

Utlåtande 2003: RIII+VIII (Dnr 314-2733/2003)

Bensinstationer och transport av farligt gods i innerstaden

Svar på uppdrag från kommunfullmäktige 22 januari 2001

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Uppdrag till gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden anses härmed fullföljt.
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att verka för att successivt minska de farliga transporterna och antalet bensinstationer inom det inre trafikområdet.

Föredragande borgarråden Roger Mogert och Viviann Gunnarsson anför följande.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 22 januari 2001 att uppdra åt gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden att göra en översyn av vilka bensinstationer som utgör akuta riskfaktorer med avseende transporter och hantering av brandfarliga och explosiva ämnen samt hur ersättningslägen och ersättningskapacitet för dessa skall lösas.

Gatu- och fastighetsnämnden fick vid samma tillfälle i uppdrag av kommunfullmäktige att utreda i vilken mån dispenser för transporter till innerstadens bensinstationer kan kombineras med särskilda krav.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 10 juni 2003 att godkänna kontorens utlåtande som svar på kommunfullmäktiges uppdrag. Nämnden anförde dessutom att transporter av farligt gods inte skall gå genom bostadsområden. Det är också ytterst viktigt att antalet bensinstationer som

områden. Det är också ytterst viktigt att antalet bensinstationer som ligger i bostadsområden begränsas och att säkerheten görs tillfredställande. Nämnden anser därför att staden skall arbeta aktivt med dessa frågor.

Brand- och räddningsnämnden har vid sammanträdet 19 juni 2003 beslutat att åberopa kontorens utlåtande som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK).

SLK tillstyrker att gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämndens uppdrag anses fullföljt. SLK delar uppfattningen att staden aktivt bör arbeta för att successivt minska antalet bensinstationer inom det inre trafikområdet. De bensinstationer som har oacceptabla transportvägar bör prioriteras vid framtida avvecklingar.

SLK:s bedömning är att om kommunfullmäktige vill gå vidare och verkställa nedläggning av bensinstationer i innerstaden är det nödvändigt att gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden ges i uppdrag att redovisa mer detaljerade planer som underlag för beslut.

Planerna bör utformas separat för respektive station med en tydlig beskrivning av förslagets finansiering. De ekonomiska konsekvenserna behöver kompletteras med en beskrivning av konsekvenser för riskscenarion, miljö- och hälsoaspekter, boende och näringsidkare samt tänkbara ersättningslägen för nedlagda bensinstationer.

Våra synpunkter

Rapporten från nämnderna utgör en bra redogörelse för problematiken kring bensinstationer och transporter av farligt gods i tätbebyggda områden. I innerstaden finns idag 15 bensinstationer med varierande säkerhet vad gäller läge och möjlighet till säkra transporter. Brandförsvarets bedömning är att fem stationer inte har tillfredställande transportvägar, utifrån Länsstyrelsens rekommendationer.

Undersökningen visar också att stationerna i innerstaden har relativt stor försäljning och alltså används mycket av boende och arbetande i staden. Samtidigt är hälften av kunderna oroade över transporter med drivmedel och en tredjedel över bensinstationens placering.

Antalet stationer i innerstaden har minskat under åren. Jag delar nämndernas analys att det bör vara möjligt att minska antalet ytterligare utan att olägenheterna av sämre närservice överstiger nyttan av minskade risker och bättre stadsmiljö. Merparten av dem som bor i innerstaden bedöms också ha

stadsmiljö. Merparten av dem som bor i innerstaden bedöms också ha sådana resvanor att de kan tanka på en bensinstation utanför innerstaden utan att det medför extra resor.

På sikt anser vi inte att transporter av farligt gods alls ska gå genom bostadsområden. Det är också ytterst viktigt att antalet bensinstationer som ligger i bostadsområden begränsas och att säkerheten görs tillfredställande. På sikt bör alltså merparten av stationerna i innerstaden försvinna. För att tillgodose bränslebehovet med biogas för miljöbilar bör minst en av stationerna som blir kvar i innerstaden tillhandahålla biogas.

Jag delar också nämndernas ståndpunkt att en fortsatt reduktion av antalet stationer i innerstaden bör ske successivt framöver med hänsyn till bensinbolagets egen planering, säkerhet, estetik och möjlig alternativ användning för t.ex. bostäder. Avvecklingen bör i första hand ske utifrån bedömningen av transportvägarna från de rekommenderade lederna fram till stationen och att de fem stationer som har fått bedömningen ej acceptabla transportvägar skall avvecklas i första hand. Gatu- och fastighetsnämnden bör ta fram en strategi och tidsplan för att dessa ska kunna avvecklas så snabbt som möjligt. Med motiverad grund av detta uppmanas gatu- och fastighetsnämnden att aktivt verka för att på sikt minska antalet bensinstationer inom det inre trafikområdet. Planerna bör utformas separat för respektive station och prioritera de stationer som har farligast transportvägar. Detta arbete skall dock utföras på ett sådant sätt att omstrukturering av bensinstationslägen inte bidrar till att öka trafikarbetet.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. återremittera ärendet
2. därutöver anföras.

