

Handläggare
Fredrik Bergman
08-508 262 73**Till**
Exploateringsnämnden
2025-12-11

Lägesredovisning och förslag till fortsatt arbete med Stockholms masslogistikcenter Norra Djurgårdsstaden

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna lägesredovisning för masslogistikcenter Norra Djurgårdsstaden.
2. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna att masslogistikcenter utgör stadens funktion för samordning och koordinering av masshantering.

Sverker Henriksson
Biträdande förvaltningschefGöran Carlberg
AvdelningschefStaffan Lorentz
Enhetschef

Sammanfattning

Lägesredovisningen beskriver Masslogistikcenter, nedan kallat MLC inom stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden. Ärendet redovisar projektet sedan starten 2016 samt förslag till beslut för fortsatt inriktning av stadens masshantering.

Bakgrunden till MLC är ökade klimatkrav och möjligheten till ekonomiska besparingar då Norra Djurgårdsstaden har stora kostnader för markrening och deponi. För att möta dessa krav har staden inrättat MLC. Idag består MLC av en anläggning för sortering av förorenade schaktmassor och en för mottagning och hantering av entreprenadberg. Syftet med MLC är att reducera klimatpåverkan genom minskat transporterat material till deponi, minskade kostnader för deponering och återvinning av sorterade schaktmassor.

Specifika mål för masslogistikcenter som sattes upp under 2015 och hur projektet uppfyller målen redovisas nedan:

Mål 1 MLC: Minska transportarbetet (energiförbrukning) med 50 procent per ton och km till och från arbetsplatsområdet.

Mål 2 MLC: Minska totala utsläppen av klimatgaser så som koldioxid, kväveoxider, partiklar med minst 50 procent

Arbetet med minskad energiförbrukning vid transport sker dels genom reducerade transportavstånd och ökade interna transporter med 75 procent. Under perioden 2019 till 2024 bidrog MLC med minskade utsläpp om cirka 2 345 ton koldioxid och 340 ton kväveoxider.

Mål 3 MLC: Effektivisera transportflöden och minska transportkostnaden i kronor per ton transporterat material med 50 procent.

Ekonomiska besparingar för lokal återvinning av schaktmassor uppgår till 49 procent och målet nås inte riktigt. I den ekonomiska beräkningen på deponikostnader och återvinningsgrad är avdrag för transport till projektet inräknat med 25 kr per ton.

Den sammanfattande bedömningen av stadens investering och drift, är att med inrättande av ett lokalt MLC i Norra Djurgårdsstaden möjliggörs en cirkulär masshantering av rena och förorenade schaktmassor. Genom att staden själv förvärvat och driver anläggningen erhålls en ekonomisk transparens kring kostnader och utveckling av processer för ökade besparingar.

Möjligheten finns att senare flytta anläggningen från Norra Djurgårdsstaden till annan plats med behov av att hantera förorenade schaktmassor.

Under perioden har MLC bidragit till förändrade logistiklösningar, konkurrensutsättning av tjänster och möjligheten till emissionsfria lokala masstransporter. Exploateringskontoret bedömer därför att MLC kan fylla rollen som stadens funktion för koordinering och samordning av masshantering inom staden.

Sammanfattningsvis bidrar stadens investering i MLC till:

1. Minskade klimatutsläpp för masshantering
2. Minskade kostnader för masshantering
3. Ökad kunskap inom masshantering
4. Utveckling av återvinningsprocessen
5. Ökad konkurrensutsättning för tjänster kopplade till masshantering
6. Att uppfylla mål i budget kring masshantering

Bakgrund till masslogistikcenter i Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden är enligt beslut av kommunfullmäktige sedan 2010 ett stadsutvecklingsområde med hållbarhetsprofil. I linje med detta har projektet arbetat för att minska klimatavtrycket på olika sätt. Anläggningsbranschen står för 10–15 procent av Sveriges totala klimatpåverkan¹ där uttag av ballastmaterial från täkt, transport av schakt- och fyllnadsmassor står för en betydande miljöpåverkan.

Stadsutvecklingen inom Norra Djurgårdsstaden sker till stor del på mark som är förorenad av olika historiska verksamheter. I Norra Djurgårdsstaden har det bland annat bedrivits hamnverksamhet, gastillverkning samt bränsle- och oljehantering.

