

TUNG TRAFIK I STOCKHOLM RANGERPLATSER

2019-05-10



wsp

TUNG TRAFIK I STOCKHOLM

Rangerplatser

KUND

Stockholms stad

KONSULT

WSP Advisory

Box 13033

WSP Sverige AB

402 51 Göteborg

Besök: Ullevigatan 19

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

UPPDRAGSNAMN

Rangerplatser

UPPDRAGSNUMMER

10277741

FÖRFATTARE

Emma Olofsson, Daniel

Pettersson, Daniela Backlund

DATUM

2019-04-17

ÄNDRINGSDATUM

2019-05-10

Granskad av

Mona Pettersson

INNEHÅLL

1	INLEDNING	1
1.1	SYFTE OCH METOD	1
1.2	DEFINITION AV RANGERPLATS	1
1.3	RAPPORTENS DISPOSITION	1
1.4	AVGRÄNSNINGAR	1
2	RANGERPLATSSTANDARDER	2
2.1.1	Enkel	2
2.1.2	Medelstandard	3
2.1.3	Avancerad	3
3	UPPFÖRA EN RANGERPLATS	5
3.1	LOKALISERING AV BYGGPROJEKT	6
3.2	INVENTERING AV MARKYTOR	6
3.2.1	Detaljplan	6
3.2.2	Trafikala förhållanden	6
3.2.3	Miljöaspekter	7
	Steg 1 – övergripande kartläggning	7
3.3	TILLGÅNG TILL MARK	9
3.3.1	Nyttjanderätt	9
3.3.2	Försäkringar	9
3.4	UTREDNING AV VALD MARK	10
3.4.1	Miljöaspekter	10
	Steg 2 – utformning av vald plats	10
3.4.2	Utformning av rangerplatsen	12
4	KOSTNADER FÖR ATT UPPRÄTTA OCH DRIVA EN RANGERPLATS	13
4.1.1	Utredning av rangerplatslokalisering och dess utformning	13
4.1.2	Ackquisition eller upprättande av nyttjandeavtal av mark	13
4.1.3	Infrastrukturkostnader	13
4.1.4	Säkerhetskostnader	13
4.1.5	Driftkostnader	14
5	OLIKA TYPER AV MARK FÖR RANGERPLATSER	15
5.1	OFF-PEAK-PARKERING	15
5.1.1	Parkeringar vid köpcentrum/mataffärer	15
5.1.2	Parkeringar vid arenor och idrottsanläggningar	15
5.1.3	Kontorsparkeringar	16
5.2	OANVÄNDA YTOR	16
5.2.1	Rivnings- och ombyggnationstomter	16
5.2.2	Husvagns- och husbilsamping vintertid	16
5.2.3	Industritomter	16
5.3	BEFINTLIGA TRANSPORT- OCH LOGISTIKYTOR	16
5.3.1	Bussgarage	17

5.3.2	Terminaler	17
5.3.3	Bygglogistikcenter	17
5.3.4	Underjordiska lastgator och andra ytor under mark	17
5.3.5	Andra platser	17
5.4	NYSKAPADE YTOR	18
5.4.1	Flytande pråm	18

6 REFERENSOBJEKT 19

6.1	NORRA DJURGÅRDSSTADENS BYGGLOGISTIKCENTER	19
6.1.1	Affärsmodell mellan Stockholms stad och operatören	19
6.1.2	Affärsmodellen	19
6.2	ÖREBRO TRUCKSTOP	20
6.2.1	Miljöprovning	20
6.2.2	Affärsmodell	20

7 REFERENSER

BILAGA A – ANSÖKAN OM ÖVRIGT INSKRIVNINGSSÄRENDE

BILAGA B – TJÄNSTEUTBUD BYGGLOGISTIKCENTER NORRA DJURGÅRDSSTADEN

1 INLEDNING

Trafikkontoret i Stockholm stad har önskat en genomlysning av så kallade rangerplatser, det vill säga platser där gods och/eller fordon lastas eller rangeras om för att inte överskrida stadens längdbegränsningar på 12 meter. Rangering är fördelaktigt då framkomligheten för kortare fordon är större än för längre fordon.

Staden ger i dagsläget dispenser till fordon över 12 meter som transporterar icke delbart gods. För delbart gods måste omlastning ske om fordonen överstiger 12-metersgränsen. Omlastning av gods som transporteras på fordon längre än 12 meter kräver platser för rangering och/eller omlastning.

1.1 SYFTE OCH METOD

Syftet med rapporten är att beskriva standarder en rangerplats kan utformas efter, under vilka förutsättningar som en rangerplats kan etableras, samt om det finns några miljökriterier eller legala hinder som den som uppför rangerplatsen måste ta hänsyn till och i så fall vilka.

Jämförelser och liknelser har gjorts med uppställningsplatser, då uppställningsplatser och rangerplatser kan tänkas ha liknande tillståndskrav och bygga på samma miljöbedömningar. Som referensobjekt används därför uppställningsplatsen Örebro Truckstop. Vidare liknar bygglogistikcentret Norra Djurgårdsstaden också en rangerplats i sin natur varför denna också används som referensobjekt.

1.2 DEFINITION AV RANGERPLATS

För att kunna driva ett undersökande arbete kring rangerplatser måste en sådan definieras. En rangerplats kan således sägas vara en hårdgjord yta avsedd för tillfällig avställning av släpfordon eller påhängsvagn samt omlastning av gods eller rangering av lastbärare.

1.3 RAPPORTENS DISPOSITION

Rapporten tar sitt avstamp i att beskriva olika rangerplatsstandarder, från enkel till avancerad. Vidare presenteras processflödet för hur en rangerplats upprättas och vilka undersökningar och miljöbedömningar som borde utföras. Därefter berörs kostnader relaterat till att uppföra en rangerplats berörs samt olika typer av mark som skulle kunna användas till rangerplats. Slutligen beskrivs kort två referensobjekt, Örebro Truckstop och Norra Djurgårdsstadens bygglogistikcenter.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Denna rapport kommer inte att beröra de aspekter som behövs tas hänsyn till eller de tillstånd som måste sökas för att hantera fyllnads- eller schaktmassorna. Det kommer antas att allt förarbete gällande exempelvis klassificering av massorna, hänsyn till miljölagstiftning relaterat till dit massorna fraktas eller tas ifrån samt anmälan om användning av massor för anläggningsändamål är uppfyllda. För mer information relaterat till hantering av fyllnads- eller schaktmassor hänvisas till rapporterna "Hantering av schaktmassor" (Miljösamverkan Västra Götaland och Miljösamverkan Värmland, 2010) och "Hantering av uppgrävda massor" (Vägverket, 2007) samt broschyren "Information om schaktmassor" (Miljösamverkan Sydost).

2 RANGERPLATSSTANDARDER

Nedan beskrivs olika standarder som en rangerplats skulle kunna utformas enligt.

2.1.1 Enkel

Den allra enklaste formen av rangerplats kan bestå av en hårdgjord yta, utan varken en skyddande barriär eller ett in- och utpasseringssystem. En god allmänbelysning är dock nödvändig för trafiksäkerheten på området.

Den allra enklaste formen av rangerplats skulle kunna bestå av endast en hårdgjord yta, utan barriär för att skydda platsen från obehöriga samt utan ett system för in- och utpassering. För att undvika att ytan används som uppställningsplats skulle ytan endast kunna reserveras för rangering. Fördelen med en rangerplats av detta slag är att det inte krävs några stora investeringar för att ta rangerplatsen i bruk. Vidare är en rangerplats av det enklare slaget också mer flexibel än de mer avancerade när det kommer till

lokalisering. Vilken hårdgjord yta som helst, med tillräcklig bärighet, skulle kunna fungera som rangerplats om det finns tillräckligt bra infrastruktur för att kunna nå den, samt fullgoda system för att uppfylla miljökrav för exempelvis dagvattenhantering. Nackdelen med en rangerplats utan barriärer är risken för skadegörelse av den och fordonen som använder den. Fordonen som använder rangerplatsen kommer förmodligen inte stå där över natten vilket minskar risken för förstörelse, men utan barriär dagtid finns det ändå en liten risk att obehöriga åsamkar skador på fordon som lämnas utan uppsikt. Ett sätt att öka tryggheten för de uppställda fordonen samt minimera risken att oskyddade trafikanter befinner sig inom området skulle kunna vara att utöka den väktarrondering som redan utförs i rangerplatsens närområde, om sådan finns, till att även inkludera rangerplatsen.