Det är givetvis viktigt att undersöka säkerhetsaspekterna i samband med transporter av miljöfarligt gods i innerstaden. Det är naturligtvis också rimligt att vidta åtgärder som gör att säkerheten upprätthålls samtidigt som staden ges fortsatt möjlighet att vara just en levande stad i ständig utveckling.

För en storstad med ambitioner att utvecklas och växa är det inte möjligt att flytta eller lägga ned samtliga bensinstationer i innerstaden. Om Stockholm skall kunna fortsätta att vara en levande stad med både människor och olika näringar krävs att det

också finns bensinstationer i innerstaden. Även om det i framtiden är tänkbart att vissa bensinstationer flyttas framgår av ärendet överhuvudtaget inga alternativa placeringar eller planer för att ta fram alternativa placeringar.

Det finns i sammanhanget också anledning att poängtera de säkerhetsrisker som Stockholm utsätts för genom att staden under lång tid varit eftersatt i utbyggnad av transportinfrastrukturen. Trots att staden vuxit kraftigt under flera år har vägkapaciteten inte byggts ut ordentligt och det saknas fortfarande en ringled eller acceptabel förbifartsled. Avsaknaden av säkra förbifartsvägar har dessvärre skapat en situation där många farliga transporter idag måste genomföras i innerstaden och genom tätbefolkade områden. Ansvar för detta vilar tungt på de politiska krafter som motsatt sig en utbyggnad av stadens transportinfrastruktur.

Därutöver är det också relevant att analysera på vilket sätt det forcerade försöket med biltullar kommer att påverka planeringen för minskat antal bensinstationer. Det är naturligtvis orimligt att skapa en situation där stadens medborgare tvingas flytta sig fram och tillbaka över tullstationerna enbart för att inhandla drivmedel, inte minst då minskad trafik är det uttalade målet för biltulls-förespråkarna. Om majoriteten forcerar fram ett försök med biltullar måste staden också garantera att det faktiskt finns möjligheter till tankning inom varje tullzon.

Reservation anfördes av borgarrådet *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. återremittera ärendet
2. därutöver anför följande.

Säkerhetsaspekterna är naturligtvis mycket viktiga när det gäller bensinstationernas placering, både i inner- och ytterstad.

När nu majoriteten föreslår att samtliga bensinstationer i innerstaden läggs ned så sker det dock helt utan konsekvensanalys och utan att några alternativa placeringar förelås. Detta är naturligtvis otillständigt och helt i linje med majoritetens företagarfientliga politik.

En rad olika faktorer påverkar nu näringslivet i Stockholm negativt. Biltullar, höjda inkomstskatter och skatteutjämningen är bara några faktorer som leder till att Stockholms tillväxtmotor hackar. Till detta skall läggas otillräckligt utbyggd infrastruktur. Ett beslut om att lägga ned samtliga bensinstationer i Stockholms innerstad måste rimligen sättas i relation till övriga politiska åtgärder i denna stad.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Uppdrag till gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden anses härmed fullföljt.

2. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att verka för att successivt minska de farliga transporterna och antalet bensinstationer inom det inre trafikområdet.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert Viviann Gunnarsson

Anette Otteborn

ÄRENDET

Kommunfullmäktige beslutade 22 januari 2001 att uppdra åt gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden att göra en översyn av vilka bensinstationer som utgör akuta riskfaktorer med avseende transporter och hantering av brandfarliga och explosiva ämnen samt hur ersättningslägen och ersättningskapacitet för dessa skall lösas.

Gatu- och fastighetsnämnden fick vid samma tillfälle i uppdrag av kommunfullmäktige att utreda i vilken mån dispenser för transporter till innerstadens bensinstationer kan kombineras med särskilda krav.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 10 juni 2003 att

1. överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och brandförsvarets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på kommunfullmäktiges uppdrag
2. därutöver anföra följande.

På sikt anser vi att transporter av farligt gods inte ska gå genom bostadsområden. Det är också ytterst viktigt att antalet bensinstationer som ligger i bostadsområden begränsas och att säkerheten görs tillfredställande. Nämnden anser därför att staden skall arbeta aktivt med dessa frågor.

