

2000-05-17

Förbundet för Ekoparken
Stora Skuggans väg 30
115 42 STHLM

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
c/o Per-Olof Fredriksson
Sandhamnsgatan 26, 115 40 STHLM

Yttrande från Förbundet för Ekoparken och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening över Preems ansökan om utökad verksamhet vid Louddens oljehamn

Bakgrunden

Oljebolaget Preem har 1998 av fastighetsägaren KF Fastigheter sagts upp från Kvarnholmen för avflyttning senast den 30:e september 2001. Skälet till uppsägningen är Nacka kommuns önskemål om att nyttja marken för bostadsbebyggelse. Till följd av detta önskar Preem öka hanteringen av petroleumprodukter vid Louddens oljehamn -- där Stockholms stad avser att bygga bostäder -- från 229.000 ton årligen till 818.000 ton, d.v.s. med 260 %. Preem har därför 1998-12-28 till Länsstyrelsen inkommit med en tillståndsansökan med bilagor A-C (se bilagd referensförteckning) och senare komplettering med bilaga.

Stockholms stad har vid flera tillfällen och i olika sammanhang motsatt sig Preems planer. I ett tjänsteutlåtande 1998-06-02 från miljöförvaltningen heter det att

"Under utredningsarbetet har framkommit att det finns planer på att inom kort överflytta en större mängd oljeprodukter från Kvarnholmen till Loudden. Arbetsgruppen bedömer att Valhallavägen inte är en lämplig transportväg med hänsyn till de ökade olycksriskerna som en sådan trafikökning av farliga godstransporter skulle medföra. Arbetsgruppen föreslår därför att Stockholms läns landsting, i egenskap av regionplanerare, ges i uppdrag att i samarbete med berörda parter utreda alternativ lokaliserings för dessa produkter alternativt verka för en förlängning av avtal för Kvarnholmslokaliseringen intill dess Norra Länken tas i bruk."

I budgeten för 1999 sägs (s 16) att "Staden kommer att vidta alla tillgängliga åtgärder för att förhindra en expansion av verksamheten i Loudden." Denna inställning gäller givetvis fortfarande.

Preems argument

Preem framför i sin ansökan väsentligen tre argument:

1. Den planerade ökningen leder till blygsamma och helt tillåtliga utsläppsökningar inom oljehamnsområdet. Tack vare stordriftsfördelar kommer de totala utsläppen i närområdet t.o.m. att minska. Antalet tankbilsmil kommer, enligt

- Bilaga C: MKB för Louddens oljehamn, att minska med 34.000 (d.v.s. med ungefär 3.5 % av det totala antalet tankbilsmil i regionen).**
- 2. Fördelarna med en överföring av volymer till Loudden uppväger ökningen av vägtrafiken. Alla alternativ skulle enligt Preem ge en kraftig ökning -- upp till 533.000 tankbilsmil -- av regionens samlade vägtransportarbete.**
 - 3. Om inte Loudden får utnyttjas krävs nyanläggning av en mycket ytkrävande och kostsam depå: Enligt Preems uppfattning behövs mer än 50 hektar; enbart cisternkostnaden uppskattas till 250-350 miljoner kr.**

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening och Förbundet för Ekoparken avser att i denna inlägga

- bemöta Preems argument
- påpeka ett antal felaktigheter i ansökan
- lyfta blicken till ett regionalt perspektiv
- föreslå alternativa lösningar

Oljehantering, transporter och Länsstyrelsens ansvar

Allmänt

I stort sett all hantering av petroleumprodukter innebär betydande miljöpåverkan och stora risker. Vi vill här bara erinra om oljeutvinningens förskräckande avigsidor (ödelagda och förgiftade markområden, fördrivna befolkningar och oljedränkta stränder i bl.a. Sibirien, Nigeria, Sudan, Kuwait och Brasilien), följderna av transporter över hav och genom skärgårdar (namnen Torre Canyon, Exxon Valdez och Erika torde såväl räcka som förskräcka) samt den av förbränningsprodukterna orsakade försurningen av mark och vatten och deras bidrag till en accelererande växthuseffekt. Allt fler aktörer -- inklusive flera stora oljebolag och bilföretag -- har vaknat till insikt om att vi så snart som möjligt måste frigöra oss från vårt oljeberoende.

Större delen av oljebolagens verksamhet ligger dock utanför Länsstyrelsens kontroll. Vid denna del finns ingen anledning att här uppehålla sig. Kvar står Länsstyrelsens ansvar för hela området från ytterskärgården till länsgränserna mot Uppsala och Södermanlands län -- inte bara för förhållandena inom Louddens oljehamn! Vi avser att nedan kortfattat belysa hela problemkomplexet, för att sätta in Preems ansökan i ett sammanhang.

Transporter genom Stockholms skärgård

Inseglingsleden till Stockholm är 50 nautiska mil (90 km). Leden är delvis svärnavigerad, och varje år förekommer ett stort antal tillbud. Exempelvis

rapporterades 38 tillbud i Stockholms skärgård till Sjöfartsverket år 1997; det anses att mörkertalet är betydande. Enligt Sjöfartsverket bedöms minst 85 procent av tillbudena/olyckorna kunna tillskrivas den s.k. mänskliga faktorn.

På morgonen den 13:e augusti 1991 var finlandsfärjan Wellamo, med 978 ombordvarande, endast 10-20 sekunder från att i Torsbyfjärden, med 8 knops fart, kollidera med tankern Tärnfjord, lastad med 9.000 ton bensin, vilken var på ingående till Louden. Om katastrofen inträffat skulle samtliga ombordvarande varit räddningslöst förlorade. Alla som befunnit sig inom en km från olycksplatsen skulle fått andra gradens brännskador.

Befälhavaren på Estlines färja Regina Baltica fick omedelbart avsked i februari 1999 sedan det uppdragats att han sex gånger fört fartyget genom skärgården utan lots.

