

Handläggare: Lars-Erik Holm
Parkeringsavdelningen
Dispens
Tel: 508 268 70
larserik.holm@gfk.stockholm.se

2004-10-26

Dnr 27064/04

Till
Gatu- och fastighetsnämnden
Trafikuskottet

Dispens att trafikera Gamla stan med fordon längre än 8,0 meter

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden, trafikuskottet beslutar att lämna ansökan om att trafikera zonen Gamla stan med fordon längre än 8,0 meter utan bifall.

Mikael Forkner

Hans-Olov Blom

SAMMANFATTNING

AB Norrköpings Fettåtervinning har ansökt om dispens från längdbegränsningen på 8,0 meter i Gamla stan att med lastbil vars längd är 8,25 meter trafikera stadsdelen i samband med hämtning av använda matfetter och frityroljor.

Man vill absolut inte ha ut dessa i avloppssystemet och ska dessutom återanvända dessa senare.

Idag hämtas matfetter och frityroljor med en dispenserad lastbil (8,31 meter lång) och dispensen gäller tom 2004-12-31.

Företaget fick avslag på sin dispensansökan för den lastbilen efter beslut i Gatu- och fastighetsnämnden, trafikuskottet 2002-11-21. Det beslutet överklagades till Länsstyrelsen i Stockholms Län som biföll överklagandet. I sitt beslut meddelar Länsstyrelsen i Stockholms Län bland annat att det finns sådana särskilda skäl att dispens ska meddelas under förslagsvis en

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2004-12-16\Dagordning\Tjänsteutlåtande\54.doc

Bilaga 1 Karta över uppsamlingsområde

Bilaga 2 Bild på den nyinköpta bilen

Bilaga 3 Tidigare skrivelse från Stockholm Vatten.

Bilaga 4 Tidigare beslut från Länsstyrelsen.

Bilaga 5 Tidigare beslut från Gatu- och fastighetskontoret.

rimlig tidsperiod för att problemet ska kunna få en långsiktig lösning och miljökonsekvenserna inte ska bli alltför vittgående.

Gatu- och fastighetskontoret har i beslutet med nummer JT 34143/02 meddelat att man anser att tiden tom 2004-12-31 är en rimlig tidsperiod för att hitta tekniska lösningar som gör att ett nytt fordon är kortare än 8,0 meter när det ska köra i Gamla stan.

ANSÖKAN

Anledningen till denna skrivelse är att AB Norrköpings Fettåtervinning har införskaffat ett nytt fordon för uppsamling av använda matfetter och fritureoljor i Stockholmsområdet. Tanken är att detta fordon senast årsskiftet 2004/2005 ska ersätta lastbil med registreringsnummer EBT 360, fordonslängd 8,31 meter, vilken idag trafikerar Gamla stan, Stockholm. Då även den nyinköpta lastbäraren är längre än 8,0 meter ansöks härmed om dispens från 8,0 meters längdbegränsningen för fordon med delbart gods i Gamla stan, Stockholm.

Bakgrund

AB Norrköpings Fettåtervinning ombesörjer idag hämtningen av begagnade matfetter och fritureoljor hos ett trettiotal restauranger i Gamla stan, Stockholm. Vid dessa hämtningsturer trafikeras endast ett fåtal gator och i de flesta fall parkerar man på några strategiska platser i Gamla stan och går därifrån och hämtar kärnen hos kunderna. Denna uppsamling tar cirka två timmar per tillfälle och hämtningen sker var fjärde vecka.

Som lastbärare vid dessa hämtningsturer används en tung, dieseldriven lastbil modell Volvo FL10, reg.nr EBT 360, årsmodell 1996 försedd med Euro 2-motor. Vid inköpet måttbeställas denna lastbil speciellt för körning i Stockholms trånga garagepassager samt för Gamla stans smågator. Stor tyngd lades vid upphandlingen på att optimera förhållandet mellan framkomlighet och nyttolastförmåga.

Hänsyn togs vid fordonsbeställningen till längd och höjd men dessutom till hjulbasen, vilken har en stor inverkan på framkomligheten. En liten lastbil är naturligtvis att föredra ur framkomlighetssynpunkt, samtidigt får inte lastkapaciteten bli för liten då detta innebär fler transporter och därmed högre transportkostnader samt ökad miljöbelastning. Resultatet blev en lastbil med totallängden 8,31 meter. Detta fordon meddelades färdtillstånd 2003-04-01, JT34143/02, för färd med långt fordon i Gamla stan tom 2004-12-31. Datumet ansågs lämpligt då det sammanfaller med det datum som denna lastbil får trafikera stadens miljözon.

