

Till Länsstyrelsen i Stockholms län

Yttrande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) över Preems ansökan om förlängt tillstånd för verksamheten vid Louddens oljehamn i Stockholm

Preem AB har den 18 juli 2011, genom Alrutz' Advokatbyrå AB/Louis Vasseur, inlämnat en **ansökan om förlängt tillstånd för verksamheten vid Louddens oljehamn**. Ansökan, vilken sedermera kompletterats i omgångar, avser en årlig hantering av upp till 700.000 ton, .d.v.s. i stort sett en fördubbling av det till årsskiftet gällande tillståndet att hantera upp till 360.210 ton. Saken är ytterst anmärkningsvärd; som framgår av ansökan med bilagor är nämligen bolagets verksamhet vid oljehamnen för närvarande av mycket blygsam omfattning:

Antalet fartygsanlöp uppgick år 2010 till 7. Förväntat antal är, enligt **MKB**, avsnittet 11.1.2, och Preems komplettering (sid 19), 80 – 100 per år om ansökan bifalls – en ökning med mellan 1.000 och 1.300 procent!

Preem har 41 cisterner på Loudden. Av dessa är 24 – d.v.s nästan 60 procent - inte i drift.

Enligt **MKB**, sid 35, beräknas dagens c:a 2 tankbilstransporter per dygn öka till 25 – 30. (Om även returna räknas in, handlar det om c:a 55 passager varje dygn. (Vår anm.))

Under 2010 hanterades endast 29.769 ton, av vilka 13.854 ton lastades ut. (Se miljörapporten för 2010.) **Preem ansöker således om en de facto ökning av hanteringen med 22.500 (tjugotvå tusen fem hundra) procent.** För att understryka sina intentioner skriver man i ansökan (sid 2):

För överskådlig tid är det Preems bedömning att verksamheten vid Loudden bör fortsätta och dessutom utökas.

Ett av de skäl bolaget anför för den dramatiska ökningen är, att man avser att från Loudden distribuera den nya s.k. ”miljödieseln” ACP Evolution Diesel. Denna produkt innehåller under sommarhalvåret 78 % fossil diesel (vanligen kallad *fuldiesel*) och under resten av året 90 % fuldiesel, och kan därför endast med en extrem töjning av begreppen beskrivas som ”miljödiesel”. ACP tillverkas på Västkusten, varför den i stället för att fraktas med fartyg längs hela kusten, från Göteborg/Lysekil till Stockholms län och vidare in genom Stockholms känsliga och svårnavigerade skärgård, hellre borde transporteras på järnväg till en inlandsdepå, lämpligen i Brista eller Rosersberg. Detta skulle ge långt lägre utsläpp än fartygstransport.

Hälften av den sökta kvantiteten (360.000 ton) skall, enligt ansökan, lastas ut med tankbil via Tegeluddsvägen, Lidingövägen och Valhallavägen. Resterande mängd avses pumpas till annan depå eller lastas ut till fartyg. Det finns ingen som helst anledning att låta dessa 340.000 ton passera Loudden.

Vidare avser man att flytta över hela den verksamhet bolaget idag bedriver vid Bergs oljehamn i Nacka. Den mest sannolika förklaringen till denna planering synes oss vara att Preem erhållit besked från Nacka om att Bergs oljehamn kommer att avvecklas, till förmån för bostadsbyggande, då nuvarande arrende löper ut, något som kommer att glädja de boende i Jarlaberg.

Preem hävdar i ansökan (sid 5) att miljömässigt godtagbara och ändamålsenliga alternativ saknas. Påståendet saknar grund: närbelägna hamnar har betydande överkapacitet. Tillsammans med en ny depå i trakterna av Brista (dit flygbränslet numera går f.v.b. till Arlanda) eller Rosersberg skulle regionens efterfrågan på petroleumprodukter utan svårighet kunna täckas. En dylik depå skulle naturligtvis anläggas och drivas av oljebolagen gemensamt; redan idag förekommer ju ett nära samarbete bl.a. vad gäller cisternanvändning. Kostnaden för en ny depå skulle med till visshet gränsande sannolikhet bli långt lägre än vad bolagen uppger; se bilagan **Motiveringar till överklagande från Förbundet för Ekoparken och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening av oljebolaget Preems ansökan om utökad verksamhet vid Louddens oljehamn** för fakta i frågan.

Redan diskrepansen mellan den sökta produktmängden och Preems faktiska verksamhet borde vara skäl nog för att avslå ansökan. Vi vill här även påminna om att detta inte är första gången bolaget ansöker om en dramatisk ökning av verksamheten vid Loudden. I ansökan 1998-12-28 (d.v.s. tre dagar innan **Miljöbalken** trädde i kraft) sökte företaget tillstånd att utöka petroleumhanteringen vid oljehamnen från 229.000 ton årligen till 980.000 ton. Ansökan modifierades senare till att omfatta hantering av 818.000 ton. Samtliga remissinstanser avstyrkte bifall; trots detta gav Länsstyrelsen bolaget det sökta tillståndet. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings överklagande av Länsstyrelsens tillståndsbeslut finns på <http://www.math.kth.se/~trygger/motiveringar.html> och <http://www.math.kth.se/~trygger/Preeminlaga000620.html> vilka bägge biläggs vårt yttrande. De fakta och argument som där framförs har nämligen samma giltighet idag.