Föroreningssituationen är komplex främst i gasverksområdet med tillhörande område för tidigare biproduktsframställning i Kolkajen. Här har huvudsakligen tjära (PAH) och bensen förorenat marken ner till stort djup. I övriga delar av Norra Djurgårdsstaden förekommer föroreningar av bland annat olja, metaller, PAH och PFAS. Områdets markförhållanden består till stor del av fyllnadsmassor från andra byggnadsarbeten inom Stockholm som successivt tillförts området i takt med att det historiskt byggts ut.

Av Norra Djurgårdsstaden yta genomgick 23 procent sanering och masshantering under perioden 2001 till 2019 till en kostnad av 400 miljoner kronor. Detta genomfördes innan MLC, och med extern deponi. Skulle hela Norra Djurgårdsstaden masshantering fortsättningsvis genomföra på likande sätt utan MLC skulle de framtida kostnaderna uppgå till 1,5 till 2 miljarder kronor

Inrättande av masslogistikcenter i Norra Djurgårdsstaden

Allmänt

Arbetet med inrättande av ett MLC påbörjades under hösten 2015 i samband med planering för flytt av masshanteringsplatsen för entreprenadberg som då låg i Hjorthagen. Staden såg möjligheter att utveckla masshanteringen och använda ytor i hamnen inom projektområdet NDS.

En projektorganisation upphandlades under 2016 för utredning om möjligheter till ett lokalt center samt sjötransport. Ett lämpligt markområde identifierades i Frihamnen där centret uppfördes under 2017 till 2018. Det kunde driftsättas januari 2019 med mottagning av lågförorenade schaktmassor. Återvinningsgrad efter torrsortering låg på cirka 25 till 35 procent. För att minimera risk för felaktig hantering av schaktmassor söktes tillstånd för möjlig mottagning av schaktmassor med föroreningshalter farligt avfall. Miljötillstånd enligt kapitel 9 miljöbalken erhöles under hösten 2021. För ökad återvinning och effektiv sortering har anläggningen utvecklats och en torr- och våtsorteringsanläggning invigdes under oktober 2023. Därigenom kunde återvinningsgraden av förorenade schaktmassor öka med upp till 80 procent. Miljötillståndet erhöles i maj 2023. Se vidare tid- och aktivitetsplan bilaga 3.

Mål

2015 beskrevs tre övergripande mål i den första klimatansökan om medel. Dessa tre mål gäller fortfarande:

- **Mål 1 MLC:** Minska transportarbetet (energiförbrukning) med 50 procent per ton och km till och från arbetsplatsområdet.
- **Mål 2 MLC:** Minska totala utsläppen av klimatgaser så som koldioxid, kväveoxider, partiklar med minst 50 procent

- **Mål 3 MLC:** Effektivisera transportflöden och minska transportkostnaden per ton transporterat material med 50 procent

Effektmål

Verksamheten på MLC har många effekter på stadens masshantering och utvecklingsarbete. Exempel på detta är:

- Vara en arena för innovation och utvecklingsarbete inom masshantering inom Stockholms stad
- Skapa möjlighet till en fossilfri och emissionsfri lokal masshantering
- Utveckla upphandlingsmodell för markreningsentreprenader
- Samverkan och utveckling av kvalitetskrav för återvunnet material
- Skapa samverkan mellan regionen, kommuner och stadens projekt kring masshantering (och en arena för kommunikation)

Strategier för inrättande av MLC

För inrättande av MLC togs flera strategier fram vilka sammanfattas nedan:

- 1) Lokal, samordnad och industriell återvinning
- 2) Ökad konkurrens av utförda tjänster
- 3) Konkurrensneutral driftverksamhet
- 4) Specifik kompetens vid resurstillsättning
- 5) Utvecklingsarbete och kvalitetssäkring

Lokal, samordnad och industriell återvinning

Strategi för att återanvända schaktmassor lokalt inom projektområde för samtliga projekt och på en central plats nära till alla projekt. Investerings- och driftkostnader för projekten fördelas samt att verksamheten effektiviseras genom industriella processer.

Ökad konkurrens av utförda tjänster

Strategi för att bidra till en ökad konkurrensutsättning för köpta tjänster så som deponier, transporter, maskin och personal.

Exempel på detta är en utökad konkurrensutsättning genom att ta bort ansvar för transport och deponi från entreprenören vilket kan innebära att fler entreprenörer räknar på marksaneringsarbeten och att deponier utsätts för konkurrens i separat upphandling.

