



Förstudie för organisation och drift samt lokalisering av masslogistikcenter

Diariennr 23KS183

Annika Heggem

Erik Apel

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Syfte	2
Metod	2
Resultat	4
Juridiska förutsättningar och konkurrensfrågor	4
Massbalansprognos	16
Dagens kapacitet för masshantering lokalt	12
Lokalisering av masshanteringsytor	4
Omvärldsbevakning kommunala initiativ	11
Lokala förutsättningar	12
Slutsatser	18
Fortsatt arbete	19
Bilaga 1.....	22
Omvärldsbevakning kommunala initiativ	22
Lokala förutsättningar	28

Sammanfattning

Denna förstudie togs fram i samband med framtagandet av riktlinjer för masshantering för Gävle kommun och undersöker förutsättningar för lokalisering och drift av ett masslogistikcenter i Gävle kommun.

Efter en omvärldsbevakning av andra kommuners erfarenheter och en undersökning av de lokala förutsättningarna i kommunen identifierades två spår: Det ena att kommunen tar initiativ till anläggande av ett masslogistikcenter som ägs och styrs av kommunen; det andra att kommunen samverkar med de lokala befintliga anläggningarna som hanterar massor idag och nyttjar deras kapacitet.

Utgångspunkten, när förstudien inleddes, var ett nytt masslogistikcenter, men i takt med att kunskapen om de lokala förutsättningarna växte förändrades inriktningen till att handla om hur Gävle kommun bäst kan få till stånd en hållbar masshantering i närtid, utan att nödvändigtvis ta initiativ till ett nytt masslogistikcenter.

Förstudien visar att befintliga aktörer har kunskap, funktioner och kapacitet att möta kommunens mål om mer återbruk av schaktmassor. I nuläget behöver därför inte ett initiativ till masslogistikcenter tas.

Utifrån ett klimat-, resurs- och ekonomiskt perspektiv rekommenderar förstudien kommunen att i första hand samverka med de existerande privata aktörerna för att uppnå en hållbar masshantering. Förstudien rekommenderar också att kommunen samordnar masshantering i och mellan sina egna exploaterings- och investeringsprojekt samt tillsammans med kommunkoncernens bolag.

Kommunen föreslås att utse minst en tydligt ansvarig person att leda samordningsarbetet tillsammans relevanta kompetenser i en stående arbetsgrupp. Arbetet föreslås inledas småskaligt för att sedan skala upp i takt med att arbetssätt och processer befästs inom kommunen. Den handlingsplan som föreslås i riktlinjer för masshantering blir en utgångspunkt för arbetet.

Möjligheten till ökat utbyte av massor med externa aktörer, såsom Trafikverket bör undersökas vidare.

Bakgrund

Gävle kommun ska vara klimatneutrala 2030. I kommunens klimatifärdplan listas åtgärder som är prioriterade för att uppnå klimatneutralitet, varav en är samordnad masshantering. Samordnad masshantering har potential att minska växthusgasutsläpp från transporter och produktion av jungfruliga material samt förbättra hushållningen med kommunens resurser både materiellt och ekonomiskt.

I en tidigare förstudie 2024 utreddes förutsättningarna för en masshanteringsstrategi. Den tidigare förstudiens rekommendationer låg till grund för samhällsbyggnadsutskottets beställning av en strategi samt *denna* förstudie som undersöker *lokalisering och drift av ett masslogistikcenter*. Ett externt konsultstöd har bistått Gävle kommun i arbetet med förstudien som bygger vidare på tidigare arbeten, bland annat avseende befintliga anläggningar och deras tillstånd och kapacitet.

Parallellt med framtagandet pågick även ett arbete för att ta fram riktlinjer för samordnad masshantering för kommunen.

Syfte

Syftet med förstudien är att undersöka lämplig lokalisering och drift av ett masslogistikcenter i Gävle kommun, samt hur Gävle kommun bäst kan få till stånd en samordnad och hållbar hantering av de massor kommunen har rådighet över.

Förstudien ska svara på frågor kopplat till:

- Lokalisering, drift och organisering av ett nytt masslogistikcenter;
- Alternativ till ett nytt masslogistikcenter och intern organisering för samordning av kommunens och koncernens massor;
- Juridiska förutsättningar som gäller för samverkan internt och med externa aktörer;
- Prognosticerade behov och kapacitet;
- Ekonomisk och ekologisk påverkan för de olika alternativen.

Metod

I förstudien har förutsättningarna för ett masslogistikcenter som kommunen tar initiativ till undersökts. Det har skett genom en omvärldsbevakning där andra kommuners arbete och satsningar gällande masshantering har undersökts genom inläsning samt intervjuer.

Tabellen nedan anger vilka personer som har deltagit i intervjuer. De representerar både kommuner och universitet.

Tabell 1 Intervjulistå för omvärldsbevakning

Förnamn	Efternamn	Verksamhet	Roll	Tid för intervju
Mats	Janné	Linköpings universitet	Universitetslektor Bygglogistik	Oktober 2024
Fredrik	Sandberg Svård	Jönköpings kommun	Miljöingenjör tekniska kontoret	Oktober 2024
Martin	Heljedal	Norrköpings kommun	Masskoordinator	Oktober 2024
Ola	Norling	Karlstads kommun	Byggledare	November 2024
Carina	Hammarlund	Norra Djurgårdsstaden, Stockholms stad	Platschef masslogistikcenter NDS	November 2024

I förstudien har också de lokala förutsättningarna för masshantering i Gävle undersökts. I det arbetet har kommunen besökt de lokala aktörer som hanterar massor i Gävle kommun idag, för att få en bild av deras kapacitet, utmaningar och framtidsplaner. Tabellen nedan anger vilka aktörer som besöktes och intervjuades kring sin verksamhet.

Tabell 2 Intervjuade aktörer för lokala förutsättningar

Verksamhet	Roll	Tid för intervju
Skanska resources, Sälgsjön	Platschef, regionchef	Januari 2025
Heidelberg materials, Sälgsjön	Platschef, regionchef	Januari 2025
NCC Industry, Sälgsjön	Platschef, regionchef	Januari 2025
Maserfrakt, Ersbo/Sälgsjön	Platschef	Januari 2025
Sören Thyr / Grus- och byggåtervinning	Platschef	Januari 2025
ML construction	Platschef	Januari 2025

Frågorna som ställdes utgick ifrån samtal med näringslivsavdelningen och arbetsgruppen. Aktörerna frågades bland annat om:

- Verksamhetens inriktning och funktioner idag
- Utmaningar och möjligheter för verksamheten
- Utvecklingen av sin affär kopplat till massor
- Den lokala marknaden, drift och organisation.

En workshop med fokus på att identifiera lämpliga lokaliseringar av såväl masslogistikcenter som mellanlagringsplatser blev genomförd i november 2024.

Workshopen inkluderade representanter från Gävle kommun samt workshopledare från AFRY. I tabellen nedan framgår vilka som deltog i workshopen:

Tabell 2 Deltagare på intern workshop med fokus på lokalisering av masslogistikcenter och mellanlager

Förnamn	Efternamn	Roll på Gävle kommun
Kai	Olsson	Projektledare investering
Elin	Byström	Planarkitekt
Claes	Mårtensson	Projektledare anläggning (Ersbo, Trafikpusslet)
Peter	Von Reedtz	Projektledare anläggning (Godisfabriken)
Jonny	Rudberg	Projektledare för Magasinen
Annika	Heggem	Mark- och exploateringsstrateg
Erik	Apel	Planeringsstrateg

Författarna har därtill under förstudiens arbete deltagit i kunskapshöjande seminarier, haft dialog med andra relevanta kompetenser inom och utom kommunen och tagit del av andra kommuners och regioners styrande dokument för masshantering.