Vår ståndpunkt sammanfattades på följande sätt:

Oljehanteringen 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.

DLV:s inställning är oförändrad (bortsett från att ordet Kvarnholmen byts mot Bergs oljehamn).

Stockholms stad förde – efter att MD avslagit DLV:s överklagande – ärendet till Miljööverdomstolen, vilken avlog Preems ansökan; se **MÖD2003:30**.

Utöver vad vi ovan anført, vill vi påminna om och utveckla följande skäl mot en förlängning:

- 1 Säkerhetsaspekter relaterade till verksamheten inom oljehamnen.
- 2 Frågor om hälsa och säkerhet längs inseglingleden genom skärgården.
- 3 Frågor om hälsa och säkerhet längs transportvägen genom Stockholms miljözon.
- 4 Farorna vid eventuell tunneltransport av petroleumprodukter.
- 5 Stadens beslut att avveckla petroleumhanteringen till förmån för bostadsbyggande.

Nedan ges en mer detaljerad genomgång av ovanstående punkter och motiveringar för avslag.

1. Då oljehamnen anlades – för över 80 år sedan – låg den förhållandevis långt från innerstaden; dessutom var omfattningen av verksamheten – och därmed även riskerna – långt mindre. Idag finns bostäder i Lidingöbro på 150 meters avstånd och många bostäder har under åren tillkommit på Lidingö och på Gärdeshöjden. Konsekvenserna av en större olycka skulle kunna bli mycket allvarliga. Som exempel vill vi påminna om branden i Buncefield Oil Depot (med betydligt mindre kapacitet än Loudden!) nära Hemel Hampstead i december 2005:

En defekt nivåvakt tillsammans med en felmonterad nivåvakt ledde – i kombination med bristfälliga instruktioner och utarbetad personal ("den mänskliga faktorn") – till att en cistern svämmade över. Den utrunna bensinen antändes av en gnista, troligen från ett släckaggregat. Explosionen var så kraftig att den hördes ända till Belgien och Frankrike. Brinnande bensin rann ut genom felaktigt byggda invallningar; dessutom svämmade underdimensionerade invallningar över, vilket fick släckvätska att tjänstgöra som spridningsmedium för brinnande bensin. Händelseutvecklingen kan beskrivas som en dominoeffekt. Ingen omkom, tack vare att händelsen inträffade tidigt en söndag, men 43 människor skadades. *Had the explosion happened during a working day, the loss of life may have been measured in tens or even hundreds*, förklarade domaren David Calvert-Smith vid den följande rättegången. Obekräftade uppskattningar angav de möjliga förlusterna i människoliv till 3.000 och antalet skadade till 15.000 om händelsen inträffat en arbetsdag då alla arbetare varit på plats i det angränsande industriområdet. 8.000 ton kolpartiklar (PM₁₀) spreds i atmosfären [se **Initial review of Air Quality aspects of the Buncefield Oil Depot Explosion**]. Då branden efter fem dagar släcktes, var anläggningen totalförstörd. Den totala kostnaden för katastrofen – den största branden i Storbritannien sedan andra världskriget – uppskattas till närmare £900 miljoner, d.v.s ungefär 10 miljarder kronor. Total Oil drabbades av skadeståndskrav på £750 miljoner.

Den slutliga haverirapporten (från 2010), publicerad efter det rättsliga efterspelet, bifogas som bilagan **Buncefieldrapport**. Rapporten är mycket välstrukturerad, välskriven och lättläst och anbefalles varmt till studium. Bilderna i bilagorna **Buncefield1** t.o.m. **Buncefield6** ger en föreställning om förödelsen.

En lärdom av händelsen är, som professor Ronald Wennersten och Jan Fidler vid Avdelningen för Industriell Ekologi vid Skolan för Industriell Teknik och Management, Kungliga Tekniska Högskolan, framhåller i rapporten **Metoder för bedömning av risker inom ramen för Hållbar utveckling** (TRITA-IM 2008:01), att riskanalysen för projekt med mycket små sannolikheter för olyckshändelser med dramatiska konsekvenser inte bör genomföras medelst (städse osäkra) sannolikhetsbetraktelser utan med WCS – Worst Case Scenarios. Samma lärdom har bl.a. Strålskyddsmyndigheten dragit av haveriet i Fukushima: stresstest av reaktorer skall nu göras utgående från värsta tänkbara initierande händelse (se artikeln **De svenska kärnkraftverken ska stresstestas** i Strålskyddsmyndighetens publikation **Strålsäkert**, nr 2-3 år 2011). Ett relevant exempel från Sverige är den undermåliga **säkerhetsrapport** som (för några år sedan) bifogades Fortums ansökan om att få uppföra en anläggning för lagring och förgasning av flytande fossilgas (LNG, Liquid Natural Gas) i Värtahamnen. Genom att utan motivering utesluta händelser med (subjektivt uppskattad) låg sannolikhet, kunde man i rapporten begränsa sig till olycksscenarios med tämligen blygsamma konsekvenser och därmed även små säkerhetsavstånd (några tiotal meter). (Att författaren inte förmådde skilja mellan betingade och obetingade sannolikheter, liksom att sannolikheter summerade sig till över 100 procent, ökade inte rapportens trovärdighet.) Som framgick av material, framtaget av DLV, från bl.a. Sandia National Laboratories, är emellertid det verkliga säkerhetsavståndet från en anläggning av den planerade storleken över 3 kilometer!