Konkurrensneutral driftverksamhet

Strategi för att äga anläggningen för sortering och upphandla entreprenader för samtliga tjänster vilket garanterar stadens projekt och entreprenörer får samma förutsättningar vid avlämnande av schaktmassor.

Specifik kompetens vid resurstillsättning

Strategi för att staden genom MLC styr upphandling och konkurrensutsätter specifika resurser så som maskiner, personal, drift och underhåll. Motsatsen skulle vara att upphandla en entreprenad som resurs för drift av hela anläggningen, vilket skulle försvåra utvecklingsarbetet (se vidare utveckling och kvalitetssäkring).

Utvecklingsarbete

Strategi för arbetet med kontinuerlig utveckling bygger på att arbeta iterativt för behovsstyrd utveckling, vara delaktig i utvecklingsprojekt för att både dela med sig av erfarenheter och fånga in nya kunskaper.

Tidigare beslut

Projekt har genom beslut fått bidrag i utökad budget (CM4) för klimatinvestering åtta gånger mellan 2016 till 2025 med totalt 70 miljoner kronor vilka redovisas i bilaga 2.

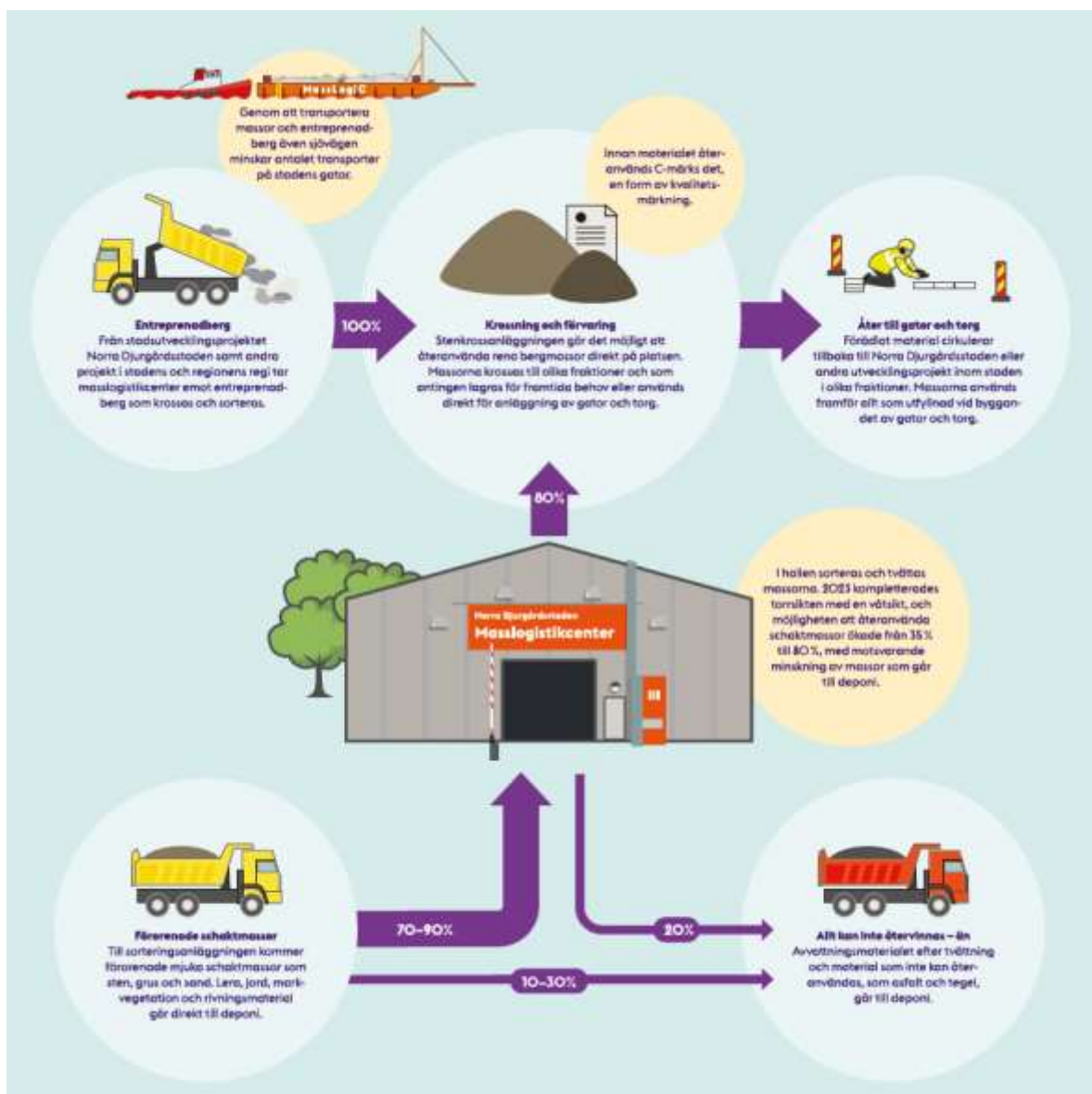
Nuläge

MLC i Norra Djurgårdsstaden tar idag emot berg- och schaktmassor från projekt inom Stockholms stad och ledningsdragande bolag vilket är en utveckling sedan starten. I och med att flera projekt kan nyttja anläggningen både för avlämnande av rent entreprenadberg och förorenade schaktmassor blir hanteringen effektivare genom jämnare flöde.

Materialflödet via MLC