Det nya fordonet

Företaget har nu införskaffat en fabriksny tung lastbil, en Volvo FM9, reg nr UYR 820, årsmodell 2004. Den är försedd med Euro-3 motor och uppfyller miljöklass 2000. Med hänsyn till just körningen i Gamla stan lades stora ansträngningar vid att göra fordonet så kort och med så hög framkomlighet som möjligt, utan att gå under det för företaget kritiska flakmålet 6,0 meter

(motsvarar precis 40 fatplatser). Dessa ansträngningar resulterade i en lastbil som är 6 cm kortare, 5 cm längre och har en 10 cm kortare hjulbas än den som används idag i Gamla stan, vilket ytterligare har ökat den redan goda framkomligheten. Dock är fordonet 25 cm för långt för längdbegränsningen på 8,0 meter i Gamla stan, alltså 8,25 meter.

Problemen

Då det endast handlar om tolv stycken hämtningstillfällen per år är det ur företagsekonomisk synvinkel ohållbart att införskaffa ett fordon enbart för körningen i Gamla stan. Uppsamlingsfordonet i fråga används inte bara i Gamla stan utom i hela stockholmsområdet samt i ytterligare några kommuner (se bifogad karta över uppsamlingsområde). I de allra flesta fall skulle det vara bra om detta fordon snarare var något längre. Detta för att öka på lastförmågan något, minska antalet transporter och därmed fraktkostnaderna och miljöbelastningen. Med hänsyn till just körningen i Gamla stan, vilken som tidigare nämnt är tämligen begränsad, anser företaget att man gjort vad man kunnat för att anpassa det nya fordonet till de villkor som gäller stadsdelen.

Man har även tidigare undersökt möjligheten att hyra in ett annat åkeri för dessa körningar men till dags dato har dessa ansträngningar inte resulterat i något positivt besked. En av anledningarna är den speciella beskaffenhet som godstrafik med fett har. Att samköra fettåtervinningskärl med annat gods är i praktiken omöjligt då kärnen sällan är helt rena och riskerar att smutsa ned och förstöra annat gods. Detta problem har inte AB Norrköpings Fettåtervinning då man endast hämtar fett.

Dessutom är kärnen tunga och måste hos många av kunderna bäras uppför trappor och liknande. Det kräver att man har en personalstyrka om två man vid hämtningarna, vilket sällan är fallet hos andra åkerier. Risken finns även att det utan företagets erfarenhet och expertis kan komma att inträffa allvarliga olyckor till följd av fett som spills ut vid uppsamlingen.

Även om problemet skulle kunna lösas med en tredje part kommer det att innebära ökade kostnader för kunderna i Gamla stan, vilket betvivlas att de är beredda att betala.

Det kan alltså tänkas att om det inte går att få till stånd en dispens så måste företaget upphöra med återvinningen i Gamla stan vid årsskiftet 2004/2005, vilket troligtvis kommer att få konsekvenser för både miljön och det redan utsatta avlopps nätet. Stockholm Vatten AB har tidigare yttrat sig i tidigare ärende och citeras i ansökan:

”Avloppsstoppen har under en tid av ca tio år kraftigt minskat på grund av installation av fettavskiljare och fettåtervinning. (OBS! Fettavskiljare kan inte avskilja frityrolja utan hämtning av denna återvinningsbara produkt måste ske för att undvika att denna släpps ut i ledningsnätet).”

Vidare skriver Stockholm Vatten:

”Stockholm Vatten vill absolut inte ha stopp i ledningsnätet vilket innebär att avloppsvatten pressas ut ur nätet med översvämningsskador i källare, lagerlokaler, restauranger m fl som följd. Risk för att grundmurar även blir skadade med eventuella sättningsskador som följd. Detta gäller även även för konstbeläggningar. Att det blir stor luktproblem i området och inom fastigheten behöver knappast nämnas i sammanhanget.

Då något alternativ till dagens hanteringssätt ej finns i nuläget känns det oroväckande om drygt 15 ton fett ock frityrolja inte återförs till kretsloppet. Utan istället riskerar orsaka avloppsstopp med ovanstående problem som trolig följd.”

För att lösa akuta avloppsstopp använder sig Stockholm Vatten av spolbilar. Dessa kan många gånger vara längre än 8,0 meter (berörs inte av regeln för delbart gods). Vid dessa avloppsstopp måste spolbilen parkera i direkt anslutning till berörd fastighet, vilket får till följd att om gatan är smal kommer den att låsas upp under spoltiden som kan vara allt mellan en till flera timmar. För att använda spolordningen på dessa fordon måste dessutom motorn vara igång hela tiden, alltså allt från en till flera timmar per stopp med påföljande miljöpåverkan.

Förutom ovanstående problem går en avveckling i rakt motsatt riktning till de krav regeringen har framfört om deponistopp för organiskt avfall från och med 2005.