Brandskyddsmyndigheterna är inne på samma linje: den här sortens verksamheter har inte i tätbebyggt område att göra (se under punkt **3** nedan).

Av säkerhetsskäl måste därför Louddens oljehamn avvecklas – ju förr desto bättre. Härav följer att inga tillstånd bör förlängas; inte heller får några nya tillstånd utfärdas.

2. Öster om Loudden ligger Stockholms skärgård med dess 50 nm (90 km) långa, delvis svårnavigerade inseglingsled. Risken för olyckor är påtaglig; att sätta en prislapp på dem är inte helt lätt. Vi vill dock här ta tillfället i akt att påminna om incidenterna med Wellamo/Tärnfjord (<http://www.canit.se/gms/haveri.htm>) och Chess (se t.ex. http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Haverirapporter/B_1998/1998_04_01_yttrande_over_tankfartyget_chess_shwl_grundstotning.pdf, ssk sid 10 där orsaken till grundstötningen kan sammanfattas med orden ”den mänskliga faktorn”). I synnerhet den förstnämnda händelsen kunde lätt fått en fasansfull avslutning. Vi ger ett citat från nyhetsmagasinet Fokus: <http://www.fokus.se/2007/09/estonia-livsfarliga/> (se även **Länsstyrelsens Rapport 2001:17**):

Samma dystra erfarenhet kan haverikommissionen dra efter sin rapport om den katastrof som inte inträffade 1991 i Stockholms innerskärgård. Finlandsfärjan Wellamo med 960 personer ombord var då sekunder från att kollidera med den fullastade bensintankern Tärnfjord utanför Värmdö. Tärnfjord hade fått haveri på styrmaskinen och fartygen möttes med bara några meter till godo. Statens Haverikommission konstaterar, lite torrt, att om Wellamo var ”30 sekunder längre kommen i sin färdriktning” hade katastrofen varit nästan oundviklig:

Hela bensinmängden skulle kunna brinna upp inom en timme i en brandhård med 200 – 300 meters radie. Människor utan skydd skulle kunna få brännskador av andra graden inom ett avstånd av ca 1000 meter och skog och bebyggelse skulle kunna antändas av värmestrålningen inom ett avstånd av 300 – 500 meter. (red.anm: villaområdet på Norra Lagnö)

Det kan inte uteslutas att händelseförloppet skulle få en så ogynnsam utveckling att all räddningsinsats vore omöjlig.

Det kan därför konstateras att omfattande förluster i människoliv sannolikt skulle ha uppstått om Wellamo hade kört in i sidan av Tärnfjord. Fartygen skulle sannolikt ha blivit totalförstörda.

Rapporten lades ”ad acta” och trafiken fortsätter som förut.

En dagsaktuell kommentar till riskerna med kombinationen av fartygstransport och ”den mänskliga faktorn” utgörs av grundstötningen av det italienska kryssningsfartyget Costa Concordia.

Lättare än att prissätta oförväntade olyckor torde det vara att sätta en prislapp på strandägarnas förstörda bryggor, eroderade stränder och försurade marker. Enbart färjetrafikens försurning (från kväve- och svaveloxider) värderades för bortåt 20 år sedan till över 200 MSEK. Det är svårt att överföra uppskattningen till dagens situation, ty dels har trafiken ökat, dels har fartygen förmodligen blivit renare (detta trots Stockholms Hamnars och infrastrukturministerns motstånd mot IMO:s nya, hårdare krav på svavelhalt i bunkeroljan; se t.ex. SvD 14/11-2011: http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/sverige-tar-strid-om-svaveldirektiv_6467050.svd).

En *opartisk* utredning skulle förhoppningsvis kunna besvara frågan om dagens utsläppskostnader från tankfartygen. Även utan en dylik utredning vet vi dock redan idag en sak: det är tomtägarna, inte rederierna, som betalar notan – detta trots alla läppars bekännelse till PPP (Polluter Pays Principle).

Samma sak gäller oljeutsläpp från trafiken: även små utsläpp, avsiktliga eller oavsiktliga, får stora konsekvenser för strandägarnas möjligheter att utnyttja sin egendom.

Att petroleumtransporterna numera sker med dubbelskrovsfartyg innebär självfallet en stor förbättring jämfört med tidigare. Icke desto mindre bör även här den ovan nämnda principen om Worst Case Scenarios gälla: hur illa kan det bli om ett fartyg av någon anledning (grundstötning, terrorism) springer läck i skärgården? Spåren från Exxon Valdez, Torre Canyon och Erika m.fl. förlista oljetankers förskräcker (även om givetvis dräktigheten hos de fartyg som angör Loudden är långt mindre än dessas).

Även hänsyn till skärgårdsmiljön talar således för en nedläggning av oljehamnen. Preems ansökan om en 2.250-procentig ökning av verksamheten måste därför avslås.