Reservation anfördes av *Sten Nordin m.fl.* (m), *Ulf Fridebäck m.fl.* (fp) och *Mats Rosén* (kd), *bilaga 1*.

Brand- och räddningsnämnden beslutade den 19 juni 2003 överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och brandförsvarets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.

Till tjänsteutlåtandet bilades redogörelse för "Avståndsinventering bensintankningsanläggningar innerstaden, Stockholm 30 okt. – 1 nov. 2002". Redogörelsen redovisas i detta ärende i *bilaga 2*.

Reservation anfördes av *Esbjörn Eriksson* (m), *bilaga 1*.

Gatu- och fastighetskontorets och brandförsvarets gemensamma tjänsteutlåtande är i huvudsak av följande lydelse.

Bakgrund

Kommunfullmäktige har den 22 januari 2001 uppdragit åt gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden att göra en översyn av vilka bensinstationer som utgör akuta riskfaktorer, samt hur ersättningslägen och ersättningskapacitet för dessa ska kunna lösas. Vidare har gatu- och fastighetsnämnden uppdraget att utreda i vilken mån dispenser för transporter till innerstadens bensinstationer kan kombineras med särskilda säkerhetskrav avseende tankbilens beskaffenhet, samt initiera samarbete med oljebolagen för att öka säkerheten kring bensinstationerna framför allt i innerstaden.

För att få en ökad kunskap om bensinstationerna har genomförts

- Genomgång av befintliga bensinstationer
- Bedömning av transportvägar
- Avståndsinventering innerstadsstationer
- Utredning avseende utnyttjande och behov av stationer i innerstaden
- Genomgång av de regelverk som styr hantering och transport av bensin mm

Bensinstationer i Stockholm

I Stockholm stad finns ca 150 stationer varav 15 ligger inom det inre trafikområdet. Längs med utfartslederna finns ett 40-tal stationer. Utfarterna söderut och västerut är bättre försedda med bensinstationer än utfarterna norrut. Antalet stationer i såväl inner- som ytterstaden har successivt minskat under en längre period. Förteckning över stationerna i det inre trafikområdet;

Av innerstadsstationerna är 6 stationer upplåtna med arrende där gatu- och fastighetsnämnden eller brand- och räddningsnämnden är avtalspart. Utöver detta finns en bensinstation där Stockholms hamn har tecknat arrendeavtal. Resterande del av bensinstationerna ligger således på mark där bensinbolagen själva äger eller innehar fastigheten med tomträtt eller där de har avtal med annan privat ägare.

Stadsdel Adress Bolag Fastighetsägare mm

- 1 Kungsholmen Strandbergsgatan 12 OKQ8 tomträtt, Drott
- 2 Kungsholmen Lindhagensplan Shell tomträtt Svenska Shell
- 3 Kungsholmen Norr Mälarstrand 32 Preem GFN
- 4 Norrmalm/Vasastaden Norra Stationsgatan 61 Jet Fastighets AB h16 & h17
- 5 Norrmalm/Vasastaden N Bantorget Shell GFN
- 6 Södermalm Brännkyrkagatan 135 Norsk Hydro Stockholmshem
- 7 Södermalm Folkungagatan 129 Shell GFN
- 8 Södermalm Katarinavägen 16/Slussen OKQ8 BRN

- 9 Östermalm Öregrundsgatan 17 Statoil HSB Fastighets AB Portugal
- 10 Östermalm Strandvägen / Grevgatan Shell Stockholms Hamn
- 11 Östermalm Strandvägen OKQ8 GFN
- 12 Östermalm Strandvägen/Nobelparken Shell GFN
- 13 Östermalm Birger Jarlsgatan 120 Statoil Brf Beckasinen nr 5
- 14 Östermalm Birger Jarlsgatan 68 Statoil Statoil Detaljhandel
- 15 Östermalm Värtavägen 53 OKQ8 Bilägarnas inköpsförening Stockholm

Transport av farligt gods – särskilda krav

Internationella transporter av farligt gods på väg regleras av ADR-överenskommelsen (ADR). Enligt EG direktiv ska medlemsländerna för inrikes transport av farligt gods på väg införa bestämmelserna enligt ADR, men tillämpa särskilda tilläggsbestämmelser. Bl.a. anges att sådana tilläggsbestämmelser kan vara krav för fordon att följa föreskrivna vägar för att undvika kommersiella områden eller bostadsområden. Inom det inre trafikområdet i Stockholm är det förbjudet att föra fordon lastade med farligt gods. Det inre trafikområde är beläget innanför den gräns som bildas av Kaknäsavägens förlängning vid Lilla Värtan - Kaknäsavägen – Lindarängsvägen - Tegeluddsvägen - Lidingövägen - Valhallavägen - Cedersdalsgatan - Sveavägen - Norra Stationsgatan – kommungränsen till Karlbergssjön - en linje i vattnet norr och väster om Kungsholmen, väster om Lilla Essingen, söder om Södermalm, söder och öster om Djurgården samt öster om Ladugårdsgärde till utgångspunkten.