Resultat

I detta kapitel redogörs för förstudiens resultat.

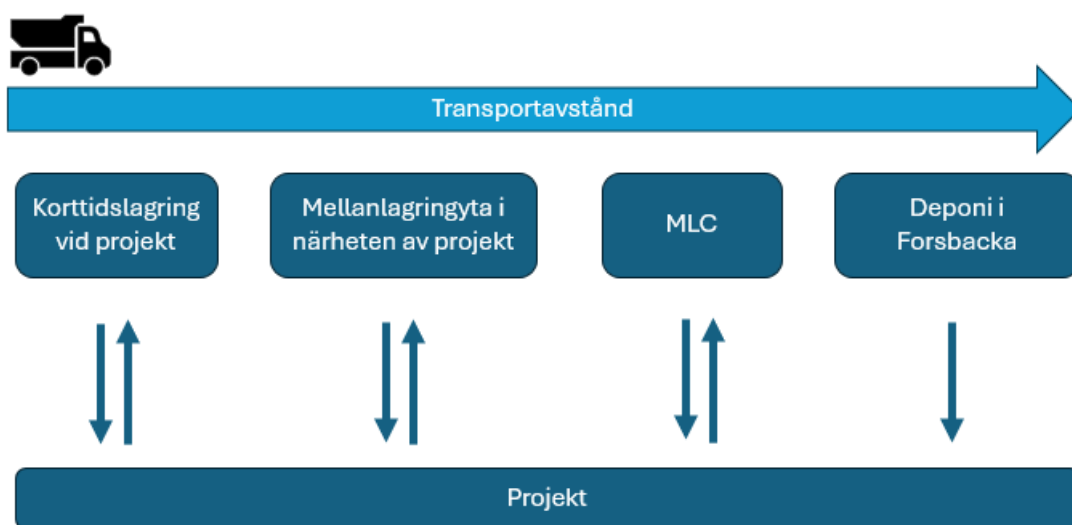
Lokalisering av masshanteringsytor

Detta avsnitt redovisar vad som påverkar en lämplig lokalisering av masshanteringsytor, såsom masslogistikcenter och ytor för mellanlagring och korttidslagring.

Massahantering och de ytbehov som följer av det behöver beskrivas i översiktsplan och detaljplaner. Gävle kommuns översiktsplan föreslås lyfta principer kring

kommunens hantering av massor samt peka ut områden som kan ta emot rena överskottsmassor. Det kan vara utrymmen som av olika anledningar behöver fyllas upp, exempelvis bullervallar eller höjdsättning med hänsyn till dagvattenhantering (till exempel skyfall). Översiktsplanen kan likaså peka ut ytor för strategiskt placerade masslogistikcenter. Inom detaljplanearbetet kan frågan om massor hanteras ur fler perspektiv, exempelvis ny höjdsättning av del av planområdet eller planera markanvändningens lämplighet utifrån befintliga höjder. Vid detaljplanering bör förutsättningar för kortvarig lagring av massor vara en del av genomförandefrågorna. Planering i de tidiga skedena är en förutsättning för att minska behovet av schaktning och transporter kopplade till masshantering.

Vidare rekommenderas det att Gävle kommun tillämpar "ICA-konceptet" som beskrivs i omvärldsbevakningen, vilket innebär att ytor på olika avstånd från projekten och med olika funktioner avsätts för masshanteringen. En visualisering av transportavstånd och flöden till och från projekt presenteras i figuren nedan. "Masslogistikcenter" är i figuren nedan förkortat till MLC.



Figur 1 Visualisering av transportavstånd och flöden till och från projekt.

Genom att även sträva efter att avsätta ytor så nära projekten som möjligt kan lagring av massor ske utan att onödiga, eller onödigt långa, transporter av massor genereras. I de fall det finns möjlighet till en masshanteringsyta inom ett projekt är det att föredra, men annars är det även positivt att tillskapa masshanteringsyta på nära avstånd till projektet. Beroende på projektens placering i förhållande till befintliga anläggningar

varierar behovet av masshanteringsyta på närmre håll. En yta nära kommande projekt kräver att det finns kommunal mark i anslutning till projekten.

De större exploateringsprojekt som planeras i kommunen har nära till de befintliga anläggningar i kommunen som hanterar massor.

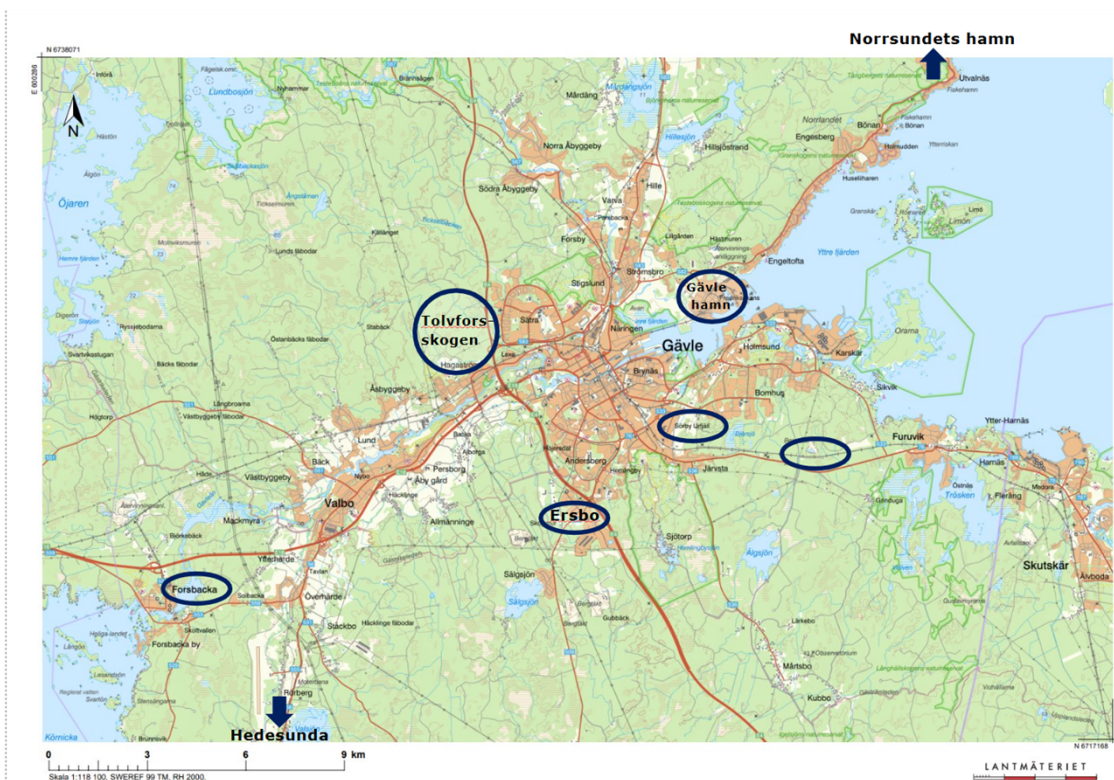
Masslogistikcenter / kvalificerade anläggningar för masshantering

Rekommendationerna tar sin grund i omvärldsbevakningen samt en lokaliseringsworkshop som genomfördes med representanter från kommunen. Syftet med workshopen var att utifrån relevanta faktorer se till de specifika förutsättningarna i Gävle, till exempel närheten till projekt och ytor. Bland de faktorer som analyserades var:

- Tillgången till transportvägar
- Närhet till kommande projekt
- Närhet till boende
- Framtida utveckling av området
- Klimatanpassningsförutsättningar
- Förutsättningar för miljötillstånd
- Framtida expansionsmöjligheter
- Befintliga naturvärden
- Närhet till materialproduktion

Närhet till kommande projekt	Bra förutsättningar då Ersbo/Sälgsjön ligger nära de centrala delarna av Gävle och även nära tyngdpunkten för de stora kommande projekten.
Närhet till boende	Boende finns i Sälgsjön och Skogmur. Mer specifik lokalisering inom området behöver därför utredas, med hänsyn tagen till var boende finns och risk för buller och damning.
Framtida utveckling av området	Området är delvis planlagt för industri och andra verksamheter.
Klimatanpassningsförutsättningar	Risker kopplade till översvämning, skred och andra klimatanpassningsåtgärder i området har hanterats inom planlagt område. Masslogistikcenter är inte en verksamhet som nödvändigtvis blir kvar på samma ställe, utan närheten till projekt kan styra behov av omlokalisering.
Förutsättningar för miljötillstånd	Beror på funktioner och exakt lokalisering.
Framtida expansionsmöjligheter	Kommunen har ett relativt stort markinnehav inom området.
Befintliga naturvärden	Inom de detaljplanlagda områdena har existerande naturvärden hanterats. I övriga delar återstår utredning av naturvärden.
Närhet till materialproduktion	Flera bergtäkter och verksamheter kopplade till massor finns i närområdet, vilket skapar goda förutsättningar för att minimera antalet tomkörningar då återanvändningsbara massor kan köras till masslogistikcenter och nya massor tas med från bergtäkt vid returtransporten vid behov.

Eftersom området runt Ersbo/Sälgsjön redan inrymmer kvalificerade anläggningar för masshantering som har kapacitet att hantera det behov som Gävle kommun har i närtid, ser förstudien inget behov av en ytterligare masslogistikcenter i området.



Figur 3 Karta över områden som utvärderades i lokaliseringsworkshop

Mellanlagringsytor i närheten av projekt

Mellanlagring innebär förutsättningar för att återbruka massor och att förkorta transportsträckan för masstransporter ytterligare jämfört med transport till masslogistikcenter. Att mellanlagra innebär inte nödvändigtvis förädling av massor.

Syftet med mellanlagringsytan är att kunna utbyta massor mellan projekt om det saknas plats på projekten eller utbytet inte matchar i tid. Det är viktigt att det finns en avsättning till specifik plats för alla massor som läggs på mellanlagringsytan. Exakt var inom kommunen mellanlagringsytor bör etableras kan variera efter vilka projekt som är i gång. De områden som i denna studie har identifierats som intressanta att utreda vidare är:

- **Tolvforsskogen:** Här planeras mycket omfattande projekt att genomföras under en lång tid och stora mängder massor kommer att behöva hanteras. Trafikverkets närliggande projekt för nya Ostkustbanan och Bergslagsbanan inklusive anpassningsåtgärder för Hamnleden och E4 kommer också att generera stora volymer schaktmassor.

- **Långbro:** Det finns planer på att etablera en snödeponi i Långbro och om det blir aktuellt kan samma yta eventuellt användas även för mellanlagring i de fall projekt genomförs i närområdet.
- **Gävle hamn:** Hamnområdet är intressant för mellanlagring då det öppnar upp för möjligheten att nyttja sjötransporter, vilket är fördelaktigt både för transporteffektiviteten och ur hållbarhetssynvinkel. Däremot är den tillgängliga ytan i hamnen begränsad i dagsläget och det behöver utredas om det finns potential att nyttja sjötransporter till och från kommande projekt så som exempelvis Nyhamn.
- **Hedesunda:** Möjlighet till mellanlagring i Hedesunda finns för lokala projekt i närområdet i och med att det är relativt långt till den föreslagna platsen för masslogistikcenter.
- **Norrsundets hamn:** Möjlighet till mellanlagring i Norrsundets hamn finns för lokala projekt i närområdet i och med att det är relativt långt till den föreslagna platsen för masslogistikcenter.
- **Forsbacka:** Möjlighet till mellanlagring i Forsbacka finns för lokala projekt i närområdet i och med att det är relativt långt till den föreslagna platsen för masslogistikcenter. Området är utpekad som industri- och verksamhetsområde i översiktsplanen. Närhet till deponin i Forsbacka kan vara en fördel och en yta för mottagning och mellanlagring av rena massor planeras i anslutning till järnvägen.

Korttidslagring i anslutning till projekt

Korttidslagring inom varje projekt, eller för angränsande projekt, är att föredra för att minimera antalet transporter av massor så mycket som möjligt. Det rekommenderas därför att Gävle i tidigt skede undersöker möjligheterna till korttidslagring kopplat till varje enskilt projekt som planeras. Syftet med korttidslagringsytorna är främst att möjliggöra återanvändning inom och mellan projekt.

Omvärldsbevakning kommunala initiativ

Från omvärldsbevakningen av kommunala initiativ har ett flertal faktorer identifierats som viktiga att ta hänsyn till i arbetet kopplat till organisation och drift samt lokalisering av masslogistikcenter i Gävle kommun. Potentiella tillvägagångssätt för hantering av organisation och drift har utretts.

Förutsättningarna i de kommuner som aktivt arbetar med masshantering idag varierar, och syftet har därför varit att samla in värdefulla erfarenheter och metoder. Både möjligheter och utmaningar i respektive tillvägagångssätt har diskuterats för att ge Gävle kommun så bra underlag och förutsättningar som möjligt för sina framtida beslut.

Omvärldsbevakningen från andra kommuner gav följande resultat:

- De andra kommunerna understryker att bör kommunen vara styrande part. Marken där masslogistikcenter upprättas bör därför ägas av kommunen.
- Fokus till en början bör vara kommunala massor. Om flödena av massor styrs inom kommunens projekt kommer färre transporter av massor gå till deponi, vilket leder till minskade deponiavgifter och vid god planering även transportkostnader.
- För lokalisering är en viktig faktor att ha närhet till stora projekt och lämpliga tillfartsvägar. med tillräcklig bärighetsklassning.
- Det är av vikt att tomtransporter minimeras då det inom samma transportrutt är möjligt att både leverera till och hämta massor från masslogistikcenter.
- Det finns möjlighet att handla upp driften eller anställa personal för utförandet då funktionen inte kommer att påverkas. Flertalet kommuner har valt att handla upp personal, för att på ett mer flexibelt sätt styra personalbehovet.
- Kommunen bör ha minst en tydligt ansvarig person för masslogistikfrågan, men gärna flera som är drivande i arbetet. Exempel på ansvarig kan vara masskoordinator, byggledare, projektchef eller miljöingenjör.
- Initialt bör anläggningen enbart hantera massor från kommunala projekt. När processen inom kommunen blivit befäst och anläggningen skalats upp volymmässigt kan anläggningen öppna upp för externa aktörers massor, exempelvis Trafikverket.

- Omfattande funktioner bör centraliseras till ett masslogistikcenter där till exempel bergkross, sortering, eventuell våtsikt för bearbetning av förorenade massor möjliggörs.