Enligt miljöbalken, som är den i dagsläget övergripande miljölagstiftningen för alla verksamheter, framgår i 1 kapitlet om balkens mål att denna ska tolkas så att återanvändning och återvinning ska främjas. Det känns i så fall oroväckande om denna hantering, som i dagsläget innebär att cirka femton ton begagnat spillfett återförs till kretsloppet, inte skulle främjas.

Lösning av problemet samt fördelar med fettåtervinning

Företaget anser att de tjugofem centimeter som den nya lastbilen är för lång måste mätas mot de miljökonsekvenser som troligtvis kommer att drabba Gamla stan om dess ledningsnät utsätts för i avloppssystemet på grund av fett i ledningarna. Dessutom går en användbar resurs förlorad.

Företaget anser att man gjort vad man kunnat för att hitta en hållbar kompromiss mellan att tillmötesgå 8-meters längdbegränsningen i Gamla stan för fordon med delbar last och samtidigt bibehålla en rimlig nyttolastförmåga är företagets förhoppning nu att man även för sin nya lastbil beviljas ett körtillstånd med långt fordon (8,25 meter) och att återvinningshanteringen fortsätter utan försämrad servicegrad eller kostnadsökning för kunderna i Gamla stan. Vidare hoppas man att Gatu- och kontoret ser det orimliga i att införskaffa ett fordon enbart för den tämligen begränsade körning det är fråga om, men ack så väsentliga för stadsdelen. En dispens skulle innebära att de begagnade matoljorna och fetterna även fortsättningsvis kan bli en resurs i ett väl fungerande kretslopp och därmed bidra till att minska användningen av jungfrulig råvara.

Återanvändning av begagnade matfetter i organiserad form har förekommit sedan andra världskriget, från början som en framtvungad nödvändighet till följd av bristande råvarutillgång vid tillverkning av tvål och såpa. Numera används de även vid framställning av långlivade och i många fall mycket högpresterande produkter såsom; stearinljus, tvål, tvättmedel, textilmjukgörare, pappersimpregnering, färgbindmedel, plastadditiv, gummistabilisatorer, mjukgörare, fukthållare och emulgatorer. Ett bra exempel på hur naturens resurser kan tillvaratas på ett effektivt sätt.

Företaget vill även understryka att den uppsamling, transport och rening som Norrköpings Fettåtervinning bedriver är certifierad enligt SS-EN ISO 9001:2000 för kvalitetsäkring, respektive SS-EN ISO 14001:1996 för miljöledning.

UTLÅTANDE

Den 12 december 2000 efter samråd med bl.a. ABC-åkarna och Stockholms Nyttotrafikkommitté beslutade Gatu- och fastighetsnämnden att fordonslängden ska begränsas till max 8 meter i Gamla stan. Den lokala trafikföreskriften infördes den 4 april 2002.

Enligt trafikförordningens 13 kap. 4 § får undantag föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Ansökan gäller lastbil UYR 820 (8,25m lång) och skall trafikera Gamla stan med last bestående av delbart gods.

I tidigare ärende JT 34143/02 som gällde det nu använda fordonet med registreringsnummer EBT 360, har Stockholm Vatten AB inkommit med skrivelse, vilken bifogas som bilaga.

Den lastbil med registreringsnummer EBT 360 man nu använder för hämtning av matfetter och frityroljor i Gamla stan erhöll ett beslut om avslag vilket beslutades av gatu- och fastighetsnämnden, trafikutskottet 2002-11-21.

Det beslutet överklagades till Länsstyrelsen i Stockholms Län som biföll överklagandet och återvisade ärendet till Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm för ny handläggning. Kopia bifogas.

I sitt beslut finner Länsstyrelsen i Stockholms Län bland annat att det finns sådana särskilda skäl att dispens ska meddelas under förslagsvis en rimlig tidsperiod för att problemet ska kunna få en långsiktig lösning och miljökonsekvenserna inte ska bli alltför vittgående.

Normalt skrivs inte dispenser på längre tid än ett år, men vid tidpunkten 2003-04-01 för beslutet med JT nummer 341 43/02 valde Gatu- och fastighetskontoret att meddela dispens till och med 2004-12-31.

Anledningen var dels med tanke på att efter det datumet får lastbilen inte längre framföras inom miljözonen och dels för att sökanden i samband med beställning av den nya bilen skulle ha god tid på sig att hitta tekniska lösningar som gör att ett nytt fordon är under 8,0 meter när det ska köra i Gamla stan.

Kopia på dispensen bifogas.

KONTORETS FÖRSLAG

Då de särskilda skälen ej anses föreligga efter 2004-12-31 och lasten kan transporteras på fordon kortare än 8,0 meter föreslår parkeringsavdelningen att trafikutskottet lämnar framställan utan bifall.

SLUT