Inom det inre trafikområdet är det, efter dispens, tillåtet att kortast lämpliga färdväg transportera farligt gods till leverantör eller mottagare. Ansökningar om undantag från föreskrifterna prövas av länsstyrelsen. Bensinstationerna belägna inom det inre trafikområdet har beviljats undantag från de lokala trafikföreskrifterna och flertalet av dem till och med 31 januari 2005. Som villkor för undantagen gäller att

- transportererna sker kortast möjliga färdväg från och till gränsen för det inre trafikområdet

- transportererna sker med beaktande av gällande föreskrifter om högsta tillåtna längd och vikt för fordon

- transportererna inte äger rum måndag – fredag kl 7 – 9 och kl 16 – 18.

Från 2003 finns det i ADR krav på tjockare material i petroleumtankar. Krav på ökad sidostabilitet för bland annat petroleumfordon gäller också från 2003. Någon borte tidsgräns för äldre tankar finns dock inte. Hårdare konstruktionskrav utöver bestämmelserna i ADR är inte möjliga att ställa. Det är således inte möjligt att kombineras dispensen med särskilda säkerhetskrav avseende tankbilens beskaffenhet.

Länsstyrelsen i Stockholms län gör i sin rapport 2000:01, Riskhänsyn vid ny bebyggelse, följande rekommendationer för ny bebyggelse vid vägar med transporter av farligt gods

- 25 meter byggnadsfritt bör lämnas närmast transportleden,
- tät kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från vägkant bör undvikas,
- sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiva verksamheter närmare än 75 meter från vägkant bör undvikas.

Brandförsvaret har bland annat utifrån dessa rekommendationer gjort en översiktlig bedömning av transportvägarna mellan gränsen för det inre trafikområdet och bensinstationerna. Brandförsvarets bedömning är att nedanstående 5 stationer inte har tillfredställande transportvägar:

- ? Shell Norra Bantorget (Torsgatan 3)
- ? Statoil Birger Jarlsgatan 120
- ? Statoil Birger Jarlsgatan 68
- ? Norsk Hydro Brännkyrkagatan
- ? OK Katarinavägen 16

Bensinstationers placering

För nyetablering av bensinstationer finns ett antal nationella planerings-underlag. I Boverkets skrift, En bättre plats för arbete Allmänna råd (1995:5), rekommenderas riktvärde på skyddsavstånd på 100 meter, där 50 meter motiveras av riskhänsyn och det resterande skyddsavståndet beror på buller, lukt, ljusstörningar och luftföroreningar. Hur stort skyddsavstånd som behövs beror bland annat på de lokala förutsättningarna.

Sprängämnesinspektionens författningssamling (SÄIFS1997:8) innehåller allmänna råd om hur föreskrifterna om hantering av brandfarliga gaser och vätskor bör tillämpas vid bensinstationer. Sprängämnesinspektionen rekommenderar ett skyddsavstånd på 25 meter från lossningsplats för bensintankfordon till A-byggnad d v s bostad, samlingslokal, kontor, servering m.m. Mellan tankställe (pump) och A-byggnad rekommenderas ett avstånd på 18 meter och avståndet till avluftningsrörs mynning till bensincistern bör vara minst 12 meter. Dessa råd gäller endast hanteringen av fordonsbränsle på bensinstationen. Leveransen av fordonsbränsle till bensinstationen omfattas inte. Verksamheter där oskyddade personer uppehåller sig, t.ex. på en uteservering, bör enligt Sprängämnesinspektionen lokaliseras till ett större avstånd än 25 meter från de ovan nämnda riskkällorna på en bensinstation.

I länsstyrelsens rapport nämnd ovan, görs följande rekommendationer för ny bebyggelse vid bensinstationer

- i nyplaneringsfallet bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från en bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus,
- tät kontorsbebyggelse närmare än 25 meter från en bensinstation bör undvikas,
- sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter närmare än 50 meter från en bensinstation bör undvikas.