Flöden kan generaliseras och beskrivs enligt nedanstående figur 1. Entreprenadberg som uppkommer vid sprängning återanvänds efter krossning och sortering. Schaktmassor (grus och sten) som schaktas kan beroende på tekniska egenskaper behöva gå till deponi eller annan användning. Det kan vara exempelvis schaktmassor med större lerinslag eller ren lera. Dessa massor uppskattas till 10 till 30 procent av flödet, vilket innebär att resten av den totala volymen återvinns i anläggningen. Återvinningskapaciteten i anläggningen är ca 80 procent (beroende på föroreningsgrad) varför den totala återvinningen blir

drygt 50 procent och som högst 72 procent av den totala mängden schaktat material exkluderat berg.



Figur 2 Materialflöden för schaktmassor via MLC

Ekonomiska konsekvenser för staden

MLC finansieras genom beslut om genomförande i exploateringsprojekt. Kostnader för driftverksamheten fördelas genom ersättning kronor per ton avlämnade schaktmassor och hämtade krossprodukter. Varje exploateringsprojekt gör en projektanmälan och bekräftar därmed att kostnader kan debiteras aktuellt exploateringsprojekt.

Investeringsbudget

Investeringsutgifter utgörs av planering, upphandling, byggnation och inköp av anläggning. Nedan visas investeringsutgifter i miljoner kronor för perioden 2016 till 2025 avseende total investering per år:

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totalt
0,6	4,0	33,0	11,8	4,9	25,5	45,4	20,9	42,4	11,0	199,9

Tabell 3 Sammanställning över investeringsutgifter åren 2016 till 2025 i miljoner kronor.

