Region Stockholm

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-02-07

Ärende
FUT 2021-1319
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2022-03-15, punkt 13

Handläggare
Martin Hellgren
070-160 96 90
martin.hellgren@regionstockholm.se

Svar på skrivelse (V) angående att ersätta lastbilar med pråmar vid byggande av nya tunnelbanan och transport av bergmassor

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har i skrivelse frågat kring möjligheten att med pråmar frakta bergmassor från bygget av tunnelbanan från andra platser än Blasieholmen samt om undersökning av lokalt omhändertagande av massor, som föreslagits i forskningsprojektet MASSA undersökts.

I detta ärende återkommer Förvaltning för utbyggd tunnelbana med förslag till svar på nämnda skrivelse.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse (V) angående att ersätta lastbilar med pråmar vid byggande av nya tunnelbanan och transport av bergmassor, inkommen 2021-12-14.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Följande frågor har ställts i skrivelsen:

1. Har möjligheten att frakta bort bergmassor från tunnelbanebygget med pråm från andra platser utöver Blasieholmen undersökts? Och vad har i så fall resultatet varit?
2. Skulle någon av platserna som nämns ovan kunna vara lämpliga för en liknande lösning som vi Blasieholmen?

3. Har förvaltningen för utbyggd tunnelbana haft kontakt och utbyte med forskningsprojektet MASSA?
4. Undersöker trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan konsekvent mer hållbara alternativ än lastbilstransporter för massahantering vid utbyggnad av infrastruktur?

Nedan följer Förvaltning för utbyggd tunnelbanas svar:

1. Har möjligheten att frakta bort bergmassor från tunnelbanebygget med pråm från andra platser utöver Blasieholmen undersökts? Och vad har i så fall resultatet varit?

Vi har undersökt möjligheterna till alternativa transportsätt, bla med sjötransporter, mer om detta nedan.

Entreprenadberget från utbyggnadsprojekten i Stockholmsförhandlingen har redan sålts till mottagare. Dessa kommer att vidareförsälja entreprenadberget till andra byggprojekt, eller återanvända berget direkt i närliggande byggprojekt, som exempelvis i Järfälla. För den nya tunnelbanesträckan Älvsjö-Fridhemsplan, som ingår i Sverigeförhandlingen, pågår fortfarande planeringen och alternativet med att flytta bergmaterialet på pråm finns i allra högsta grad med som en tänkbar lösning på vissa delsträckor. Vidare arbete med detta genomförs i projekteringen och i samverkan med framförallt Stockholms stad.

2. Skulle någon av platserna som nämns ovan kunna vara lämpliga för en liknande lösning som vi Blasieholmen?

De flesta av våra arbetsområden ligger inte i direkt anslutning till en hamn. Det innebär att vi ändå skulle behöva transportera massorna på lastbil till en hamn. Att transportera med lastbil direkt till en mottagningsplats kan i många fall innebära mindre klimatbelastning. Vi försöker generellt minimera transportavstånden genom att använda mottagningsstationer som ligger i närområdet, där massorna kan bearbetas innan de går tillbaka till marknaden.

Även möjligheterna att lasta ut bergmassor från arbetstunneln vid Sundstabacken via sjötransporter har studerats och funnits olämplig. I området finns ingen lämplig kajkonstruktion och vattendjupet är alltför litet. Bredden på farleden medger inte uppläggning av fartyg för lastning.

Även användande av kajerna längs Hammarbyleden (Norra och Södra Hammarbyhamnen) har studerats men funnits olämpliga då de är pulsådern för boende både i Södra Södermalm och Hammarby Sjöstad. Kajerna är viktiga rekreationsstråk för de boende och i Hammarby Sjöstad finns flera restauranger längs kajen. Transporterna från den planerade arbetstunneln kommer att gå direkt ut på det regionala vägnätet. Skulle massorna tas ut sjövägen tvingas massorna transporteras med lastbil ner genom Hammarby Sjöstad.