Utöver de möjligheter som skapas av ett kommunalt masslogistikcenter finns även en del utmaningar som behöver beaktas:

- Genom att upprätta ett kommunalt masslogistikcenter kommer kommunala massor som tidigare hanterats av det privata näringslivets etablerade verksamheter minska. För att undvika att en ogynnsam konkurrens uppstår är det därför viktigt att kommunen är tydlig med sitt syfte och sin användning.
- Massorna bör prissättas marknadsmässigt eller strax över, för att inte konkurrera ut övriga aktörer.
- En ytterligare utmaning är att en viktig aktör som Trafikverket inte automatiskt kommer med från start i kommunens masshantering. En tät dialog bör därför hållas för att diskutera möjliga samarbetsformer medan verksamheten skalas upp.
- Att kommunal mark tas i anspråk för att upprätta ett masslogistikcenter kan ses som både en möjlighet och utmaning. Beroende på hur efterfrågan av kommunal mark ser ut bör det diskuteras när beslut om lokalisering av ett masslogistikcenter tas huruvida marken skulle vara mer gynnsam att sälja.
- Den initiala investeringen av att upprätta ett masslogistikcenter och att inte få i gång tillräckligt stora volymer för att matcha dessa kostnader bedöms vara en utmaning. För att undvika denna situation krävs en samsyn inom kommunen och en inriktning där det är tydligt att masslogistikcenter ska nyttjas.

Dagens kapacitet för masshantering lokalt

En kartläggning av de täkter som finns inom Gävle kommun och deras kapacitet har gjorts för att visa på vilka funktioner som finns och hur förutsättningarna för samordning av massor ser ut lokalt.¹ Nedan karta redovisar aktörernas geografiska läge.

¹ Bilaga 3, komplettering av PM underlag till framtida masshanteringsstrategi Gävle kommun, WSP 2025-02-18



Sveriges geologiska undersökning (SGU) släpper årligen en rapport med samlad statistik över Sveriges leveranser av ballastmaterial. Syftet med rapporten är att analysera trender och identifiera utvecklingsbehov för att säkerställa ett hållbart användande av nationens mineralresurser samt att följa upp miljökvalitetsmålet *Grundvatten av god kvalitet*. Rapporten från 2023 visar en minskning jämfört med de senaste årens produktion. Dock visar den att Gävleborg ökade ballastleveransen.

De större täkterna i Gävle kommun har sedan 2020 ansökt om och fått tillstånd om ett större uttag av material vilket kan anses följa den trenden som SGU-rapporten hänvisar till för Gävleborg.

Typ av material/täkt	Levererat ton	Antal tillstånd
Naturgrus	155 754	4
Krossberg/Berg	3 644 738	51
Morän	86 067	5
Kombinerade täkter	-	5
Totalt	3 886 559	68

Levererad mängd ballast och antal täktillstånd i Gävleborgs län 2023

Lokala förutsättningar

I arbetet med förstudien besöktes ett flertal masshanteringsaktörer för att undersöka de lokala förutsättningarna för hållbar masshantering. Utifrån samtal med dessa växte en bild av förutsättningarna i Gävle tydligare fram och där framgår några teman som går igen.

1. Befintlig och planerad återvinning och återbruk

Alla företag betonar vikten av återvinning och återbruk av material. Skanska och Heidelberg har tydliga mål för återvinning, medan Sören Thyr och ML Construction betonar behovet av krav på återbruk i upphandlingar.

2. Omställning till elektrifiering och fossilfrihet

Skanska, NCC och Maserfrakt satsar på elektrifiering och förnybara drivmedel för att minska klimatpåverkan.

3. Markfrågor och tillstånd

Sören Thyr och NCC har utmaningar med markfrågor och tillståndprocesser. Bättre kommunikation och långsiktig planering behövs.

4. Samarbete och samverkan

Företagen samarbetar med varandra och ser varandra som både konkurrenter och kollegor. Ett starkt nätverk av aktörer kan stärka arbetet med hållbar masshantering.

5. Krav i upphandlingar

Behovet av att ställa krav på återbruk i upphandlingar betonas av flera företag. Detta kan driva efterfrågan på återvunnet material och främja cirkulära flöden.

En sammanfattning av respektive besök finns i bilagda i förstudien.

Juridiska förutsättningar och konkurrensfrågor

Det finns ett antal lagar som kan komma i spel när kommunen ska samordna sin masshantering. Det handlar dels om tillståndsfrågor och lagstiftning kopplat själva hanteringen, dels om hur kommunen agerar i förhållande till konkurrenslagstiftning. En kommun är enligt lag skyldig att bedriva ett antal verksamheter, så som skola, vård, omsorg och renhållning med mera, men kan också välja att ägna sig åt ett antal frivilliga verksamheter. Både kommunallagen och konkurrenslagstiftningen ställer dock krav på att näringsverksamhet som bedrivs i kommunal regi ska utgå ifrån ett allmänt intresse och vara en kommunal angelägenhet. Det bedöms utifrån om det är skäligt för kommunen att bedriva verksamheten. Om en kommun ska bedriva näringsverksamhet ska det också ske under likvärdiga former jämfört andra aktörer på marknaden. Kort sagt bör kommunen inte bedriva sådan frivillig verksamhet där det finns förutsättningar för det privata näringslivet att erbjuda dessa tjänster, för att det inte ska uppstå osund konkurrens. En genomlysning av den näringsverksamhet som bedrivs i kommun har genomförts, för att säkerställa att det inte förekommer osund konkurrens från kommunala verksamheter. Gävle kommun vill bidra till ett gott företagsklimat och då är konkurrensfrågan från offentlig sektor viktig att beakta.

Det finns inget som hindrar en kommun från att sälja sitt överskott av massor. Viktigt är dock att det sker till ett marknadsmässigt pris. Att sälja till underpris skulle kunna anses utgöra brott mot EU statsstödsregler samt att det skulle kunna bryta mot Kommunallagens hänvisning till att inte gynna enskild. Om aktör har ett överskott finns heller inget som strider mot att kommunen skulle kunna ta emot det som en gåva vilket inte kräver upphandling. Massor kan bytas men det behöver redovisas som att massor säljs och köps mellan aktörer. Dynamiskt inköpssystem är en möjliggörare för smidig hantering av överskottsmassor mellan aktörer.

I lagen om offentlig upphandling (LOU) finns regler om hur en kommun ska gå till väga när den ska handla varor och tjänster. Regelverket baseras på (Upphandlingsdirektivet) och är till för att främja en sund konkurrens och en öppen marknad. I det fallet kommunen vill ta del av massor från andra aktörer än primärkommunen ska det som huvudregel konkurrensutsättas. Det innebär att kommunen inte får köpa sina massor av andra kommunala bolag eller från andra upphandlande myndigheter utan att regelverket riskeras att åsidosättas. Det finns regler om intern upphandling, men de senaste domarna från konkurrensverket och

förvaltningsdomstolarna vittnar om att det undantaget inte är tillämpligt gentemot dotterbolag som verkar på den offentliga marknaden som exempelvis Gavlegårdarna och Gävle energi gör.

Ett utbyte av massor mellan parterna genom samarbetsavtal skulle eventuellt vara en möjlig lösning. Men risken är ändå att avtalen ses som köp utan avtal samt att konkurrensen skulle begränsas gentemot privata aktörer på marknaden. I stället har verksamheten undersökt möjligheterna att använda sig av Dynamiska inköpssystem (DIS) för att på ett bättre sätt reglera masshanteringen i den delen den går utanför primärkommunen.

Dynamiskt inköpssystem (DIS) är en öppen digital marknadsplats för offentliga inköp. DIS regleras i LOU. DIS, marknadsplatsen fungerar så att leverantörer kvalificerar sig in att få delta i marknadsplatsen men att förnyade konkurrensutsättningar sker när köp ska ske inom ramen för det som får handlas i DIS:en. Fördelen med DIS mot en vanlig upphandling är att leverantörer kan ansluta sig till DIS:en när som helst så länge de uppfyller kvalificeringskraven för att delta i den. Det finns inga hinder i LOU för offentliga myndigheter att lämna anbud i upphandlingar eller att delta i en DIS. DIS:en blir därför en möjlighet för kommunen och dess bolag att på ett öppet och transparent sätt anskaffa sig massor av varandra eller av privata leverantörer genom konkurrensutsättning i DIS:en. Exakt hur DIS:en bör se ut får arbetas fram med representanter och i dialog med marknaden av Inköp och upphandling.