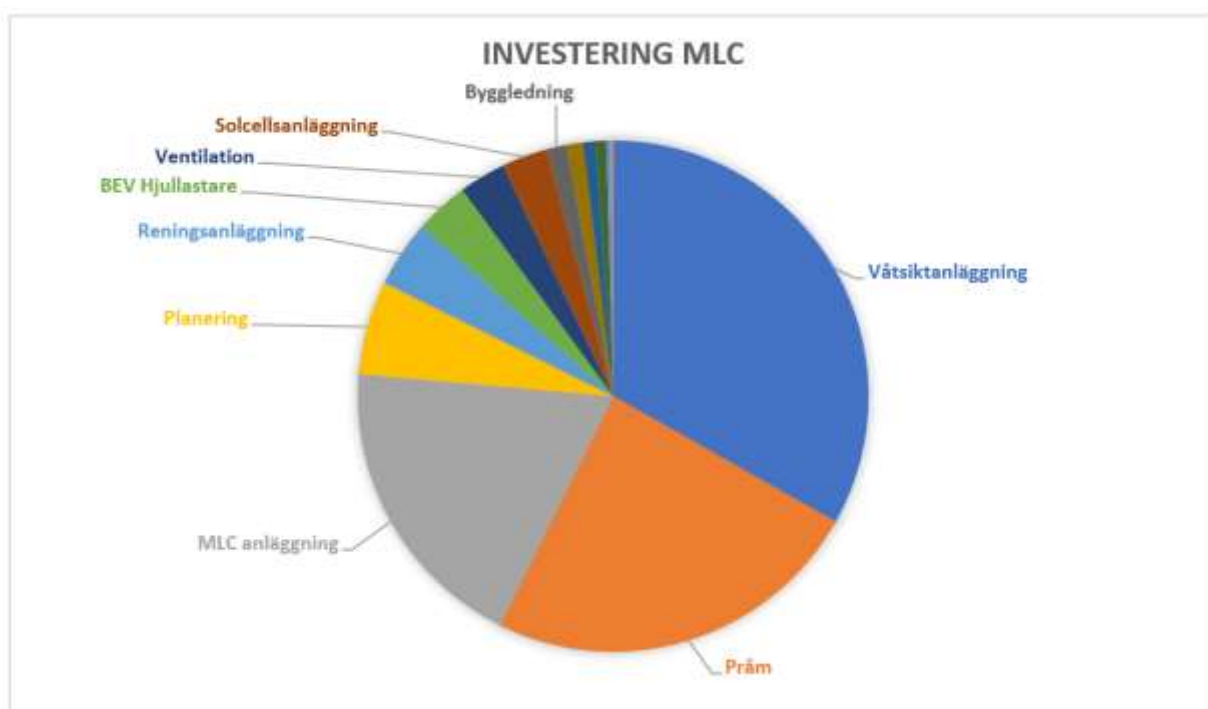


Diagram 5 Fördelning av investeringsutgifter för perioden 2016 till 2025.

Klimatinvesteringsmedel

Projektet har beviljats klimatinvesteringsmedel enligt bilaga 2.

Driftbudget

Driftkostnader delas in i två delar – en fast och en rörlig. Den fastas driftkostnaden är personal, maskiner, drift- och underhåll av anläggning (maskiner och byggnader). Detta utgör ca 55 procent av kostnaden. Denna rörliga driftkostnad är främst transport av material samt deponikostnad vilket utgör ca 41 procent av total driftkostnad. Driftkostnaden varierar men är ca 30 miljoner kronor per år.

Intäkterna kommer från ersättning av inlämnat förorenat material per ton och krossprodukter som levererar kronor per ton vilket motsvarar driftkostnaderna per år.

Ekonomiska osäkerheter

För verksamheten finns flera ekonomiska osäkerheter men den enskilt största ekonomiska risken är anläggningens möjliga kapacitet. Risken tas om hand genom att rekrytera personal med hög kompetens, kontinuerligt utvärdera verksamheten samt systematiskt utföra drift och underhåll, se vidare bilaga 8.

Slutsats ekonomi

Genom lokal masshantering har kostnader reducerats i exploateringsprojekten genom färre transporterade ton, färre kilometer till deponi, lägre materialinköp samt lägre deponikostnader. Totalt minskar kostnaderna med cirka 340 kronor per ton för förorenade schaktmassor.

Kostnaden kan schablonmässigt jämföras med 520 kr per ton för 1 ton hanterat förorenat material inkluderat återköp av 1 ton nytt material, om inte MLC skulle nyttjas. För cirkulär produkt (lokalt <5 km transport) är samma siffra 300 kr dvs minskning med 220 kr per ton för återköpt material och minskad mängd till deponi exkluderat deponikostnad. Lägg därtill besparing av deponi vilket innebär ytterligare 140 kr per ton för minskad deponikostnad.

För entreprenadberg som krossas lokalt minskas kostnaden med cirka 85 kronor per ton inkluderat transporter och entreprenadarvode² som betalas av projekten.

Kostnadsbesparingen ska ses som en fingervisning för vad ett projekt förväntas uppnå och inte som ett absolut belopp.

MLC driftkostnader per år beror främst på mängden material till deponi från anläggningen samt mängd för krossning av berg. Resurser som personal och maskiner är i stor sett konstant.

Hur projektet uppfyller mål

Under perioden 2019 till 2024 har den lokala masshanteringen legat över 50 procent inom Norra Djurgårdsstaden. Främst är det återvinning av entreprenadberg som står för en stor del men återvinning av förorenade schaktmassor har ökat under perioden och ligger idag på ca 50 000 ton per år i medeltal.

	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Total masshantering [ton]	220 842	241 518	203 798	233 772	129 163	69 873
Lokal masshantering [ton]	174 025	226 186	156 895	121 914	97 497	51 376
Andel lokal hantering av massor [procent]	79	94	77	52	75	74
Undvikna lastbilstransporter	11 931	13 001	10 494	6 323	5 988	2 004

Tabell 4 Schaktmassor och undvikna transporter under 2019 till 2024 inom Norra Djurgårdsstaden

Mål 1 MLC: Minska transportarbetet (energiförbrukning) med 50 procent per ton och km till och från arbetsplatsområdet.

