

UPPSALA PARKERINGS AB



AFFÄRSPLAN 2017-2019

Innehåll

- ◆ Ägardirektiv
- ◆ Långsiktiga mål
- ◆ Förvaltning och drift
- ◆ Nyproduktion av parkeringsanläggningar
- ◆ Medarbetare
- ◆ Mål och mätetal
- ◆ Ekonomi och omvärld
- ◆ Ekonomibilaga



Vision

Vi skapar förutsättningar för en hållbar stadsutveckling

Affärsidé

Uppsala Parkerings AB ska erbjuda parkeringskunder, såväl privatpersoner som fastighetsägare och näringsidkare i Uppsala, parkeringslösningar med hög kvalitet till rimliga priser. Bolaget har en aktiv roll i de olika planeringsprocesserna i syfte att bidra till att de övergripande trafikpolitiska målen uppnås.

Omslagsbild: Invigningen av 10 nya laddplatser för elbilar i Centralgaraget, november 2016

Ägardirektiv

Uppdraget

Bolaget ska inom Uppsala kommun förvärva, uppföra och förvalta parkeringsanläggningar för bilar samt bedriva därmed förenlig verksamhet. I uppdraget ingår också operativ parkeringsverksamhet på allmän platsmark.

De helägda bolagen är inordnade i en aktiebolagsrättslig koncern. Moderbolaget i bolagskoncernen är Uppsala Stadshus AB.

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 kommunfullmäktige.

Ägarens krav på bolaget

- Kommunfullmäktige har beslutat om ett antal styrdokument. Dessa omfattar och ska tillämpas av samtliga nämnder och bolag.
- Respektive bolag ska genom affärsplanen synliggöra dess bidrag till uppfyllelse av fullmäktiges prioriteringar uttryckta i styrdokument samt generella och bolagsspecifika ägardirektiv.
- Moderbolaget och dotterbolagen ska verka för värdeskapande samarbeten med andra bolag inom stadshuskoncernen.
- Bolagen ska arbeta med klimatdriven affärsutveckling och energieffektiviseringar. Bolagen ska stödja systematisk tillämpning av ny energiteknik, energisnåla uppvärmningslösningar, klimatneutrala transporter samt materialval med hög miljöprestanda.
- Rekrytering och förhandling av anställningsvillkor för vd och vice vd i dotterbolagen ska ske i enlighet med process fastställd av styrelsen för Uppsala Stadshus AB.
- Uppsala Parkerings AB ska i samarbete med gatu- och samhällsmiljönämnden pröva strategi avseende parkeringslösningar med syfte att säkerställa en framtida hållbar finansiering.
- Uppsala Parkerings AB ska vara ett redskap för att skapa ändamålsenliga kommunala parkeringar för både cykel och bil och bidrar därmed till stadens utveckling och ett mobilitetsperspektiv på resande.

Ägardirektiv (forts.)

- Bolaget ska arbeta strategiskt utifrån kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt minska trafikens miljöbelastning genom parkeringsstyrning, bland annat genom fler avgiftsbelagda parkeringar och höjda avgifter.
- Bolaget ska bidra aktivt till ett högt utnyttjande av parkeringsgaragen i innerstaden och bidrar med sin kompetens i utformningen av kommunens parkeringsstrategi.
- Bolaget ska säkerställa att, i syfte att tillgodose parkeringsbehovet i centrala Uppsala, inom en sju-årsperiod skapa 600 nya parkeringsplatser i ett eller flera parkeringsgarage och/eller vid kollektivtrafikförsörjda pendlarparkeringar. Utbyggnaden ska mötas av borttagna parkeringsplatser på markplan.
- Bolaget ska i samverkan med plan- och byggnadsnämnden utarbeta rutiner för aktiv hantering av parkeringsköp.
- Bolaget ska i de egna parkeringsanläggningarna arbeta med differentierade avgifter och andra marknadsincitament i syfte att höja beläggningsgraden i garagen, samt verka för höjda avgifter på markparkeringar.
- Bolaget ska i samverkan med övriga aktörer i kommunen arbeta för utökade möjligheter för laddning av elbilar.