Enklare belysning en nödvändighet för en god trafiksäkerhet. En rangerplats liknar en parkeringsplats i sin natur, och enligt Vägbelysningshandboken måste fordonstrafikanter på parkeringsplatser ges möjlighet att upptäcka fotgängare både bakom, framför och vid sidan av sina egna fordon (Statens väg- och transportforskningsinstitut). Det måste finnas en god allmänbelysning för att förhindra att oskyddade trafikanter som tar sig in på rangerplatsområdet skadas, och Vägbelysningshandboken rekommenderar belysningsklass C4 för parkeringsplatser. Om trafiken i mörker är extra stor eller om extra belysning krävs för att öka tryggheten i området kan det vara lämpligt att belysa ytan med belysningsklass C5.

En enkel rangerplats skulle inte behöva erbjuda utökade faciliteter och tjänster såsom toalett etc. och skulle således inte ha några underhållskostnader att tala om förutom standard snöröjning och vägunderhåll. En rangerplats av detta slag är troligast att bli erbjuden av kommunen på kommunens mark då rangering anses gynna kommunen, eller upprättad av de åkeriföretag som anses behöva en rangerplats. Privata företag som besitter mark, såsom bussterminaler och andra transportföretags terminaler, kommer förmodligen att behöva ekonomiska incitament för att tillhandahålla sina ytor.

2.1.2 Medelstandard

En rangerplats av medelstandard skulle kunna omges av en skyddande barriär vilket skulle inkludera ett system för in- och utpassage. Detta för att skydda obehöriga från att beträda platsen.

En rangerplats av medelstandard skulle förmodligen innefatta enklare utrustning och därför behöva skyddas. En rangerplats av detta slag skulle förmodligen enbart behöva skyddas med enklare stängsel och bommar för in- och utpassering samt möjligtvis behöva bevakas med ett enklare kamerasystem. Att behöva installera ett fysiskt områdesskydd är en kostnad för den part som uppför rangerplatsen, men en kostnad som

kanske är nödvändig för att skydda rangerplatsen från obehöriga. Rangerplatsen blir dock mindre flexibel i vart den skulle kunna uppföras om ett områdesskydd installeras.

Då det för en enkel rangerplats enbart krävs en godtycklig hårdgjord yta med tillräcklig bärighet, kan det tänkas att en rangerplats av medelstandard behöver lite mer planering innan den uppförs. Exempelvis kan det vara bra med markerade körvägar, parkeringsplatser och gångpassager för att göra rangerplatsen mer effektiv och trafiksäker. Den typen av åtgärder skulle också medverka till att person- och fordonsskador förebyggs. Installering av ännu mer omfattande belysning skulle också vara fördelaktigt för att öka trafiksäkerheten, särskilt under årets mörka månader.

När det kommer till tjänster för en rangerplats av medelstandard är det upp till rangerplatsens uppförare vad som bör anses klassas som medelstandard. Att tänka sig att erbjudande av exempelvis toalett tillhör medelstandard är inte omöjligt, men ytterligare tjänster relaterat till exempelvis omlastning, ytterligare bevakning etc. får anses tillhöra en rangerplats av högre standard.

2.1.3 Avancerad

En avancerad rangerplats har ett väl utbyggt områdesskydd och sannolikt övriga tjänster i anslutning till den. En avancerad rangerplats är ämnad att nyttjas under flera år.

För de fall där det med säkerhet går att säga att rangerplatsbehovet kommer finnas kvar över långa tidsperioder (det vill säga flera år) och/eller samma placering kan serva flera byggområden så kan det vara intressant att se över möjligheterna att upprätta en avancerad rangerplats. En avancerad rangerplats skulle kunna ha ett än mer avancerat områdesskydd än en rangerplatsen av

medelstandard. En rangerplats av det mer avancerade slaget skulle kunna skyddas av ett robust stängsel av det högre slaget eller någon annan form av solid fysisk barriär. Rangerplatsen skulle dessutom kunna övervakas av kameror, rörelsedetektorer och andra installationer som inte är fysiska barriärer.

Vidare skulle bommar eller grindar behöva installeras för att ytterligare komplettera skyddet. Dessa passagesystem finns från enklare standard till säkerhetsklassade och automatiska grindar som inte bara kompletterar skalskyddet, utan även blir en integrerad del av det. För säkerheten vid en rangerplats är det också viktigt att kunna identifiera och registrera vilka fordon som får passera passagelösningen samt vilka fordon som för närvarande befinner sig på rangerplatsen. Detta kan göras genom teknik för in- och utpassage som automatiskt identifierar fordon som passera in till eller ut från rangerplatsen exempelvis genom att avläsa nummerplåten. En sådan lösning är ofta integrerad med ett automatiskt passeringssystem.

För att öka säkerheten för både fordon, dess förare och andra som kan tänkas röra sig i området är installation av belysning av högsta vikt. Det är viktigt att alla delar av rangerplatsen är upplyst för att undvika att skador inträffar på grund av exempelvis påbackning. Belysningen består med fördel av LED-lampor och kan vid mindre trafikerade

platser på rangerplatsområdet styras av rörelsedetektorer för att minska rangerplatsens energiförbrukning.

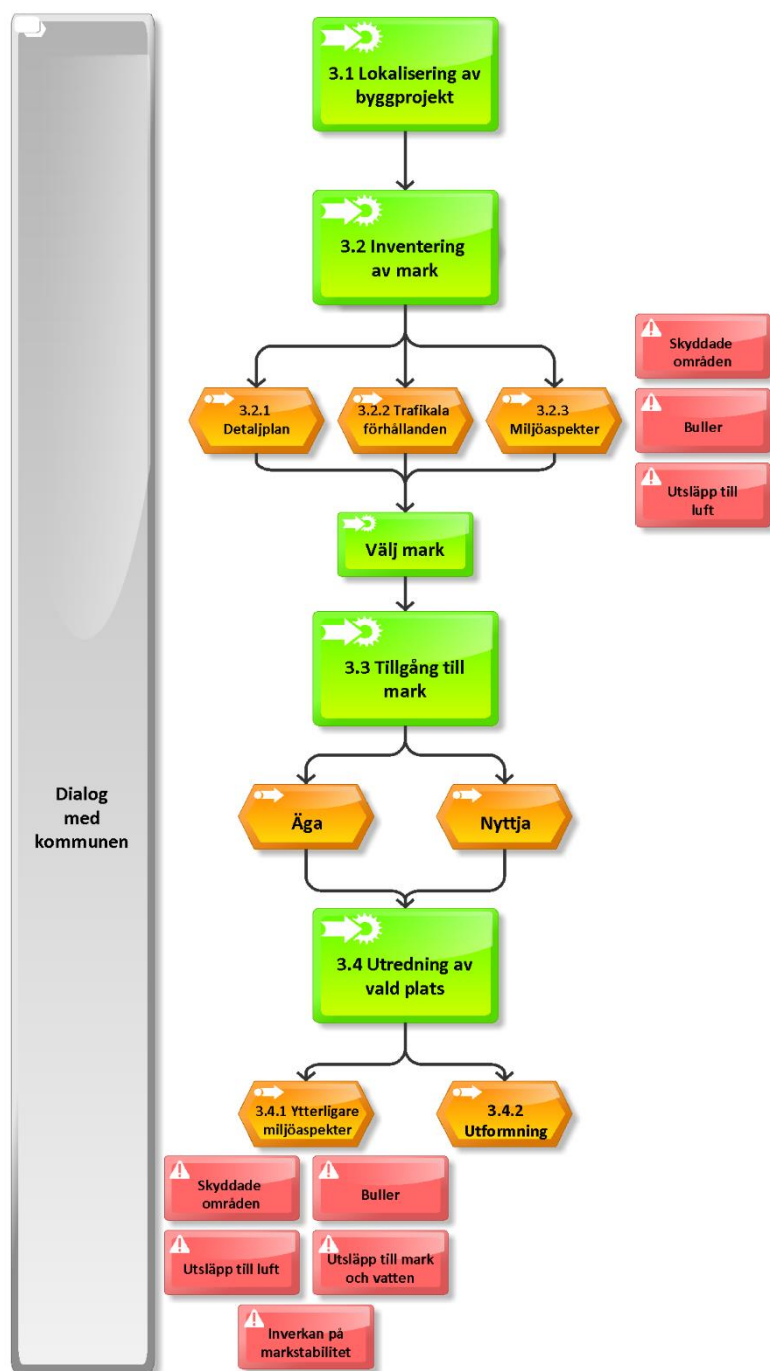
En avancerad rangerplats kan använda kapacitetsplacering i mycket större utsträckning än de enklare varianterna. Kapacitetsplanering kan exempelvis bestå av att utforma parkeringsytan med tydligt markerade parkeringsplatser, körvägar och gångpassager. Genom att utforma dessa på rätt sätt kan flödena av tunga fordon bli större och ytan utnyttjas mer optimalt. Utöver utformning och fysisk planering kan dessutom ett antal IT-stöd appliceras. Systemen kan utformas och installeras så att dessa kan leda trafik till en fri parkeringsplats och kan kompletteras med ledljus i körbanan under dagens mörka timmar. Vidare skulle ett intelligent parkeringssystem kunna kopplas samman med data från in- och utpasseringssystemet vilket ger möjlighet till kapacitetsplanering och arrangering av fordon utifrån ankomst och avgångstid.