Massbalansprognos

För att kunna utvärdera vilken väg Gävle kommun ska välja för att nå en samordnad och hållbar masshantering, behöver vi veta hur stora överskott och underskott av massor som väntas som följd av kommunens exploatering. En sådan prognos kan också inkludera andra större projekt där kommunen är en del, till exempel kopplat till infrastruktur. Prognosen beskriver behovet av kapacitet för att hantera massor för de nästkommande åren som sedan kan ställas mot olika alternativ för vägen fram.

Gävle har idag ingen översiktlig massbalansprognos men en grov uppskattning av den totala tillgången på massor och behov av konstruktionsmaterial i de dagliga

operationella verksamheterna i Gävle kommunkoncern visar att behovet vida överstiger tillgången på egna återbrukade schaktmassor.²

Masshantering Gävle kommun och kommunala bolag		
Antal ton 2024		
	Tillgång massor	Behov material
Summa	69 265	115 666

Figur 4 Tabell masshantering i Gävle kommunkoncern

Siffrorna inkluderar inte de projekt som upphandlas som totalentreprenader. De verksamheter och bolag som omfattas och kartlagts är Tekniska kontoret, Gävle Energi och Gävle Vatten.

Närliggande anläggningar har med god marginal kapacitet att möta kommunens behov av återbrukade schaktmassor.³

Tillstånd entreprenadföretag Gävle överstigande 10 000 ton per år, B tillstånd					
Antal anläggningar 10 st	Tillstånd	Tillstånd	Varav	Tillstånd	Varav
	totalt	per år	utnyttjas	per år	utnyttjas
	jungfruligt	jungfruligt	återvinning	återvinning	utnyttjas
	23 898 900	2 450 000	1 350 000	670 000	340 000

Figur 5 Tillstånd hos större privata anläggningar i Gävle

Masshanteringsportalen

Kommunen har tagit fram ett eget verktyg för att kartlägga volymer av under- och överskott utifrån planerade projekt.

Masshanteringsportalen är ett webbaserat kartverktyg där kommunens exploaterings- och investeringsprojektledare synliggör de pågående projekt som omfattas av underskott eller överskott av massor i form av punktobjekt. Projektledaren skapar en punkt per förekomst (till exempel moränmassor) och tydliggör bland annat volymer, klassning enligt AMA, storlek, tidplan och provtagningsrapporter utifrån aktuella underlag.

² Novus Ecosystems, Kartläggning Industriella och Urbana symbioser Gästrikland, 2025, s13

³ Ibid

Stora exploateringsprojekt innebär ofta hantering av stora volymer massor och om projekten själva inte kan hantera massorna för återfyllnad så körs de i väg till bergtäkt eller deponi där det aktuella projektet får betala mottagningskostnader. Har ett projekt underskott av massor så kan de vända sig till samma bergtäkt/deponi för att köpa in massor till projektet. Syftet med masshanteringsportalen är att överskottsmassor i stället kan nyttjas av andra lokala aktörer som inte kräver mottagningskostnader och inköp av massor i samma omfattning.

Kartverket sköts helt i kommunal regi med en uppskattad tidsåtgång på 50 timmar per år. Skulle kartverket nyttjas av flera aktörer på marknaden så ökar behovet av timmar för drift av verket samt föranleder avtal för att reglera delad finansiering av verket.

Slutsatser

Förstudien visar att Ersbo/Sälgsjön är den lämpligaste lokaliseringen för ett masslogistikcenter i Gävle kommun. Av förstudiens arbete framkommer också att kapacitet för masshantering redan finns i befintliga anläggningar som har sin lokalisering i närhet till Ersbo/Sälgsjön. Dessa kan nyttjas för kommunens behov av förädling och lagring av massor. För att det inte ska uppstå osund konkurrens bör kommunen inte bedriva frivillig verksamhet där det finns förutsättningar för det privata näringslivet att erbjuda samma tjänster.

Inriktningen blir därför att det är bättre, ur ett ekonomiskt-, miljö- och näringspolitiskt perspektiv, att kommunen inte tar initiativ till att upprätta ett nytt masslogistikcenter i Ersbo/Sälgsjön-området.

En viktig del är att ha en fortsatt dialog med det privata näringslivet och befintliga aktörer med verksamhet kopplat till masshantering, för att stämma av intresse, kapacitet och hur de berörs, samt att få del av deras erfarenheter kring hållbar masshantering.

Samordning av massor är ett tids- och kunskapskrävande arbete. Det kräver kvalificerad kunskap om massor och insyn i kommunens planering av projekt och samarbete. För att kommunen ska kunna samordna sin masshantering krävs en tydlig intern organisation där en masskoordinator ges ansvar att koordinera kommunens massor över tid och mellan projekt.

Under förstudiens arbete togs ett kartverktyg (Masshanteringsportalen) fram. Verktöget syftar till att samla data för att underlätta samordning mellan projekt och till att vara ett underlag för en massbalansprognos. Masshanteringsportalen kan utvecklas till ett verktyg för samtliga bolag inom koncernen, statliga, regionala och privata aktörer. Det skulle skapa ännu bättre förutsättningar för en effektiv samordning av massor i Gävle kommun.

Byte av massor, mellan olika parter, kan ske genom en upphandlingsmodell som kallas dynamiskt inköpssystem (DIS). Den typen av upphandlingsmodell innebär att aktörer inom privat och offentlig sektor kan ansluta sig under hela giltighetstiden, det innebär att antalet leverantörer inte är begränsat.

Fortsatt arbete

Förstudien har visat på förutsättningarna för hållbar masshantering i Gävle, avseende lokalisering och drift. En del av frågorna som berörts har dock inte kunnat utredas till fullo, utan behöver hanteras i det löpande arbetet som riktlinjerna syftar till att initiera. Nedan listas några av de arbeten som ligger framför kommunen.

Massbalansprognos

Mer arbete behövs för att göra en större massbalansprognos över tid. Prognosen utgör ett stöd för kommunens samordning och en kommande masskoordinator. Prognoser behöver göras löpande utifrån den data som kommunen har tillgänglig. Det kan gälla kommunens egna massor såväl som koncernens och externa parter.

Prognosen behöver ligga till grund för uppskattningar om hur stora volymer som kan behöva hanteras och vilken kapacitet som krävs. Den är också ett stöd för att kunna planera behovet av mellanlagring och in- och uttransporter till anläggningar. Prognosen blir också ett underlag till klimat- och kostnadsanalyser samt förhandling med entreprenörer.

Upphandlingar och dialog

Ett fortsatt arbete behöver ske med underlag för upphandling och specifika kravtexter i dessa. Det gäller olika former av entreprenadupphandlingar men också köp- och försäljning av massor exempelvis genom dynamiskt inköpssystem, samt samverkan med existerande anläggningar. Upphandlingar är ett verktyg för styrning och behöver

därför utformas så att de styr mot målen i riktlinjerna, vara genomförbara och uppföljningsbara. Formen för upphandling kräver en nära kontakt med branschen, exempelvis genom ett forum med branschens lokala aktörer. I andra städer finns exempel där arbetsgrupper för masshantering har bildats inom lokala klimatinitiativ.

Trafikpusslets masshanteringsgrupp kan utvecklas för att stötta projekten och samordning av massor mellan kommunen, Trafikverket och Region Gävleborg.

