

Handläggare  
Elin Skogens

Datum  
2017-05-05

Diarienummer  
KSN-2017-0053

Kommunstyrelsen

## Verksamhetsbeskrivning och finansieringsmodell för inrättande av bygglogistikcenter

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

**att** godkänna verksamhetsbeskrivning och finansieringsmodell för inrättande av bygglogistikcenter.

### Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade 8 februari 2017 att inrätta ett bygglogistikcenter (BLC) på fastigheten Danmarks-Säby 6:6. Beslutet omfattade även att hyra fastigheten från det helägda kommunala bolaget AB Uppsala kommuns Industrihus (Ihus). Kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen fick samtidigt uppdraget att återkomma med en verksamhetsbeskrivning och finansieringsmodell för inrättande av BLC.

Kommunfullmäktige beslutade den 15 november 2016 att upphäva ett beslut från 1999 att fastigheten skulle fungera som uppställningsplats för farligt gods m.m. och därmed öppna för nya användningsområden.

### Beredning

Underlaget har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret, i samverkan med konsultbolaget WSP Sverige AB och Ihus.

### Föredragning

Den framtagna inriktningen för verksamhetsbeskrivning och finansieringsmodell framgår i **bilaga** till ärendet. Målsättningen med BLC är att kraftigt reducera antalet citynära byggtransporter och minimera byggtrafiken inom och i direkt anslutning till byggområdena.

BLC Uppsala etableras för drift till åtminstone år 2030. Kommunstyrelsen är genom mark- och exploateringsverksamheten projektägare för BLC med ansvar för att funktionen BLC finns på plats och kvalitetssäkras. En eller flera upphandlade leverantörer kommer att utföra de tjänster som tillsammans utgör BLC Uppsala.

BLC Uppsala ska huvudsakligen ha två funktioner, dels som samlastningsterminal för att ta emot, samlasta och köra ut leveranser till byggarbetsplatser, och dels för leveransstyrning som innebär att såväl direktleveranser som samlastade leveranser bokas in på respektive byggherres lossningsplats på byggarbetsplatserna.

Båda delarna ger förutsättningar att reducera behovet av antalet transporter, att minska trafikrörelserna och öka framkomligheten inom områdena och att ge både möjlighet till bättre planering och till kontroll av att rätt fordon är på plats vid rätt tid.

Anslutning till BLC blir obligatoriskt när kommunen anvisat mark till byggherrar inom kommande etapper inom stadsbyggnadsprojekten Rosendal, Östra Salabacke och Ulleråker, samt eventuella ytterligare projekt där kommunen inte har rådighet genom markanvisning. För detta utreds möjligheterna vidare. Drygt 20 pågående byggprojekt kan hanteras samtidigt på BLC.

Ekonomi i projektet ska hanteras inom mark- och exploateringsverksamheten. En budget har skattats för hela BLC till och med år 2030 utifrån planerat genomförande. Mer precisa kostnader och närmare verksamhetsinnehåll kommer först kunna anges då upphandlingen av tjänsteleverantörer genomförs. Transporttjänsterna utgör den största kostnadsposten i budgeten. Leverantörerna av de tjänster som utgör BLC ersätts med en rörlig ersättning baserat på volym.

Finansieringsmodellens intäkter bygger på att de byggföretag som använder BLC även finansierar BLC. Intäkterna bygger på en fast anslutningsavgift vilken fastslås för varje byggherre i de projekt som obligatoriskt ska ingå i BLC. Byggherren ska också kunna kvalificera sig för reduktion av avgiften under vissa villkor.

Verksamhetsinriktning och finansiering kommer att tydliggöras ytterligare i den fortsatta processen för att inrätta verksamheten och är beroende av de upphandlingar som ska göras i kommande steg.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

I det bilagda underlaget redovisas överväganden kring ekonomin under ett särskilt avsnitt. Den fasta anslutningsavgiften ger kända intäkter samtidigt som risker reduceras genom volymbaserade ersättningar till tjänsteleverantörerna. Eventuella överskott av verksamheten kan balanseras i kommande etapper i byggprojekten där en god balans mellan etappernas byggherrar måste beaktas.