En avancerad rangerplats kan tillhandahålla mycket fler tjänster än bara en yta för rangering. Toalett och wifi skulle kunna tänkas vara en självklarhet och dessutom ytterligare tjänster, såsom att tillhandahålla någon slags varuautomat inte vara helt otänkbart. Vidare skulle en avancerad rangerplats kunna vara en del av en större organisation, förmodligen ett bygglogistikcenter. Ett bygglogistikcenter tillhandahåller tjänster utöver rangering, såsom samlastning till byggnadsarbetsplatser och avfallshantering, och strävar efter att göra transporter till byggarbetsplatser mer effektiva.

3 UPPFÖRA EN RANGERPLATS

Som beskrivits ovan kan en rangerplats vara av olika standard, från enkel till avancerad. Vid beskrivning av upprättandet av en rangerplats kommer processkartan att fokusera på en enkel rangerplats. Processflödet illustreras i Figur 1. Dock är alla steg ända till utformningen av rangerplatsen detsamma oavsett standard.

Att starta processen med att uppföra en rangerplats rekommenderas att ske så snart bygglov för projektet ges. Dialog med den berörda kommunen är viktig under hela processen då det ger en möjlighet att vara flexibel i både val av plats och i förhållande till miljöaspekterna. Viktigt att poängtera är att frågan om var, hur och när upprättandet av en rangerplats ska ske oftast borde värderas utifrån varje enskilt fall.



Figur 1. Processflöde för att upprätta en rangerplats. Siffrorna hänvisar till avsnitt i denna rapport.

3.1 LOKALISERING AV BYGGPROJEKT

Vid anläggning av en rangerplats så är det antal aspekter som måste tas i beaktning för att kunna anlägga den på en strategisk plats i relation till byggprojektet.

- Var är byggprojektet lokaliserat?
- Hur stort är byggprojektet och hur mycket massa måste transporteras till och/eller från byggplatsen?
- Vilken frekvens på flöden kommer att krävas för att tillgodose byggprojektets behov och kommer frekvensen att ändras över tid?
- Under hur lång tid kommer dessa transporter utföras?
- Är det under en enda sammanhållen tidsperiod eller flera?

När ovanstående är klarlagt kan inventeringen av lämpliga markytor ta sin början.

3.2 INVENTERING AV MARKYTOR

Vid inventering av markytor måste först och främst detaljplanen undersökas för att fastställa att områdena som utreds är godkända för anläggning av rangerplats. När detta är fastställt måste miljöaspekter börja utredas.

3.2.1 Detaljplan

Vad som får upplåtas på marken avgörs genom området detaljplan. Detaljplanen anger hur ett område får bebyggas och hur mark- och vattenområdena får användas. Den bedömning som sedermera görs i en detaljplan ger ramarna för framtida bygglovsärenden vilket syftar till att göra bygglovshandlingen enklare.

Detaljplanens bestämmelser gäller under en begränsad tid om minst 5 och högst 15 år. Under denna tid får aktörer lov att bygga i enlighet med planen. Efter att genomförandetiden löpt ut fortsätter planen att gälla men kan då ersättas, ändras eller upphävas (Boverket, 2019).

En rangerplats klassas inom ramen för detaljplanen som industri och innefattar områden för produktion, lagring, partihandel och annan jämförbar verksamhet. På detaljplanen betecknas industri med ett J (Boverket, 2019).

För att ta reda på detaljplanen för ett visst område kontaktas med fördel kommunens planarkitekter.

Vid upprättandet av en rangerplats som ska vara i bruk under en kortare tidsperiod rekommenderas det att ha en dialog med kommunen för att kunna upprätta en rangerplats på andra platser än mark klassad som industriområde.

3.2.2 Trafikala förhållanden

För att säkerställa ett effektivt flöde till och från rangerplatsen krävs det att vägarna runt den är av en standard som klarar av fordonsflöden av de fordon som kommer att använda rangerplatsen. Följande punkter borde därför utredas av rangerplatsuppföraren:

- Rangerplatsens tillgänglighet till anslutande vägar som tillåter tunga och långa fordon, samt stora trafikleder.
- Vägarnas bärighetsklass.

- Framkomlighet – är det andra byggen eller vägarbeten på väg till eller omkring rangerplatsen?
- Möjligheten att ta sig in och ut från rangerplatsen och dess närområde på ett trafiksäkert sätt.
- Avstånd till byggprojektet.

3.2.3 Miljöaspekter

För alla detaljplaner ska kommunen göra en bedömning om genomförandet av en detaljplan kan medföra en betydande miljöpåverkan, en så kallad behovsbedömning. För att en miljöbedömning ska krävas måste detaljplanen för vissa listade verksamheter eller för verksamheter eller åtgärder i övrigt som kan påverka miljön ange förutsättningarna för tillstånd. Om genomförandet av en detaljplan kan antas få betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras vilket resulterar i en miljökonsekvensbeskrivning som måste uppfylla vissa krav i miljöbalken (Boverket, 2019).

WSP:s avdelning Environmental, som specialiserar sig på miljö- och hållbarhetsfrågor, anser att det finns fem miljöaspekter som särskilt bör utredas vid uppförandet av en rangerplats:

- Skyddade områden
- Buller
- Utsläpp till luft
- Utsläpp till mark och vatten
- Inverkan på markstabilitet

Miljöaspekterna behöver beaktas i två steg. Första steget är vid inventering av vilka platser i en kommun/region som över huvud taget är möjliga/intressanta att anlägga en rangerplats på. Detta skede innebär en mer övergripande kartläggning av främst aspekterna skyddade områden, buller och utsläpp till luft då dessa kan påverka valet av placering för rangerplatsen. Resultatet för respektive miljöaspekt i detta steg skulle kunna sammanställas i ett GIS-program för att se var gynnsamma förhållanden geografiskt sammanfaller och på så vis fastställa intressanta platser. Se även kapitel 5 i denna rapport för förslag på typer av platser/ytor som kan vara intressanta att undersöka vid en första kartläggning.

Andra steget berör den valda platsen och utformningen av denna. Då utreds alla nämnda miljöaspekter mer ingående för att bestämma vilka åtgärder som eventuellt behöver göras på platsen för att verksamheten inte ska medföra skada eller olägenhet för människor eller miljön enligt hänsynsreglerna 2 kap miljöbalken. Det andra steget utförs då marken för rangerplatsen är vald.

Steg 1 – övergripande kartläggning

Skyddade områden

- Intressanta platser för anläggande av rangerplats skall utredas utifrån om de berörs av något skyddat område, exempelvis yt- eller grundvattenförekomster, natur- eller kulturskydd etc.

För frågor kopplade till naturskyddade områden kontaktas stadsmiljöenheten under miljöförvaltningen eller länsstyrelsens enheter för mark- och vattenskydd samt landskap och naturskydd.