Varje år upptäcks ungefär 400 oljeutsläpp i stockholmsområdet. Trots att majoriteten av dessa är av blygsam omfattning medför de stora skador på stränder och djurliv. Konsekvenserna av ett mer omfattande utsläpp -- i samband med en kollision eller grundstötning -- vågar ingen över huvud taget tänka på. Likväl har vi ett dagsfärskt exempel framför ögonen: Tankern Erika, vilken den 12:e december 1999 förläste utanför Bretagne. 16.000 ton olja har runnit ut ur vraket, 40 mil sandstränder har förorenats, mer än 60.000 fåglar har omkommit och fågeldöden fortsätter. Fisket har upphört och turistindustrin har slagits ut på obestämd tid. Kostnaderna är enorma: Oljebolaget Total-Fina, som hade Erika på charter, har enligt Svensk Sjöfartstidning beslutat öka sitt bidrag till omhändertagandet av fartygets oljelast till USD 108,5 miljoner, d.v.s. mer än 900 miljoner kronor.

Den 24:e mars 1989 gick Exxon Valdez på grund i Prince William Sound i Alaska. Orsaken till grundstötningen synes varit "den mänskliga faktorn". 39.000 ton olja rann ut och förorenade över 200 mil stränder (varav 30 mil blev starkt förorenade). Exxon uppger kostnaden för saneringen till 2.1 miljarder dollar, d.v.s. 17 miljarder kronor.

Oljebolagen kan inte vara omedvetna om att opinionstrycket efter en motsvarande olycka i Stockholms skärgård skulle komma att framtvinga en omedelbar stängning av oljehamnen. Till detta kommer givetvis skadeståndskrav och förluster av anseende/good will. En avveckling i ordnade former borde föredras av alla parter.

Verksamhet på Louden. Lossning, lastning, läktring och lagring

Preems ansökan ger en idylliserande bild av förhållandena i hamnen. I verkligheten finns här både olycksrisker, utsläpp och buller. Några exempel:

Den 1:a april 1998 körde oljetankern Chess rakt in i en pir söder om Djurgården. Olyckan orsakades av att man ville undvika en kollision midskepps med en annan tanker, som skulle lossa vid samma kajplats som Chess.

Vid lossning 1998-04-25 av tankern M/T Melkki inträffade p.g.a. "den mänskliga faktorn", genom slarv och grov försumlighet, ett större utsläpp av diesel vid Louden, som rann rakt ned i grundvattnet intill Nationalstadsparken.

Den 5:e april i år läckte tio kbm bensin ut på ett 300 kvm stort område i Bergs oljehamn i Nacka.

På skärtorsdagens eftermiddag 1999 noterades mycket höga ljud vid Lidingöbro och intill Louddens oljehamn; på den senare platsen uppskattades nivån till 90 dB(A). Ljudet visade sig komma från två fartyg, vilka lossade sin last i hamnen. En förfrågan hos chefen för oljehamnen gav vid handen att nya, högvarviga pumpar, som används vid lossning kan sätta fartygsskrov i svängning och därigenom ge upphov till mycket höga ljud. Att gränsen för externt industribuller vid detta tillfälle överskreds med god råge är helt klart. Händelsen har 1999-04-15 anmälts till miljöförvaltningen.

I Köln exploderade den 7:e maj 1999 det nederländska tankfartyget Avanti, lastat med 2.000 kbm lättbensin. Tre människor omkom och tio skadades, delvis svårt. Elden bekämpades av 250 brandmän. Under släckningsarbetet bröts fartyget itu och sjönk, varvid 800 ton lättbensin rann ut i Rhen.

I sammanfattningen av rapporten Utredning om säkerhetsfrågor i Värtahamnen, Frihamnen och Loudden (Stadsbyggnadskontoret, september 1989) sägs följande (sid. 3):

"Området har dock utvecklats på ett sådant sätt att dagens risk för uppkomst och spridning av brand och därmed allvarliga faror för människor och miljö enligt brandmyndigheterna är alltför hög. [...] Brandbekämpningsmöjligheterna är dock otillfredsställande ."

På annat ställe framhålls att "områdets användning gör att extra stora säkerhetsavstånd krävs till omkringliggande, ej tillhörande verksamheter och bebyggelse. Det bebyggelseområde som ligger söder om Loudden ligger alltför nära oljecisternerna." Vidare står att " brandsäkerhetskraven vad gäller säkerhetsavstånd, brandgator, släckningsmöjligheter etc kan enligt brandmyndigheterna inte tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Det är mycket svårt att släcka och hindra spridningen av en brand inom området ."

Av kartan sid 31 i rapporten framgår att säkerhetszonen sträcker sig långt in i Nationalstadsparken, och att ett antal bostadshus av trä befinner sig i zonen. Det närmaste av dessa ligger inte mer än 50 meter från oljeterminalen. I detta hus bor vår medlem Agneta Lindberg, vilken genom fullmakt representeras av oss.

Räddningsverket anser inte att detta slags verksamhet hör hemma i stadsbebyggelse.

Gunnar Åberg (m) i Nacka vill, enligt tidningen Mitt i Nacka 990316 , stänga Bergs oljehamn. Liksom brandingenjör Stefan Wesley vid Nacka brandförsvaret anser han att oljehamnen utgör ett allvarligt hot mot omgivningen. Wesley har tidigare varnat för en stor katastrof om en tankbåt skulle börja brinna.

Transporter genom Stockholms innerstad

Preem bedrev tidigare gasolhantering inom Värtahamnsområdet. Fredagen den 13:e februari 1998 inträffade på Tegelludsvägen ett tillbud med en gasoltransport. Genom

en serie lyckliga omständigheter undgick Stockholm den gången en katastrof. Om fläkten i en närbelägen transformatorstation startat, skulle en s.k. BLEVE ¹ (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) med ett eldklot av 200-250 meters radie utlösas; följden skulle blivit hundratals döda och svårt brännskadade och vrakdelar spridda inom ett område med en kilometers radie. DLV krävde redan samma dag att Länsstyrelsen skulle förbjuda dessa farliga transporter. Dessutom har tidigare en tankbil från Loudden krockat med buss 41 på samma plats.

