplan)	ca 35 (två våningsplan), ca 135 (tre våningsplan).	En ny anläggning kan tillgodose befintligt parkeringsbehov och tillgodose en del av det nya behovet som uppkommer i och med flera nya bostadsprojekt i anslutning till platsen.
Katedralskolan	ca.260 (två våningsplan).	ca.150	En ny anläggning kan tillgodose befintligt parkeringsbehov och dessutom användas av besökare till centrum .
Fyrisskolan	ca.300	ca.250	En ny anläggning kan tillgodose befintligt parkeringsbehov och en del av det nya behovet som uppkommer i och med flera nya bostadsprojekt i anslutning till platsen..
Summa	800 - 900	435 – 535	

Österplan

En ny parkeringsanläggning på Österplans norra del ska tillgodose befintligt parkeringsbehov som till största del är boende-, arbetsplats- och evenemangsparkering. Parkeringen kan även användas av besökare till centrum som ligger inom 5 minuters gångavstånd. Anläggningen kan också användas för att tillgodose behovet av parkering som uppkommer i samband med ny bostadsbebyggelse på andra sidan järnvägen. Detta kan ske med parkeringsköp.

Det finns förutsättningar att bygga en parkeringsanläggning i 2-3 plan, beroende på hur S:t Olofsgatan i framtiden utformas och var infarts- och utfartsvägar från parkeringsanläggningen placeras. Med parkering i två plan, utformat som ett parkeringsgarage med parkering i markplan och på ett ovanpåliggande parkeringsdäck, bör kunna rymma cirka 240 parkeringsplatser. Ett tillkommande tredje parkeringsplan under marknivå bedöms kunna kan ge plats åt ytterligare cirka 100 parkeringsplatser, vilket resulterat i en parkeringsanläggning med cirka 340 parkeringsplatser. Nettotillskottet vid norra Österplan blir då 148 – 248 platser, men osäkerheten kring dessa siffror är stor.

Hur parkeringsanläggningens anslutning till S:t Olofsgatan ska lösas kräver vidare utredning. Trafikströmmarna till och från anläggningen måste anpassas efter trafiken på S:t Olofsgatan, främst för att inte försämra kollektivtrafikens framkomlighet. Även trafiksäkerheten måste beaktas, t.ex. kan skymd sikt leda till ökad olycksrisk. Om S:t Olofsgatan ska ledas under järnvägen kan detta leda till farliga konflikter mellan motortrafiken som ska till och från garaget och cyklister som färdas västerut på S:t Olofsgatan. På grund av gatans lutning färdas cyklisterna i hög hastighet vilket kan göra en parkeringsanläggning i tre plan med koppling till S:t Olofsgatan olämplig. Ett alternativ kan vara att i förlägga parkeringens in- och utfart till norra delen av Österplanvid (cykelvägen utmed Österplan 1 eller vid Höganäsgatan.

En ny parkeringslösning vid norra Österplan kan göra det möjligt att frigöra befintlig parkeringsyta söder om S:t Olofsgatan och där anlägga en stadsnära park. Om detta genomförs försvinner sannolikt alla de 113 parkeringsplatser som finns på markparkeringen vid den södra delen och nettotillskottet blir lägre. Men en parkeringsanläggning i två plan på den norra delen blir nettotillskottet på hela Österplan ca 35 platser, om anläggningen byggs i tre plan blir tillskottet cirka 135 platser.

Katedralskolan

Katedralskolan är ett mycket strategiskt val för lokalisering av en utbyggd parkeringsanläggning. Vid skolparkeringen kan boende-, personal- och besöksparkering till närområdet..

Vid markparkeringen utmed Kyrkogårdsgatan bör det vara möjligt att anlägga ett parkeringshus utan att några större ingrepp behöver göras i omgivande park- och skolmiljöer och utan att några uppenbara trafikproblem uppstår. I parkeringsanläggningen borde det vara möjligt att inhysa åtminstone ca 130 p-platser per våningsplan. Totalt bör det vara möjligt att tillskapa minst 150 parkeringsplatser.

Fyrisskolan

Utöver skolans parkering är utbudet av parkeringsanläggningar begränsat i närområdet och i omgivande Luthagen råder brist på p-platser. Framtida byggprojekt kommer att ytterligare öka efterfrågan på parkering i området. I närområdet har flera nya bostadshus uppförts med tillhörande parkeringsgarage. Avgiften för att parkera i husens garage är högre än på gatorna i området, vilket har resulterat i ökad efterfrågan på gatuparkering i Luthagen trots att husen har garage. Utbyggnad av parkering bör därför kombineras med översyn av gatans reglering. En utbyggd parkering vid Fyrisskolan skulle avlasta gatuparkeringarna i Luthagen. Platsen skulle i första hand lämpa sig väl för både boende- och arbetsplatsparkering till verksamheter i närområdet.

Mellan den södra skolbyggnaden och Luthagsesplanaden bör det vara möjligt att bygga en parkeringsanläggning i minst två plan, där en eller ett par andra verksamheter kan inhysas i bottenplanet. Om anläggningen byggs i fyra plan bör det vara möjligt att tillskapa åtminstone 250 parkeringsplatser.