3. Petroleumtransporterna går längs Lindarängsvägen-Tegeluddsvägen-Lidingövägen-Valhallavägen, d.v.s. genom Stockholms miljözon. Hastigheterna på dessa vägar är högt uppdrivna och respekten för trafiklagstiftningen är minimal. Hastighetskontroller sker aldrig. Preem skriver i kompletteringen under punkt 8.4 att hastigheten på Valhallavägen är relativt låg. Författaren har uppenbarligen aldrig varit vid Valhallavägen. En korrekt beskrivning vore i själva verket följande: *Den skyltade hastigheten är 50 km/tim, men efterlevnaden är bedrövlig och någon trafikövervakning förekommer inte.* Enligt en rapport från Vägverket, publicerad för något tiotal år sedan, är Valhallavägen Stockholms farligaste gata. Vägverket prövade den gången ett flertal metoder för att få ner hastigheterna på vägen, men ingen var framgångsrik. Sedan Engelbrektskolan efter mycket arbete lyckats få en (dessvärre illa efterlevd) 30-begränsning utanför skolan, skickade KTH:s dåvarande rektor, Anders Flodström, en begäran till staden om en motsvarande sänkning på den norra körbanan (d.v.s. utanför KTH). Ansökan ignorerades. En förnyad framställning avslogs. För Stockholms stad går nämligen bilisternas – inklusive petroleumtransportörernas - önskemål om i stort sett fri fart före medborgarnas rätt till liv och hälsa.

Som framgår av **MKB** (Tabell 13, sid 36) orsakas minst 80 procent av kväveoxidutsläppen och minst 30 procent av PM-emissionerna på Valhallavägen av hamnverksamheten. Detta understryker vad vi oräkneliga gånger framfört: hamnen är fellokaliserad och bör flyttas. Att i stället ytterligare öka utsläppen genom att tillmötesgå Preem är oacceptabelt.

Det är uppenbart att den tunga trafiken längs transportvägen innebär betydande olägenheter för dem som bor eller arbetar utmed vägen: buller, avgaser, och risk för olyckor av olika slag. Vi vill här påminna om incidenten fredagen den 13:e februari 1998, då slangen lossade från en gasollastad tankbil utanför Friskis&Svettis på Tegeluddsvägen:

Vi var inställda på att lämna platsen i kistor!. Detta sade, i **Brand&Räddning nr 4 1998**, en av de brandmän som kallades till platsen för olyckan. Vakhavande polisbefäl var inne på samma linje: *I dag ska vi ha klart för oss att vi haft en jävla tur. Inte en gång till,* förklarade Stockholms brandchef direkt efter händelsen. Han efterlyste en flyttning av Loudendepåerna till icke tätbebyggt område. På Räddningsverket menar man att den här sortens depåer inte är acceptabla i stadsbebyggelse. Sakkunskapen är således överens om vad som måste göras.

Om hanteringen av petroleumprodukter flyttades från Loudenden till lämpliga uthamnar skulle antalet tankbilspassager på Valhallavägen minska med 55.000 årligen.

I sitt ovan nämnda avgörande (**MÖD2003:30**) i målet M6068-02 rörande Preems ansökan om utökad hantering vid oljehamnen skrev Miljööverdomstolen bl.a. följande:

Även om risken för en olycka bedöms som liten kan konsekvenserna av en olycka på Valhallavägen med intilliggande storstadsbebyggelse och nedgångar till tunnelbanan bli mycket allvarlig. Stockholms brandförsvaret har i miljödomstolen anfört att varje ökning av transporter innebär en ökad risk för olyckor och att brandförsvaret inte är dimensionerat för olyckor som kan inträffa vid transporter av petroleumprodukter.

Domstolen anser alltså, precis som bl.a. Ronald Wennersten och SSM (se ovan under punkt 1), att WCS är det relevanta riskkriteriet.

För en utförlig beskrivning av bakgrunden påminner vi om bilagan <http://www.math.kth.se/~trygger/Preeminlaga000620.html>

Vi vill även fästa Länsstyrelsens uppmärksamhet på det Miljödomstolen skriver på sid 13 i mål nr M311-03 (2004-05-05):

Lokaliseringen av den sökta verksamheten till Loudden är mindre lämplig och framstår i ett längre perspektiv inte som hållbar bl.a. med tanke på de transporter genom Stockholms innerstad som verksamheten förutsätter. Varje ökning av verksamheten medför en ökning av de tankbilstransporter som passerar bl.a. Valhallavägen. Även om risken bedöms som liten kan – såsom Miljööverdomstolen framhållit i domen den 3 april 2003 i mål M 6068-02 – konsekvenserna av en olycka bli mycket allvarliga. Miljödomstolen delar mot denna bakgrund miljöprövningsdelegationens bedömning att en utökning av verksamheten, med den ökning av transporter som det innebär, inte kan tillåtas.

En talande illustration till realismen i domstolarnas farhågor finns att beskåda på adressen <http://bildrullen.se/2011/11/tankfordons-instabilitet-okand-for-myndigheter/>. Videoupptagningen visar en bromsande långtradare med släp. Av någon anledning – troligen hal vägbanan – utför ekipaget en ”fällknivsoperation” med förödande konsekvenser: fordonet totalförstörs av en häftig brand. Lyckligtvis överlevde denna gång såväl föraren som passageraren, men det är lätt att föreställa sig följderna av en liknande händelse på Valhallavägen.

