

Från: M F

Skickat: den 4 oktober 2016 13:13

Till: S G; E U

Kopia: Ö R; S; D L

Ämne: SV: Västlänken

Hej,

Trafikverket återkommer här med svar på domstolens frågor.

1. Tidsplan m.m. för transporter och omhändertagande av berg- och jordmassor?

Inledning

I samband med att regeringen meddelade sitt beslut om tillåtlighet under sommaren 2014 inleddes ett samarbete mellan Trafikverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland utifrån villkor 2 i regerings beslut. Syftet var planering kring omhändertagandet av de berg- och jordmassor som skulle uppkomma vid byggnationen av Västlänken och sedermera Olskrokens planskildhet. Frågorna om masshantering hade dock redan diskuterats på möten med länsstyrelsen under samrådsprocessen inför framtagande av järnvägsplan som startade våren 2014. Samarbetet med Göteborgs stad gällande masshanteringen startade redan hösten 2013 för att försöka hitta möjliga mottagare.

Samarbetet med länsstyrelsen och Göteborgs stad sker i löpande samråd där Trafikverket redovisar det arbete och den planering som bedrivs i frågorna och länsstyrelsen samt staden ges möjlighet att kommentera och påverka. Från Göteborgs stad deltar representanter från både fastighetskontoret och miljöförvaltningen. Trafikverket bedriver med stadens fastighetskontor även ett utökat samarbete utöver arbetet med tillåtlighetsvillkoret i syfte att tillsammans identifiera lämpliga mottagare för massorna.

I detta sammanhang bör framhållas att projektets omhändertagande av massor och transporter kommer att fortgå under hela projektets löptid d.v.s. under ca tio-elva år. Det är således inte möjligt att nu på detaljnivå redovisa alla framtida aspekter av masshanteringen, eftersom förutsättningarna kommer att förändras under projektets anläggningstid. Vissa frågor måste hanteras under projektets framdrift. I detta avseende skiljer sig inte detta projekt mot något av de andra större infrastrukturprojekt som Trafikverket har hanterat.

Det pågår således idag en fortlöpande planering för masshanteringen inom ramen för samrådsprocessen med länsstyrelsen och Göteborgs stad. Planen kring massor och transporter konkretiserar sig allt eftersom de olika aspekterna på masshanteringen och transporterna ges sin praktiska lösning. Samråden dokumenteras i minnesanteckningar och de kommer att fortgå under hela projektets löptid. Målet med den plan som ska tas fram är att beskriva arbetsmetoder för att säkerställa att syften med villkoret uppfylls genom att:

- Så mycket massor som möjligt kan återvinnas hos en lämplig mottagare vad avser tekniska och miljömässiga parametrar med kortast möjlig transportinsats.
- Den mellanlagring av massor som kan komma att bli aktuell effektiviseras vad avser transportsträckor, utrymme och upplagstid.
- Omgivningsstörningar från masstransporter minimeras så långt som möjligt.
- I planen ska även ansvarsgränser för massorna mellan de olika aktörerna i projektet definieras.

Trafikverkets bild av dessa samråd är att de fungerar mycket väl och att de parter som regeringen utpekat har ett mycket gott fungerande samarbete utifrån tillämpningen av villkor 2. För övrigt reglerades även Citybanans och Citytunnelns masshantering på motsvarande sätt av regeringen i tillåtighetsvillkor och det har fungerat mycket väl. Nedan redovisar Trafikverket redovisa dagsläget för planen kring masshantering och transporter. Till april 2017 kommer denna plan att ha utvecklats ytterligare.

Prognos för mängden massor

Det överskott av massor som kan behöva transporter bort från byggnationen av Västlänken och Olskroken planskildhet delas idag in enligt följande och utifrån nedan antagna mängder

1. Ca 1 710 000 m³ bergmassor, framförallt genererade vid tunneldrivning
2. Ca 1 795 000 m³ uppgrävda jord- och lermassor under nivån för känslig markanvändning utifrån Naturvårdsverkets riktvärden
3. Ca 200 000 m³ uppgrävda jord- och lermassor mellan nivån för känslig markanvändning och mycket känslig markanvändning utifrån Naturvårdsverkets riktvärden
4. Ca 90 000 m³ uppgrävda jord- och lermassor mellan nivån för mycket känslig markanvändning enligt Naturvårdsverkets riktvärden och farligt avfall enligt Naturvårdsverkets klassificering av farligt avfall
5. Ca 5 000 m³ uppgrävda jord- och lermassor över nivån för farligt avfall enligt Naturvårdsverkets klassificering av farligt avfall.