För frågor kopplade till kulturskyddade områden kontaktas länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

- Är fallet att platsen berörs av ett skyddat område men kvarstår som intressant för anläggning av rangerplats kan vissa tillstånd eller dispenser behöva sökas eller särskilda skyddsföreskrifter följas, se Steg 2 i kap 3.4.1.

Buller

- Länsstyrelsen kan behöva utfärda miljötillstånd med tillhörande bullervillkor för rangerverksamhet. Trafikbuller räknas normalt som industri- eller verksamhetsbuller om det är starkt knutet till verksamheten oavsett om det är statlig eller kommunal väg.
- Om rangeringen beräknas orsaka betydande bidrag till trafikbullret på passerande väg (kommunal eller statlig) kan det också klassas som verksamhets- eller industribuller.
- En bullerutredning bör alltså utföras för att beräkna bullernivåer från dels verksamhetsområdet, dels passerande vägar. En avstämning med Miljökontoret bör ske för att stämma av vilka bullerutredningar och tillstånd som kan komma i fråga i varje enskilt fall.

Då det gäller både industri- och trafikbuller krävs dialog med miljöförvaltningens stadsmiljöenhet, alternativt länsstyrelsens enhet för miljöanalys.

- Riktvärden för industribuller finnes i Naturvårdsverkets rapport *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538)* och riktvärden för trafikbuller finnes i *1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter*.
- Om den övergripande kartläggningen visar att stor risk finns att rangerplatsens bullervärden för en specifik plats överskrider riktvärdena, och kan påverka bostäder, skolor eller vårdlokaler, är det mest aktuella alternativet troligen att avskriva platsen som intressant för en rangerplats. Detta då det annars krävs bullerdämpande åtgärder vilka kan bli komplicerade beroende på rangerplatsens storlek.
- Om undersökningen visar att risken för överskridande av riktvärden är liten och platsen väljs för anläggandet av rangerplatsen bör en ingående bullerutredning utföras, se Steg 2 i kap 3.4.1.

Utsläpp till luft

- För bedömning av luftkvalitet används miljökvalitetsnormer (MKN) för luft vilka beskrivs i Luftkvalitetsförordningen (2010:477) och är juridiskt bindande.
- Ytterligare finns också FN:s globala miljömål gällande luftkvalitet vilka en kommun kan använda sig av och som i det fallet också måste beaktas.

För frågor kopplade till luftkvalitet och miljökvalitetsnormer för luft kontakta enheten SLB-analys under miljöförvaltningen.

- Om den övergripande undersökningen visar att det är stor risk för att MKN för luft påverkas negativt av en rangerplats vid en specifik plats är det mest aktuella alternativet troligen att avskryva platsen som intressant. Denna risk kan exempelvis förekomma om de befintliga bakgrunds nivåerna av luftföroreningar är höga.
- Om undersökningen visar att risken för negativ påverkan på MKN för luft är liten och platsen väljs för anläggandet av en rangerplats ska en ingående luftkvalitetsutredning ändå utföras för att säkerställa att MKN inte påverkas negativt.

3.3 TILLGÅNG TILL MARK

När lämplig mark har lokaliserats måste rangerplatsuppföraren skaffa sig rätt att använda marken. Gentemot myndigheter behöver rangerplatsuppföraren inte visa att de har rådighet över marken, men civilrättsligt behöver de ha det. Marken kan antingen rättsligt tas i bruk genom ackquisition eller genom att upprätta ett nyttjanderättsavtal med markägaren. Nedan behandlas nyttjanderätt samt försäkringsfrågan relaterat till marken.

Kontakta exploateringskontoret för information om vilken juridisk person som äger en viss mark.

3.3.1 Nyttjanderätt

Nyttjanderätt är en rätt för en person, ett företag eller kommun att på ett visst sätt använda någon annans fastighet (Lantmäteriet, 2019a). Nyttjanderätten är bindande och tidsbegränsad i högst 25 år inom detaljplanelagt område och 50 år i övrigt område. Hur ett avtal ska ingås och vilka villkor som gäller för avtalet är inskrivet i Jordabalken, kapitel sju till femton.

För att skriva in ett skriftligt nyttjanderättsavtal i fastighetsregistret krävs en skriftlig ansökan till Lantmäteriets Fastighetsinskrivning. Genom att nyttjanderätten skrivs in i fastighetsregistret kan nyttjanderättshavaren säkerställa att rättigheten även gäller mot en ny ägare av fastigheten.

Vid inskrivning av ett nyttjanderättsavtal i fastighetsregistret måste avtalet innehålla

- fastighetens fullständiga beteckning
- vem som har nyttjanderätten och vad denna har rätt att använda den upplåtna fastigheten till
- ett undertecknande från båda parter (Lantmäteriet, 2019b)

Blankett för ansökan finnes i bilaga A (Lantmäteriet, 2019c).

3.3.2 Försäkringar

Den hårdgjorda ytan för rangerplatsen är inte möjlig att försäkra utan eventuella olägenheter som lastbilarna orsakar, såsom oljeläckage eller om lastbilen skulle åsamka skador på annat fordon eller utrustning, täcks av trafikförsäkringen (If, 2019). Ett fordon måste alltid inneha en trafikförsäkring, och det är lag på att den ska stå i ägarens namn. Trafikförsäkringen ersätter skador på förare, medtrafikanter, andra fordon och annan egendom som skadas av fordonet. Det innebär att försäkringen ersätter skador som fordonet och ett eventuellt tillkopplat släp orsakar på annan egendom utanför fordonet och släpet (If, 2019).

3.4 UTREDNING AV VALD MARK

När marken för rangerplatsen har valts återstår två moment – att utreda ytterligare miljöaspekter för att avgöra eventuella åtgärder på vald plats samt att utforma rangerplatsen. Som tidigare nämnts kommer denna utformning att fokusera på frågor som rör den allra enklaste formen av en rangerplats – en hårdgjord yta.

3.4.1 Miljöaspekter

När en plats för anläggandet av rangerplatsen har pekats ut som initialt lämplig ska mer ingående utredningar kring de fem miljöaspekterna utföras. Utredningarna påverkar hur rangerplatsen utformas genom att ange vilka åtgärder som krävs för att rangerplatsen ska uppfylla miljökraven.

Steg 2 – utformning av vald plats

Skyddade områden

- Ska schaktning ska ske i ett skyddsområde för vattentäkt skall skyddsföreskrifterna för området beaktas. Information om dessa kan fås av kommunen eller länsstyrelsen.
- Om det ska grävas i ett område som är skyddad kulturmiljö krävs tillstånd enligt 2 kap kulturmiljölagen. Information om detta ges av länsstyrelsen.
- Oavsett om det gäller skyddat område eller ej krävs samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken i de fall då naturmiljön väsentligt kan påverkas av anläggandet av en rangerplats. Anmälan för samråd görs hos tillsynsmyndigheten vilket är kommunen eller länsstyrelsen. Anmälan måste göras senast sex veckor innan anläggandet av rangerplatsen skall påbörjas.

Buller

- På grund av klassificeringen av buller från en rangerplats som både industri- och trafikbuller görs två olika bullerutredningar. Resultatet från dessa beaktas vid utformningen av rangerplatsen för att tillgodose miljöbalkens hänsynsregler. Se kapitel 3.2.3 för vidare information.

Utsläpp till luft

- En luftkvalitetsutredning skall göras för att säkerställa att gällande miljökvalitetsnormer inte påverkas negativt och för att fastställa eventuella åtgärder att ta hänsyn till vid utformningen av rangerplatsen. Se kapitel 3.2.3 för vidare information.

Utsläpp till mark och vatten

- Markföroreningar
 - En utredning om den aktuella markens potentiellt befintliga föroreningar skall göras.
 - Ska det inte schaktas på platsen görs endast en Fas 1-inventering, vilket innebär en historisk inventering av platsen med avseende på föroreningar.

- Om schaktning för anläggandet av rangerplatsen krävs skall en miljöteknisk markundersökning (MMU) utföras enligt Naturvårdsverkets *Vägledning för miljötekniska markundersökningar*. En MMU inkluderar provtagning och görs för att bestämma ursprungshalter, undersöka eventuella föroreningshalter i schaktmassor som ska köras bort samt för att säkerställa så att inte föroreningar byggs in och inte kan saneras.