Långsiktiga mål

Uppsala Parkerings AB, har som helägt kommunalt bolag, att följa och arbeta mot de övergripande målen för kommunen. Parkeringspolicy för Uppsala kommun anger fem övergripande mål som har särskild bäring på bolagets verksamhet

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

Den pekar också ut ett antal riktlinjer som förklarar målen, antagna av kommunstyrelsen och en handlingsplan med åtgärder, som antagits av gatu- och samhällsmiljönämnden (GSN).

Ett långsiktigt mål är att minska gatuparkeringen för att frigöra yta för andra ändamål. För att nå dit måste bolaget på kort och medellång sikt bygga eller på annat sätt tillskapa parkeringsanläggningar, dels för att ersätta idag existerande mark- och gatuparkeringar, dels för att möta tillkommande behov, framförallt i nyexploateringsområden.

Långsiktiga mål (forts.)

En annan bärande idé är att bolaget bidrar till ett effektivt byggande och hållbar stadutveckling genom aktivt arbete med parkeringsköp. Det kräver också att det byggs fler parkeringsanläggningar i strategiska lägen.

Ett av kommunens syfte med parkeringsverksamheten är att, som det står i trafikförordningen, ”ordna trafiken”. Bolaget har här en viktig roll, att med sin spetskompetens föreslå åtgärder i form av förändrade trafik- och parkeringsregleringar, prissättningar, som uppfyller det syftet.

Förutom att uppfylla ägardirektiven ska bolagen beskriva vilket arbete som sker inom ramen för de kommungemensamma inriktningmålen och uppdragen. Dessutom ska policyer och riktlinjer som är relevanta för bolagets verksamhet följas. Se även ägarens avkastningskrav och investeringsram i ekonomibilagan.

S:t Eriks torg. En av våra lönsamma parkeringsanläggningar, som på sikt kan försvinna för att frigöra yta för andra ändamål. Vårt planerade parkeringshus vid Katedralskolan skulle då kunna ersätta den förlorade torgparkeringen.



Förvaltning och drift

Bolaget äger ett parkeringsgarage, Centralgaraget och förvaltar ytterligare två, Kvarnengaraget och Stadshusgaraget med sammanlagt ca 700 p-platser. Bolaget förvaltar dessutom all gatumarksparkering på allmän plats, cirka 10 000 p-platser och 2500 p-platser på kommunal kvartersmark

Översyn av parkeringssituationen

Vi ser successivt över parkeringssituationen i staden, tillsammans med Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF). Ett gemensamt arbete att ta ett samlat grepp över hela staden har resulterat i ett förslag om regleringar i ett avsevärt större område än idag. Syftet är att uppnå de övergripande trafikpolitiska målen. Gatu- och samhällsmiljönämnden (GSN) beslutade om förändringarna i december 2016. Vi arbetar också aktivt med att lämna in förslag till GSN på parkeringsregleringar för den allmänna gatumarken.

Förvaltning och drift (forts.)

Parkeringsövervakning

Parkeringsvakterna utför parkeringsövervakning på all gatumark i tätorterna i kommunen, och på tomtmark ägd av Uppsala kommun och några kommunala fastighetsbolag, framför allt Skolfastigheter och Sport- och rekreationsfastigheter.

En förlängning av arbetet med parkeringsövervakning är att flytta fordon. Det görs även åt privata p-bolag och fastighetsägare utan parkeringsövervakning på sin mark. Det har skett en ökning av antalet fordonsflyttar under 2016, och det ser ut som antalet kommer att ligga kvar på en högre nivå än tidigare under en tid framöver.

I nuläget är det 17 parkeringsvakter anställda i bolaget. I takt med att staden växer och bolaget bygger fler garage kommer behovet att öka. Det ökade arbetet med fordonsflytt kräver också mer personal.

Parkeringsvakterna kommer också att bli mer delaktiga i kundtjänstarbetet i bolaget. Aktuell kunskap om trafikmiljön och allmänt om parkering är en bra resurs, det kommer många telefonsamtal med synpunkter och frågor som också ställs till parkeringsvakterna i deras dagliga arbete. En särskild kundtjänst för parkeringsövervakningsfrågor har därför inrättats.