Längs transportvägen finns såväl bostäder som kontor och skolor; många av dessa ligger på ett avstånd från trafiken som vida understiger normalt skyddsavstånd. I kvarteret Svea Artilleri i hörnet Valhallavägen/Lidingövägen planeras lokaler för Kungliga Musikhögskolan och för bostäder; de närmast vägen belägna bostäderna kommer att läggas på ett avstånd av c:a 8 meter från körbanan. Lägenheterna avses utföras med extra brandförstärkta väggar och med icke öppningsbara fönster ...

Det är uppenbart att transporter med farligt gods inte bör ske inom tätbebyggt område. Eftersom Louddens oljehamn är en av de mest betydande källorna till dylika transporter måste den avvecklas – ju förr desto bättre. En avveckling kan rimligtvis *inte* inledas med en förlängning och massiv utökning av tillstånden för den verksamhet som ger upphov till de farliga transportererna!

Avslutningsvis vill vi påminna om att kostnaden för det nya bostadsområdet Norra Station har ökat med omkring en miljard p.g.a. säkerhetsåtgärder kring Värtabanan med dess transporter av farligt gods.

De farliga transportererna genom Stockholms innerstad utgör tillräcklig grund för att avslå Preems ansökan.

4. Understundom framförs tanken att transportererna från Loudden bör gå genom Norra Länken. Exempelvis uttalade det tidigare finansborgarrådet Annika Billström att riskerna skulle försvinna om transportererna görs osynliga. I en TV-kommentar till gasololyckan på Tegelluddsvägen (se ovan) förklarade hon att Norra Länken kommer att lösa problemen med det farliga godset. Detta är dock helt fel:

FOA, Försvarets Forskningsanstalt (numera FOI), har studerat ett scenario där en tankbil lastad med tio ton gasol (att jämföra med 14 ton vid olyckan) börjar läcka någon kilometer in i en tunnel. Gasen antänds av bilens heta avgasrör. En eldstorm drar fram genom tunnelröret med en hastighet av 300 meter i sekunden, d.v.s. mer än fem gånger snabbare än en tropisk orkan. All inredning slits loss och slungas genom röret. Bilar vräks över ända. Sekundära bensenbränder uppstår i de demolerade bilarna. Större delen av syret förbrukas vid explosionen; den som inte bränns till döds kommer därför att kvävas. I värsta fall kan tunneln, vilken inte är dimensionerad för dessa påkänningar, komma att kollapsa. Även om en bensenbrand möjligen inte skulle få fullt så allvarliga följder som en gasolycka, får vi inte glömma historien:

Trettionio människor fick i mars 1999 sätta livet till i den drygt elva kilometer långa biltunneln genom Mont Blanc. I över två dygn och 1000 graders hetta kvävdes, brändes och förkolnades de olyckliga offren, instängda i tunneln och i angränsande räddningsutrymmen. Bilar och bussar körde fast i den smälta asfalten, däck exploderade i hettan och delar av det glödande tunneltaket rasade in. Giftiga rökgaser, från bland annat brinnande däck, gjorde räddningsarbetet utomordentligt svårt och riskfyllt. Reparationsarbetena tog ungefär tre år; under hela denna tid hölls tunneln stängd.

Den utlösande faktorn för den ohyggliga katastrofen tycks ha varit något så banalt som brand i ett luftfilter på en splitter ny Volvolastbil, lastad med livsmedel.

[http://www.nyteknik.se/nyheter/it_telekom/allmant/article218713.ece]

Några andra uppmärksammade tunnelbränder är branden i Stora Bälttunneln den 11 juni 1994, branden i Kanaltunneln den 18 november 1996, Tauerntunnelbranden i Österrike den 29 maj 1999 och branden i Kapruntunneln. Betydligt fler exempel skulle kunna anföras, men vi hänvisar den intresserade till rapporten **Brandsäkerhet i Europas tunnlar** av docent Yngve Anderberg och brandingenjör Anders Norén (Fire Safety Design AB, Malmö).

Trots alla dessa varnande exempel avser man att i Stockholm frakta frätande, giftiga, brännbara och explosiva ämnen - exempelvis olja och bensin från Louddens oljehamn - genom Ringens tunnel-system. Huvuddelen av dessa transporter kommer att ske samtidigt som bussar och personbilar trafikerar tunneln. Av skriften **Tunnelstandard för Ringen**, utgiven av [Stockholmsleder AB](#) och Stockholms Gatukontor, framgår att tunnlar dimensionerats för en timmes brand med en högsta temperatur på 800 grader Celsius. Detta anses (i Stockholm – dock inte i Mont Blanc-tunneln, Runehamartunneln eller Memorial Tunnel i West Virginia ...) beskriva en oljebrand. Fläktsystemet skall tåla 250 grader under minst en timme. Villkoren anses tillräckliga för att alla tunnelresenärer skall hinna sätta sig i säkerhet.

I USA, där man har betydande erfarenhet av biltransporter, är sedan länge tunneltransport av "hazmat" - hazardous material - förbjuden. I **The Memorial Tunnel Fire Ventilation Test Program**, genomfört av Massachusetts Highway Department och Federal Highway Administration, har fullskaleförsök (med tämligen blygsamma bränder) studerats i en övergiven vägtunnel. Resultaten kan delvis beskådas på Nätet.