Tillstånds- och tillsynsprocessen

Kommunen behöver få ökad tydlighet kring tillståndsprocesser och den lagstiftning som styr masshantering. Naturvårdsverket arbetar på en ny vägledning för återbruk av schaktmassor. En kunskapshöjning internt i kommunen behövs där de som hanterar massor och tillståndsmyndigheten dels är väl införstådda i regelverket, dels ser hur det möjliggör för en hållbar masshantering och ett ökat återbruk av schaktmassor. Ett exempel är hur kommunen kan arbeta med platsspecifika riktvärden för att möjliggöra ett ökat återbruk. Nya rutiner och mallar kan med fördel utvecklas för att utgöra ett stöd.

Länsstyrelsen kan ha en roll att ge tillsynsvägledning till kommunernas tillsynsenheter, så att tillsynen är likvärdig och konsekvent.

Fortsatt arbete med en handlingsplan

Vid sidan av riktlinjer för masshantering tas en handlingsplan fram för att bryta ned målen till åtgärder med fördelade ansvar. I samband med att riktlinjerna antas biläggs en första version av handlingsplanen. I takt med att arbetet sedan fortgår kommer fler åtgärder att kunna läggas till i planen. Fördelen att ha en levande handlingsplan är att den kan uppdateras efter kunskap och behov. Arbetet med handlingsplanen åligger de som arbetar med masshantering på sektor livsmiljö.

Fortsatt utveckling av organisation för masshantering

Att arbeta strukturerat med masshantering ställer krav på en organisation och samordning. Ifrån förstudiens omvärldsbevakning är det tydligt att arbetet med masshantering behöver ledas av en masskoordinator med en stående arbetsgrupp av relevanta kompetenser inom befintlig förvaltning. Fortsatt arbete kring organisation föreslås tas vidare inom ramen för riktlinjer för masshantering med tillhörande handlingsplan.

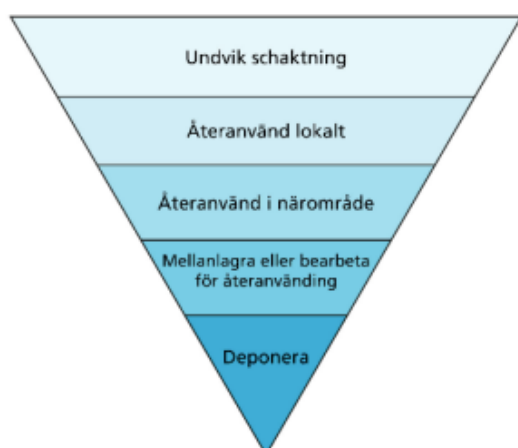
Bilaga 1.

Omvärldsbevakning kommunala initiativ

Detta avsnitt redogör för hur andra kommuner har resonerat samt valt att hantera frågor som berör lokalisering av masslogistikcenter, platser för mellanlagring samt organisation kopplat till masshantering och drift av masslogistikcenter.

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun har en tydlig målsättning, i linje med avfallstrappan, som illustreras av Figur 1 nedan. Triangeln visar att kommunen i första hand vill undvika schaktning. Därefter vill de minimera behovet av att förflytta massor, samt att i största möjliga mån undvika deponi av massor. Effekterna som kommunen strävar efter att uppnå är både att minimera antalet transporter och att få ekonomisk nytta.



Figur 6 Masshanteringshierarkin i Norrköpings kommun (Norrköpings kommun⁴, 2024)

Norrköpings kommun har idag en masskoordinator som har det huvudsakliga ansvaret för att driva masshanteringsarbetet i kommunen. Masskoordinatoren har stöd av ett team med olika spetskompetenser.

Arbetet med masshantering i tidiga skeden, redan i översiktsplan och detaljplan, är helt avgörande för förutsättningarna. Genom att exempelvis anpassa höjdsättning tidigt skapas förutsättningar kring vilka massor som kan återanvändas inom ett projekt eller

⁴ Norrköpings kommun, 2024, [Vägledning för hållbar masshantering i Norrköping.pdf](#)

projektområde. En del av kommunens strategi är också att tillhandahålla yta för masslagring inom varje projekt eller projektområde. På den ytan får varje entreprenör nyttja ytan med egna resurser, i syfte att återanvända massor och minimera transporter.

Norrköping har i dagsläget inget masslogistikcenter i drift, men har långt gångna planer på att etablera ett masslogistikcenter i Herrebro. Den tilltänkta platsen för masslogistikcenter ligger i utkanten av staden och nära kommande utvecklingsprojekt. masslogistikcenter kommer bara öppnas upp för massor från kommunala projekt i första skedet och planen är att upphandla tjänsterna för drift av masslogistikcenter av oberoende part. Att etablera fler än ett masslogistikcenter i Norrköping är inte aktuellt baserat på volymer, men flera platser för enbart lagring av massor är fördelaktigt för att minimera transportsträckor.

Följande lokaliseringsfaktorer har tagits hänsyn till under lokaliseringsprocessen i Norrköping:

- Närhet till stora projekt
- Var tillgänglig yta finns (>1,5ha)
- Undvika kända förorenade platser
- Vad platsen används till idag
- Tillgänglighet större vägar
- Närhet till boende
- Markförhållande tex vattenskyddsområde

Med hänsyn till lokaliseringsfaktorerna ovan har det i Norrköpings kommuns arbete med masshantering varit närheten till projekt som ansetts vara det mest avgörande i beslutsfrågan.

Jönköpings kommun

I kommunen finns ett masslogistikcenter i Klämmestorp, på en yta som är 13,4 hektar. masslogistikcenter är placerat på kommunal mark och drivs helt i kommunal regi. En betydande anledning till detta upplägg var att platsen redan hade en befintlig verksamhet kopplat till jordtillverkning. Denna verksamhet var nyttjad i liten omfattning vid den tid då kommunen utredde förutsättningar för att anlägga ett kommunalt masslogistikcenter. Det gav möjlighet till att nyttja både den yta och den organisation som redan fanns på plats och som hade goda förutsättningar för att driva verksamhet i form av ett masslogistikcenter. I Klämmestorp lagras massor med god potential att

kunna återanvändas. Kross och sikt hyrs in vid behov. Anläggningen har idag ingen våtsikt och det finns i dagsläget inte heller några planer på att investera i det.

Utöver masslogistikcenter är även ca 5 platser anmälda för mellanlagring. Platserna är spridda över kommunen och ligger på gamla deponier. Enbart rena massor får lagras på dessa mellanlagringsplatser. På mellanlagringsplatserna lagras massor som utbyts mellan specificerade projekt. Det innebär att massor som befinner sig där alltid har ett planerat ändamål där både kommande plats och ungefärlig tid är känd.

Trots bra förutsättningar vad gäller masslogistikcenter och mellanlagring upplever de att stora flöden inte har kommit igång än. Det är enbart kommunala massor från en förvaltning som i dagsläget ingår i masshanteringslösningen. På sikt är målet att öppna upp för fler kommunala förvaltningar och bolag. Syftet med hela processen var att starta i liten skala för att sedan växla upp och arbeta mer omfattande och aktivt med masshanteringen. Förbättringar sker hela tiden. Involverade alltid ska tänka i banorna att kommunala massor i projekt och områden ska nyttjas och återanvändas om möjligt.

Jönköpings kommun anser att det vid val av lokalisering av masslogistikcenter och mellanlagring är viktigast att utgå från var de större projekten kommer att vara och säkerställa ytor nära dem. Kommunen poängterar även att detta inte bara gäller projekt i centrala delarna av kommunen.