För frågor kopplade till markföroreningar kontaktas enheten miljöanalys under miljöförvaltningen eller länsstyrelsens enhet för mark- och vattenskydd.

- Ett beslut om att en MMU skall utföras trots att schaktning inte ska ske kan tas av någon av ovanstående enheter beroende på vilken som är tillsynsmyndighet.
 - För jämförelse med provtagningsresultat från utförd MMU finns riktvärden som exempelvis Naturvårdsverkets generella riktvärden gällande känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM), alternativt beräknas platsspecifika riktvärden.
 - Är marken förorenad krävs en anmälan till tillsynsmyndigheten för att få gräva enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.
 - Ytterligare föreligger en upplysningsplikt om föroreningen till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.
- **Dagvattenhantering**
 - På grund av föroreningsrisk från läckage av exempelvis hydraulolja eller motorolja från verksamheten skall kraven för dagvattenhantering beaktas vid utformning av rangerplatsen.
 - Grundprincipen är att dagvatten från parkeringsytor ska renas och fördröjas på eller i direkt anslutning till ytorna.
 - Information och riktvärden för dagvattenutsläpp finns i *Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp* (2009) utgiven av Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län.
 - För utformning av fördröjningsåtgärder kan *Dagvattenhantering, Riktlinjer för parkeringsytor* (2016) utgiven av Stockholms stad användas.

För frågor kopplade till dagvattenhantering bör det kommunala bolaget Stockholm vatten och avfall kontaktas.

- Havs- och vattenmyndighetens miljökvalitetsnormer (MKN) för yt- och grundvattenförekomster måste beaktas vid utsläpp av dagvatten då dessa är juridiskt bindande.
- Ytterligare finns också FN:s globala miljömål gällande vattenkvalitet vilka en kommun kan använda sig av och som i det fallet också måste beaktas.
- Troligt är det för en verksamhet av typen rangerplats krav på kontrollerad avrinning från ytan till dagvattenbrunn med oljeavskiljande funktion samt

provtagning enligt någon form av kontrollprogram.

- Då det uppsamlade dagvattnet skall kopplas på ledningsnätet skall ledningsägaren kontaktas för tillstånd till detta. Stockholm vatten och avfall kan ge information om ledningsägare.

Inverkan på markstabilitet

- Inför anläggande av en rangerplats bör de hydrogeologiska och geotekniska förutsättningarna utredas för att förebygga risken för skred och sättningar på platsen och dess omgivning.
- Schaktning, dränering och ökad trafik kan påverka grundvattennivåer och laster och därmed markens stabilitet. Resultatet från utredningen är därför viktigt att beakta vid utformningen av rangerplatsen.

För frågor om utredningar om och krav för markstabilitet kontaktas miljöförvaltningens avdelning för plan och miljö eller stadsbyggnadskontoret.

- Om anläggandet av rangerplatsen medför bortledning av grundvatten eller förändrad grundvattennivå är det vattenverksamhet vilket är tillståndspliktigt enligt 11 kap miljöbalken. Tillstånd söks hos mark- och miljödomstolen.
- Ovan tillstånd krävs ej om det är uppenbart att varken enskilda eller allmänna intressen kan skadas, enligt 11 kap 12 § miljöbalken.

3.4.2 Utformning av rangerplatsen

För att en rangerplats ska fungera optimalt krävs att utformningen av den utreds i relation till flödena som ska passera genom den. Aspekter att ta hänsyn till vid utformningen av rangerplatsen är exempelvis

- Kvadratmeteryta.
- Svängradie för fordonen som trafikerar rangerplatsen samt möjligheter för fordonen att kunna vända.
- Dimensionering för maximalt flöde.
- Rangerplatsens bärighetsklass. Detta är vanligtvis markägaren som besitter denna information. Vid nyanläggning av en hårdgjord yta måste denna anläggas så att tunga fordon kan trafikera platsen.
- Rangerplatsens in- och utfarter. Flödet ska kunna vara kontinuerligt utan att lastbilar störs av varandra. In- och utfarten placeras då med fördel på motsatt sida av varandra.
- Säkerhetslösningar för rangerplatsen.

4 KOSTNADER FÖR ATT UPPRÄTTA OCH DRIVA EN RANGERPLATS

Planering av anläggningsprocessen samt förstudier i form utredning av de ovanstående aspekterna ger upphov till kostnader för aktören som vill anlägga en rangerplats. Vidare krävs en rimlig areal mark för att ha någonstans att anlägga den. Nedan beskrivs vilka kostnader som uppkommer då en rangerplats anläggs (SETPOS, 2009).

4.1.1 *Utredning av rangerplatslokalisering och dess utformning*

Utvecklingen av rangerplatsen görs förmodligen i olika steg. Först måste lämplig mark hittas vilket görs genom att dels hitta en lämplig yta i förhållande till byggprojektet, dels genom miljöutredningarna som beskrivits i föregående kapitel. Dessa utredningar måste bekostas av företaget som anlägger rangerplatsen om inte utredningar i det tilltänkta området redan är gjorda.

När lämplig yta har valts krävs det resurser för att utforma rangerplatsen enligt kriterier som tidigare nämnts. Bland annat måste den vara tillräckligt stor i förhållande till de flöden som ska trafikera platsen, vilket också måste tas i beaktning innan ytan väljs. Vidare måste tjänsteutbudet tas i beaktning och planeras för samt utrustningskostnader i form av exempelvis belysning.

4.1.2 *Ackvisition eller upprättande av nyttjandeavtal av mark*

När en lämplig plats väl är funnen kan denna förvärvas eller tas i anspråk genom ett nyttjandeavtal mellan rangerplatsuppföraren och markägaren. Oavsett vilket måste ett avtal upprättas vilket kan vara tids- och resurskrävande. Förvärvningen eller upprättandet av ett nyttjandeavtal mellan rangerplatsuppföraren och markägaren av den lämpliga marken är kostnader som måste tas i beaktning.

4.1.3 *Infrastrukturkostnader*

Vid anläggande av uppställningsplatser/rangerplatser är, förutom mark, asfaltering ett grundläggande behov. Detta kan bekostas av aktören som äger marken och/eller aktören som vill uppföra uppställningsplatsen/rangerplatsen. Som för parkeringar/uppställningsplatser, vägnätet och rastplatser i övrigt gäller sedermera det löpande underhållet i form av exempelvis snöröjning (Sveriges Åkeriföretag, 2013). Grad av underhåll och ansvarsfrågan kommer variera beroende på vilken typ av yta som ska användas och/eller omvandlas till en rangerplats. Om till exempel snöröjning redan görs idag blir det ingen ytterligare kostnad, men då kanske kostnaden bör fördelas mellan aktörerna på ett annat sätt. Vid avveckling av rangerplatsen kan det även tillkomma kostnader för återställning av platsen samt sanering.

4.1.4 *Säkerhetskostnader*

En enklare rangerplats, öppen för alla att använda sig av under alla tider på dygnet, är inte i behov av någon säkerhetslösning för att hålla obehöriga utanför området. Är inte rangerplatsen öppen för allmänheten krävs dock en säkerhetslösning för att skydda området från obehöriga. En sådan säkerhetslösning är också en kostnad som den som anlägger en rangerplats måste ta i beaktning. En lösning med inhängning med passering kan ta sig olika former beroende på standarden på rangerplatsen. Den kan antingen bestå i ett enkelt staket och en grind, till ett avancerat tekniskt system där in- och utpassage bokas elektroniskt. Vidare skulle också någon eller några vakter, antingen dedikerade till platsen eller sådana som har ytterligare rondering i kringområdet, kunna patrullera rangerplatsens område för

ytterligare bevakning. Detta är lösningar som också skulle öka skyddet för oskyddade trafikanter och hindra dem från att vistas i rangerplatsområdet. För att öka säkerheten ytterligare för både oskyddade trafikanter och förare av de tunga fordonen måste belysning också behöva installeras.