I ett led för fullmäktiges uppdrag har brandförsvaret tillsammans med miljöförvaltningen gjort en avståndsinventering på bensinstationer belägna inom det inre trafikområdet. Uppgifter som dokumenterats är avstånd från bensinstationens pumpar, påfyllnadsförskruvningar och uppställningsplats för tankbilar vid påfyllnad av cisterner till bland annat bostad, kontor, trottoar och gata. Vidare har dokumenterats huruvida större spill kan nå dagvatten. Resultatet redovisas i *bilaga 3*.

Av dokumentationen går att utläsa att det endast är ett fåtal bensinstationer som uppfyller lagen och förordningen om brandfarliga och explosiva varor samt Sprängämnesinspektionens föreskrifter med avseende på avstånd om bensinstationen skulle nyetableras. Än mindre uppfylls länsstyrelsens rekommendationer för motsvarande situation. För befintliga stationer går det oftast genom olika åtgärder av teknisk art uppnå en säkerhet som anses vara tillfredställande.

Regelverk kring bensinstationer och transporter av farligt gods

Bensinstationer och transporter till regleras i flera olika lagar.

Lagen om brandfarliga och explosiva varor (1988:868)

Enligt lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor har stadsbyggnadsnämnden ansvaret för att meddela tillstånd att hantera sådana varor. Detta avser endast bensinstationernas befintlighet, ej transporter till stationerna. Tillstånd lämnas för begränsad tid och kan innehålla erforderliga villkor. Tillståndsgivningen skall omfattas av en riskanalys som belyser och värderar den risk som bensinstationen innebär för liv, egendom och miljö i händelse av olycka. Går det inte att innehålla Sprängämnesinspektionens rekommenderade avstånd, kan det i riskanalysen pekas på andra åtgärder, av teknisk art, för att uppnå en tillfredställande säkerhet. Brand- och räddningsnämnden är tillsynsmyndighet för hanteringen av brandfarliga varor och polismyndigheten för explosiva varor.

Miljöbalken

I miljöbalkens 2 kapitel finns allmänna hänsynsregler som bl.a. omfattar bensinstationer. Reglerna är tillämpliga såväl på driften av själva bensinstationen som på transporter till och från stationen. Regelverket är till för att skydda hälsa och miljö och utgör utgångspunkten i tillsynsmyndighetens (TM) tillsynsarbete. Miljö- och hälsoskyddsnämnden är TM i dessa frågor.

Verksamhetsutövaren har bevisbördan, vilket betyder att verksamhetsutövaren ska kunna visa för TM att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått etc. som behöver vitas, relaterat till verksamhetens störningsbild, också har vidtagits. På basis av den information som verksamhetsutövaren tar fram gör TM en bedömning som ligger till grund för de eventuella tillsynsåtgärder som behöver vidtas. Att helt och hållet förbjuda en bensinstation att bedriva verksamhet på platsen förutsätter att störningen är av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön, den så kallade stoppregeln i 2 kap 9 § miljöbalken. Kravet på att verksamhetsutövaren ska välja bästa plats för verksamheten kan också leda till att verksamheten flyttas till annan plats. Den slutliga nivån på skyddskraven är att de inte får vara orimliga. Miljönyttan med kraven ska alltså vara proportionell i förhållande till kostnaden för skyddsåtgärden, t.ex. omlokalisering. *Lagen om transport av farligt gods* Enligt lagen (1982:763) om transport av farligt gods får transport endast ske om de åtgärder vidtas och den försiktighet iaktas som fordras för att hindra eller motverka att det farliga godset orsakar skador på människor, djur, egendom och i miljön. Transportmedel och andra

djur, egendom och i miljön. Transportmedel och andra transportanordningar ska vara beskaffade så att de står emot påkänningarna vid transporten. Statens räddningsverk har för landtransporter bemyndigats att meddela föreskrifter om bland annat klassificering av farligt gods, transportmedel, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, försiktighetsmått, i den utsträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt. Räddningsverket är också tillsynsmyndighet för landtransporter av farligt gods.

Trafikförordningen

Enligt trafikförordningen (1998:1276), som trädde i kraft den första oktober 1999 och som upphävde vägtrafikkungörelsen (1972:603), meddelar länsstyrelsen lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler för transport av farligt gods. Innan beslut fattas om sådana föreskrifter ska länsstyrelsen inhämta yttrande från Statens räddningsverk. Länsstyrelsen har genom lokala trafikföreskrifter (01FS 2001:73) meddelat förbud mot att föra fordon lastade med farligt gods inom det s.k. inre trafikområdet (i huvudsak innerstaden) med undantag för genomfartsleder/trafikleder. Med stöd av trafikförordningen och de lokala trafikföreskrifterna ger länsstyrelsen regelbundet individuella tidsbegränsade dispenser för bensinbolagens transporter av bensin i tank till sina bensinstationer i det inre trafikområdet.