3. Har förvaltningen för utbyggd tunnelbana haft kontakt och utbyte med forskningsprojektet MASSA?

Ja. FUT har kontakt med MASSA-projektet liksom flertal andra initiativ, forum, samarbeten, referensgrupper och expertgrupper kring masshantering och ökad cirkulär återanvändning av material i samhället. Utgångspunkterna för MASSA-projektet var dock något felriktade i förhållande till FUT:s verksamhet, vilket FUT har påpekat för projektet. Projektet avsåg att ”lösa problemet med enorma mängder massa

som vi inte vet vad vi ska göra av med" samt att entreprenadberget ansågs vara en rest och inte en resurs.

Både FUT:s beräkningar och länsstyrelsens kartläggning visar att det är ett stort underskott på bergmaterial i regionen för att bygga bostäder och infrastruktur och då är det inte lämpligt att försöka bli av med entreprenadberget. Därtill har FUT redan sålt berget från de projekt som ingår i Stockholmsförhandlingen och som går till återanvändning i specifika närliggande byggprojekt såsom i Järfälla och Norra Djurgårdsstaden, eller till bergmaterialindustrin som tar in entreprenadberget på sina krossanläggningar och säljer till kringliggande byggprojekt.

För Älvsjö-Fridhemsplan pågår just nu planeringen och masshanteringen är en viktig fråga. Projektet har genomfört en detaljerad och omfattande studie om utmaningar och möjligheter för cirkulär hantering av projektgenererade massor som kommer att beaktas vidare i projekteringen. I detta projekt finns upprättad samverkan kring masshanteringsfrågor med framförallt Stockholms stads exploateringsprojekt.

4. Undersöker trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan konsekvent mer hållbara alternativ än lastbilstransporter för massahantering vid utbyggnad av infrastruktur?

Ja. Klimat- och miljöfrågor är högt upp på agendan för förvaltning för utbyggd tunnelbana. Masstransporter är en av de största utsläppsposterna av koldioxid från våra utbyggnadsprojekt och det är en förutsättning för att kunna sänka våra koldioxidutsläpp och kostnader att konsekvent utreda olika möjligheter till en effektiv och cirkulär återanvändning av projektgenererade massor. I alla projekt utreds olika alternativ. Pågående utredning just nu handlar framförallt om projekt Älvsjö-Fridhemsplan.

Niklas Bergman
Förvaltningschef

Martin Hellgren
Avdelningschef,
avdelning Söder

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående att ersätta lastbilar med pråmar vid byggande av nya tunnelbanan och transport av bergmassor

I oktober uppmärksammade tidningen Mitt i lösningen att med pråmar frakta bergmassor från bygget av tunnelbanan från Blasieholmen direkt till Louddden, där massorna kommer till användning i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden. På det viset beräknas det sparas in 50 000 lastbilstransporter från Blasieholmen, och lika många till Norra Djurgårdsstaden, vilket minskar koldioxidutsläpp, vägslitage, och buller från tunga trafiken rejält. Vidare minskar trängseln och trafiksäkerheten ökar på stadens gator. Vi i Vänsterpartiet är nöjda med den lösningen.

I forskningsprojektet MASSA, som är ett samarbete mellan Stockholms stad och Kungliga Tekniska Högskolan, undersöks möjligheterna att ta tillvara bergmassor från tunnelbyggen lokalt. En av deltagarna, arkitekten Marta Bohlmark på Gaia arkitektur, nämner ytterligare tre platser som skulle vara lämpliga för en liknande lösning med prämtrafik som från Blasieholmen: Hammarby fabriksväg, Londonviadukten och Sundstabacken vid Gullmarsplan. Vi delar hennes syn på att det skulle vara intressanta platser att undersöka för att få till liknande lösningar som från Blasieholmen.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Har möjligheten att frakta bort bergmassor från tunnelbanebygget med pråm från andra platser utöver Blasieholmen undersökts? Och vad har i så fall resultatet varit?
2. Skulle någon av platserna som nämns ovan kunna vara lämpliga för en liknande lösning som vi Blasieholmen?
3. Har förvaltningen för utbyggd tunnelbana haft kontakt och utbyte med forskningsprojektet MASSA?
4. Undersöker trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan konsekvent mer hållbara alternativ än lastbilstransporter för massahantering vid utbyggnad av infrastruktur?