Mål 2 MLC: Minska totala utsläppen av klimatgaser så som koldioxid, kväveoxider, partiklar med minst 50 procent

Arbetet med minskad energiförbrukning vid transport sker dels genom reducerade transportavstånd med 75 procent. Under perioden 2019 till 2024 bidrog MLC med minskade utsläpp med cirka 2 345 ton koldioxid och 340 ton kväveoxider.

Mål 3 MLC: Effektivisera transportflöden och minska transportkostnaden kr per ton transporterat material med 50 procent

Ekonomiska besparingar för lokal återvinning av schaktmassor uppgår till 49 procent och målet nås inte riktigt.

Masshanteringsplan Stockholms stad

För att möta behovet i avfallsdirektivet och ökad cirkulär masshantering har Stockholms stad ställt sig bakom den regionala strategin för hantering av massor i Stockholms län (KF 2023-10-16) och exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden,

stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Hamn AB:s styrelse har i december 2023 godkänt en handlingsplan för masshantering i Stockholms stad för perioden 2024–2027 som konkretiserar hur staden avser arbeta för att nå målen i denna strategi.

Hur MLC bidrar till stadens handlingsplan 2024–2027

MLC är ett led i att uppfylla stadens masshanteringsplan. Nedan har några områden kommenterats:

Processutveckling

Nr 8: Upprätta lämpliga rådstexter kopplat till avsättning av massor som ska användas i mängdförteckningar och allmänna föreskrifter i förfrågningsunderlagen för exploateringskontorets entreprenader

Staden har genom MLC upprättat rådstexter för tekniska dokument (mängdförteckning enligt AMA Anläggning 23) för hur material som ska återanvändas genom MLC.

Teknikutveckling

Nr 9: Utredda vilka utmaningar kopplat till masshantering som finns i teknisk handbok/AMA kopplat till återanvändning av material till väguppbyggnad och returafsalt. Ge förslag på förbättringar.

För att få avsättning och cirkulär masshantering måste materialkrav ses över. Materialkrav enligt trafikkontorets Tekniska Handbok (TH) och enligt AMA Anläggning 23 har sammanställts och samordning med trafikkontoret och ledningsdragande bolag sker. Utifrån materialkrav ska produktblad tas fram för återvunna sorterade och tvättade schaktmassor. Här kommer specifikation ske för vilket material som passar för vilken användning.

Nr 11. Verka för utveckling av mer transporteffektiva och energieffektiva fordon genom dialog med fordonstillverkare och testprojekt på stadens mark.

MLC har under perioden 2021 till 2024 varit testbädd för femaxlig lastbil för effektiva transporter med ökad lastkapacitet med bibehållet axeltryck. Resultatet visar på att lastförmågan ökar med cirka 40 procent. MLC har upphandlat elektrifierade transporter för schaktmassor under 2022. Elektrifierade transportfordon för schaktmassor har använts sedan 2024.

Logistik

Nr 19: Peka ut lämpliga kajlägen för omlastning land/vatten och sammanställ alla kajlägen utifrån tidigare kartläggning inklusive bärighet på kaj. Bedöma tillgängligheten till det större vägnätet och peka ut ett antal förslag.

Norra Djurgårdsstaden har i samverkan med Stockholms hamn ansökt om och fått miljötillstånd för bulkhantering av schaktmassor inom Frihamnsområdet i Frihamnen (kaj 1 och kaj 5). Projektet har också tecknat ett avtal mellan Circle K och Stockholms stad om möjlighet till att anlägga provisorisk kaj vid Bergs Oljehamn i Nacka kommun.

Nr 23: Utvärdera möjligheten att använda sjötransport för massor i stadens exploateringsprojekt och ställa krav på sjötransport av massor i stadens entreprenader där det är miljömässigt bättre och möjligt att genomföra

Förvaltning för utbyggd tunnelbana, nedan FUT, har i samverkan med MLC Norra Djurgårdsstaden genomfört mottagning och hantering av entreprenadberg för delprojekt Kungsträdgården (utlastning via Blasieholmen). Mottagning skedde under perioden 2022 till 2024. Mottagning av cirka 800 000 ton skedde, med nyttjande av pråm som staden införskaffat för transport av schaktmassor och entreprenadberg.