¹BLEVE occurs when sealed containers of liquified gases are accidentally torched or surrounded by fire. Vapour is generated and internal pressure rises. At the same time the container wall temperature rises in the area occupied by the vapour. The wall strength deteriorates and eventually, even though a pressure relief valve may be operating, the stress imposed by the pressure exceeds the reduced strength of the wall. The container then ruptures and superheated liquid is released, expanding and vapourising in fractions of a second.

"Vi var inställda på att lämna platsen i kistor!" säger, i Brand&Räddning nr 4 1998, en av de brandmän som var med vid gasolyckan på Tegelluddsvägen. "Inte en gång till" förklarade Stockholms brandchef Hans Lagerhorn direkt efter händelsen och efterlyste en flyttning av louddendepåerna till icke tätbebyggt område. På Räddningsverket menar man att den här sortens depåer inte är acceptabla i stadsbebyggelse. Denna inställning delas av polisen.

Fyrverkerikatastrofen i Enschede i Nederländerna ger en uppfattning om den förödelse som skulle blivit följden om gasen exploderat.

Gasolhanteringen är numera flyttad från Stockholms innerstad.

Fortfarande fraktas emellertid brännolja, flygfotogen, diesel och bensin längs Lindarängsvägen vid gränsen till Nationalstadsparken, Tegelluddsvägen, Lidingövägen och Valhallavägen. Varje dag går ungefär 170 lastade (och lika många tomma) tunga tankbilar denna väg. Årligen passerar alltså mellan 50.000 och 55.000 tankbilar (varav många med släp) denna, delvis tätbefolkade, del av Stockholms innerstad. Om Preems ansökan beviljas, kommer antalet att öka med omkring 70 procent, d.v.s. till ungefär 90.000 fordon per år. Antalet bensinlastade bilar kommer att öka med mellan 15 och 35 varje vardagsdygn.

Det är inte helt lätt att uppskatta risken för en tankbilsolycka. Några siffror kan dock ge en föreställning om storleksordningen: år 1998 välte 240 lastbilar på de svenska vägarna. Av de bilar som välte 1996 och 1997 innehöll 46 stycken farligt gods; 34 av dem sprang läck. En tredjedel av de farliga godstransporter, vilka förra året undersöktes i Sverige, var behäftade med brister. Var fjärde lastbilstransport med farligt gods, som polisen i Stockholms län kontrollerade 1999, fick omedelbart körförbud. Flera av dessa fordon var tankbilar på väg till eller från Loudden. Detta framgår av en helt nyutkommen rapport från Länsstyrelsen.

De möjliga konsekvenserna av en olycka med någon av dessa transporter är förvisso betydligt mindre än följderna av en gasololycka. Detta innebär dock inte att de kan

försummas. För att belysa hotet vill vi påminna om några olyckor som inträffat under senare år på olika håll i världen:

- I Heilbronn välte för några år sedan i alltför hög fart en bensinlastad tankbil i en rondell. Bensinen rann ned i avloppssystemet och antändes, med följd att en tredjedel av stadskärnan ödelades.
- I månadsskiftet oktober/november 1997 kolliderade en buss och en tankbil i Turkiet. Tankbilen exploderade och 46 människor brändes till döds.
- Ungefär samtidigt med det föregående inträffade en liknande kollision i Sydafrika. Tankbilen fattade eld, minst 33 personer brändes ihjäl och ett tiotal fördes svårt brännskadade till sjukhus.
- I Nigerias huvudstad Lagos omkom 40 människor och skadades ungefär lika många den 19:e januari i år då en fullsatt buss krockade med en tankbil.

Oron bland de tusentals människor, vilka bor eller arbetar längs transportvägen, är betydande. Så har t.ex. Anders Flodström, rektor för Kungliga Tekniska Högskolan, i brev 1999-05-25 till styrelsen för Stockholms hamn begärt att oljehanteringens skall flyttas från Stockholm. Brevet avslutas med orden

"Inom KTH ser vi mycket allvarligt på de risker för personalens och de studerandes liv och hälsa som de omfattande petroleumprodukttransporterna längs Valhallavägen innebär. Vi finner det ytterst angeläget att hamnen motsätter sig alla försök att utöka verksamheten vid Louddens oljehamn och att man med kraft verkar för en utlokalisering av oljehanteringens till andra hamnar i regionen."

I Engelbrektskolan, belägen mitt emot KTH, har 2.000 föräldrar uttryckt sitt helhjärtade stöd för Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings ansträngningar att få bort de farliga transporterna från Valhallavägen. En olycka med en bensinbil vid Stadion eller östra station skulle kunna få fasansfulla konsekvenser.

Vägverket värderar varje trafikdödad individ till 15 miljoner kronor. Stockholms inkomster av den samlade oljehanteringens vid Loudden uppgår till 5 miljoner kronor/år.

Till det ovanstående måste fogas de mer vardagliga nackdelarna i form av bullerstörningar och risk för påkörningsolyckor då de tung-tunga fordonen dånar fram i hastigheter som många gånger vida överstiger lagstadgade 50 km/tim. Dessutom medför bilarnas höga vikt betydande skador på gator och vägar, vilka inte är dimensionerade för detta slags trafik.

Transportvägen från Loudden ligger i gränsen till Nationalstadsparken. Bland annat löper den direkt intill den enligt Stadsbyggnadskontoret trefalt skyddsvärda Lindarängsknösen. I parken kommer bullergränsen 35 dB(A) att överskridas med god marginal. Till detta kommer utsläpp och buller från de ytterligare c:a 70 tankfartyg som varje år skulle lossa sin last vid Loudden.

Att öka alla de ovan nämnda riskerna och problemen med åtminstone 70 procent, vilket skulle bli följderna av ett godkännande av Preems ansökan, är helt oacceptabelt.

