

Motion om masshantering

Sedan förra mandatperioden har byggandet ökat kraftigt i staden. Det handlar om alltifrån bostäder, förskolor och skolor, till tunnelbana, avloppsreningsverk och kraftvärmeverk.

Vid byggande behövs massor och täktmaterial, och samtidigt genererar byggande nya massor och entreprenadberg. Även om behov av nya massor och generering av schaktmassor inte alltid matchar varandra finns stor potential för att återanvända och återvinna mer massor än idag.

Enligt miljöförvaltningens rapport *Miljön i Stockholm 2019 – tillstånd och utveckling* (2019) används alldeles för lite av uppkomna massor och alldeles för mycket skickas till deponi. Endast ca 10 procent av sand, grus och morän bedöms återanvändas på byggarbetsplatsen. Istället kommer en stor andel av den ballast som används från täkter. Enligt miljöförvaltningens rapport är en viktig orsak att det saknas mark för att kunna lagra och behandla massor och att det saknas samordning mellan tillgång och efterfrågan.

Vi socialdemokrater delar miljöförvaltningens bedömning och anser att en stadsövergripande masshanteringsstrategi behöver tas fram och antas av kommunfullmäktige. Det finns flera frågor som kan klargöras i framtagandet av strategin. Ett exempel är om stadsbyggnadskontoret i sina detaljplaner bör beskriva hur området kan användas för t.ex. arbetsbodar, byggmaterial och masshantering. En annan fråga är om exploateringskontoret i markanvisningsavtalet bör tydliggöra att byggaktören måste delta i bygglogistiklösningar, eller om trafikkontoret bör arbeta bort vikt- och höjdbegränsningar och godkänna viktdispenser där det är möjligt.

För att förbättra masshanteringen behövs även ett förbättrat samarbete både inom staden och på regional nivå. Enligt miljöförvaltningen behövs ett aktivt samarbete mellan stadens förvaltningar och en samordnande funktion inom staden. Enligt Region Stockholms rapport *Verksamhetsavfall och masshantering i ett 2030–2050-perspektiv* (2019) behövs ett ökat samarbete mellan kommuner och olika kommersiella aktörer för att utveckla befintliga och åstadkomma nya platser för sortering, hantering och mellanlagring av massor. Vi delar den uppfattningen och anser att staden bör inrätta en samordnande funktion som inte bara leder stadens arbete utan även bjuder in kommuner och kommersiella aktörer till ett regionalt samarbete.

Omfattande masshantering innebär även omfattande massgodstransporter. Enligt miljöförvaltningens rapport fanns så mycket som 1 500 tunga lastbilar som enbart transporterade schaktmassor år 2017. Klimatbelastningen från tunga transporter utgör en betydande del av utsläppen i staden, nämligen 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp år 2017. Samtidigt utgör masstransporter mer än hälften av all godsmängd i länet, och prognoserna är att de kommer att öka ytterligare.

År 2017 valde trafikkontoret att se över reglerna för tung trafik med förhoppningen att finna ett mer optimalt regelverk som minskar de negativa konsekvenserna av den tunga trafiken. Stadens



nuvarande regler för tung trafik har varit desamma sedan 1980-talet. Resultatet blev den så kallade *Tungtrafikutredningen* (2017). Utredningen visar att en förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgods kan reduceras med hela 48,3 procent. Anledningen till den stora minskningen är att huvuddelen av massgodsfordonen idag är så kallade stockholmsbilar med en längd på cirka 9 meter. Med en maxlängd på 15 meter kan lastvikten öka från 9,5-11 ton upp till 19 ton.

En sådan förändring påverkar aspekter som framkomlighet, trafiksäkerhet, slitage, energiförbrukning, utsläpp, bärighet samt buller och vibrationer. Vad gäller framkomlighet skulle längre fordon medföra inga eller mycket små spåravvikelser. Gällande trafiksäkerhet visar utredningen att tunga fordon är inblandade i 14,5 procent av alla dödsolyckor, med längre fordon minskar antalet tunga fordon vilket antas få en positiv effekt på olycksstatistiken. När det kommer till vägslitage, energiförbrukning och utsläpp innebär längre fordon stora besparingar i samtliga, eftersom högre tillåten vikt ger effektivare transport per fraktad enhet. Angående bärighet finns det ingenting som tyder på att längre och tyngre fordon skulle skapa problem. Gällande buller och vibrationer kommer de sannolikt bli mer omfattande med längre och tyngre fordon, men även om varje enskild störning blir större kommer samtidigt antalet störningar att minska i och med att det blir färre fordon.

Utredningens slutsats är därför att det finns stora samhällsekonomiska nyttor med att tillåta längre fordon för massgodstransporter. På så sätt kan vi få ökad effektivitet, minskat slitage, förbättrad trafiksäkerhet samt nästintill halverad bränsleförbrukning och halverade utsläpp.

Det finns stora klimatmässiga och ekonomiska vinster med en smartare masshantering och effektivare massgodstransporter. För att nå målet om fossilbränslefritt Stockholm 2040 måste utsläppen från trafiken minska. Trots ett lovande arbete med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter dock vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Några av de värsta utsläpparna är tunga transporter, nämligen 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp år 2017. Att tillåta 15 meter långa fordon för massgodstransporter skulle nästan halvera antalet massgodsfordon och dess utsläpp. Utifrån 2017 års statistik skulle det innebära en minskning med 775 fordon per år.

Jag föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar följande:

- Att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi, i samråd med miljöförvaltningen, trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.
- Att en samordnande funktion inom staden inrättas för masshanteringsfrågorna.
- Att staden tar initiativ till regional samordning av masshanteringen, både med andra kommuner och med kommersiella aktörer.
- Att trafiknämnden får i uppdrag att ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad.

Stockholm den 29 augusti 2019

Emilia Bjuggren (S)

Jan Valeskog (S)