I den norska Runehamartunneln har fyra fullskaletest med olika långtradare genomförts med intressanta resultat. Bland annat registrerades världens högsta uppmätta värmeutveckling vid en tunnelbrand: mer än 200 MW med en brandgastemperatur i närheten av elden på över 1.350°C. För detaljer hänvisas till <http://www.sp.se/en/index/research/runehamar/sidor/default.aspx>.

Vi tillåter oss hoppas att Sverige, efter flera års obstruktion, till slut bestämmer sig för att åtminstone följa EU:s lagstiftning; se

http://svt.se/2.34007/1.2577094/livsfarligt_med_omarkta_tunnlar och <https://msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Regler-vid-transport/Vagvalsstyrning/Transport-i-tunnlar/>.

Ett ytterligare, inte helt obetydligt, problem med förslaget om tunneltransport är förstås att Länken inte förväntas stå klar förrän tidigast 2016, d.v.s. vid arrendetidens utgång.

I en rapport om godstransporter ansåg Länsstyrelsen år 1990 att transporter av farligt gods inte borde ske i tunnlar eller på överdäckade vägar. Har man idag en annan uppfattning?

Transporter av petroleumprodukter, liksom transporter av annat farligt gods, måste ske via uthamnar, inte genom Stockholms skärgård och innerstad, vare sig det handlar om ytvägnätet eller tunnlar!

Inte heller tillkomsten av Norra Länken rättfärdigar således fortsatt drift av Loudden. Inga verksamhetstillstånd får därför förlängas.

5. I juni 1999 fattade styrelsen för Stockholms hamnar AB det historiska beslutet att verka för en utflyttning av petroleumhanteringen från Loudden till andra hamnar i regionen. Under mandatperioden 1998 – 2002 beslöt sedan kommunfullmäktigemajoriteten, bestående av de borgerliga partierna (utom Centern) i koalition med Stockholmspartiet, att Loudden skulle avvecklas. Skälen var väsentligen två: oro för de farliga transporterna, exemplifierade av den ovan nämnda incidenten på Tegelluddsvägen, och en önskan att bebygga det 26 hektar stora området med bostäder. I stället för att, som tidigare skett, förlänga oljebolagens kontrakt med 20 år, sades de upp för avflyttning. För att understryka allvaret i stadens beslut skrevs endast ettårskontrakt.

Som ett första steg i avvecklingen beslöts att flygbränslehanteringen skulle flyttas. Många olika lösningar diskuterades och utreddes, bl.a. den tidigare aktuella ledningen genom Käppalattunneln. Till slut fastnade man för den lösning som sedermera (2 oktober 2006) – trots stort motstånd från oljebolagen, oppositionen och vissa dagstidningsreportrar med oklar agenda – implementerades: fartygstransport till Gävle, följd av järnvägstransport med specialbyggda tankvagnar till Brista, varifrån bränslet förs i pipeline till Arlanda. Oljebolagen kom billigt undan: staden delfinansierade omlokaliseringen med c:a 80 miljoner. Lösningen befriade (efter 45 år!) Valhallavägen m.fl. gator från ett betydande antal jetbränsletransporter varje dag. I efterhand torde ingen beklaga den nya situationen. Faktum är, att Preem tycks uppfatta de ändrade förhållandena på ett unikt sätt: eftersom flygbränsletransporterna minskat med c:a 8.000 per år finns nu – enligt bolagets synsätt – utrymme för en rejäl ökning av petroleumtransporterna längs Valhallavägen!! Detta visar – på ett betydligt mer övertygande sätt än introduktionen av ”miljödieseln” - hur Preem *faktiskt* ser på miljön.

Det efterföljande valet ledde till en ny majoritet. Beklagligtvis förmådde denna inte hålla fast vid avvecklingslinjen. I stället gavs oljebolagen nya femårskontrakt, med möjlighet till förlängning i ytterligare tre år – d.v.s. till utgången av 2011. Bolagen upplevde härigenom att trycket på förändring lättade; som en gest av välvilja accepterade man att ingå i en utredning om Louddens framtid.

Utredningen producerade tre rapporter: **Inventering av nuvarande användning av oljeprodukter samt kartläggning av befintliga anläggningar och distributionssystem** (mars 2005), **Alternativen till Loudden** (november 2005) och sammanfattningen **Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning** december 2006). Vi inskränker oss här till att betrakta slutrapporten (bifogas (medelst länk) som **Slutrapport Loudden**):

Rapporten är en ren partsinlaga. Den har gjorts av Transek, på uppdrag och under överinseende av tre aktörer, alla med målet att bibehålla status quo: Stockholms stad, hamnledningen och oljebolagen. Även den dåvarande stadshusmajoriteten stödde tanken på fortsatt oljehantering på Loudden. En partsinlaga *måste* inte nödvändigtvis vara usel, men detta är dessvärre ett skolexempel på en undermålig rapport. Några exempel:

Den förmodligen största intäktskällan vid en avveckling av Loudden, nämligen de under 40 år (detta är den planeringshorisont rapporten arbetar med) diskonterade intäkterna av bostäder och kontor på Loudden är inte medtagen. (Dagens användning av det 25 hektar stora området ger ett netto till staden i storleksordningen 5 miljoner kronor per år.) Att detta utelämnande fullständigt förvrider slutsatserna torde vara uppenbart för envar.