Kommunledningskontoret

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Mats Norrbom  
Direktör

Handläggare  
Elin Skogens

Datum  
2017-05-05

Diarienummer  
KSN-2017-0053

## **Bilaga - Verksamhetsbeskrivning och finansieringsmodell för inrättande av bygglogistikcenter**

### Introduktion

I Uppsala är bostadsbyggandet mätt per invånare bland det högsta i landet. Ofta är flera byggföretag aktiva samtidigt på en begränsad yta eller i etablerad bebyggelse.

Bostadsbyggandet innebär tung trafik i och omkring staden vilket påverkar förutsättningarna att uppnå Uppsala kommuns hållbarhetsmål, t.ex. att förbättra stadens luftkvalitet, minska klimatgasutsläppen, minska buller från trafiken samt en säkrare och mer attraktiv stad.

En stor del av transporter till en byggarbetsplats utgörs av några få kolli per leverans, vilket under ett byggprojekt genererar en stor mängd transporter. Genom inrättandet av ett bygglogistikcenter kan citynära byggtransporter minska kraftigt. Kommunen kan genom BLC ta ett helhetsgrepp om byggtransporterna till vissa områden.

### Uppdraget att inrätta ett BLC i Uppsala

Ett bygglogistikcenter, härifrån kallat BLC, blir en markör för att Uppsala kommun vill bygga stad på ett hållbart, effektivt sätt. Ledord i utvecklingen av BLC i Uppsala kommun har varit enkelhet för såväl byggherrar/entreprenörer som kommunen, tvingande för och finansierat av byggherrar i vissa projekt där kommunen markanvisar, samt kostnadseffektivt.

BLC Uppsala ska utvecklas med stort fokus på dess inverkan på stadens hållbarhetsmål och på framtida användning för handel och samordnad varudistribution. Den fastighet som hyrs för BLC är en tillgång för framtida arbete med transporter till och i staden.

### Syfte, mål och effekter

Målsättningen med BLC är att kraftigt reducera antalet citynära byggtransporter och minimera byggtrafiken inom och i direkt anslutning till byggområdena.

Förväntade effekter är minskat negativt avtryck på luft, klimat och buller samt bättre arbets- och boendemiljö inom och i anslutning till byggområdena genom minskad trängsel och ökad trafiksäkerhet. En förbättring av framkomligheten inom områdena förväntas genom en samordnad leveransstyrning med effekt på leveransprecision och effektivitet.

Förväntad samlastningseffekt för transporter via BLC är minst 75% (andel mottagna leveranser till BLC i relation till antal leveranser från BLC) och leveransprecision om minst 95% (andel gods lossat i rätt tid jämfört med planerad lossningstid).

BLC Uppsala etableras för drift till åtminstone år 2030.

#### Organisation och ansvarsfördelning

Kommunstyrelsen är genom mark- och exploateringsverksamheten projektägare för BLC med ansvar för att funktionen BLC finns på plats och kvalitetssäkras.

Under en implementeringsfas, där BLC etableras, finns en processledare inom stadsbyggnadsförvaltningen. I en senare drift- och utvecklingsfas är mark- och exploateringsverksamheten inom stadsbyggnadsförvaltningen hemvist för en verksamhetsledare som ska rekryteras under 2017.

Verksamhetsledarens ansvar omfattar t ex att vara kommunens kontaktperson för BLC, avtal och avtalsvård av BLC:s tjänsteleverantörer, ansvara för anslutning av nya byggprojekt till BLC, bistå stadsbyggnadsprojekten i kontakt med byggherrar och entreprenörer, hantera BLC-avgifter och ev reduktioner, ansvara för information/utbildning till berörda aktörer, samt ansvara för uppföljning och rapportering.

Upphandlade leverantörer ansvarar för att utföra avtalade tjänster för kommunens räkning.

#### Funktioner i BLC Uppsala – samlastning och leveransstyrning

BLC Uppsala är en struktur i två delar:

1. Samlastning – BLC är en terminal för att ta emot, samlasta och köra ut leveranser till byggarbetsplatser.
2. Leveransstyrning – en tjänst för leveransstyrning innebär att såväl direktleveranser som samlastade leveranser via BLC:s terminal bokas in på respektive byggherres/entreprenörs lossningsplats. Områdesanpassade strukturer för kontroll av inpassager planeras (se nedan).

Delarna kan göra stor nytta varför sig för att minska trafiken i staden och på områdena. Tillsammans ger de förutsättningar att båda reducera behovet av antalet transporter till områdena, att minska trafikorörelserna och öka framkomligheten inom områdena och att ge både möjlighet till bättre planering och till kontroll av att rätt fordon är på plats vid rätt tid.