Koordinering av masshantering inom staden

Enligt stadens budget för 2025 ska exploateringsnämnden under året tillsätta en funktion för koordinering och samordning av masshantering i enlighet med stadens handlingsplan för masshantering.

Exploateringskontoret bedömer att MLC kan fylla denna roll.

Andra mål i staden som uppnås

Emissionsfria transporter – elektrifiering

MLC har under perioden 2024 och 2025 utvecklat möjligheten till emissionsfria transporter och masshantering genom upphandling av elektrifierad lastbil för interntransport samt inköp av elektrifierad hjullastare för intern hantering i tält samt stationär snabbbladdare.

Minskade utsläppt genom samverkan

Genom samverkan mellan staden (projekt Norra Djurgårdsstaden) och FUT har uppskattningsvis 50 000 transporter genom Stockholm kunnat undvikas och inköp av bergmassor till projekt Norra Djurgårdsstaden har kunnat minskas med totalt 100 000 tunga transporter, vilket motsvarar ca 2 300 ton koldioxidutsläpp. Utsläppen från sjötransport står för cirka 150 ton, det vill säga 6,5 procent av de utsläpp som marktransport skulle genererat.

Miljömässig hållbarhet

MLC och cirkulär masshantering är en del av den cirkulära ekonomin. Genom ökad återvinning lokalt minskar miljöbelastningen vid anläggningsarbeten. Som tidigare beskrivits skapar återvinning av schaktmassor dubbel nytta genom minskat inköp av material och därmed uttag av krossmaterial i bergtäkt. Nedan redovisas exempel på utsläppsminskning av klimatgaser genom att:

- Reducera transporterade schaktmassor ton*km till mottagningsanläggning för entreprenadberg eller förorenade schaktmassor
- Deponihantering på deponi av låg till högförorenade schaktmassor
- ersätta transporterade krossprodukter ton*km från täktverksamhet till byggarbetsplats

Effekten av ovanstående skapar nya möjligheter så som

- att övergå från förbränningsmotorer till elektrifiering med batteridrift för lokala transporter om upp till 15 km.

Nedan visas absoluta belopp för utsläpp av koldioxid per ton hanterat material inom Norra Djurgårdsstaden. Förhållandet mellan de olika alternativen visar på hur stor besparing som kan göras för att minska utsläppen av koldioxid. Utsläppen är främst beroende på hur lokalt materialet kan hanteras och i förhållande till deponi.

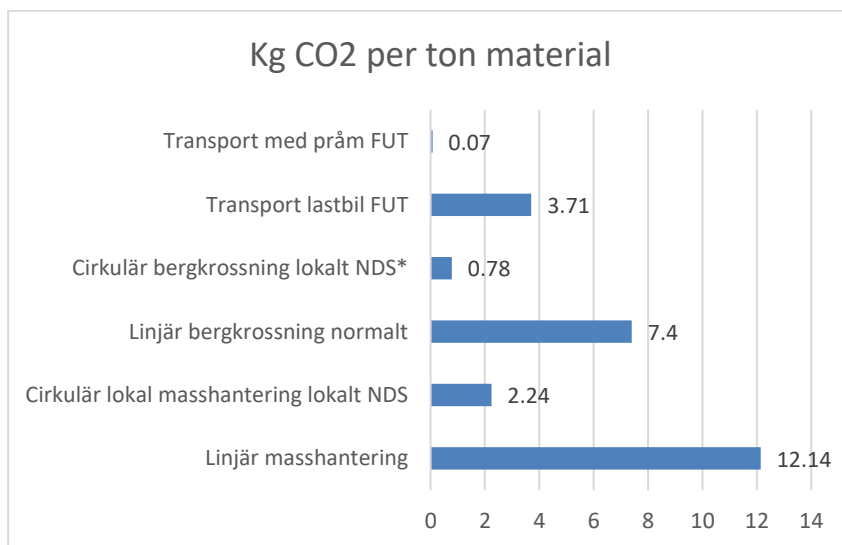


Diagram 6 Reducering av kg koldioxid per hanterad ton schaktmassor för cirkulär masshantering inom Norra Djurgårdsstaden.