Kostnaderna för nyanläggning av en depå är sannolikt grovt överdrivna. Så förhöll det sig nämligen i slutet av 90-talet då omlokiseringsfrågan var aktuell: oljebolagen obstruerade och hävdade helt grundlösa kostnader för en flyttning av verksamheten. Det visade sig att Vopak, ett av världens ledande företag i oljelagringsbranschen, var berett att bygga till ett betydligt lägre pris. Mer precis framkom följande: Louddens oljehamn, med dess cisterner på 350.000 kbm och utnyttjade berggrum på 130.000 kbm representerar en föråldrad teknik med låg omsättnings-hastighet. Omständigheterna vid nyanläggning är helt andra. Exempelvis har cisternerna vid Arlandas nya depå, vilken kan hantera 650.000 ton flygbränsle årligen, en volym av endast 15-20 tusen kubikmeter. Anläggningskostnaden för nya cisterner angavs för dussinet år sedan till US\$ 150 per kbm (riktvärde)

Kostnaden för sanering är helt gripen ur luften: exempelvis visade sig saneringen av Gåshaga bli betydligt mindre kostsam än man först befarat. Dessutom är det enligt Miljöbalken så, att nuvarande arrendator är skyldig att stå för kostnaden, oberoende av vad som historiskt förevarit. Problemet är således helt och hållet oljebolagens – inte stadens.

Förutsättningarna, bl.a. vad gäller transportvägar, redovisas inte i rapporten. Någon oberoende utvärdering – ett grundkrav i all vetenskap - är därför inte möjlig.

Möjligheten att använda Stora Höggarn studeras inte.

Modellformuleringarna redovisas inte och kan därför inte heller bedömas av oberoende aktörer.

Sannolikheten för, och konsekvenserna av, en olycka på en väg antages i rapporten vara oberoende av var vägen ligger. Även den mest naive betraktare torde dock inse att Valhallavägen, med dess bebyggelse och täta trafik, inte är på långa vägar(!)jämförbar med en lika lång sträcka på en landsväg med nästan obefintlig bebyggelse i anslutning till vägen.

Riskerna (olyckskostnaderna) förknippade med transporten genom skärgården beaktas inte.

Resultaten redovisas i dunkelt formulerade tabeller. Om skälet är inkompetens eller en önskan om avsiktlig otydlighet låter sig inte avgöras.

Till det ovanstående kommer, att samma innehåll upprepas flera gånger på olika ställen i rapporten. Sammantaget kan sägas att en rapport av denna kvalitet aldrig borde godkännas. Det är ett pinsamt underbetyg till arbetsgruppen att man valt att acceptera skriften som slutrapport.

Trots rapportens iögonenfallande brister lyckas man inte förtiga två intressanta omständigheter:

Det finns kapacitet i andra ostkusthamnar för att ta hand om omsättningen vid Loudden.

Transportarbetet skulle öka med blygsamma 4 procent om man byggde en ny depå, kallad ”Stockholm Norr”, i omgivningen av Rosersberg eller Brista. En dylik depå skulle dessutom möjliggöra järnvägstransporter från Göteborg, något som skulle ge stora miljövinster.

Vi vill här påminna om ett resultat från 1990-talet: då en eventuell nedläggning av oljehamnen studerades, visade sig, föga förvånande, en lösning med en hamn norr om Stockholm och en söder om staden vara det bästa av de studerade alternativen. En utförligare diskussion om detta (inklusive referenser) finns i bilagan **Motiveringar till överklagande från Förbundet för Ekoparken och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening av oljebolaget Preems ansökan om utökad verksamhet vid Louddens oljehamn** (se under rubriken **Felaktigheter i ansökan**, punkt 2)

Preem invänder att man inte på egen hand kan flytta verksamheten till en ny depå. Detta kan i och för sig vara korrekt, men det är en irrelevant invändning:

Redan idag samarbetar bolagen, bl.a. genom att dela cisternkapacitet. (De produkter de har att erbjuda skiljer sig inte i något väsentligt avseende från varandra; möjligen kan de vid utlastningen tillsatta additiven vara något olika.)

Flera bolag söker förlängning av tillstånden. Naturligtvis bör dessa ansökningar behandlas tillsammans.

Om staden menar allvar med beslutet om nedläggning måste man sätta ned foten; det duger inte att acceptera ständiga förhållningar av en flytt. Att bolagen valt att ignorera stadens nedläggningsbeslut och därigenom förlorat åtskilliga år, kan naturligtvis inte läggas stockholmarna till last. Eventuella merkostnader för en avveckling på kortare tid, än som behövt vara fallet om bolagen ägnat någon möda åt planering, bör därför belasta bolagen. Det skall inte löna sig att, som kemiindustrin har för vana, obstruera mot i demokratisk ordning fattade beslut. Som Roger Olsson skriver i en artikel om hormonstörande kemikalier i **Sveriges Natur**, #5/11:

1999 fattade EU-kommissionen beslut om en strategi för att tackla hormonstörarna. Några konkreta beslut om åtgärder har ännu inte tagits. Kemiindustrin anser att det behövs mer tid för att reda ut saker och ting.