Summering

Sammantaget bedöms möjligheterna för staden att tvinga bort befintliga stationer med någon av ovanstående lagar vara begränsade. De möjligheter som finns kvar är att säga upp de arrendavtal som staden har eller att inte förnya bygglov för de stationer som har tillfälliga bygglov. Utöver detta är en regelrätt förhandling en möjlighet.

Försäljning av bensin mm

Bensin

Med hjälp av Svenska Petroleum Institutet (SPI) har staden fått ta del av statistik för bensinförsäljningen i inre trafikområdet. Informationen är känslig ur konkurrenssynpunkt och redovisas därför endast på totalnivå, dvs 52 400 m³ bensin eller i genomsnitt 2 900 m³ per station. För enskild station varierar bensinförsäljningen i innerstaden 2001 mellan ca 800 m³ till 8 500 m³ per station, vilket kan jämföras med de ca 1 600 m³ som är den genomsnittliga mängden bensin som säljs per station i Sverige. En station i innerstaden säljer biogas, Shell Norra Bantorget.

Alternativet till att tanka bensin i innerstaden är att tanka på stationer belägna i ytterstaden längs med utfartsvägarna. Stationerna inom det inre trafikområdet har en försäljning som uppgår till ca 25% av den bensinförsäljning som sker på utfartslederna samt i de stationer som ligger kring Ropsten och Hammarby Sjöstad utanför det inre trafikområdet.

Biogas

I ett antal kommunala beslut har biogas lyfts fram som ett miljövänligt bränsle som bör satsas på. Staden deltar i EU-projekt för att stimulera miljöbilar och sedan 1998 bidrar staden centralt med merkostnaden för miljöbilar till stadens egen verksamhet. Stockholm Vattens styrelse har beslutat om miljövänlig biogasproduktion i Åkeshov och Henriksdal. Enligt uppgift finns drygt 1 000 biogasbilar i Stockholm, varav drygt 400 är i stadens ägo.

Infrastrukturen för biogasförsäljningen består av 5 stationer som sammanlagt säljer ca 300 000 m³ biogas årligen, varav Åkeshovs reningsverk står för hälften. I innerstaden finns en station som säljer biogas; Shell Norra Bantorget. Långsiktigt behov av biogasstationer uppges av dem som arbetar med biogas på miljöförvaltningen och Stockholm Vatten uppgå till 7-8 stationer, varav 1-2 stationer i innerstaden. Med ovan nämnda volymer behöver biogas säljas i kombination med bensin eftersom brytpunkten för lönsamhet uppges ligga vid en försäljning om 100 000 m³ per år. Den station i innerstaden som säljer biogas –Shell Norra Bantorget – är uppsagd för att möjliggöra för exploatering med hotell och bostäder mm. Ersättningsstation för biogas i innerstaden utreds.

Utnyttjande och behov av bensinstationer i innerstaden (USK 2002)

Utrednings- och statistikkontoret har genomfört intervjuundersökningar för att belysa vilket behov olika trafikantgrupper har av tillgång till bensinstationer i innerstaden;

- ? Innerstadshushåll med tillgång till bil
- ? Bilister som tankar på innerstadens stationer
- ? Företag i innerstaden inom branscher som utnyttjar bil för transporter

Det är svårt att utläsa något entydigt resultat av utredningen avseende behovet av bensinstationer i innerstaden. Nedan görs ett försök till sammanfattning av utredningen.

Innerstadshushåll med tillgång till bil

Under sept. 2002 genomfördes 450 intervjuer bland bilinnehavare på respektive Södermalm, Kungsholmen och Vasastaden/Östermalm. Frågorna rörde hur ofta man körde bilen, hur ofta man tankade, var man tankade, samt upplevt behov av att tanka i närheten. Utredningen följdes upp med 100 intervjuer på ett mindre antal frågor.