Tunneltransport

Det har från många håll hävdats att Norra Länken skulle undanröja riskerna med transport av farligt gods från Värtan och Loudden. Bortsett från den fundamentala svårigheten att länken, enligt uppgift från den ansvarige vid Vägverket, kan stå färdig tidigast år 2010, finns följande invändningar:

- I USA, med betydande erfarenhet av biltransporter, är sedan länge tunneltransport av "hazmat" (hazardous material) förbjuden.
- I bl.a. Holland är tunneltransport av bensin förbjuden.
- I Tyskland förbereds förbud mot farliga transporter i tätbebyggt område.
- Stockholms brandförsvaret uppger att man inte kommer att tillåta bensintransporter i Södra Länken. Givetvis måste samma villkor gälla i Norra Länken.
- Under våren 1999 inträffade två tunnelbränder på kontinenten, vilka under fasansfulla omständigheter skördade 41 respektive 12 människoliv. Den utlösande faktorn för katastrofen i Mont Blanc-tunneln tycks enligt de senaste uppgifterna ha varit något så banalt som en kastad cigaretterfimp, vilken antände en lastbil, lastad med livsmedel. Vilken omfattning katastrofen skulle fått om lasten i stället varit bensin kan man bara spekulera om.
- I Salangtunneln i norra Afghanistan omkom på 1980-talet uppskattningsvis 400 personer i en brand.

I Stockholm tar man inte de utländska erfarenheterna på allvar. Av skriften Tunnelstandard för Ringen, utgiven av Stockholmsleder AB och Stockholms Gatukontor, framgår att tunnelarna är kraftigt underdimensionerade ur brandsynpunkt. För att i någon mån kringgå dessa problem har det föreslagits att farliga transporter skall ske under eskort i avlysta tunnelrör till en kostnad om 40-60 mn kr/år, alternativt att ett omfattande sprinklersystem skall installeras i tunnelarna till en kostnad av ca 500 miljoner kr. Ingetdera förslaget kan betraktas som realistiskt. (Se även PM 1998-05-29 från stadsledningskontoret, s 15, där samma uppfattning framförs.)

Vi vill också påminna om att farligt gods inte kommer att tillåtas mellan 06.00 och 23.00 över Öresundsbron och i Öresundstunneln och att sådana transporter mellan 23 och 06 kommer att gå i konvoj i avlyst tunnel.

Tågtransport

Under det senaste året har frågan om tågtransport av petroleumprodukter från Loudden aktualiserats. Skälet är givetvis även här att avlasta innerstaden från farliga transporter. Det rör sig om två olika projekt:

1. AFAB, Arlanda Flygbränslehantering AB, har föreslagit transport av flygbränsle från Loudden till Arlanda i specialbyggda tåg med hög säkerhet.
2. Olika aktörer har fört fram tanken på en s.k. rullande landsväg (RoLa). I korthet innebär detta att lastade tankbilar kör upp på särskilda tågagnar för järnvägstransport från Loudden till Norra station. Från Norra station går bilarna som vanligt på landsväg.

Eftersom Stockholms stad beslutat avveckla Louddens oljehamn är dessa lösningar inte aktuella. Vad gäller RoLa har även en av hamnen initierad utredning visat att kostnaderna skulle bli avskräckande höga.

Man får heller inte glömma att även tågtransporter i tätbefolkade områden är behäftade med risker. I februari 1998 spårade ett diesellastat tåg ur i Kamerun. Omkring 120 taxichaufförer omkom i ett eldhav, då de försökte skaffa sig gratis drivmedel. Vi vill också påminna om urspårningarna av tåg med farlig last i Borlänge (två gånger), Kälarne och i Lilleström i Norge. Vid den sistnämnda olyckan, vilken (trots ATC-system!) inträffade den 5:e april i år, fattade en vagn med 44 ton propangas eld; en annan, likadan, vagn värmdes upp och hotade att explodera. Befolkningen massevakuerades. Den 20:e januari i år spårade ett tåg med farligt gods ur i staden Heinsch i Belgien. Farten var vid olyckan 100 km/tim trots att högsta tillåtna hastighet uppgick till 40 km/tim. "Den mänskliga faktorn" gjorde sig således ånyo påmind.

Pipeline

LOFAB, Louddens Flygbränsleledning AB, beviljades 1989.01.26 koncession för att anlägga och t.o.m. den 26 januari 2019 använda en rörledning för flygbränsletransport till Arlanda. Kostnaden uppskattas till 150 - 200 miljoner kr. Färdigställandetiden, vilken har förlängts 1996.09.19 och 1998.07.09, gick ut den sista december 1999. LOFAB har hos regeringen ansökt om ytterligare förlängning t.o.m. utgången av år 2002.

Oljebolagen har, genom SPI (Svenska Petroleuminstitutet), kategoriskt avvisat denna lösning. Lösningen är, av uppenbara skäl, inte heller intressant för staden.

Utveckling av nationalstadsparkens värden

Riksdag och regering har i sitt beslut rörande nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården uttryckt en mycket tydlig ambition att utveckla områdets natur- och kulturvärden. Detta sker med hänvisning till det underlag för planering av området som Stockholm och Solna tog fram inför beslutet att inrätta Nationalstadsparken.

Loudden ligger inte inne i Nationalstadsparken men gränsar till den. Transporterna både till sjöss och lands går genom Nationalstadsparken. Dessa transporter innebär i sig själva stora störningar. Fågellivet vid Fjäderholmarna störs. Föroreningar drabbar det område på Djurgården som ligger närmast Loudden och som korsas av tankbilstrafiken. Riskerna för stora olyckor är överhängande.

Att utöka oljehantering på Loudden går emot riksdagens och regeringens uttalade strävan att minska trafikstörningarna i Nationalstadsparken. En avveckling av Louddens oljehantering ligger däremot i linje med dessa strävanden.

Slutsatser

Oljehantering vid Loudden kan inte betraktas isolerad och uttryckt ur sitt sammanhang. Verksamheten är oupplösligt förenad med riskfyllda transporter genom Stockholms skärgård och innerstad. Konsekvenserna av en allvarlig olycka skulle bli förödande för såväl vanliga stockholmare som för politiker och oljebolag. Varken riskerna för, eller följderna av, en olycka kan elimineras genom tunnel- eller tågtransport. Målet är klart: Oljehamnen måste avvecklas. En överflyttning av Preems verksamhet från Kvarnholmen är därför inte försvarbar.