Det har den alltid ansett. Mönstret blir uppenbart om man läser den svenska kemibranschens remissyttranden över de senaste decenniernas förslag till förändringar i kemikalielagstiftningen. Branschen ifrågasätter risker så länge det går, motsätter sig skärpta regler, varnar för kostnader och krångel som drabbar tillväxt och sysselsättning. Det finns alltid något som inte är tillräckligt utrett eller definierat.

Sammantaget innebär det ovanstående att Preems ansökan måste avslås.

Övrigt: Preem säger sig eftersträva en ökad andel biobränslen på Loudden. DLV menar att denna inriktning är missriktad; de flytande biobränslena har inte alls den gynnsamma inverkan på klimatproblemen som man för några år sedan hoppades. Sveriges utsläppsmål kan *inte* hanteras medelst bioetanol och biodiesel:

Etanolen, för några år sedan av både branschen och politiker framställd som räddaren i nöden, har visat sig mest bestå av fromma förhoppningar och fossilkonvertering. Endast den brasilianska sockerrörsetanolen har en rimlig EROEI (Energy Return On Energy Invested), medan t.ex. den amerikanska majsetanolen ger ett synnerligen blygsamt energiöverskott (om ens något; meningarna är delade); det som driver produktionen är främst stora statliga subventioner till Archer Daniels Midlands. För en utförligare diskussion: se bilagan **Etanolsmotionsbilaga** (länkad).

Även biodieseln har kommit att alltmer ifrågasättas. I en alldeles ny undersökning, **New study suggests EU biofuels are as carbon intensive as petrol**, från University of Leicester [se <http://www2.le.ac.uk/offices/press/press-releases/2011/november/new-study-suggests-eu-biofuels-are-as-carbon-intensive-as-petrol> för en sammanfattning] framhåller man bl.a. följande:

- *A new study on greenhouse gas emissions from oil palm plantations has calculated a more than 50% increase in levels of CO2 emissions than previously thought – and warned that the demand for 'green' biofuels could be costing the earth.,*
- *The Leicester team established that the scale of greenhouse gas emissions from oil palm plantations on peat is significantly higher than previously assumed. They concluded that a value of 86 tonnes of carbon dioxide (CO2) per hectare per year (annualised over 50 years) is the most robust currently available estimate; this compares with previous estimates of around 50 tonnes of carbon dioxide (CO2) per hectare per year. CO2 emissions increase further if you are interested specifically in the short term greenhouse gas implications of palm oil production – for instance under the EU Renewable Energy Directive which assesses emissions over 20 years, the corresponding emissions rate would be 106 tonnes of carbon dioxide (CO2) per hectare per year.*

och

- *If these improved estimates are applied to recent International Food Policy Research Institute modelling of the European biofuel market, they imply that on average biofuels in Europe will be as carbon intensive as petrol, with all biodiesel from food crops worse than fossil diesel and the biggest impact being a 60% increase in the land use emissions resulting from palm oil biodiesel.*

Trots oljebolagens förhoppningar och ansträngningar i frågan om biobränslen ligger nog framtiden snarare i vad Vägverket framförde redan för åtskilliga år sedan:

Dagens bilism, som vi känner den, är ett "icke hållbart" system. Även med andra bränslen kan inte alla länder ha en bilism som västvärldens. Lösningen ligger delvis i teknikutveckling, men också i att resa förnuftigare, effektivare och kanske mindre. [Vart leder vägen. Vägverket, sept. 1997]

SAMMANFATTANDE SLUTSATSER:

Louddens oljehamn måste avvecklas.

Att förlänga bolagens tillstånd är kontraproduktivt.

DLV yrkar därför att Preems ansökan i dess helhet måtte avslås.

E.u.

Claes Trygger, TeknDr, v ordf DLV
Artillerigatan 78
115 30 STHLM
claes@trygger.nu

Bilagor:

Buncefielddrapport

Buncefield1 t.o.m. **Buncefield6** (bilder)

Slutrapport Loudden

Etanolmotionsbilaga

Dessa bilagor har tidigare lämnats till Länsstyrelsen, som bilagor till våra synpunkter på SSAB:s ansökning. Filerna finns även på Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings hemsida www.dlv.se; se länken DLVs [yttrande över Svenska Statoils och Djurgårdsbergs ansökan om förlängt tillstånd för verksamheten vid Loudden](#) . Vi vill därför inte tynga ner Länsstyrelsens datorer genom att foga filerna även till föreliggande yttrande.

Motiveringar till överklagande från Förbundet för Ekoparken och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening av oljebolaget Preems ansökan om utökad verksamhet vid Louddens oljehamn (2000-06-09). Bifogas. Finns även på <http://www.math.kth.se/~trygger/motiveringar.html>

Överklagande av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut av den 26.5.2000 (beteckning 18410-1998-54408 0180-1402) att bevilja Preem Petroleum AB tillstånd för utökad verksamhet vid Louddens oljehamn (2000-06-20). Bifogas. Finns även på adressen <http://www.math.kth.se/~trygger/Preeminlaga000620.html>