Kundtjänst och administration

En del administrations- och kundtjänstfunktioner köps av kommunens enhet Gemensam service och är kopplade till kommunens gemensamma felanmälningsfunktion

Centralgaraget

I Centralgaraget fortsätter underhållsarbetet liksom att vi ska utarbeta en löpande underhållsplan för garaget. Den nya belysningen i plan 1 är under utvärdering och ska ligga till grund för byte av belysning i plan 2. En mera ändamålsenlig kameraövervakning som syftar till att motverka skadegörelse och oönskade besök i garaget kommer att installeras. Städning och bevakning har utökats för att öka tryggheten i garaget.

Betalssystem

Flertalet parkeringskunder betalar med kort, myntbetalningen minskar stadigt i takt med att de gamla mynten fasas ut samtidigt som vårt arbete med att avveckla mynthanteringen fortskrider. Andelen som väljer att betala med mobiltelefon har ökat från 4 % till ca 12 % 2016. Vi arbetar aktivt med att öka den andelen och målet för 2017 är 20 %.

Parkeringsledning

Ett parkeringsinformationssystem som bl.a. syftar till att minska söktrafiken ska införas. Uppsala lämpar sig väl för ett sådant system eftersom p-garagen i centrum ligger förhållandevis tätt. Vårt arbete med att digitalisera parkeringsbetalningen i ett molnbaserat system där man anger bilens registreringsnummer i samband med betalningen kommer leda till att man via sin parkeringsapp i realtid kan se var det finns lediga platser samt få vägledning till ledig parkeringsplats. Detta gäller både på gatumark och i våra garage och parkeringshus. För att systemet ska fungera tillförlitligt krävs att vi bygger upp en databas där parkeringar registreras kontinuerligt. Det innebär att ett fullt utbyggt system sannolikt kan införas tidigast om två år.

Förvaltning och drift (forts.)

Laddplatser för elbilar

Utvecklingen av laddinfrastruktur för elfordon går snabbt. Flera privata aktörer anlägger laddstolpar i anslutning till sina verksamheter. I bolagets garage är laddstolpar en självklarhet. En utökning av antalet platser har, tack vara bidrag från Naturvårdsverkets projekt Klimatklivet, skett under 2016. I nästa etapp tittar vi på placering av laddinfrastruktur i områden med boendeparkering. Detta för att undvika att elbilen blir en angelägenhet bara för de som bor i villa. Tillsammans med SBF har vi påbörjat utarbetandet av en handlingsplan för utbyggnad av laddinfrastruktur på allmän gatumark. Den ska ligga till grund för den fortsatta utbyggnaden.

Nyproduktion av parkeringsanläggningar

Projektplanering

Bolaget deltar i ett flertal garageprojekt vilka samtliga ännu är i tidiga skeden men varav ett, Rosendal 1, är inne i en byggprocess. För att möta Uppsalas expansion krävs att bolaget bygger ett tiotal parkeringshus under den kommande 10-årsperioden.

Rosendal p-hus 1

Bolaget samverkar med Uppsalahem, som inom samma fastighet bygger bostäder och verksamhetslokaler. En byggprocess har inletts under sommaren 2016. Ett programarbete med arkitekt och landskapsarkitekt pågår med fortsatt arbete med systemhandling under slutet av året 2016. Markanvisningsavtal blev klart oktober 2016 med beräknad byggstart november 2017. Det blir ett trepartsavtal, som innebär att fastigheten planeras för tredimensionell fastighetbildning.



Arkitektförslag avseende vårt första egenbyggda parkeringshus "Dansmästaren" i Rosendal, som förutom parkeringar även ska innehålla bostäder och verksamhetslokaler. Planerad byggstart i november 2017.

Kv Elektra/Salaplan

Bolaget har ett samarbetsavtal med Mitsem, Besquab, Tengbom och Uppsalahem. Arbetet fortskrider, om än något sakta. Bolaget planerar för ca 500 p-platser. Det finns en rad osäkerhetsfaktorer som gör att möjligheten till att genomföra projektet är högst oklar. Huvudsakligen är det exploateringsgrad, tomtens storlek utifrån Råbyvägens ombyggnad, omständigheter kring el och VA infrastrukturen på tomten som påverkar genomförandet.

Nyproduktion av parkeringsanläggningar (forts.)