Felaktigheter i ansökan

Preems ansökan innehåller ett antal felaktiga och/eller missvisande sakuppgifter.

1. I bilaga B (lokaliseringsutredningen), definieras tre grundförutsättningar för utvärdering av hamnlägen:
 - Hamn och farled med djup överstigande 9 meter
 - Tillgång till markyta i anslutning till hamnläget minst 50 ha
 - Transportsystemets standard

Mycket kan sägas om samtliga punkter. Vi väljer dock att här begränsa oss till storleksfrågan:

På sidan 6 sägs att "*Tillgång till markyta intill hamnläget med en area större än 50 ha förutsatt att bergrum eller tillgång till bergrum finns är den andra förutsättningen. Finns inte bergrum eller tillgång till bergrum blir kravet på markyta större.*" Detta påstående har upprepats vid andra tillfällen, senast (såväl muntligt som skriftligt) vid miljöprövningsdelegationens sammanträde 2000-04-12. Det bör noteras att bl.a. Preems VD var närvarande och hade möjlighet att korrigera uppgiften. Fakta är i stället följande:

- d. I en förteckning över Stockholms Hamn AB:s hamndelar och hamnområden, daterad 2000-02-04, uppges oljehamnens areal till 26 ha. Enligt en av Scandiaconsult år 1995 utförd utredning avseende utflyttning av Stockholms hamn uppgår ytan för cisterner till 10 ha. Preem arrenderar 3.5 ha av Loudden.
- e. Kontakter, vilka tagits med andra olje- och energibolag och med företag i lagringsbranschen, visar en helt annan bild än Preems: Nyanläggning av en depå för samtliga oljebolags totala hantering skulle kräva i storleksordningen 4 à 5 ha. Som exempel kan nämnas Shells anläggning i Karlstad, vilken till lika delar försörjs med tåg och båt. Årsomsättningen är 600.000 kbm på en areal av några få hektar. Det huvudsakliga skälet till det förhållandevis blygsamma arealbehovet vid nyanläggning är dagens snabba omsättning av varorna.

Preems verkliga markbehov vid en nyanläggning är således mindre än en tiondel av vad man uppgivit. Att bolaget, trots påpekanden, valt att framhärda i sitt

felaktiga påståenden är anmärkningsvärt (och har f.ö. väckt irritation inom branschen).

2. **Konsultföretaget ILAB (Industriell Logistik AB) utförde 1992 en utredning med titeln Projekt Oljedepåer. Logistisk studie av depåer och transporter i Stockholmsregionen. I rapporten (vilken avser hela industrin, inte endast Preem) studeras konsekvenserna av olika hamnlokaliseringar. Noll-alternativet (referensalternativet), med vilket de andra förslagen jämförs, innebär distribution från Loudden, Kvarnholmen, Bergs oljehamn och Södertälje. Av alternativen innebär alla utom ett, att all hantering koncentreras till en enda hamn. Det alternativ för försörjning av norra länsdelen och Arlanda, vilket såväl industrin som Stockholms stad och miljörörelsen anser mest intressant, avfärdas utan analys på några rader:**

"Ett alternativ som inte analyserats i studien är en kombinerad lokalisering till Södertälje och en helt ny anläggning i nära anslutning till Arlanda som försörjs med järnväg från Göteborg [alternativt Gävle; vår anm.]. Höga investeringskostnader och ev inte lägre distributionskostnaderna (än något alternativ i denna studie) talar dock mot ett sådant alternativ."

Vi återkommer till denna fråga längre ned. Dessförinnan redovisas några resultat av ILAB:s studie:

- . **Total körsträcka med befintlig lösning uppgick år 1992 till 930.000 tankbilsmil.**
- a. **Den enda tvåhamnslösning som studeras i rapporten är kombinationen Loudden/Södertälje. I detta alternativ sker distributionen till Stockholm, Sundbyberg och Solna samt nordsektorn via Loudden, medan sydsektorn fourneras via Södertälje. Körsträckan minskar härigenom med 16.5 procent till 776.000 tankbilsmil. Det finns all anledning tro, att sträckan skulle minska ytterligare i ett alternativ med en hamn norr om Stockholm; denna möjlighet studeras emellertid inte i rapporten.**
- b. **Om allt flygbränsle transporterades på landsväg (en dålig lösning) från Kapellskär till Arlanda skulle den totala transportsträckan jämfört med nollalternativet öka med 6.5 procent (61.000 mil).**

Naturligtvis har förhållandena ändrats sedan 1992:

- **Förbrukningen av petroleumprodukter visar en nedåtgående tendens.**
- **I Stockholmsområdet minskar förbrukningen av eldningsolja.**
- **En växande andel av hanteringen utgörs av flygbränsle.**

Trots den osäkerhet som orsakas av dessa omständigheter är det av intresse att jämföra siffrorna ovan med Preems uppgifter, inte minst som det på sidan 8 i rapporten Information angående distribution av oljeprodukter i Stockholmsområdet (Stockholms Hamn 1998-12-07) sägs att

"En värdering av materialet har gjorts utifrån aktuell statistik, vilket visar att ILAB:s undersökning fortfarande är relevant. "

I sammanfattningen av Preems bilaga B ges följande synnerligen intressanta upplysningar :

"En lokalisering av verksamheten till Södertälje eller Nynäshamn skulle innebära en ökning av de totala biltransporterna med ungefär 34.000 respektive 47.000 mil per år. "

Detta är alltså en ökning med obetydliga 3.5 respektive 5 procent jämfört med situationen 1992!

Något längre ned kommer följande anmärkningsvärda påstående, vilket helt strider mot det föregående:

"Att utlokalisera försörjningen av Stockholm och dess när- och ytterområden till redan befintliga oljedepåer i Gävle, Norrköping och Västerås skulle innebära utökat transportarbete. Om produkthanteringen fördelas optimalt efter kundernas lokalisering beräknas de totala transporterna öka med ungefär 321.000 mil per år."