4.1.5 Driftkostnader

Oavsett standard på rangerplats behöver löpande kostnader som gäller för alla vägar finansieras, exempelvis snöröjning. Driftkostnaderna utgörs dessutom av personal, försäkringar av rangerplatsen, energikostnader, eventuell markhyra om operatören av rangerplatsen inte äger marken, samt av olika kostnader som beror på rangerplatsens standard. En enkel rangerplats kräver förmodligen inte mer underhåll och genererar inte mer utgifter än vad en vanlig parkering gör i form av exempelvis snöröjning och belysning. En mer avancerad rangerplats behöver, förutom vad den enklare behöver, också finansiera ett eventuellt in- och utpassagesystem samt ytterligare utrustning och tjänster såsom wifi och toaletter. Hur avancerad en rangerplats byggs är helt upp till aktören att ta ställning till.

5 OLIKA TYPER AV MARK FÖR RANGERPLATSER

Nedan följer ett resonemang om olika typer av tänkbara rangerplatser: off-peak-parkering, oanvända ytor, befintliga transport- och logistikyor samt andra konstruerade ytor. Nedan finnes frågeställningar som måste besvaras vid upprättande av rangerplats:

- Är marken hållbar för tunga fordon?
- Vilken typ av användning är den godkänd för enligt detaljplanen?
- Behövs det göras miljöutredningar på platsen eller har sådana redan gjorts?
- Vilken area har marken och hur många lastbilar skulle platsen kunna betjäna?
- Finns belysning och/eller övervakning redan på plats?
- Är platsen redan inhägnad i form av en naturlig avgränsning mot omgivningen eller en konstruerad sådan?
- Vem äger platsen och finns det möjlighet att köpa ut marken eller upprätta ett nyttjandeavtal?
- Är platsen ruttmässigt åtkomlig?
- Hur ser trafiksäkerheten ut? Hur många människor finns det i rörelse där och är det lämpligt att köra tung trafik till och från platsen?

5.1 OFF-PEAK-PARKERING

Det finns ytor runt om i staden som har en varierande användningsgrad under olika tider på dygnet. Dessa ytor skulle kunna användas till rangerplatser under deras off-peak-tider. Nackdelen är dock att dessa ytor inte kan vara en dedikerad rangerplats dygnet runt utan eventuellt måste öppnas upp för privattrafik under tider med mycket trafik.

5.1.1 *Parkeringar vid köpcentrum/mataffärer*

Parkeringar vid stora köpcentren och/eller stora mataffärer är ytor som har tydliga toppar i användandet. Dessa inträffar främst då arbetsplatser med dagarbetstid stänger då dessa är i majoritet och det är efter arbetstid som många människor har tid att handla. Under dagtid är de därför relativt oanvända och en dedikerad del av dessa parkeringar skulle då kunna användas som avställningsplats för massgodsfordon. Förutsättningen för ett sådant scenario är att dessa ytor töms och hålls fria från gods och fordon under de tider de inte disponeras. Ett samarbetsavtal med köpcentret/mataffären skulle då kunna upprättas och nödvändiga åtgärder (som tidigare beskrivits) skulle kunna vidtas för att upprätta säkra rangerplatser på stadsgränsen till Stockholms stad.

5.1.2 *Parkeringar vid arenor och idrottsanläggningar*

Andra parkeringar som också har tydliga peakar i sitt användande är parkeringar vid arenor och idrottsanläggningar. Dessa utnyttjas främst vid event av alla dess slag, då ofta under kvällstid. Att använda en del av en sådan parkering under dagtid, när det inte pågår events på anläggningarna, skulle öka utnyttjandegraden på dessa parkeringar vilket skulle vara fördelaktigt. Dessa parkeringar används förmodligen till viss del också av privatpersoner som tar bilen till arbetet under dagen, men rangerplatsen skulle inte behöva utgöra hela ytan för en sådan parkering. Det är fördelaktigt att det ofta finns ett passeringssystem till parkeringar som dessa men nackdelen kan vara att garage under arenor kanske inte är byggda för inpassering av högre lastbilar.

5.1.3 Kontorsparkeringar

Om det är möjligt och önskvärt att utföra en del transporter kvälls- och nattetid så skulle det gå att använda personbilsparkeringar som ligger i anslutning till kontor och andra arbetsplatser med personal på plats främst dagtid. I övrigt behöver liknande aspekter beaktas som i fallen med köpcenter- och arenaparkeringar, men med den extra begränsningen att ljud och buller blir än viktigare att eliminera.

5.2 OANVÄNDA YTOR

Även om det överlag är ont om outnyttjad mark inom Stockholm går det ändå att hitta vissa öppna ytor som skulle kunna fungera som rangerplatser. Dessa kan vara temporära tidsmässigt och bara fungera som rangerplatser under några månader, men är till skillnad från off-peak-parkeringar inte begränsade till någon speciell tid under dygnet utan kan användas utan att behöva anpassas efter eller samsas med andra användningsmönster.

5.2.1 Rivnings- och ombyggnationstomter

Tomter där den befintliga bebyggelsen antingen ska eller redan har rivits men där arbetet ännu inte kommit igång med byggandet av nya lokaler och motsvarande, skulle kunna fungera som rangerplatser, i alla fall temporärt. För att detta skall bli aktuellt kan det dock krävas en extra tydlig överenskommelse mellan markägare och åkerier eller förmedlare av rangerplatser. Det är också viktigt att det inte finns några hinder eller risker i form av byggnader som är utdömda av säkerhetsskäl, mark som kräver sanering eller motsvarande.

5.2.2 Husvagns- och husbilsamping vintertid

Då den största delen av alla campingplatsers yta endast används sommartid finns det en potential att kunna nyttja delar av sådan mark under vinterperioden då de ofta har egenskaper som lämpar sig för rangering såsom jämna och stora ytor samt lättillgänglighet från större vägar. En fördel med campingplatser i jämförelse med ödetomter är att de även vintertid kan ha en viss bemanning på plats vilket ökar säkerhet och potentiellt även servicegraden. Dock finns risk för att dessa tomter inte alls är anpassade för tunga fordon.

5.2.3 Industritomter

Eftersom en rangerplats klassas som industri är detta en av de mest fördelaktiga tomter att anlägga en rangerplats på. Vissa miljöaspekter borde redan ha tagits hänsyn till vid anläggningen av industrin men ytterligare miljöaspekter kan behöva tas i beaktning då en rangerplats skulle öka antalet fordon i området och därmed bland annat bullernivåer och utsläpp till luft.

Beroende på industri finns det mer eller mindre öppen yta på området, dock behöver de allra flesta en last- och lossningszon och om det finns tillräcklig med öppen yta runtomkring finns det också möjlighet att anlägga en rangerplats i anslutning till dessa. En industri som förses med material av och skeppar sina produkter med tunga fordon kommer också ha anpassat sina hårdgjorda ytor och dagvattenhantering för just dessa vilket innebär mindre kostnader för den som vill anlägga en rangerplats.

5.3 BEFINTLIGA TRANSPORT- OCH LOGISTIKYTOR

En rangerplats skulle kunna vara, eller ligga i anslutning till, en redan befintlig transport- eller logistikyta.

5.3.1 Bussgarage

Ett bussgarage har ofta stora ytor i anslutning till garaget där bussar står parkerade då dessa inte används. Dessa används dock under dagen vilket lämnar en viss yta vid bussgaraget tomt. Denna yta skulle kunna användas till rangerplats och har dessutom fördelen att hänsyn förmodligen redan har tagits till hantering av dagvatten, buller samt olyckshändelser som skulle kunna inträffa.

5.3.2 Terminaler

Precis som bussgarage och ytor i anslutning till dessa så används transportföretags terminaler på ungefär samma sätt. De är relativt tomma dagtid och gör därmed ytan tillgänglig för annan användning. Precis som bussgarage har terminaler förmodligen också hanterat miljömässiga aspekter i relation till trafikering av tunga fordon men skulle förmodligen behöva något slags incitament för att öppna upp sin yta till andra företag. Att anlägga en rangerplats på eller i anslutning till en kombiterminal skulle inte heller vara helt otänkbart då mycket tung trafik ändå trafikerar dessa och där yta redan är upplåten för att hantera gods. Utredningar har dessutom också redan gjorts för att kunna använda ytan till detta ändamål.