I Jönköpings kommun finns idag ingen specifikt utsedd organisation som aktivt arbetar med masshanteringen. Däremot har kommunen utsett en person som leder och är ansvarig för att hålla i samrådsmöten kopplat till frågan, i syfte att skapa så bra förutsättningar som möjligt för masshanteringen.

Karlstads kommun

Kommunen har två utpekade masslogistikcenter, ett i Eriksberg och ett i Bråtebäcken.

masslogistikcenter Eriksberg anlades år 2010. Det är ca 5 ha stort och är placerat i ett skogsområde, nära motorvägen. Kommunen bedömer att lokaliseringen är fördelaktig. Dels för att det inte finns boende eller verksamheter i närheten dels för tillgång och närhet till motorvägen. Anläggningen ligger ca 1 mil från centrum, vilket är gynnsamt då de flesta stora projekt är i de centrala delarna av Karlstad. masslogistikcenter hanterar ca 50 000 ton/år och drivs operativt av en person som är kommunanställd.

På masslogistikcenter finns en våg och ytor för mellanlagring. Bergkross tas in någon eller några gånger per år vid behov. Kommunen har miljötillstånd för masslogistikcenter-verksamheten och får hantera massor upp till farligt avfall. Det tas prover på alla massor innan leverans till masslogistikcenter.

Med tiden har masslogistikcenter Bråtebäcken nyttjats främst som mellanlagringsplats samt snödeponi. Lokaliseringen är i ett industriområde och kommunen upplever att damning är problematiskt då det stör närliggande företag. Dessutom har ytan blivit mer attraktiv sedan masslogistikcenter etablerades där och nu visar privata näringslivet intresse av att få tillgång till marken där i stället.

För Karlstads kommun har den ekonomiska effekten alltid varit drivande i satsningen på masshanteringsarbetet inom kommunen. Det är också anledningen till att masshanteringsstationerna används i stor utsträckning. Det är enbart massor från kommunala projekt som omfattas men det är inte tvingande att köpa massor från masslogistikcenter. Prissättningen är strax över marknadspris för att undvika utmaningar kopplat till konkurrenslagstiftningen. När det kommer till avyttrande av massor från kommunala projekt är dock kraven hårdare, då målsättningen är att styra majoriteten av alla massor till masslogistikcenter.

En del av masshanteringsupplägget inom kommunen innebär att massor som inte har tillräckligt hög kvalitet i projekten transporteras till sluttäckning av deponier. Detta hanteras också av kommunens ansvariga person för masshanteringsstationerna, som sedan fakturerar projekten för de massor som kör till sluttäckningen. Erfarenheterna och effekterna av detta upplägg har varit positiva, då det resulterar i både kortare transporter och lägre tippavgifter.

I Karlstads kommun är en av byggledarna ansvarig för de kommunala masshanteringsstationerna som finns i dagsläget. Kommunen strävar efter att skapa möjligheter för lagringsytor i närheten av projekt för att underlätta och effektivisera masshanteringen.

Stockholms stad

Stockholms stad har idag en organisation som driver masshanteringsfrågor och driften av ett masslogistikcenter. Huvudansvarig från staden är en Projektchef för Genomförande på Stockholms stad och specifikt stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden (NDS). Samtlig övrig personal och däribland även platschef för

masslogistikcenter är upphandlade genom bemanningsavtal. Det totala antalet personer som jobbar med masslogistikcenter NDS är 10 st.

masslogistikcenter i NDS etablerades 2018, och har därefter skalats upp för mer omfattande hantering av massor. Området för masslogistikcenter sträcker sig över 1,25 ha, och inkluderar en hallbyggnad på 3600 kvm. Hela anläggningen ägs av Stockholms stad. Inledningsvis hanterades enbart rena schaktmassor i byggnaden, men idag tas en större variation av material om hand. Från det att masslogistikcenter etablerades har verksamheten vuxit med tiden och under 2024 togs ett stort steg i samband med att en våtsikt togs i drift. Staden tog detta beslut som en följd av att det närliggande industriområdet behöver renas. Staden ville försäkra sig om att när den överlämnas ska marken vara ren, och att reningen skulle utföras i egen regi för att försäkra sig om processens kvalitet. Även om investeringen initialt var stor för staden bedömdes den snabbt bli lönsam, vilket också har bekräftats och idag kan cirka 80% av alla massor återanvändas.

Lagring av massor till masslogistikcenter finns idag vid bland annat "den gamla containerhamnen" på ca 6,2 ha som är belägen 200-250 m från tältet men också vid Loudden. Eftersom det i NDS finns boende i närhet till hallbyggnaden får inga massor hanteras direkt utanför, utan dessa körs i stället till containerhamnen. Till skillnad från uppstarten 2018 när alla maskiner kopplat till masshanteringen hyrdes, har idag maskinerna köpts och ägs därför av Stockholms stad. Utöver våtsikt och upplag finns idag bland annat möjlighet till bergkross, sorteringsmaskiner samt lastmaskiner.

Idag utnyttjar stadens exploateringsprojekt masslogistikcenter och dess funktioner. Inga privata aktörer utanför stadens projekt får nyttja masslogistikcenter, även om efterfrågan finns. Trafikverket använder masslogistikcenter i viss mån och prissättningen för samtliga massor är marknadsmässig. Massorna säljs inte till något förmånligt pris för respektive aktör.

För Stockholms stad har effekterna av masshanteringen varit mycket goda. Enligt staden är nyckeln att starta i en liten skala initialt, för att sedan utveckla arbetssätt och metoder under processens gång. Det har även ansetts fördelaktigt att äga sina egna anläggningar, och i stället hyra in resurser för att kunna styra mängden personal på ett flexibelt sätt. Nyckelfaktorer i arbetet kopplat till lokalisering har varit att masslogistikcenter ska drivas så nära staden och projekten som möjligt, då huvudsyftet varit och är att reducera antalet transporter. Det ska vara lättåtkomligt och inga

begräsningar på vägnätet bör finnas. En dedikerad yta för schaktmassor och berg är gynnsamt, och kommunikation med boende är ytterst viktigt för att kunna driva ett masslogistikcenter på ett störningsfritt sätt.

Linköpings universitet

Linköpings universitet har under flera år varit involverad i projekt kopplade till masslogistikcenter och masshanteringsstrategier. Universitetet betonar att störst nytta kan göras i tidiga skeden med avseende på att förbättra masslogistiken, och det genom att i översiktsplan och detaljplan peka ut lämpliga platser för masslogistikcenter.

Olika kommuner kommer behöva ha olika sätt att hantera masslogistiken, då förutsättningarna och målen skiljer sig. Som exempel är de geotekniska förutsättningarna avgörande för hur tillgång och efterfrågan ser ut på olika materialslag inom kommunen. Dessutom styr målet vilken struktur som är lämplig, främst med avseende på om det är transporteffektivitet som är huvudmålet eller om det är att cirkulera material i största möjliga utsträckning.

Vad som däremot är identifierat som gemensamt för kommunala masslogistikcenter är att det bör nyttjas för kommunal exploatering, dvs där kommunen ansvarar för markförberedande arbeten. Vidare rekommenderas kommuner att tänka i enlighet med konceptet "Ica Maxi, Ica Kvantum, Ica Nära" när det kommer till val av lokalisering för masslogistikcenter. Konceptet innebär att olika platser för masshantering har olika syften och bör anpassas därefter, och för masslogistikcenter kan det innebära följande:

- ICA Maxi: Fullskaligt masslogistikcenter med de funktioner som krävs för masshantering inom kommunen, t.ex. kross, sikt, våtsikt, mellanlagring.
- ICA Kvantum: Yta relativt nära projekt, exempelvis gemensam för ett exploateringsområde eller för några närliggande projekt. Ytan kan användas till i huvudsak mellanlagring, men även viss uppgradering av massor.
- ICA Nära: Yta inom, eller i absolut närhet, av projekt. Används till mellanlagring under kortare tid. I bästa fall innebär detta att inga massor som kan återanvändas inom projektet behöver lämna området.