I senare framställningar, t.ex. i de OH-bilder som presenterades vid sammanträdet den 12 april i år, har antalet körda mil ökat med ytterligare 66 procent till 533.000 mil!

Uppgifterna är, av flera skäl, helt absurda. Dels kan det naturligtvis inte vara optimalt att öka körsträckan med 321 eller 533 tusen mil (drygt 55% av oljeindustrins samlade transportarbete i regionen!) om man kan klara uppgiften med en ökning om 34.000 mil, dels finns det ingen seriös aktör som förordrar landsvägstransport från Gävle (se punkten Regionalt perspektiv nedan). Preem ägnar sig åt att lägga ut dimridåer för Länsstyrelsen.

3. Enligt bilaga A, sid 20, utgör Preems andel av det totala trafikflödet på Valhallavägen ungefär 0.1%. Efter den föreslagna överflyttningen uppskattas andelen till ca 0.5%. Preem påstår att detta innebär en ökning med 0.4%. I verkligheten är naturligtvis ökningen 400 procent -- detta dessutom av de tyngsta och mest riskfyllda transporterna! I absoluta tal gäller följande (något som Preems företrädare ogärna talar högt om, och som man sökte förtiga vid sammanträdet den 12.4):

"Preems transporter till och från Loudden med bil motsvarade med 1997 års hantering ungefär 30 fordon per dygn och riktning, det vill säga ungefär 60 fordonsrörelser per dygn. Den planerade omfördelningen av hanteringen till Loudden beräknas innebära en ökning av tunga transporter med ungefär 230 fordonsrörelser per dygn."

En ökning med 380 procent kan knappast betraktas som försumbar.

4. I bilaga B, sidan 18, hävdas att "*Kostnaden för nyetablering av en oljedepå ligger i storleksordningen 250-350 miljoner SEK, exklusive kostnader för markförvärv, förutsatt att infrastruktur inkluderande hamn, kajer, vägar samt järnväg finns.*" Vi har kontaktat andra aktörer på marknaden, bl.a. ett av världens största lagringsföretag, för att få synpunkter på denna uppgift. Det har då framkommit att genomsnittskostnaden för nyanläggning av en kubikmeter cistern, inklusive rördragningar, pumpar, filter etc, ligger i intervallet 500-1.200 kr/kbm. Att ersätta samtliga oljebolags samlade cisternkapacitet vid Loudden (350.000 kbm) skulle alltså kosta 175-420 miljoner. Scandiaconsult uppger i Utredning avseende utflyttning av Stockholms hamn nyanläggningskostnaden för Louddens cisternkapacitet till 170 miljoner kr. Dessutom finns i föreliggande fall ett antal faktorer, som markant reducerar kostnaden:
0. Preem äger bara en del av den totala cisternkapaciteten på 350.000 kbm.
 1. Eftersom omsättningshastigheten vid nya depåer är många gånger högre än då Loudden anlades, är behovet av lagringskapacitet betydligt mindre idag.
 2. Samordningsvinster kan uppnås antingen genom att ett flertal bolag samäger och samutnyttjar cisterner eller genom att cisternerna ägs och drivs av ett fristående bolag.

Sammantaget innebär detta att Preems kostnader vid en flyttning skulle bli långt mindre än de 250-350 miljoner kronor som uppgivits. En rimligare uppskattning torde vara 50-75 miljoner. Detta måste även ställas mot investeringsbehovet på Loudden, för den händelse bolagets ansökan skulle beviljas. Enligt ansökan avser Preem att investera ungefär 30 miljoner; andra branschrepresentanter menar att investeringsbehovet snarare rör sig om 50-60 miljoner kronor.

5. I ansökan saknas en utredning om buller. Vid den muntliga förhandlingen den 12 april innevarande år hänvisade Preems sakkörare muntligt till en bullerutredning, utförd i Stockholms Hamnars regi. Vi har tagit del av denna och konstaterar följande: Enligt utredningen har man gjort mätningar på tre tankfartyg, nämligen Kihu, Oriental och Greda. Mätningarna på de två sistnämnda utfördes av Scandiakonsult -- samma företag som i samverkan med ledningen för Stockholms Hamnar gjort utredningen om utflyttning av Stockholms hamn (1995). Sammanfattningsvis finner ljudkonsulten vad gäller tankfartygen att "*uppmätta fartyg har en ljudutbredning som ligger under tillämpliga riktvärden. Vissa ljud från tankfartyg har dock en tonal karaktär (tjuter) som kan uppfattats som störande.*" Begreppet "*tillämpliga riktvärden*" preciseras inte, men det kan på goda grunder antagas att vad som avses är riktvärdet 55 dB(A) för externt industribuller. Som ovan framhållits gäller emellertid ett helt annat gränsvärde för Nationalstadsparken, nämligen 35 dB(A) enligt SNV:s råd.

Vi noterar vidare att Preem i sin ansökan 1998-12-28 under "*Förslag till villkor*" skriver

"6. Buller från verksamheten skall begränsas så att det utomhus vid bostäder inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå än 55 dB(A) vardag dagtid (kl. 07.00-18.00), 45 db(A) nattetid (kl. 22.00-07.00) och 50 dB(A) övrig tidpunkt.

Momentana ljud nattetid får uppgå till max 55 dB(A). "

I sin begäran om Komplettering av tillståndsansökan för Preem Petroleum AB (Dnr 5300-62-99), daterad 1999-01-18, efterfrågar miljöförvaltningen kompletteringar och svar på ett antal punkter. Bland annat sägs följande:

"Miljöförvaltningen anser att följande tillägg i ansökans omfattning är nödvändiga. [...]

Tillägg: Buller från verksamheten ska begränsas så att det utomhus vid bostäder inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå än 50 db(A) vardag dagtid (kl 07.00-18.00), 40 db(A) nattetid (kl 22.00-07.00) och 45 db(A) övrig tidpunkt. [förvaltningens fetstil]"

Preem vidhåller i sitt svar av den 31 maj 1999 sitt ursprungliga förslag. Av VBB VIAK:s komplettering av tillståndsansökan framgår även att man avser bedriva utlastning mellan 05.00 och 22.00.