Hur detta i praktiken struktureras är avhängigt upphandlingens utfall (se nedan). En eller flera upphandlade leverantörer kommer att utföra de tjänster som tillsammans utgör BLC Uppsala.

Viktiga funktioner som behöver inkluderas är t ex avvikelshantering, manuella justeringar i bokade lossningstider, kontroll av direktleveransers lastfyllnad. En mycket tydlig ansvarsfördelning behövs, särskilt vid flera leverantörer.

Föreslaget regelverk är att leveranser <13 pall/kolli alternativt <80% av max tillåten lastvikt alternativt lastvolym ska lossas på BLC. På BLC samlas flera mindre transporter i en fullastad slingbil för ett eller flera byggområden.

När godset lossas på BLC utförs en ankomstkontroll mot fraktsedeln samt en okulärbesiktning av godset avseende godsskador. Därefter placeras godset på byggherrens/entreprenörens samlastningsyta.

BLC-operatören bokar in lossningstider för sina slingfordon i tjänsten för leveransstyrning och inpassagekontroll. Entreprenörerna kan då bättre planera utifrån förväntad leverans från BLC samt planerade direktleveranser.

Direktleveranser planeras in av entreprenörerna på respektive lossningsplats. Det kan göras genom befintlig tjänst för beställningar och leveranser hos entreprenören (om det systemet uppfyller branschstandarden BEAst Supply Material) eller genom tjänsten för leveransstyrning som ingår i BLC-strukturen.

Genom att alla lossningar planeras in i en gemensam tjänst får operatören tillgång till leveransaviseringar av förväntade leveranser vilket möjliggör bättre planering för BLC:s operatör.

#### Anslutning till BLC

Anslutning till BLC är obligatoriskt när kommunen anvisat mark till byggherrar inom stadsbyggnadsprojekten Rosendal, Östra Salabacke och Ulleråker.

För Rosendal gäller det alla kommande etapper från och med etapp 2, Östra Salabackes alla kommande etapper från och med etapp 2a, Ulleråkers samtliga etapper samt Stadshuset (inte bekräftat) och eventuellt ytterligare projekt där kommunen har rådighet.

Det skulle också kunna göra stor nytta för såväl trafikrörelser i staden som på plats vid byggområden om BLC kan nyttjas av byggherrar där kommunen inte har rådighet genom markanvisning. För detta utreds möjligheterna vidare.

Drygt 20 pågående byggprojekt kan hanteras samtidigt på BLC.

#### Områdesanpassade strukturer för kontroll av inpassager

Förutsättningarna skiljer sig åt mellan stadsbyggnadsprojekten – nedan finns en kort beskrivning av respektive nu aktuellt projekt. För tillkommande projekt behöver motsvarande bedömning göras och även etappvisa anpassningar kommer att behöva göras.

Målet är att villkor för BLC ska finnas med tidigt i stadsbyggnadsprocessen.

### Rosendal etapp 2 och kommande

För Rosendal etapp 2 har BLC inkluderats i markanvisningarna. För nio byggherrar har BLC inkluderats i omförhandlade markanvisningsavtal och för övriga presenteras anslutningsavgifter i samband med köpeavtal.

Rosendal etapp 2 har goda möjligheter att avgränsa hela byggområdet med en väg för inpassage och en för utpassage. Det medger goda möjligheter att genom en checkpoint-funktion bara släppa in leveranser till området som har en bokad lossningstid i närtid – övriga avvisas och får antingen be entreprenören att boka in en tid för direktleverans eller leverera via BLC som tar med godset på sin inbokade slinga. Kontrollerade inpassager är det mest effektiva för att säkerställa framkomlighet och säkerhet på byggområdet. Kontrollen ger också goda möjligheter till uppföljning då fordons- och leveransinformation kan matchas.

### Östra Sala backe etapp 2a och kommande

För Östra Sala backe lyfts krav på att använda BLC för etapp 2a i samband med omförhandling av markanvisningsavtal maj 2017. I kommande etapper inkluderas det i markanvisning från början.

Östra Sala backe innebär en förtätning av befintlig bebyggelse. Det finns inte möjlighet att avgränsa byggområdet genom inpassagekontroll. Istället föreslås att leveransstyrning sker bara med krav på bokade lossningstider till respektive lossningsplats.