5.3.3 Bygglogistikcenter

Ett bygglogistikcenter, såsom Norra Djurgårdsstadens som används som referensobjekt, har förmodligen precis som bussgarage och andra terminaler, också redan hanterat miljömässiga aspekter i samband med anläggandet av det. En stor fördel med att anlägga en rangerplats i ett bygglogistikcenter är att detta center inte är helt beroende av intäkter från endast rangeringen utan också erbjuder andra tjänster för att säkra intäkter och täcka kostnader för sin drift. Dessutom skulle samlastning/samdragningar av massgodset förenklas så att olika aktörer skulle kunna samverka med varandra vilket skulle ge miljö- och hållbarhetsfördelar i och med en förmodad minskning av antalet transporter. Ett bygglogistikcenter ligger troligen också relativt nära de aktiva byggplatserna i staden vilket också är fördelaktigt ur miljö- och transportsynpunkt.

5.3.4 Underjordiska lastgator och andra ytor under mark

Även ytor under mark kan vara tänkbara som tillfälliga avställningsplatser, även om det i dessa fall antagligen inte blir tal om rangering i någon större omfattning än från- och tillkoppling av släp eller påhängsvagn på grund av platsbegränsningar. Som exempel på underjordiska ytor av intresse finns bland annat lågutnyttjade underjordiska lastgator/lastfar och parkeringshus med låg nyttjandegrad dagtid. Dessa typer av ytor har fördelen att de redan nu är klassade för fordonstrafik och parkering, vilket gör att de på samma sätt som exemplet bussgarage ovan redan bedömts utifrån gällande regler och förordningar för den här sortens användning. Det är dock viktigt att undersöka fysiska begränsningar vad gäller takhöjd, svångradier och manöverutrymme, samt om det tillkommer extra krav orsakat av tung trafik, kanske då framförallt för parkeringshusfallet.

5.3.5 Andra platser

En typ av verksamhet som kräver att det finns tydliga och bra säkerhets- och miljöskyddsåtgärder på plats är återvinningscentraler. Då det på dessa anläggningar förekommer och hanteras avfall av många olika slag skulle det, om utrymme finns innanför installerade skyddsåtgärder, vara platser där lastbilars påverkan på närmiljön endast är en marginell förändring. Det viktigaste blir i detta fall att tillse att tillräckliga ytor finns tillgängliga under de tider uppställningsbehovet finns.

5.4 NYSKAPADE YTOR

Även om fokus här främst ligger på att hitta befintliga ytor som kan fungera som rangerplatser skulle det även gå att tänka sig lösningar som kräver någon form av nyskapande av ytor.

5.4.1 Flytande pråm

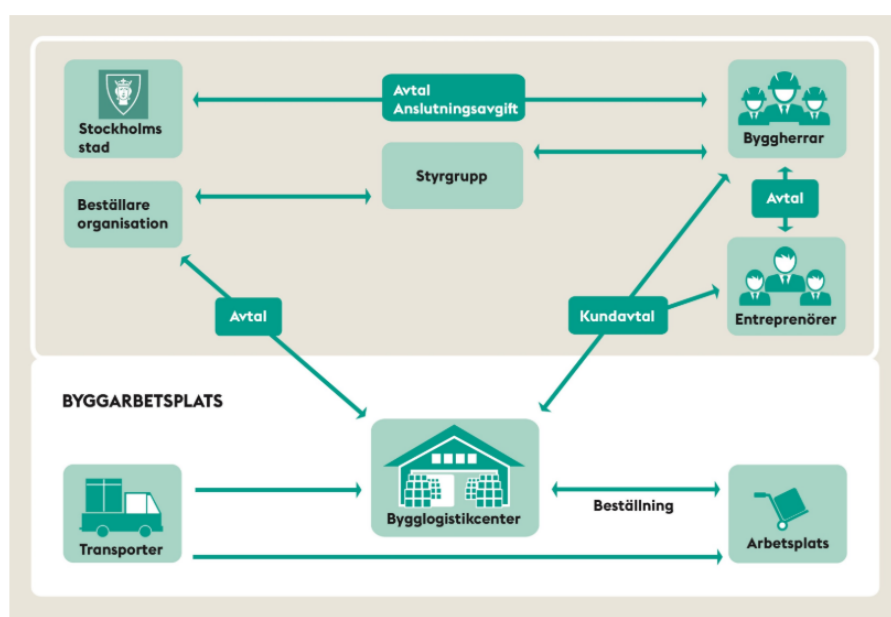
Ett sätt att skapa ytterligare tillgängliga ytor skulle vara att använda pråmar som rangerplatser. En liknande lösning finns i Göteborg med den så kallade P-Arken som är ett flytande parkeringshus i flera våningar och ligger förtöjd i centrala Göteborg. En enklare variant av samma koncept med en asfalterad yta eller annan typ av parkeringsdäck ovanpå en pråm skulle inte bara öka tillgänglig yta utan även kunna omlokaliseras allt eftersom rangeringsbehovet förändras då nya byggen startar och andra avslutas och därmed ge kapacitet där den behövs som bäst.

6 REFERENSOBJEKT

Då det, som tidigare nämnts, finns få rangerplatser i bruk idag kommer referensobjekten bestå av uppställningsplatsen Örebro Truckstop och Norra Djurgårdsstadens bygglogistikcenter. Örebro Truckstops miljöprövning och affärsmodell kommer att beskrivas liksom Norra Djurgårdsstadens bygglogistikcenters affärsmodell.

6.1 NORRA DJURGÅRDSSTADENS BYGGLOGISTIKCENTER

Bygglogistikcentret Norra Djurgårdsstaden (hädanefter BLC) har varit i drift sedan 2013 och är ett innovationsprojekt som syftar till att utforska hur staden kan samordna och resursoptimera logistikbehovet i ett geografiskt begränsat område (Bergman, 2016). BLC tillhandahåller diverse tjänster, bland annat kort- och långtidslagring, samlastning och masshantering av berg. Figur 2 visualiserar affärsmodellen, vilken också beskrivs nedan.



Figur 2. Affärsmodellen för Bygglogistikcentret Norra Djurgårdsstaden (Stockholms stad, 2019).

6.1.1 Affärsmodell mellan Stockholms stad och operatören

Stockholms stad tog den finansiella risken och bekostade och uppförde hela BLC, medan operatören i sin tur står för verksamheten och driften samt för mindre reparationer. Vid större reparationer ersätter staden överskjutande kostnad enligt en förbestämd tabell.

Ersättningen till operatören för utförda tjänster bestäms i enlighet med en prislista. Vidare garanteras operatören intäkter genom en bestämmelse om minsta ersättningsnivå per år. Dessutom finns ett bonussystem som utdelar en årlig bonus.

6.1.2 Affärsmodellen

Avtal om ersättning och användning av BLC skrivs mellan staden och byggherren, mellan entreprenören och byggherren samt mellan entreprenören och operatören. Affärsmodellen bygger på tre ersättningsformer – anslutningsavgift, trafiklotsavgift samt kostnad per tjänst (Bergman, 2016).

Anslutningsavgift

Byggherrarna ansluter sig till BLC genom att erlægga en anslutningsavgift som bekostas per kvadratmeter ljus bruttoarea i BLC.

Trafiklotsavgift

Operatören ansvarar över bokningssystemet och fakturerar trafikavgiften till kunden.

Kostnad per tjänst

Staden har tagit fram en prislista för att definiera tjänsteutbudet och kunden faktureras för användandet av dessa tjänster. I Bilaga B finnes dessa tjänster.

6.2 ÖREBRO TRUCKSTOP

Informationen angående Örebro Truckstop har sitt ursprung i en mejlkonversation med Erik Skagerlung (2019), avdelningschef på Exploateringsenheten på Örebro Kommun. Erik var också delaktig i arbetet med att uppföra Örebro Truckstop.

6.2.1 Miljöprövning

För Örebro Truckstop gjordes miljöprövningen i första hand genom detaljplanen. För den asfalterade ytan som skulle användas krävdes inga särskilda tillstånd, men kommunen hade enligt uppgift ett nära samarbete med den lokala tillsynsmyndigheten Miljökontoret samt med räddningstjänsten för att utarbeta lösningar till att hantera olika slags nödsituationer, bland annat bränsleläckage och bränder.