Ulleråker p-hus 1

Ur parkeringsperspektiv planeras Ulleråker på ett liknande sätt som Rosendal med strategiskt placerade p-hus. De första detaljplanerna är på väg fram. I en av planerna finns en utpekad p-hustomt vid en av entréerna till området. Under sommaren och hösten 2016 genomfördes en markanvisningstävling där bolaget deltagit i underlagsarbetet samt i utvärderingen av förslagen. Byggstart beräknas till 2018 för ca 600 p-platser. Tidpunkt för byggstart är dock osäker, framförallt på grund av att det behövs en fördjupad utredning kring den totala exploaterings påverkan på Uppsala åsen som dricks-vattentäkt samt på Fyrisån, som ett redan hårt belastat vattendrag.

Katedralskolan/Vasaparken

Det pågår en förrättning där mark som idag tillhör Uppsala kommun ska övergå till Skolfastigheter. Samtidigt ska skolan renoveras och behöver parkeringsytan för byggetablering. Projektet har dock försenats pga en överklagad upphandling. Bolaget har, efter överenskommelse med skolfastigheter, under hösten 2016 inkommit med en begäran om markförvärv till skolfastigheters styrelse. Styrelsen är positiv till fortsatt utredning tillsammans med bolaget. Skolfastigheter utreder sitt lokalbehov, lokal-försörjning utreder elevunderlaget samtidigt som bolagen tillsammans tar fram skisser och har en inledande dialog med kommunen om detaljplanering och gestaltning. Byggstart beräknas 2019.

Rosendal p-hus 2

Rosendalsutbyggnaden kräver flera p-hus. Tomten ligger inom området för markanvisningstävling för etapp 3, som startade september 2016. Kommunen räknar med en direktanvisning till bolaget. Byggstart för etappens första kvarter beräknas till 2019 och samma år bedöms ett andra garage, med ca 400 platser, behöva påbörjas.

Ulleråker 2

I takt med utbyggnaden av Ulleråker krävs ytterligare 4-5 p-hus. Byggstart är osäkert utifrån samma anledning som för *Ulleråker 1*.

Norra Österplan

På grund av att tunnelbyggena under järnvägen vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan försenats öppnar sig möjligheten att tidsmässigt få in en parkeringslösning på och/eller under den befintliga markparkeringen. Ca 200 platser kan tillskapas med byggstart 2019.

Bolaget sökte under hösten 2016 dispens från biotopskyddet hos Länsstyrelsen utifrån behovet att fälla ett antal träd. Om Länsstyrelsen ger dispens går vi vidare med markundersökningar. Sannolikt krävs också en planändring. Tillsammans med Trafikverket har vi haft en workshop våren 2016 där vi bl.a. sett på trafiklösningar. Infart från S:t Olofsgatan är inte möjlig utan måste ske från Höganäsgatan, vilket också är fallet om endast markparkeringen behålls i befintligt skick.

Nyproduktion av parkeringsanläggningar (forts.)

Övriga investeringar

Förutom den omfattande investeringsplanen för nya anläggningar måste en del investeringar i ny teknik och miljöinvesteringar genomföras. 5 mnkr per år har tagits upp och innehåller ladd infrastruktur, nya parkeringsautomater och annan teknisk utrustning. Under 2016 planerades också för investering av fossilbränslefria bilar. De gamla (5 st) fasas ut under första halvåret 2017.



Som ett led i kommunens strategi "fossilfri fordonsflotta till 2020" planerar vi nu att ersätta våra befintliga parkeringsövervakningsbilar med t ex elbilar. Planen är att utbytet ska vara genomfört till hösten 2017.

Under 2016 har vi installerat 5 nya laddstationer med dubbeluttag (dvs 10 platser) och semisnabb-laddning i Centralgaraget. Och fler ska det bli runtom i Uppsala. Se vidare våra mål och mätetal.

Pendlarparkeringar

Pendlarparkering är en sammanfattande benämning för samåkningsplats, infartsparkering samt knutpunkt för byte av färdmedel. Infartsparkeringar har ett enda syfte, nämligen att parkera bilen på en centrumnära parkering för att sedan fortsätta sin resa vidare in mot den centrala staden med kollektivtrafik eller cykel. Pendlarparkering är således ett vidare begrepp som inte definieras utifrån resans riktning och är därmed inte lika begränsad i sin användning.

