

2001-10-26

Förbundet för Ekoparken
Stora Skuggans väg 30
115 42 STHLM

Till

AB Djurgårdsberg
c/o VBB VIAK AB/SWECO
Gjörwellsgatan 22

Attn: Jenny Olsson

Yttrande från Förbundet för Ekoparken över MKB för utökad bensinhantering vid Louddens oljehamn, ver 7, 2001-09-20.

AB Djurgårdsberg, nedan kallat ABD, avser söka tillstånd för att utöka sin bensinhantering på Loudden från dagens nivå på 183 tusen ton (gäller år 2000; detta tycks även ligga nära genomsnittet för perioden 1998-2000) till 410 tusen ton, en ökning med 125 procent. En MKB har tagits fram av VBB VIAK AB. Våra synpunkter avser version 7, 2001-09-20, av denna.

Anm: Vi förutsätter att ABD avser att inom kort kalla till öppet möte om planerna på utökad bensinhantering. FFE räknar med att i samband med detta inkomma med mer detaljerade synpunkter.

BAKGRUND

- Enligt beslut i Stockholms KF skall Louddens oljehamn avvecklas så snart som möjligt. Av denna anledning har samtliga cisternkontrakt sagts upp för avflyttning. Av praktiska skäl har förlängning med ett år i taget skett vid två tillfällen. Det kan antagas att stadens beredvillighet att medge ytterligare förlängning är starkt beroende av oljebolagens ansträngningar att hitta en ny lösning.
- ABD:s kontrakt löper ut 2011. Det finns ingen anledning att räkna med en förlängning.
- Miljöprovning av *samtliga* svenska hamnar måste påbörjas senast år 2004. Att en oljehamn i Loudden inte skulle kunna nyanläggas idag är fullständigt klart. Utgången av den kommande miljöprovningen måste därför betecknas som mycket osäker.

- Området Värtan/Frihamnen/Loudden utpekats i Stockholms senaste översiktsplan som ett stadsutvecklingsområde med bostäder, kontor och affärer m.m. Storskalig petroleumhantering har ingen plats i ett dylikt scenario.

Ovan nämnda omständigheter innebär att Louddens oljehamn kommer att vara helt avvecklad inom ett fåtal år. Detta är en fundamental planeringsförutsättning.

DAGEN SITUATION

Preem m.fl. bolag har blivit uppsagda från Kvarnholmen. Att så skulle ske har varit känt för bolagen sedan lång tid. Trots detta tycks man inte ha vidtagit några åtgärder, utan förlitat sig på att påtryckningar skulle få Stockholms stad att backa från sin ståndpunkt. Att oljebolagen nu befinner sig i en besvärlig situation är således i stor utsträckning självförvållat (och borde leda till intressanta diskussioner mellan aktieägarna och ledningen ...). Det är emellertid inte stockholmarnas sak att kratsa kastanjerna ur elden åt bolagen. Det naturliga (kortsiktiga) alternativet till Kvarnholmen är Bergs oljehamn, inte Loudden. Dels stannar då hanteringen i Nacka kommun, dels blir färdvägarna (och därmed utsläppen och riskerna) ungefär oförändrade jämfört med dagsläget. På något längre sikt måste naturligtvis hanteringen flyttas betydligt längre bort. (Exempelvis skulle kanske bunkeroljan kunna hanteras på Stora Höggarn, medan övriga produkter importerats via Gävle och Södertälje.) Det kan t.o.m. ifrågasättas om petroleumtransporter från Västkusten till Ostkusten över huvud taget bör gå sjövägen: redarnas envisa fasthållande vid användandet av högsvavlig bunkerolja gör sjöfarten till den största källan till utsläpp av svaveloxider (SO_x). Så länge redarna inte intar en mer miljövänlig attityd är kanske tågtransport att föredraga.

MILJÖPROBLEMATIKEN

ABD koncentrerar sig i sin framställning, av naturliga skäl, på förhållandena på själva Loudden. Härigenom kan man nämligen skjuta över ansvaret för transportererna -- det *verkliga* problemet -- på (åtminstone formellt sett) andra aktörer, vilkas verksamhet inte behöver miljöprövas.

De huvudsakliga skälen till avvecklingen av Louddens oljehamn är den miljöbelastning och de risker som är förknippade med frakter till och från området:

- Även bortsett från utsläpp av SO_x och NO_x är varje tankfärd genom Stockholms 90 km långa, delvis svårnavigerade, inseglingränna, förbunden med miljö- och säkerhetsrisker. Som varje strandägare vet, är även små oljeutsläpp synnerligen besvärande. Vem vågar tänka på konsekvenserna av ett Exxon Valdez- eller Erika-scenario -- eller ens ett tiondels sådant? (Dubbelkrov minskar förvisso riskerna, men de kan aldrig helt elimineras.) Vem vågar föreställa sig vad som skulle blivit följden om Wellamo, med sina 900 passagerare, faktiskt kolliderat med den bensinlastade Tärnfjord?
- Gasololyckan fredagen den 13 februari 1998 var inte direkt relaterad till verksamheten vid Loudden, men väl till hantering och transport av högriskmaterial genom tätbefolkade områden. Dessbättre avlöpte det hela lyckligt -- *den* gången. Lyckligtvis

har inte heller de tankbilar, som under senare tid vält på sin väg ut ur staden, givit upphov till några katastrofer. Ibland -- kanske rent av oftast -- har man tur. Mindre tursamma var man i Heilbronn 1986 och i Köln 1999 -- i bägge fallen handlade det om *bensin*transporter (på land respektive på vatten.) Vem önskar föreställa sig en situation där en bensinbil genom en olyckshändelse tömmer sin last i Tekniska Högskolans tunnelbanestation?

- Även i frånvaro av katastrofer innebär transporter en ständigt pågående belastning på Nationalstadsparken, och på boende och arbetande längs färdvägen, i form av föroreningsutsläpp, buller och barriäreffekter.

Att flytta verksamheten till lättnavigerade farleder och glest befolkade områden borde vara en självklar åtgärd -- även ur petroleumindustrins synpunkt.

SLUTSATSER

I en MKB ligger implicit antagandet att verksamheten skall fortsätta bedrivas, alternativt påbörjas, dock möjligen med något ändrade villkor för verksamhetsutövaren. Detta grundläggande antagande går i föreliggande fall stick i stäv med

- miljöhänsyn
- riskaspekter
- kommunfullmäktiges beslut
- stadens planeringsmål

enligt vilka nuvarande verksamhet vid Loudden skall avvecklas. En överflyttning av bensinhantering till oljehamnen är således helt oacceptabel. I stället bör den regionala hamnutredningen, tillsammans med Per Gunnarssons utredningar om Louddens avveckling, kompletteras med en SMB -- strategisk miljöbedömning -- för att ta ett helhetsgrepp på Mälarregionens försörjning med oljeprodukter. En av de möjligheter, som därvid bör studeras, är förslaget att lägga pipelines i bergtunnel från Harg till Sigtuna (Brista); andra möjligheter är tågtransport från Gävle eller Göteborg.

Därest ABD skulle framhärda i sina planer avser vi inkomma med mer detaljerade synpunkter, observationer, mätdata och kalkyler. Detta kan i så fall lämpligen ske i samband med det kommande, offentliga, samrådsmötet.

För Förbundet för Ekoparken

Claes Trygger