Som svar på miljöförvaltningens önskemål om en kompletterande bullerutredning av väg- och sjötrafik till och från depåområdet, med redovisning av buller i bostäder närmast depån och längs transportvägen utifrån SOSFS 1996:7, RR1978:5 och SNV:s råd gällande buller från trafik anför Preem helt kort:

"Miljöförvaltningen har under punkt 24 önskat en kompletterande bullerutredning. Preem bedömer att ytterligare bullerutredningar inte är meningsfulla. Utgångspunkten är därvid att av bolaget föreslagna bullervillkor skall innehållas. Vad gäller vägtrafiken utanför depåområdet är det en fråga som enligt miljöskyddslagen i första hand inte skall hanteras inom ramen för ansökningsmålet."

Preem anser sig tydligen, i kraft av sin storlek, stå över lagen om Nationalstadsparken m.m.

Det bör avslutningsvis noteras att stadsbyggnadsborgarrådet Mikael Söderlund (m) nyligen i en skrivelse till SbN föreslår att detaljplanearbete sätts igång för den framtida stadsbebyggelsen i hamnområdet. I denna bebyggelse kommer givetvis inte gränsvärdet för externt industribuller att gälla.

Vad beträffar det tjutande ljudet vill vi påminna om vad som ovan framförts om tankfartygens pumpar.

Ytterligare kommentarer till ansökan

Enligt Preems presentation 2000-04-12 hade verksamheten år 1999 följande omfattning och fördelning (i tusental ton, avrundat till närmaste multipel av 5):

	Flygbränsle	Oljor	Diesel	Bensin	Totalt
Kvarnholmen	-	385	150	210	745
Loudden	240	25	-	-	265
Totalt	240	410	150	210	1010

Att flygbränslet inom en tämligen nära framtid kommer att hanteras medelst oljependel från Gävle och/eller Göteborg torde vara ställt utom allt rimligt tvivel. Återstående kvantitet är 770.000 ton. Av denna utgör (fortfarande enligt Preems presentation) 160-170 tusen ton bunkerolja. Till framdrivning av bilar och uppvärmning av hus återstår alltså 600 à 610 tusen ton. En oredovisad del av denna mängd passerar länsgränsen, men om vi för enkelhets skull antar att hela kvantiteten konsumeras inom Stockholms län, finner vi att 210.000 ton (35 procent) går till Stockholm, medan återstående 400.000 ton har destination i övriga kommuner. Av Preems vid Kvarnholmen och Loudden totalt hanterade kvantitet på 1 miljon ton går alltså enligt denna överslagsberäkning endast obetydligt mer än 20 procent till Stockholm (i verkligheten är andelen sannolikt mindre).

Bunkeroljan kan hanteras via Bergs oljehamn. Alternativt kan eventuellt Birka Energis kaj i Norra Värtan utnyttjas. Om ingen av dessa möjligheter står till buds kan färjorna bunkra i Finland, varifrån i alla fall större delen av bunkeroljan torde komma.

Vid Loudden hanterar Preem idag nästan uteslutande flygbränsle. Oljehantering är i stort sett försumbar. Bensin och diesel förekommer över huvud taget inte. Detta innebär att den planerade flyttningen närmast är att jämställa med nyetablering. Preems ansökan bör därför behandlas enligt miljöbalkens regler.

Vi vill vidare fästa uppmärksamheten på det osäkra avtalsläget i oljehamnen. Samtliga arrenden (med undantag av bergrummen, för vilka kontrakten löper till 2011) har sagts upp för avflyttning senast 1999-12-31. Med anledning av de pågående förhandlingarna har kontrakten tillfälligt förlängts till 2000-12-31. Det kan förmodas att denna förlängning har tillkommit för att ge företagen ett visst rådrum i sökandet efter alternativa lokaliseringar. Däremot kan syftet med säkerhet inte varit att ge *ett* bolag möjlighet att expandera i oljehamnen. Det är osannolikt att ett fasthållande vid Preems planer kommer att underlätta fortsatta samtal i konstruktiv anda.

Det regionala perspektivet

1991 genomförde SJ Gods en projektering av Sigtuna Energiterminal. Syftet var att tillgodose Arlandas behov av flygbränsle samt att åstadkomma en energiterminal för

Sigtuna Energis kraftvärmeverk (Bristaverket). Transporterna till Sigtuna skulle ske med järnväg och fourneringen till Arlanda via pipeline från terminalen till flygplatsen.

Sommaren 1994 gjorde Försvarsdepartementet en utredning av transporterna av flygbränsle till Arlanda (Flygbränsletransportutredningen). I rapporten konstaterades att lastbilstransporterna borde avvecklas och att både järnvägstransport och pipeline var bättre lösningar.

Oljebolagens gemensamma arbetsgrupp med uppgift att utreda transporterna och en ny depå på Arlanda fattade under våren 1998 beslutet att biltransporterna från Loudden till Arlanda skall upphöra senast år 2002. I stället förordas en järnvägslösning, enligt vilken specialbyggda tågsätt med 14-17 vagnar med hög säkerhet två gånger om dygnet levererar flygbränsle. Enligt de ursprungliga planerna skulle transporterna gå från Loudden, men den f.n. aktuella lösningen är att använda Gävle som inskeppningshamn. Även transporter från Göteborg kan komma in fråga. Om nödvändiga tillstånd kan erhållas kan trafiken komma igång inom ett år.

Investeringskostnaden (upprustning av spår) uppskattades 1998 till mindre än tio miljoner kronor.