Frågan om att anlägga infartsparkeringar i Uppsala har varit återkommande. Ytor som nämnts är vid Gränby köpcentrum och södra infarten vid Kungsängen. I samband med utredningen för Parkeringspolicyn konstaterades det att det inte är aktuellt med infartsparkeringar i centrumnära läge. Det finns inte den trängselproblematik eller de trafikrestriktioner som är en förutsättning för att infartsparkeringar skulle utnyttjas. Däremot har det gjorts en inventering av pendlarparkeringar för hela kommunen, framförallt för att identifiera parkeringar som kan öka kollektivt resande till och från närliggande tätorter. I ÖP 2050 finns dessa lägen utpekade varav ett fåtal ligger på kommunal mark, Knutby, Björklinge och Skyttorp. De flesta parkeringar ligger på privat mark eller på mark som ägs av Trafikverket.

Markägoförhållanden begränsar i viss mån möjligheten för kommunen att utöka och drifva dessa platser. I dialogen i arbetet med landsbygdsprogrammet(2016) framkom att det finns ett behov av parkering för både bil och cykel vid kollektivtrafikhållplatser. Bolaget har en tät dialog med SBF i strategiska frågor men även kring arbetsfördelning vad gäller ägande, investering och drift.

Nyproduktion av parkeringsanläggningar (forts.)



Pendlarparkeringen vid Skyttorp, i omedelbar närhet till Upptåget mot såväl Uppsala som Gävle.



Cykelparkeringar

Uppsala skall bli den bästa cykelstaden i Sverige. Det är en självklarhet att det i de nya parkeringshusen också planeras för en viss del cykelparkeringar, framförallt parkeringar för cykelpooler. GSN ansvarar för stadens allmänna cykelparkeringar. Bolaget har en tät dialog med SBF i planeringen för ett nytt cykelgarage vid Resecentrum. Kommunen ansvarar för projektet i sin helhet inklusive investeringen men bolaget är öppet för att sköta driften av garaget om det visar sig vara den bästa lösningen.

Medarbetare

Vi har ca 25 medarbetare. Rekrytering av nya medarbetare utgår från ett kompetensbehov. Vårt uppdrag innebär att vi kommer att växa kraftigt de närmaste åren. Vi arbetar därför med en personal- och rekryteringsplan men uppmanar också våra medarbetare vidga sina kunskaper och utföra nya uppgifter. Detta hjälper oss att säkerställa att vi behåller kompetensen och täcker våra behov.

Under 2016 införlivades parkeringsövervakningen i bolaget. Personalstyrkan tredubblades därmed. Vi har inlett ett inre arbete i syfte att skapa en gemensam företagskultur och uppförandekod, förbättra det systematiska arbetsmiljöarbetet och stärka "vi-känslan".



Efter verksamhetsövergången av parkeringsvakterna från kommunen, arbetar vi nu för att bättre kunna styra och effektivisera parkeringsövervakningen, skapa en starkare vi-känsla samt anpassa organisationen för de kommande övervakningsuppdragen i Uppsalas ytterområden.

Mål och mätetal

Bolaget har under planperioden 6 mål och mätetal, vilka följs upp fortlöpande. Se vidare punkten Uppföljning under avsnittet Ekonomi och omvärld.

- ◆ Beläggningsgrad för korttidsparkering ska ligga runt 85 % (se utfall för Central- och Kvarnengaraget i ekonomibilagan)
- ◆ Nettodriftsresultat >17 mnkr/år (varav Centralgaraget >2,0 mnkr, nuvärde 1,0 mnkr)
- ◆ Mobilbetalning av p-avgifter >20% 2017 (Nuvärde 12 %)
- ◆ Direktavkastning >37% (nuvärde 30,5 %)
- ◆ Vakansgrad fasta P-platser < 4% (nuvärde 4,3 %)
- ◆ Nya laddstolpar >10 per år

Vi avvecklar successivt möjligheten att betala med mynt i våra parkeringsautomater, något som ska vara fullt genomfört till halvårsskiftet 2017. Vi ser därmed betalning med mobil/app som ett starkt komplement till detta och räknar med att andelen mobilbetalningar ska bli ca 20% 2017.