Totalmängden massor är inte av större omfattning än i förhållande till andra infrastrukturprojekt av motsvarande slag (Citybanan och Citytunneln). Då arbetet med masshanteringen dessutom inletts redan 2013 så är det Trafikverkets bedömning, tvärtemot vad som har framskyttat i viss media, att det inte kommer att bli några problem att omhänderta massorna och finna en avsättning för dem. Det som är svårt är att optimera masshanteringen om den ska preciseras långt på förhand, eftersom möjligheterna att då ta tillvara de behov och efterfrågan av massor som kommer att uppkomma i framtiden kan gå förlorad.

I ett projekt som detta är Trafikverket en ren beställarorganisation. All byggnation samt samtliga arbetsmoment, såsom omhändertagande av massor, som är förknippade med byggnationen av Västlänken och Olskrokens planskildhet kommer att utföras av upphandlade entreprenörer. Eftersom byggmoment ännu inte är fastställda på detaljnivå så går det ännu inte att med säkerhet prognostisera i vilken omfattning massor kommer att användas inom själva anläggningsområdena. De uppgifter som lämnas kommer utifrån dessa omständigheter att vara förenade med viss osäkerhet.

Tidslinje när massorna genereras

Nedan redovisas Trafikverkets tidsplanering för generering av massor. Uppgifterna är preliminära.

Teoretisk volym per etapp m³	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Olskroken lera	30 500	30 500	18 500	7 000			
Centralen berg		13 000	12 000				
Centralen lera	142 000	142 000	152 000	147 000	142 000	110 000	100 000
Haga berg	135900	135900	190900	85900	55900		

Haga lera	28800	28800	28800	28800	28800	40000	
Korsvägen berg	169850	199850	143850	67850			
Korsvägen lera	124000	136500	136500	136500	124500		
Kvarnberget berg			88000	70000			
Kvarnberget lera			70000	60000			

För 2025-2026 är prognosen idag att inga massor kommer att uppkomma.

Mängden transporter

Nedan redovisas Trafikverkets planering för mängden transporter. Uppgifterna är preliminära och har som antaganden att en 15 tons tridemlastbil används för berg och en 28 tons lastbil med släp används för jord och lera.

Teoretisk volym per etapp och ton	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Olskroken lera	1797	1797	1090	413			
Centralen berg		2297	2120				
Centralen lera	8368	8368	8957	8663	8368	6482	5893
Haga berg	24009	24009	33726	15176	9876		
Haga lera	1697	1697	1697	1697	1697	2357	
Korsvägen berg	30007	35307	25414	11987			
Korsvägen lera	7307	8044	8044	8044	7337		
Kvarnberget berg			15547	12367			
Kvarnberget lera			4125	3536			

För 2025-2026 är prognosen idag att inga transporter av massor kommer att behövas.

Det kan idag prognostiseras att det, räknat på 345 arbetsdagar per år, under 2018 kommer att ske ca 420 transporter/dag till och från arbetsplatserna. Motsvarande siffror för 2019 är ca 470 transporter/dag, för 2020 ca 580 transporter/dag, för 2021 ca 360 transporter/dag och för 2022 ca 160 transporter/dag. Detta motsvarar 400 transporter per dag och 40 transporter per timma (10 h/dag) i genomsnitt till och från arbetsplatserna under åren 2018-2022. För 2023 kommer det att ske ca 50 transporter/dag och för 2024 ca 30 transporter/dag. I förhållande till det totala antalet transporter i Göteborg under motsvarande år utgör tillskotten från projekten en mycket liten del.

Transportvägar

Trafikverket har vid de senaste samråden med Göteborgs stad och länsstyrelsen redan börjat visa på möjliga transportvägar för bergmassorna. Några påpekanden i dessa delar har ännu inte framförts från tillsynsmyndigheterna. Alla transporter kommer emellertid att centreras till större vägar.

I förfrågningsunderlaget för upphandlingen av de stora byggnadsdelarna i projektet kommer det ställas krav på transportvägars bärighet, vilket i sig innebär en begränsning av val av möjlig transportväg för entreprenören. Prognosen idag är att bergmassor kommer att transporteras både åt söder och åt norr från arbetstunnlarna med påslag vid Otterhällan, Linnéplatsen, Korsvägen och Skår. Bergmassor kommer att transporteras åt norr från entreprenad vid Kvarnberget och Haga samt åt söder från entreprenaden i Korsvägen. Löpande samråd med tillsynsmyndigheter samt övriga intressenter kommer löpande att ske vad gäller val av transportvägar.