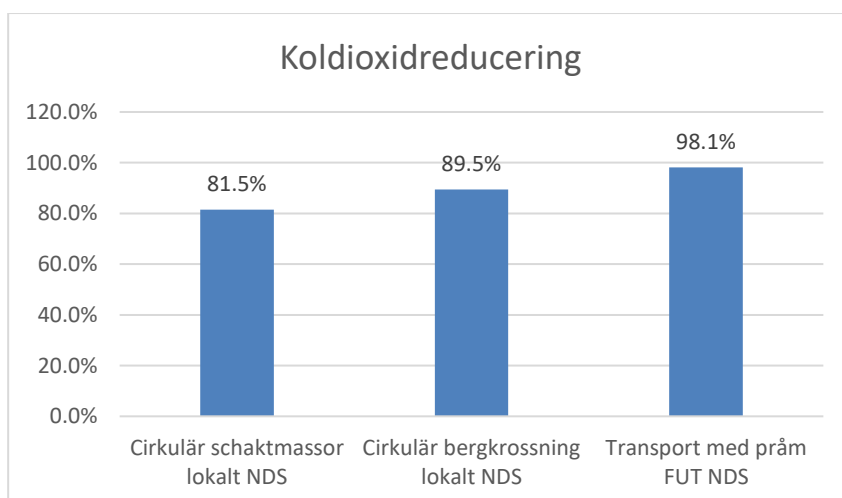


Diagram 7 Reducering av koldioxid för cirkulär masshantering samt för transport med pråm mellan Blasieholmen till Loudden. FUT står för Förvaltning utbyggnad tunnelbana.

MLC möter även miljölagstiftning och EU:s avfallsdirektiv³ som beslutades under 2008 och som reviderades 2018 för bland annat minskade avfallsmängder, ökad återanvändning av produkter och ökad återvinning. Ett sätt att möta avfallsdirektivet och avfallshierarkin för schaktmassor görs genom lokalt MLC.

Minimera	• Planera för minimerat resursuttag • Minska schaktad volym
Återanvänd	• Undersök massornas egenskaper • Identifiera möjliga användningar • Nyansera krav på återanvändning • Utveckla regional samverkan • Säkerställ ytor • Tid
Återvinn	• Efterbehandla förorenade massor • Säkerställ ytor • Ökad hanterbarhet • Återvunna produkter • Efterbehandla invasiva arter på plats
Deponera	• Minskade transporter

Tabell 5 Avfallshierarki enligt EU-direktiv

Kontorets sammanfattande bedömning

Den sammanfattande bedömningen av ett lokalt MLC i Norra Djurgårdsstaden är att det möjliggör en cirkulär hantering av schaktmassor på ett organiserat och kostnadseffektivt sätt för stadens projekt. Den stora investeringen som gjorts har en relativt kort återbetalningstid genom de kostnadsbesparingar som görs i projekten genom att undvika långa transporter och deponering av schaktmassor. Genom att staden själv förvärvat och driver anläggningen erhålls en ekonomisk transparens kring kostnader och utveckling av processer för ökade besparingar. Möjligheten finns att senare flytta anläggningen från Norra Djurgårdsstaden till annat stadsutvecklingsprojekt med behov att hantera förorenade schaktmassor. Fördelning av anläggningens driftkostnader sker solidariskt mellan de projekt inom staden baserat på den mängd schaktmassor som avlämnas och mängden krossprodukter som avhämtas.

Erfarenheter och kunskap tas tillvara inom området masshantering; både internt och externt, genom de utvecklingsprojekt som bedrivits eller bedrivs. Det utvecklar stadens processer för ökad återvinning med minskade klimatutsläpp. MLC har bidragit till förändrade logistiklösningar, konkurrensutsättning av tjänster och möjligheten till emissionsfria lokala transporter. MLC är idag ett etablerat koncept för tjänster inom cirkulär masshantering som successivt förfinas och utvecklas. Exploateringskontoret bedömer därför att MLC kan fylla rollen som stadens funktion för koordinering och samordning av masshantering inom staden.

Sammanfattningsvis bidrar stadens investering i MLC till:

- Minskade klimatutsläpp för masshantering

- Minskade kostnader för masshantering
- Ökad kunskap inom masshantering
- Utveckling av återvinningsprocessen
- Ökad konkurrensutsättning för tjänster kopplade till masshantering
- Bidrar till att uppfylla mål i budget kring masshantering

Slut

Bilagor

1. Fördjupning av Masslogistikcenter
2. Beslut klimatinvesteringsmedel
3. Tider och aktivitetsplan
4. Externt finansierade utvecklingsprojekt
5. Behandlingsklasser
6. Organisation
7. Gällande tillstånd
8. Ekonomiska osäkerheter