- ? 67% använde bilen dagligen eller flera gånger i veckan och 25% någon gång i veckan.
- ? 53% körde bilen mer än 50% av tiden i innerstaden och 27% mer än 75% av tiden i innerstaden
- ? 45% av tiden kördes bilen i innerstaden
- ? 27% av antalet bilresor görs i genomsnitt helt och hållet inom innerstadens gränser.
- ? 40% av tankningarna sker i innerstaden

- ? 33% anger att det har stor betydelse för dem att det finns bensinstationer i innerstaden samtidigt som 24% anser att det helt saknar betydelse.
- ? 46% av dem som körde mer än 75% av tiden inom tullarna anger att innerstadsstation är av stor betydelse
- ? 70% skulle välja att tanka utanför innerstaden framför annan innerstadsstation om bensinstation saknades i den egna stadsdelen

De som tankar i innerstaden tankar på station som ligger i den stadsdel där de bor och anledningen anges vara att det är bekvämast att tanka nära bostaden. I hög utsträckning används bensinstationen även för inköp av övrigt varusortiment. De som sällan eller aldrig tankar i innerstaden anger flera skäl, antingen att de är på väg till arbete, landställe, stormarknad etc eller att det saknas eller är för svårt att nå bensinstation i innerstaden. Fler av hushållen kände oro i hög grad eller viss mån för risken med transporten av drivmedel (49%) än för risken med bensinstationernas placering (33%)

Bilister som tankar på innerstadens stationer

Intervjuer med tankande på 7 av innerstadsstationerna, totalt 595 intervjuer.

- ? 55% av tiden kördes bilen i innerstaden (varierade mellan 41 och 63% på de olika stationerna)
- ? 68% av de som tankade använde bilen privat och 32% som företagsbil.
- ? 56% av bilisternas tankningar sker i innerstaden, varav 34% på just den station där de intervjuades
- ? 55% av dem som tankar anger att det är av stor betydelse att det finns bensinstation i den egna stadsdelen

Privatbilister tankar i genomsnitt 4 gånger per månad, taxi 26, budbilar 12 och andra företagsbilar 8 gånger per månad. Den vanligaste anledningen till varför de tankade i innerstaden (48% av svaren) var att den intervjuade bodde i innerstaden.

Företag i innerstaden inom branscher som utnyttjar bil för transporter

En explorativ studie för att få en grov uppskattning om transportföretagens behov av bensinstationer i innerstaden. Telefonintervju med 8 taxi- och budfilmer samt 40 taxichaufförer. Bilarna körs till den största delen av tiden innanför tullarna. 88% av taxichaufförerna uppger att de under minst hälften av körtiden befinner sig där. Även på de 8 företagen uppskattar de flesta andelen till ca 50%. Yrkesfordonen tankas ofta, de flesta dagligen eller så gott som dagligen. Företagsrepresentanterna förmodar att de flesta tankar när de lämnar garaget, men vet inte hur stor del av tankningarna som görs i innerstaden. Taxichaufförerna bedömer att hela 77% av deras tankningar sker utanför innerstaden. Det vanligaste skälet till varför taxichaufförerna inte tankar i innerstaden är att de väljer att tanka där de bor.

Trots att bensinstationerna inte används så intensivt anses det vara betydelsefullt att bensinstationer finns kvar i innerstaden även om det inte behöver vara lika många som idag.

Samråd

Samråd har skett med miljöförvaltningen, juridiska avdelningen och stadsbyggnadskontoret. Svenska Petroleuminstitutet har bidragit med information och synpunkter kring transporter och bensinförsäljning.

Kontorens förslag och synpunkter

Kontoren konstaterar att antalet stationer i innerstaden successivt har minskat men anser att det bör vara möjligt att minska ytterligare utan att olägenheterna av sämre närservice överstiger nyttan av minskade risker och bättre stadsmiljö. Kontoren kan inte utläsa av USK-utredningen att det skulle medföra några överstigande konsekvenser om flertalet bensinstationer läggs ned i innerstaden. Det är naturligtvis praktiskt att ha en station nära bostaden, men merparten av dem som bor i innerstaden bedöms ha sådana resvanor att de kan tanka på en bensinstation utanför innerstaden utan att det medför extra resor. Brandförsvarets ståndpunkt är att transporter av farligt gods, så som bensin till bensinstationer, inte skall förekomma inom det inre trafikområdet. Detta förutsätter en avveckling av bensinstationerna inom detta område. Kontoren anser att avvecklingen i första hand bör ske utifrån bedömningen av transportvägarna från de rekommenderade lederna fram till stationen och att de stationer som har fått bedömningen ej acceptabla transportvägar skall avvecklas i första hand. På sikt anser kontoren att merparten av stationerna i innerstaden bör försvinna. Stationer för dieselförsäljning skulle kunna vara kvar, då dessa inte utgör samma riskfaktor som bensinstationerna. För att tillgodose bränslebehovet med biogas för miljöbilar bör minst en av stationerna som blir kvar i innerstaden tillhandahålla biogas. Stadens möjlighet att tvinga bort de stationer som idag finns i innerstaden är liten med undantag av de stationer som har uppsägningsbara avtal. Endast en av de stationer som har fått bedömningen att transportvägen ej är acceptabel - OKQ8 stationen vid Slussen – hör till denna kategori. Denna station har ett hyresavtal som löper till 2009-06-30 och det kan övervägas om hyresavtalet ska sägas upp för villkorsändring avseende den del som anger bensinstation som ändamål. För övriga stationer av denna kategori bör stadens remissvar vid länsstyrelsens remisser avseende förnyad dispens vara att dispens villkoras med ett krav på avveckling inom tre år.