### Ulleråker

För Ulleråker fanns BLC med som ett kommande obligatorium redan i markanvisningstävlingen. Förutsättningar och anslutningsavgifter specificeras däremot under maj 2017.

Ulleråker ställer särskilda krav på transporter utifrån det känsliga läget på vattentäkten. Att reducera byggetrafik är därför extra viktigt här.

Hittills har inpassagekontroll planerats liknande den i Rosendal för Ulleråker etapp 1a och 1b. Etapperna planeras också ha olika tillfartsvägar. Finansieringsmodellen för BLC bygger på principer för fördelning av kostnader och risker samt på en totalbudget omfattande beräknade kostnader.

### Upphandling av BLC

Objektsansvarig för avtal med leverantör är mark- och exploateringsverksamheten inom stadsbyggnadsförvaltningen.

En inledande RFI (Request for Information) kommer att genomföras för att få in konstruktiva förslag och få en bättre bild av vad olika aktörer kan leverera. En första genomlysning visar på olika mognadsgrad på marknader för de olika tjänsterna.

En upphandling med flera delar genomförs sedan där anbudsgivare kan lämna anbud på helheten eller välja vissa delar. En eller flera aktörer kan bli antagna för att leverera de tjänster som behövs för ett komplett BLC Uppsala.

Ersättningsmodell är avhängigt RFI och upphandling, t ex antal leverantörer.

### Budget för BLC

En budget har skattats för hela BLC till och med år 2030 utifrån planerat genomförande. Mer precisa kostnader kommer först kunna anges då upphandlingen genomförts.

Budgeten bygger på följande delar vilka kommer att uppdateras efter upphandling:

- Hyra av hyresgästpassad fastighet inklusive tältlager och kontorsbodar
- Drift BLC
- Tjänst för leveransstyrning och inpassagekontroll
- Områdesanpassade strukturer för kontroll av inpassager – etablering, drift

Drift av BLC, dvs transporttjänsterna, utgör den största kostnadsposten i budgeten.

### Finansieringsmodell

Finansieringsmodellens intäkter bygger på en fast anslutningsavgift vilken fastslås för varje byggherre i obligatoriska projekt i tre steg:

1. Kommunens kostnader för BLC-terminalen delas av alla obligatoriska stadsbyggnadsprojekts etapper samt att höjd tagits för några fler anslutna projekt. Fördelningsnyckeln är total BTA för planerat anslutna projekt/etappens BTA.
2. Förutsättningar för det specifika stadsbyggnadsprojektets etapp – karaktär på checkpoint, infrastruktur till BLC, specifika transportkrav inom området etc – adderas ovanstående och presenteras som en summa per ljus respektive mörk BTA<sup>1</sup> i m<sup>2</sup> för etappen.
3. Byggherrens antal ljus respektive mörk BTA i m<sup>2</sup> i den aktuella etappen multipliceras med avgifter för ljus respektive mörk BTA.

Byggherren kan kvalificera sig för reduktion i tre initialt identifierade situationer – notera att krav om leveransavisering och krav på direktleveranser fortfarande gäller:

1. Uppförande av komplett lägenhetsmodul (innerväggar, kök och toaletter etc. färdig att lyftas på plats och monteras ihop). Full anslutningsavgift debiteras och 50% återbetalas efter avslutat projekt om förutsättningarna uppfyllts.
2. Egen logistiklösning för samlastning av gods där byggherre/entreprenör kan påvisa en samlastningseffekt >75%. Full anslutningsavgift debiteras och 50% återbetalas efter avslutat projekt om förutsättningarna uppfyllts. Med Samlastningseffekt >75% menas:  $((\#Leveranser\ till\ terminal - \#Leveranser\ med\ slingbil\ från\ terminal)/\#Leveranser\ till\ terminal) \times 100[\%]$ .

---

<sup>1</sup> Ljus BTA avser bostäder och verksamhetslokaler ovan mark medan mörk BTA avser källare och garage

3. Situation där BLC ingår som krav men inte finns på plats för hela eller del av byggtiden. Anslutningsavgift debiteras vid BLC:s driftsstart enligt följande: Antal månader utan BLC/Antal byggmånader x anslutningsavgift.

Anslutningsavgift betalas i två delar – senast vid byggstart samt 12-20 månader efter byggstart.

#### Lokalisering av BLC:s terminal

Fastigheten Danmarks-Säby 6:6 ligger längs Almungevägen i anslutning till på/avfarten till E4 och blir därmed ett välplacerat nav för att minska citynära byggtransporter och att på smidigaste sätt nå de större planerade stadsutvecklingsområdena.