Ekonomi och omvärld

Bilnehavet har ökat stadigt, ända sedan 1950-talet. Under de tre senaste åren har varje månad inneburit ett nytt försäljningsrekord. Det finns inget som pekar på trenden ska brytas men däremot kommer det att ske en snabb omställning till andra drivmedel. Vi bedömer att elbilsförsäljningen kommer att ta fart och vi har ett ansvar att både möta och driva på den utvecklingen. Elfordon är en av nycklarna till att klara våra klimatmål och nå en fossilfri fordonsflotta. Vi behöver satsa på offentligt tillgängliga laddplatser i äldre stadsdelar som inte planerats för bilen där de boende inte kommer att kunna ladda hemma. De nya parkeringsanläggningar vi kommer att bygga i bl.a. Rosendal och Ulleråker kommer också att ha en hög andel laddplatser.

Ekonomi och omvärld (forts.)

Bolaget ska inte bara förvalta och utveckla de kommunala parkeringarna i Uppsala. Vi förväntas ta en aktiv roll i kommunens utveckling. För att möta Uppsalas expansion krävs att bolaget bygger ett tiotal parkeringshus under den kommande 10-årsperioden, främst i nybyggnadsområdena. De planeringsprinciper som råder innebär att parkeringsfrågan blir central. P-husen måste färdigställas tidigt i projektet och placeras strategiskt för att biltrafiken ska kunna minimeras inom kvarteren. För närvarande finns minimalt antal tänkbara aktörer, om ens några, som är beredda att våga investera i sådana projekt. Därför måste bolaget ta ansvar för och bana väg för en sådan utveckling.

Parkeringsfriköp, eller parkeringsköp som det också kallas, är en väsentlig del i vår finansiering av byggnationen av nya parkeringshus i Uppsala. Under planperioden räknar vi med att göra parkeringsfriköp på nästan 149 mnkr.



Parkeringsfriköp

Parkeringsfriköp är ett viktigt styrmedel och en förutsättning för finansiering av de många p-husprojekten. En exploatör kan genom att betala en avgift till det kommunala p-bolaget bidra till finansiering av "gemensamma" anläggningar. Exploatören kan då i stället fokusera på bostadsdelarna i projektet. Det blir också ett mer rättvist system eftersom man i de flesta fall i dag låter samtliga hyresgäster vara med och finansiera garagelösningar vare sig de har bil eller inte. Men det viktigaste skälet till denna lösning är att det ur ett mobilitetsperspektiv ger möjlighet att planera bostadsområden för ett minimalt bilanvändande.

I stadens centrumkärna är förutsättningarna att anlägga nya garage små men i relativt centrumnära lägen, såsom vid Salaplan, Österplan, Katedralskolan och i kvarteren söder om resecentrum (s k Buss-tomten) finns goda förutsättningar. Pågående exploatering i bl a Ulleråker och Rosendal förutsätter att det anläggs strategiskt placerade parkeringshus i utkanterna av de nya bostadsområdena.

Vi ser framförallt två scenarior när det gäller friköp. Det ena är i första hand initierat av trafikpolitiska skäl och ur hållbarhetssynpunkt. Det gäller för nybyggnadsområden. I centrumnära lägen är drivkraften också hållbarhetsaspekten men kanske framför allt att det är tekniskt och av utrymmesskäl mycket komplicerat att uppfylla p-normen.

Investeringsbehov

Bolagets investeringsplan har sammanställts i ekonomibilagan. Den planerade utbyggnaden innebär ett investeringsbehov på mellan 1,5 och 2 mdr kr inom en 10-årsperiod. Det är eftersträvänt att hålla en hög självfinansieringsgrad. Det kan uppnås med en hög andel parkeringsfriköp och att de prognostiserade goda resultaten i verksamheten fortsätter, samt att de får balanseras i kommande räkningar. Enligt plan beräknas självfinansieringen ligga på drygt 65%.

Ekonomi och omvärld (forts.)

Ekonomiskt resultat

Intäkterna från gatuparkeringen beräknas öka med ca 15 mnkr under andra halvåret 2017 till följd av beslut i Gatu- och Samhällsmiljönämnden (GSN) att höja avgifter samt reglera trafiken i områden utanför centrala staden. Fullt utslag av detta, ca 40 mnkr, beräknar vi under 2018 och 2019. Under 2019 räknar vi med att ha vårt första egenbyggda parkeringshus, Dansmästaren i Rosendal, i drift, vilket bör ge oss en ökad parkeringsintäkt med ca 2,5 mnkr det året. Driftsättningen innebär även att vi kommer att påbörja avskrivning av de parkeringsfriköp som gjorts i Dansmästaren, vilket innebär en resultatförstärkning under 2019 med ca 3 mnkr.