Lokaliseringsbeslutet påverkas av flera olika faktorer och universitetet är delaktig i ett projekt som tar fram en lokaliseringsmodell som gör en avvägning mellan samtliga dessa. Några viktiga faktorer som diskuterades var kopplat till detta:

- Minimera transportsträckor för förflyttning av massor.
- Klimatanpassningsfrågan är inte avgörande eftersom anläggningarna inte är permanenta.
- Buller är en faktor att hänsyn till, men den kan lösas relativt okomplicerat genom exempelvis containrar som murar med bullerdämpande mattor runt masslogistikcenter.
- Damning är en viktig faktor som behöver tas i åtanke vid val av masslogistikcenter lokalisering. Hur mycket verksamheten kommer att damma beror av vilka fraktioner och funktioner som finns vid masslogistikcenter.

Lokala förutsättningar

Detta avsnitt beskriver de lokala förutsättningarna för hur massor hanteras i Gävle kommun idag, vilka aktörer som är inblandade, vilka funktioner de erbjuder och vilken kapacitet de har kopplat till sina anläggningar och sin verksamhet.

Avsnittet utgår från samtal med de lokala masshanteringsaktörerna i möten på deras anläggningar i Gävle. Syftet med mötena var att fördjupa kunskapen om de lokala förutsättningarna kring masshantering i Gävle.

Skanska Resources, Sälgsjön

Skanska har en bergtäkt längs Skogmursvägen i närheten av Sälgsjön. Anläggningens huvudsakliga verksamhet är att bryta och sälja bergmaterial men på platsen finns även mellanlagring, rening och förädling av inkomna schaktmassor genom sorteringsverk, krossning och våtsikt. Anläggningen har en CE-märkning av byggvaruprodukter och återvinner också asfalt. Målet är att återvinna allt inkommande material, Skanskas övergripande mål är att den egna värdekedjan ska vara klimatneutral 2030 och hela värdekedjan klimatneutral 2045. Planen är att utveckla resursparken för att också hantera farligt avfall och ytterligare minska tomtransporter till och från anläggningen samt ställa om maskinparken till fossilfrihet. Transporter köper man av Maserfrakt och Sören Thyr.

Skanska vill inte att kommunen tar initiativ till en ny masslogistikcenter utan förordar i stället att kommunen skärper krav i upphandling för att nyttja den kapacitet för hållbar masshantering som redan finns hos privata aktörer.

Tillstånd:

Maximalt årligt uttag 500 000 ton berg och morän.

Maximalt införsel, mellanlagring och återvinning av rena massor 150 000 ton per år

Maximal införsel av rena massor för anläggning och efterbehandling på täkten 100 000 ton per år

Heidelberg materials, Sälgsjön

Heidelberg Materials (tidigare Jehander) bergtäkt är den största i Gävle och ligger bredvid Skanskas anläggning vid Skogmursvägen. Heidelberg är en global koncern men på anläggningen jobbar man främst med brytning av bergmaterial och återvinning av mottagen betong. En utmaning som företaget lyfter är att efterfrågan på återvunnet material styrs av pris, inte klimatpåverkan. Så länge återbrukat material inte har en tydlig ekonomisk fördel behöver det därför framgå i beställarens krav att man efterfrågar återbrukade massor. Företaget vill gärna skala upp verksamheten, man ser också behov av att ta fram miljövarudeklarationer (EPD-er) som visar produkternas klimatpåverkan. Heidelberg Materials menar att om det finns en efterfrågan på ökad användning av återvunna massor så finns också viljan att möta det men deras satsningar måste ha stöd i efterfrågan. De menar också att ytterligare en anläggning skulle hämma befintliga aktörers utveckling.

Tillstånd:

Maximalt årligt uttag 1 000 000 ton berg och morän.

Maximalt införsel, mellanlagring och återvinning av rena massor 130 000 ton per år

Maximal införsel av rena massor för anläggning och efterbehandling på täkten 100 000 ton per år

Maserfrakt AB, Ersbo

Maserfrakt har depå och kontor i Ersbo längs Skogmursvägen. Verksamheten inkluderar anläggning och distribution över Gävleborg och Dalarna inklusive transport av massor till och från bergtäkter och byggarbetsplatser, men också återvinning av industriella biprodukter och avfallsbaserade produkter. Bolaget transporterar till alla tre stora anläggningar i Ersbo-området.

Maserfrakt har även egna anläggningar, exempelvis i Ornäs i Borlänge, där man tar emot, förädlar och mellanlagrar schaktmassor för återbruk. Exempelvis krossar man tegel och betong. Verksamheten har flera hållbarhetscertifieringar och man jobbar medvetet med att minska tomtransporter och ställa om till fossilfri drift genom förnybart bränsle och elektrifiering. I Forsbacka finns planer på att utveckla en liknande anläggning som den i Ornäs. Här är tanken att trämaterial och slam ska kunna hanteras.

Sören Thyr AB och Grus- och byggåtervinning AB

Sören Thyr AB sysslar med transport av bland annat massor till och från anläggningarna och byggarbetsplatser i Gävleområdet. Bolaget är delägare i Maserfrakt och Grus och byggåtervinning AB, som återvinner betong- och schaktmassor i Sälgsjön på tomten bredvid Heidelbergs anläggning. Bolaget är därigenom på fler än ett sätt del av det klustret av aktörer i Ersbo/Sälgsjön-området och som samverkar kring masshantering i Gävle. Bolaget understryker att återvinningsprocessen kostar och att nytt material ofta är billigare, där krävs krav på återbruk i beställningarna om det ska bli av. Bolaget lyfter också regelverket och de krävande tillståndprocesserna som begränsande faktor för ökat återbruk. Bolaget har en ny plats som är stor nog men väntar på en bättre trafiklösning när den planerade infartsvägen kommer till.

ML Construction, Sälgsjön

ML Construction är ett byggföretag med kontor längs Skomursvägen nära Sälgsjön. Företaget startar ett nytt bolag Kaja Recycling med syftet att återbruka schaktmassor och söker tillstånd för detta på arrenderad mark på västra sidan vägen en liten bit söder om kontoret. Bolaget lyfter behovet av krav på återbruk i kommunens entreprenadupphandlingar, en utveckling av AMA som idag styr främst mot användning av jungfruligt material. Man efterlyser också fler pilotprojekt i samverkansform där plats avsätts för sortering och mellanlagring av massor för att möjliggöra ökat återbruk.

NCC Industry, Sälgsjön

NCC Industry har en bergtäkt med asfaltsproduktion på västra sidan Skogmursvägen i närheten av Sälgsjön. Här bryts bergmaterial och schaktmassor tas emot och förädlas genom krossning och sortering. I asfaltsfabriken både produceras ny asfalt och mottagen asfalt bearbetas och blir till ny. Bolaget är just nu i processen att söka nytt

tillstånd för anläggningen. Bolaget lyfter utmaningar med långa ledtider för tillståndprocesser och elektrifiering av maskinparken. Man lyfter också behovet av ett moderniserat regelverk med platsspecifika gränsvärden för förorenade massor, så att mer kan hanteras på anläggningen för att återbrukas. Planer finns att utveckla anläggningen i Trödje med solcellspark och att minska uppkomsten av massor.

Tillstånd:

Maximalt årligt uttag 800 000 ton berg och morän.

Maximal införsel av rena massor för anläggning och efterbehandling på tåkten