Området kompletteras med ny väg väster om fastigheten – Långtradargatan – vilken ska stå färdig i oktober 2017.

En trafikanalys har visat att in/utfart till/från BLC klarar det beräknade trafikflödet utan att Almungevägens primärflöde påverkas negativt.

Fastigheten ägs av AB Uppsala kommuns Industrihus AB (Ihus). Den södra delen ägs idag av Uppsala kommun men kommer vid drifttagande att ägas av Ihus.

Fastigheten ligger inom detaljplanerat område och för säkerställande av vattenskydd inkluderas specifika krav i projekteringsprocessen.

BLC är inte planerat att hantera mellanlagring. Om behov och kapacitet finns kan det omprövas. Det viss möjlighet för direktleveranser som ankommer innan bokad lossningstid att vänta på BLC.

#### Tidplan

Upphandlingsprocessen pågår där en RFI genomförs under maj och annonsering av upphandlingens förfrågningsunderlag planeras under juni. Målet är att ha ett beslut i slutet av september.

Detaljplanering för respektive byggområde pågår vilket även påverkar slutgiltiga anslutningsavgifter. Tillkommande områden planeras löpande.

Villkor för BLC inkluderas löpande i kommande markanvisningsprocesser.

BLC-avtal med byggherrar tecknas löpande kopplat till köpeavtal.

#### Ekonomi

Finansieringsmodellen bygger på att de byggföretag som nyttjar BLC även finansierar BLC. Fördelarna med en fast anslutningsavgift är flera. En är att kostnaden är känd för byggherrarna möjligen redan vid markanvisning vid kommande etapper men senast vid köpeavtals tecknande. Det ger god möjlighet att fördela kostnader rätt inklusive i avtal med



entreprenörer. För kommunen ger det en tydlighet vid förhandling om markköp och övrig process. Detta har lyfts fram som mycket önskvärt inom såväl kommunen som från byggherrar. En annan fördel är att en fast avgift ger fokus på att nyttja BLC så effektivt som möjligt då byggherren redan betalat för tjänsten. Det ger även mindre administration av fakturor till gagn för alla aktörer.

Fördelar i samhällsekonomisk mening finns även i incitament för högre nyttjande av BLC vilket ger färre transporter på Uppsalas vägar samt övrig positiv inverkan på hållbarhetsmålen.

Nackdelarna med en fast avgift är att det för kommunens del finns en ökad risk för under- och överskott i relation till budgeterade anslutningsavgifter. En förväntad nyttjandegrad om att 60% av förväntad godsmängd ska gå via BLC är en skattning som i pågående verksamhet är beroende på såväl total godsmängd som andel. Mycket hög nyttjandegrad innebär en ekonomisk risk för kommunen – ett nyttjande om 80% beräknas kunna ge ett underskott på 3mkr. Mycket låg nyttjandegrad kan innebära en ekonomisk risk för operatören, varför en garanterad grundvolym är inkluderad i modellen, och kommunen riskerar att gå med överskott – ett nyttjande om 15% riskerar ge ett överskott på 13mkr. Ett överskott kan balanseras i kommande etapper där en god balans mellan etappernas byggherrar måste beaktas.

Vidare bygger modellen på att leverantören/erna av de tjänster som utgör BLC ersätts genom en rörlig modell utifrån en uppdelning av tjänster baserat på utfall av upphandlingen.

Generella risker utgörs av förändringar i marknaden som påverkar bostadsbyggande och investeringar samt räntenivåer. Här finns en fördel med rörlig ersättning till leverantörer baserat på volym.

Alternativkostnaderna för att fortsätta med dagens frånvaro av reglering av byggtransporter är ökande i och med den ökande byggtakten de kommande åren. Som exempel kan lyftas belastning på redan tungt belastade vägar som Kungsängsleden där både Rosendal och Ulleråker har sina primära tillfarter. I samma område finns även fler stora byggprojekt som vid Ångströmlaboratoriet och Dag Hammarskölds väg.

I termer av ekonomiska konsekvenser finns även de samhällsekonomiska kostnaderna förknippat med upplevd och faktisk säkerhet på eller i närhet av byggområden samt arbetsmiljö. Dessa aspekter integreras som del i utvärdering och uppföljning av BLC.