Svenska Shell tog redan 1990 ett steg mot en bättre transportstruktur då man invigde sin depå i Södertälje, vilken förser kunderna i södra och västra Stockholm med oljeprodukter. Genom denna distributionslösning reducerades bolagets transportsträcka med 50.000 tankbilsmil/år. År 1995 fattade man ett principbeslut om att upphöra med oljetransporterna från Värtan och Loudden den 31:a december 1999. Försörjningen av centrala och norra Stockholm med bensin, diesel, villaolja och flygbränsle skulle i stället ske från en järnvägsfournerad depå i närheten av Arlanda. Enligt en av SJ och Shell gemensamt utförd utredning skulle detta komma att minska antalet tankbilsmil med 75 %. Antalet tankbilsrörelser i Stockholms innerstad skulle minska med 25.000 per år. Dessutom skulle lösningen innebära en betydande miljömässig avlastning av Stockholms skärgård.

I Stockholm har Per Gunnarsson under 1999 utrett frågan om Louddens framtid. I rapporten Loudden: Avveckling, ersättningsalternativ och det fortsatta arbetet (2000-01-12) konstateras bl.a. att "*Beträffande flygbränslehanteringen är AFAB:s mål att gå via Gävle Hamn och därefter med järnväg till en ny depå vid Arlanda. [...] Både länsstyrelsen och Sigtuna kommun förordar i stället att depån byggs i anslutning till Brista Kraft ABs anläggning (kraftvärmeverk) i Märsta (nära E4).*" Längre fram i texten sägs att "*En tämligen samstämmig uppfattning hos oljebolagen är behovet av en depå norr och en söder om Mälaren. Det är inte särskilt svårt att ansluta sig till den tanken. [...] Enligt flera bedömare finns det fysiska förutsättningar för att bygga ut Södertäljedepån.*"

Enligt VD för Södertälje hamn kan man där lätt höja kapaciteten från dagens 300.000 ton till 800.000 ton. Dessutom finns outnyttjade markområden samt tre bergrum som inte nyttjas alls.

Vad gäller situationen norr om Stockholm konstateras på sidan 5 i Gunnarssons rapport följande:

"En lösning som därmed framtonar är att Gävle väljs som "importhamn" inte bara för flygbränslet utan också för de petroleumprodukter som skall konsumeras av Louddens nuvarande "kunder", exklusive de mängder som hanteras via den "södra depån". För att distributionssystemet skall bli maximalt miljövänligt måste produkterna transporteras med järnväg till en depå i närheten av kunderna. Att i ett sådant perspektiv bygga dels en depå för flygbränsle och därefter en annan för övriga produkter verkar mindre välbetänkt för att inte säga ekonomiskt förkastligt. Det måste vara en självklarhet att försöka hitta en depålösning för norra sidan. Innebörden borde vara att AFAB omprövar sina nuvarande planer på val av lokalisering av flygbränsledepån. Länsstyrelsens "miljöbeslut" (redovisat i det föregående) liksom Sigtuna kommuns inställning talar definitivt för detta. I klartext bör sålunda Brista-alternativet utredas "i botten" av berörda parter. [...] Uppenbarligen finns här en unik möjlighet att utveckla en för hela regionen och en för miljön mycket positiv lösning. "

Sammanfattningsvis säger Gunnarsson: *"Sammantaget skulle en nord och en syddepå långsiktigt kunna lösa regionens oljeförsörjning på ett för miljön och säkerheten godtagbart sätt. Förutsättningen är en bred uppslutning från oljebolagen och från samhällets sida. "*

Stockholms stad har i dagarna av extern konsult upphandlat en utredning om de regionala hamnfrågorna. I denna kommer naturligtvis frågorna om oljeförsörjningen att ha en framträdande roll. Rapporten beräknas bli klar i oktober innevarande år. Det vore olyckligt att idag fatta beslut, vilka kan visa sig gå på tvärs mot utredningens slutsatser och rekommendationer. Detta talar för att Preems ansökan bör avslås, alternativt att beslutet bör uppskjutas.

Sammanfattning

1. Staden har beslutat att oljehamnen skall avvecklas. Det är därför fel att bygga sig fast ytterligare i Loudden.
2. De åtgärder som vidtas nu måste göras med ett långsiktigt perspektiv. Detta innebär att söka andra lokaliseringar.
3. Sådana lokaliseringar finns. De ger mindre miljöstörningar -- t.o.m. färre tankbilsmil.
4. Kostnaderna för alternativ etablering är lägre än vad Preem uppger.
5. En omlokalisering är oundviklig. Kostnaderna måste därför under alla omständigheter bedömas i det längre perspektivet.

Vårt yrkande

Med stöd av vad ovan anförts yrkar Förbundet för Ekoparken och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

- I första hand att Preems ansökan avslås

Om ansökan beviljas hemställer vi om verkställighetsförbud i avvaktan på

- Miljödomstolens prövning
- Resultatet av den utredning om regionala hamnfrågor som upphandlats av Stockholms stad, och vilken skall presentera sina slutsatser i höst.

Den utökade verksamheten i Loudden enligt Preem AB:s ansökan skulle utgöra ett stort intrång i Nationalstadsparken och vi uppmanar därför Länsstyrelsen och Regeringen att pröva ärendet enligt Miljöbalken kap 17.

Richard Murray, ordf. i FFEPer Schönning, ordf. i DLV

Referenslista till Preems ansökan

Tillståndsansökan: Preems ansökan om prövning enligt miljöskyddslagen av Preem Petroleum AB:s verksamhet vid olje depå i Loudden, Stockholms kommun. Louis Vasseur, Alrutz' Advokatbyrå AB, 1998-12-28

Bilaga A: Louddens oljehamn. Teknisk beskrivning. VBB VIAK AB, 1998-12-17

Bilaga B: Lokaliseringsutredning oljehamn/oljedepå. VBB VIAK AB, 1998-12-17

Bilaga C: Louddens oljehamn. Miljökonsekvensbeskrivning. VBB VIAK AB, 1998-12-17

Komplettering av tillståndsansökan: Dnr 18411-1998-54408 018. Preem Petroleum AB:s oljedepå i Loudden. Louis Vasseur, Alrutz' Advokatbyrå AB, 1999-05-31

Bilaga till komplettering av tillståndsansökan: Louddens oljehamn. Komplettering av tillståndsansökan. VBB VIAK AB, 1999-05-26