6.2.2 Affärsmodell

Uppställningsplatsen uppfördes på Örebro kommuns egna mark. Kommunen valde att investera cirka 50 miljoner kronor i att uppföra anläggningen med intentionen att den skulle drifvas i privat regi, med vissa krav på tillgänglighet för allmänheten. En privat aktör hade formellt kunnat köpa ytan från kommunen för att sedan uppföra en anläggning, men enligt Örebro kommun handlade det helt enkelt om att det saknades ekonomiska incitament för den privata marknaden att uppföra anläggningen. Kommunen valde därför att bära investeringskostnaderna så att en privat arrendator skulle kunna bära de årliga driftkostnaderna.

Avsikten var att anläggningen skulle arrenderas ut till ett privat bolag som etablerat sig som närmsta granne till uppställningsplatsen. På grund av svårigheter för kommunen och den privata aktören att komma överens om driften så har dock Örebro kommun driftat anläggningen under de första verksamhetsåren. Förhoppningen från Örebro kommuns sida är dock att komma överens om ett driftupplägg med en privat aktör. Kommunen hade inte kontrakterat driften med den privata aktören när de tog investeringsbeslutet för uppförandet av anläggningen, och kommunen säger att de hade säkrat driftfrågan innan investeringsbeslutet togs om de hade fått göra om processen.

7 REFERENSER

- Bergman, F. (2016). *Bygglogistikcenter i Norra Djurgårdsstaden - delavstämning*. Stockholm Stad.
- Boverket. (2019). *J Industri*. Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-kvartersmark/J-Industri/>
- Boverket. (2019). *Planbeskrivning, avtal och miljöbedömning*. Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/halsa-sakerhet-och-risker/halsa-och-sakerhet-i-detaljplan/planbeskrivning-avtal-och-miljobedomning/>
- Boverket. (2019). *Vad är en detaljplan?* Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/vad-ar-detaljplan1/>
- If. (2019). *Lastbilsförsäkring - Tung lastbil*. Hämtat från <https://www.if.se/foretag/forsakringar/fordonsforsakring/lastbilsforsakring>
- Lantmäteriet. (2019a). *Nyttjanderätt*. Hämtat från <https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/Andra-fastighet/Tillgang-till-annans-mark/Nyttjanderatt/>
- Lantmäteriet. (2019b). *Ansök om inskrivning av avtals servitut och nyttjanderätt*.
- Lantmäteriet. (2019c). *Ansökan om övrigt inskrivningsärende*. Hämtat från https://www.lantmateriet.se/globalassets/blanketter/ovrigt_inskrivningsarende.pdf
- Miljösamverkan Sydost. (u.d.). *Information om schaktmassor*.
- Miljösamverkan Västra Götaland och Miljösamverkan Värmland. (2010). *Hantering av schaktmassor - Tillsynshandledning*.
- SETPOS. (2009). *Secured European Truck Parking - Best Practice Handbook*. London: Sustainable Transport Group.
- Skagerlund, E. (januari 2019). Exploateringschef, Örebro kommun.
- Statens väg- och transportforskningsinstitut. (u.d.). *Vägbelysningshandboken*. Trafikverket.
- Stockholms stad. (2019). *Affärsmodell*. Hämtat från <http://www.ndslogistik.se/sv/organisation/affarsmodell>
- Sveriges Åkeriföretag. (2013). *Uppställningsplatser och säkra uppställningsplatser för tunga fordon*. Stockholm.
- Trafikanalys. (2016). *Trygga och säkra uppställningsplatser*.
- Vägverket. (2007). *Hantering av uppgrävda massor - Administrativa krav*.

BILAGA A – ANSÖKAN OM ÖVRIGT INSKRIVNINGSSÄRENDE



ANSÖKAN om övrigt inskrivningsärende (gäller exempelvis avtalsservitut, nyttjanderätt och rätt till elektrisk kraft)

Skicka ansökan till:

Lantmäteriet
Fastighetsinskrivning
761 80 Norrtälje

När Lantmäteriet samlar in personuppgifter ska myndigheten lämna information om den behandling av personuppgifter som görs. Informationen går att hitta på hemsidan www.lantmateriet.se/personuppgifter eller genom att kontakta Kundcenter på telefonnummer 0771-63 63 63.

1. Fastighet/tomträtt (Ange den upplåtande fastighetens officiella beteckning inklusive kommun, till exempel Gävle Torp 1:1.)

Kommun:	Fastighet/tomträtt:
_____	_____
Kommun:	Fastighet/tomträtt:
_____	_____

2. Sökande (Den som ansöker om inskrivning av avtalsservitut, nyttjanderätt eller rätt till elektrisk kraft)

Namn/Företag:	Personnummer/organisationsnummer:
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Om ansökan har fler sökande ange dessa i fältet "6. Övriga upplysningar".

3. Fakturamottagare (Även mottagare av underrättelse och originalhandlingar. Handlingar i original skickas tillbaka i ett separat kuvert. Om dessa ska skickas till annan person/adress, ange detta i fältet "6. Övriga upplysningar".)

Namn/Företag:	Personnummer/organisationsnummer/ingivarnummer*:
_____	_____
Adress:	Telefon dagtid:
_____	_____
Postnummer och ort:	E-post:
_____	_____

* Finns ingivarnummer registrerat hos Lantmäteriet behöver adressuppgifter inte anges.

4. Ombud/kontaktperson

Namn/Företag:	Telefon dagtid:
_____	_____
Adress:	E-post:
_____	_____
Postnummer:	Ort:
_____	_____

Var god vänd!

5. Ange vad ansökan avser (Exempelvis inskrivning eller dödning av avtals servitut eller nyttjanderätt)

6. Övriga upplysningar

7. Underskrift av sökanden

Underskrift

Namnförtydligande

Tänk på att

- Vid ansökan om inskrivning av avtals servitut eller nyttjanderätt, skicka med avtalet i original.
- Skicka gärna med en enkel karta eller skiss över fastigheten eller tomträtten där det framgår var den aktuella rättigheten ligger, exempelvis väg, brunn eller ledning.
- Om det finns ett förbehåll antecknat på upplåtarens lagfart kan det innebära att han eller hon inte kan upplåta rättighet på fastigheten utan någons medgivande. Du behöver då skicka med en kopia av den förvärvshandling som visar inskrivet förbehåll och en handling som visar att förbehållet är uppfyllt. Det kan till exempel vara ett medgivande till upplåtelsen eller en handling som visar att förbehållet inte längre gäller.
- Är upplåtaren eller rättighetshavaren en juridisk person, skicka med ett registreringsbevis som visar behöriga firmatecknare.
- Om ansökan gäller dödning av en inskrivning av servitut eller nyttjanderätt ska rättighetshavaren skriva under ansökan. Undantag är de fall där rättigheten slutat att gälla, då kan även ägaren till den upplåtande fastigheten skicka in ansökan. Du behöver då skicka med en kopia av avtalet och handlingar som visar att rättigheten inte längre gäller. I ansökan ska du ange inskrivningsdag och aktnummer för rättigheten. När det gäller dödning av nyttjanderätt måste alltid en kopia av avtalet skickas med.
- Kontrollera att alla uppgifter i ansökan är korrekt ifyllda och att avtalet uppfyller formkraven.
- Har du frågor? Då är du välkommen att kontakta oss på telefon 0771-63 63 63 under vardagar mellan 09.00-16.00.
- För mer information och ansökningsblanketter, se www.lantmateriet.se.

Ta emot din myndighetspost digitalt

Skaffa en säker digital brevlåda och tjänsten Mina meddelanden. Då kan du läsa posten när som helst och var du än är.

minameddelanden.se 

BILAGA B – TJÄNSTEUTBUD BYGGLOGISTIKCENTER NORRA DJURGÅRDSSTADEN

Nedan listas vilka bastjänster bygglogistikcentret i Norra Djurgårdsstaden erbjuder.

- Lagerhantering korttidslagring och långtidslagring inomhus och utomhus
- Samlastning och utkörning med slingbil
- Avfallshantering med mindre och större kärl
- Snöröjning och sandsopning
- Etappsamordning
- Krankoordinering
- ID06-hantering
- Grindar och skalskydd – kontroll och drift
- Utbildning
- Bodinformation
- Bodsopor inom arbetsplatsområden
- Bevakning
- Uthyrning av diverse hjälpmedel
- Uthyrning av belysningsmaster för bygg

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