I samband med beslutet i GSN kommer vi att få ökade kostnader för bl a uppsättning av parkeringsautomater och parkeringsövervakning, vilket beräknas till ca 5 mnkr för 2017, 8 mnkr för 2018 och 12,5 mnkr för 2019. Avskrivningarna beräknas öka till 5,1 mnkr under 2019 som ett resultat av att Dansmästaren tagits i drift. Nyupplåning för att delfinansiera nybyggnationen av parkeringshus under planperioden (140 mnkr för 2018 och 280 mnkr för 2019) gör att våra finansiella kostnader beräknas till 4 mnkr under 2018 och 12 mnkr under 2019. Se vidare i ekonomibilagan.

Internkontroll och affärsplanerisker

I affärsplanen förtydligas vad bolaget avser att göra för att förverkliga kommunfullmäktiges inriktningsmål, uppdrag och ägardirektiv och hur verksamheten ska följas upp. Genom vår interna kontroll, säkerställs att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande regler och beslut, fullmäktiges prioriteringar, styrdokument och grunduppdrag vad gäller resultat, effektivitet och ekonomi. Den interna kontrollen innehåller kontrollaktiviteter för att förebygga och upptäcka fel och ska resultera i förslag till förbättringsåtgärder.

Affärplanen bygger på dagens kända fakta och bedömningar om framtiden och innehåller således ett antal resultatpåverkande risker. De relativt höga intäktsökningarna bygger på att GSN förväntas ta beslut om utökade avgiftsområden och förändrade avgiftsnivåer. Kalkylen bygger på att genomförandet börjar ge effekt efter halvårsskiftet och förändringarna i allt väsentligt har genomförts innan årsskiftet 2017-2018. Utbyggnadstakten av nya anläggningar bygger på att detaljplaner antas och vinner laga kraft enligt de tidplaner som föreligger och att marktilldelning ges. Inom planperioden utgör Ulleråker 1 det största riskmomentet. Visserligen har vi ett markanvisningsavtal men detaljplanen är ifrågasatt och handläggningen riskerar att försenas. Utöver detta ökar ränteriskerna i takt med att bolagets upplåning ökar.

Uppföljning

Bolaget har samlat inriktningsmål och uppdrag inom ramen för ägardirektiven. Dessa följs upp regelbundet av bolagsledningen och avrapporteras till bolagsstyrelsen i samband med delårs- och helårsboksluten. Bolagets egna mål och mätetal (indikatorer/nyckeltal) redovisas i affärsplanen och uppgår till sex stycken (beläggningsgrad, nettodriftsresultat, mobilbetalningar, direktavkastning, vakansgrad samt nya laddstolpar). Uppföljning av dessa mål och mätetal sker månadsvis till Stadshus AB och till bolagsstyrelsen i samband med delårs- och helårsboksluten.

Ekonomibilaga

Resultaträkning 2017-2019

<i>(Belopp i mnkr)</i>	Prognos	Budget	Plan	Plan
	2016	2017	2018	2019
Intäkt från gata	41,5	56,5	81,5	83,5
Intäkt från garage	14	14	15	17,5
Intäkt från p-övervakning	14	14	14	14
Summa intäkter	69,5	84,5	110,5	115
Rörelsekostnader	-18,3	-20,8	-23,8	-28,3
Bolagsadministration	-12	-14	-15	-16
Hyra GSN (gatuparkering)	-15	-15	-15	-15
Summa rörelsekostnader	-45,3	-49,8	-53,8	-59,3
Resultat före avskrivningar	24,2	34,7	56,7	55,7
P-friköpsintäkt	0,1	0,1	0,1	3,0
Avskrivningar	-2,9	-2,8	-2,9	-5,1
Finansiella kostnader	-2,5	-2	-4	-12
Resultat efter finansiella kostnader	18,9	30	49,9	41,6