Kontoren anser att en fortsatt reducering av antalet stationer i innerstaden bör ske successivt framöver med hänsyn till bensinbolagets egen planering, säkerhet, estetik och möjlig alternativ användning för t.ex. bostäder. Som exempel kan nämnas Strandvägen, där gatu- och fastighetskontoret i särskilt ärende avseende kajens upprustning har föreslagit att endast en station bör finnas kvar.

När det gäller ersättningslägen, för bensinstationer innanför det inre trafikområdet som läggs ned, är kontorens uppfattning att kapaciteten i första hand skall öka på redan befintliga stationer utanför det inre trafikområdet och då främst på stationer som ligger i anslutning till rekommenderade trafikleder för transport av farligt gods. Vid behov av

nyetablering av bensinstationer, bör också det ske i anslutning till rekommenderade trafikleder för transport av farligt gods. Med tanke på den riskhänsyn i samhällsplaneringen som erfordras kring bensinstationer bör dessas läge finnas med tidigt i planeringen. Om möjligt redan i översiktsplaneringen och vid framtagande av trafikplaner. Slutligen konstaterar kontoren att det inte är möjligt att kombinera dispens med särskilda säkerhetskrav på fordonens beskaffenhet.

Konsekvenser

-ekonomiska

För staden skulle upphörande av arrenden medföra minskade intäkter. För de stationer som gatu- och fastighetskontoret upplåter är den årliga intäkten ca 70 000 till 400 000 kr per station och år. Brandförsvarets årshyra för parkeringsgaraget Katarinaberget inklusive bensinstation är 7,5 mnkr.

-miljö

Minskat antal stationer i innerstaden medför en säkrare miljö och i flera fall möjlighet att tillskapa en mer estetisk stadsmiljö. Resandet för att tanka antas öka marginellt.

- näringsliv och jobb i regionen

En nedlagd bensinstation medför ekonomiska konsekvenser i första hand för enskilda bensinstationsinnehavare och anställda. Minskade arbetstillfällen kan i viss mån antas ersättas på annan bensinstation

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK).

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 3 oktober 2003, har i huvudsak följande lydelse.

SLK tillstyrker att gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämndens uppdrag anses fullföljt. SLK delar uppfattningen att staden aktivt bör arbeta för att successivt minska antalet bensinstationer inom det inre trafikområdet. De bensinstationer som har oacceptabla transportvägar bör prioriteras vid framtida avvikelse. SLKs bedömning är att om kommunfullmäktige vill gå vidare och verkställa nedläggning av bensinstationer i innerstaden är det nödvändigt att gatu- och fastighetsnämnden och brand- och räddningsnämnden ges i uppdrag att redovisa mer detaljerade planer som underlag för beslut.

Planerna bör utformas separat för respektive station med en tydlig beskrivning av förslagens finansiering. De ekonomiska konsekvenserna behöver kompletteras med en beskrivning av konsekvenser för riskscenarion, miljö- och hälsoaspekter, boende och näringsidkare samt tänkbara ersättningslägen för nedlagda bensinstationer.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Sten Nordin m.fl. (m), Ulf Fridebäck m.fl. (fp) och Mats Rosén (kd) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

1. att återremittera ärendet
2. att därutöver anförä

Naturligtvis bör säkerhetsaspekterna i samband med bensinstationerna och främst transporter av miljöfarligt gods i innerstaden undersökas och åtgärdas. En förutsättning för detta är att det finns förslag på alternativa placeringar för bensinstationerna, vilket överhuvudtaget inte nämns i ärendet. För att Stockholm ska kunna fortsätta att vara en levande stad med både människor och olika näringar krävs att det finns bensinstationer även inne i staden. Det krävs omkring 15 bensinstationer i det så kallade inre trafikområdet om en utveckling av staden ska kunna fortsätta och en levande stad ska kunna existera.

Brand- och räddningsnämnden

Reservation anfördes av Esbjörn Eriksson (m), med samma lydelse som Sten Nordin m.fl.:s reservation i gatu- och fastighetsnämnden.

Bilaga 2