I sammanhanget bör dock framhållas att t.ex. Tingstadstunneln 2013 hade en ÅDT (årlig dygnstrafik) på 112 000 fordon varav 12 procent utgjordes av tunga transporter. Motsvarande siffra samma år för de centrala delarna av E45 är en ÅDT på 68 000 fordon varav 9 procent utgörs av tunga transporter. Trafikverkets transporter från de planerade projekten kommer, satt i detta sammanhang, endast utgöra ett mycket begränsat tillskott. Erfarenheterna från andra storstadsprojekt som t.ex. Citybanan är att byggtransporterna inte har lett till någon märkbar skillnad i trafikflödet, utan har blandats upp i det allmänna trafikflödet.

Samordningen med andra projekt

Det finns idag en masshanteringsgrupp inom Trafikverket som utifrån ett övergripande perspektiv arbetar med den sammantagna masshanteringen i Göteborgsområdet utifrån de aktuella projekten samt Marieholmsförbindelsen, Nedsänkningen E45, Hamnbana, Slakthusgatan, Lundbyleden och Varbergstunneln. Det sker, och måste även fortsättningsvis ske, en avstämning mellan dessa olika projekt för att minimera trafikstörningar.

Idag ingångna avtal och genomförda upphandlingar

Under sommaren 2016 har försäljningsavtal ingåtts för samtliga bergmassor. Här finns redan nu en kommersiell avsättning (efterfrågan). Avtal har även ingåtts för omhändertagandet av samtliga jord- och lermassor som ligger över nivån för känslig markanvändning utifrån Naturvårdsverkets riktvärden och upp t.o.m. nivån för farligt avfall enligt Naturvårdsverkets klassificering av farligt avfall

Genom avtalen säkerställer Trafikverket att de entreprenörer som åtar sig att hantera massorna har faktiska konkreta möjligheter att omhänderta dem. Detta gäller t.ex. frågor såsom möjlighet till mottagningsplatser, mellanlagringsplatser, avsättningsplatser o.s.v. Dessa entreprenörers hantering av massorna kan dock i sig, i ett senare ske, utgöra anmälnings- eller tillståndspliktig verksamhet.

För de återstående 1 795 000 m³ jord- och lermassor under nivån för känslig markanvändning pågår det idag ett arbete med att hitta en så bra hantering som möjligt. Trafikverket har hittills gjort en upphandling som delvis täcker behoven och där massorna kommer att användas för anläggningsändamål. Bedömningen är också att det i och för sig är fullt möjligt att idag teckna avtal för resterande del av massorna, men att det i så fall skulle bli frågan om att omhänderta en stor del av lermassorna på deponi för inert avfall.

Trafikverket vill dock ha en så miljömässigt och ekonomiskt optimal hantering av massorna som möjligt. Det ligger i det allmänna intresse som Trafikverket har att iaktta att dessa lermassor kan återanvändas i olika projekt där det finns ett behov. Det pågår idag förhandlingar med en mängd olika intressenter som kan ha nytta av de lermassor som kommer att uppkomma under projektet. Trafikverket vill även också försöka hitta alternativa transportsätt istället för lastbil. Det kan vara fråga om både järnvägstransport och transport via fartyg. För t.ex. entreprenaden vid Göteborgs centralstation, där spår och lastområden för tåg finns inom entreprenadområdet, finns idag långt gångna planer på en sådan hantering. Även för övriga entreprenader finns både möjlighet för alternativa uttransporter och indikationer på intresse från externa aktörer att ta emot massor via andra transportsätt än lastbil.

2. Prövningsaspekter på stationsbyggnaderna?

Ja, det är korrekt att ansökan omfattar alla prövningsaspekterna.

Med vänlig hälsning

M F

U E

Från: S G

Skickat: den 29 september 2016 14:20

Till: U E; M F

Kopia: Ö R; S; D L

Ämne: Västlänken

Fk

Domstolen kommer nästa fredag (7/10) att ha överläggning med anledning av de idag inkomna kompletteringarna.

Inför detta kanske Ni kan svara på följande.

- 1) Hur ser nu tidsplanen för transporter och omhändertagande av massor ut? Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (s 138) kommer det i planen att finnas detaljerade prognoser för mängden massor som genereras inom projektets olika delar, en tidslinje när massor genereras, hur projektet kommer att optimeras för att minimera mängden överskottsmassor, samordningen med andra projekt, mottagningsplatser, mellanlagringsplatser, avsättningsplatser, transportvägar och transporttyper. Allt detta är omständigheter av betydelse för prövningen och utgör vid sidan av sättningsproblematik en av de stora frågorna i målet. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller främst vissa principer för dessa verksamheter.
- 2) Domstolen uppfattar Ert svar så att ansökan omfattar alla prövningsaspekter på stationsbyggnaderna (all miljöfarlig verksamhet, all vattenbortledning och infiltration under anläggnings- och driftsskede). Är detta korrekt?

Med vänlig hälsning

G S