Planerade projekt 2017-2019

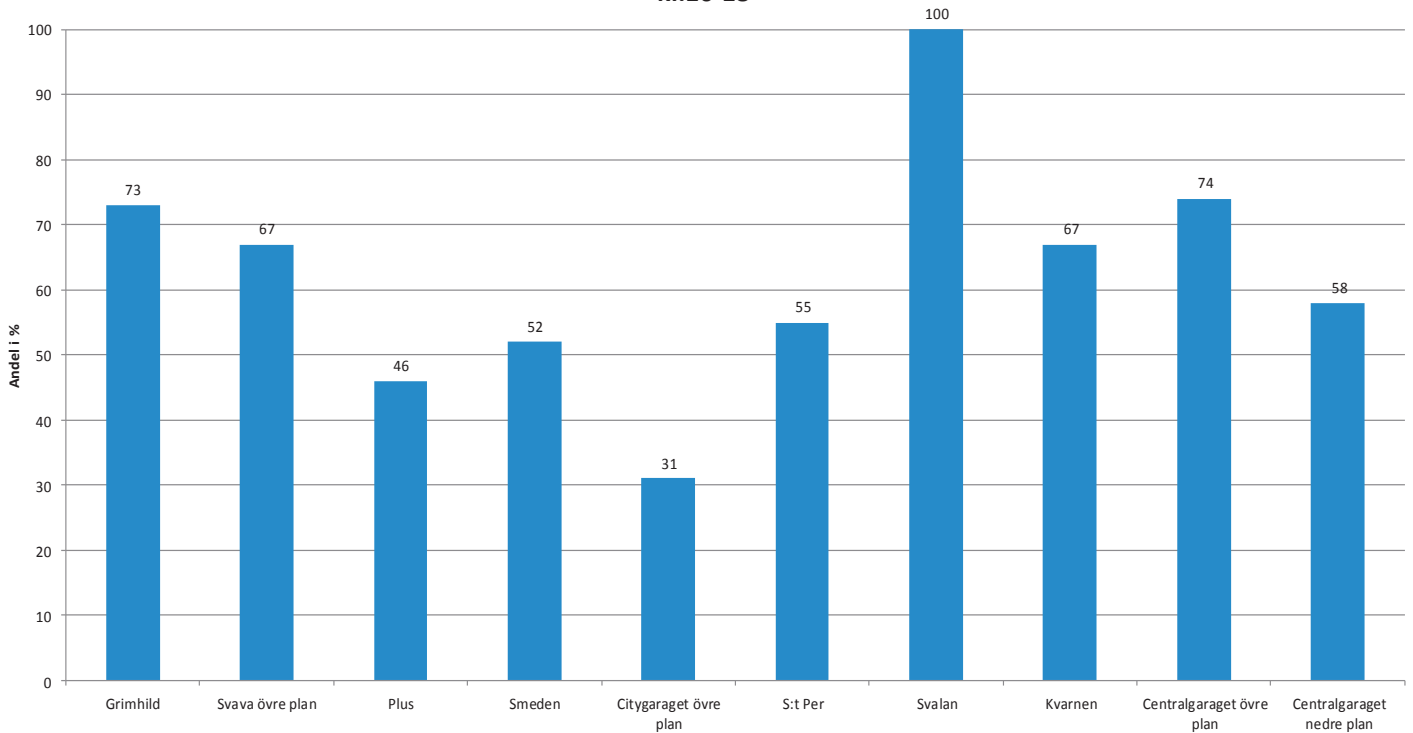
Projektnamn	Byggstart (år)	Platser (st)	Kostn (mnkr)
Rosendal 1	2017	500	151
Salaplan, kv Elektra	2019	500	150
Katedralskolan	2019	300	102
Ulleråker 1	2018	600	181
Rosendal 2	2019	500	150
Österplan, norra	2018	200	90
TOTALT		2600	824

Ekonomibilaga (forts.)

Avkastningskrav och investeringsram

Mnkr	2017	2018	2019
Resultat efter finansnetto	17,0	17,0	17,0
Investeringar	250	330	275

Beläggning garage nov.2016
kl.16-18





Produktion/layout: Uppsala Parkerings AB

Foto: Uppsala Parkerings AB

Tryck: Kommuntryckeriet

Uppsala Parkerings AB

Besöksadress: Salagatan 18A

Postadress: Salagatan 18A, 753 30 Uppsala

Telefon: 018-727 40 10

E-post: info@uppsalaparkering.se

Hemsida: www.uppsalaparkering.se