

DJURGÅRDEN-LILLA VÄRTANS MILJÖSKYDDSFÖRENING

DLV, c/o Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12, 115 40 Stockholm, www.dlv.se email: pofredriksson@live.se

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

651 81 KARLSTAD
registrator@msb.se

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22 067
104 22 Stockholm
stockholm@lansstyrelsen.se

Stockholm 2013-03-27

DLV kräver att vägtrafik med LNG till och läktring från tankbil till fartyg på Loudden stoppas

24/3 kl 13 anlände en tankbil med släp från Nynäshamn med ca 70 m³ LNG till Loudden alldeles norr om brf Norra Villervallans bostäder i Lidingöbro, som avskiljs av ett staket 100 meter syd bilen. Vid möte då med de boende upplyste vi att läktring av LNG till bunkerbåt nu sker vid deras bostäder. Det visste de ej och de visste ej om vilka faror LNG innebär. *Enligt AGA är det extremt explosiv gas!* Kl 14 började en mörk gas spruta ur ett rör på LNG-bunkerbåten med ett sprakande tjut. Alla blev rädda. En man sprang mot anläggningen och vi kontaktade polis och Louddens telecentral. Inget larm ljöd då. Telecentralen meddelade att man släppt ut kall nitrogengas från bunkerfartyget för att ge plats åt LNG. Utsläppet varade en halv timme och torde överskrida de bullerregler, som gäller i området på helger. Ofta har larm från Loudden gått och stått på hela dagar utan att någon stängt av. Ofattbart nonchalant!

Detta visar på *mycket bristfällig information* till närboende om vad LNG är och att LNG hanteras här. Hantering av LNG ska tydliggöras i enlighet med Seveso-II (III)-direktivet. Kartläggning av transport av LNG, boende, skolor m m ska göras och betydande skyddsområden ska upprättas för hanteringen. Varken polis eller SOS-alarm visste vad LNG är, att det hanterades på Loudden och hur farligt det är!

Gastransport med tankbil och släp där trafiken från Norrtull till Loudden genom Stockholms innerstad går bara 3 meter från närmaste bostadshus och skolor är oacceptabel ur säkerhetssynpunkt. Tankbilsolyckan på Tegelludsvägen den 13 februari 1998 kunde lätt ha blivit den värsta katastrof som hittills inträffat i Stockholm. Den tunga tankbilen och dess släp var fullastade med gasol som genom stor tur ej flög i luften när lasten började läcka. I bostadshuset mitt emot fanns många oroliga som bara kunde vänta på att de högexplosiva gaserna skulle sluta strömma ut. För några år sedan krockade en fullastad tankbil med en SL-buss på exakt samma ställe varvid tanksläpet brakade rakt in i väggen i ett hus och välte över två personbilar! Det är oacceptabelt att dessa tunga tankbilar åter körs bland bostäderna.

Vid olyckan på Tegelludsvägen strömmade gasol (LPG) i vätskefas ut ur en skadad rörbrottsventil. Vi krävde omedelbart att Länsstyrelsen skulle förbjuda all trafik av de brandfarliga tankbilstransporterna till och från Värtan-Frihamnen. Så blev också fallet. Den allvarliga explosionen i Seveso i norra Italien 1976 ledde till EUs Sevesodirektiv som anger att verksamhetsutövare inom EU har skyldighet att förebygga allvarliga kemikalieolyckor och begränsa följderna av sådana olyckor för människor och miljö.

LNG är natur-/fossilgas nedkyld till minus 162 grader för att den ska ta mindre plats att transportera. Enligt AGA, som svarar för LNG-transporterna med tankbil från en LNG-terminal på en ö utanför Nynäshamn, så är LNG en extremt explosiv gas. Den omfattas av det s k Seveso II-direktivet, som nu ska ersättas av Seveso III-direktivet. För anläggningar för LNG ska man först göra en miljökonsekvensbedömning och MKB och undersöka alla som kan utsättas för risker inom en s k konsulteringszon och dessutom upprätta en s k skyddszon med angivande avstånd till bostäder m m och åtgärder som behöver upprätthållas. Innan LNG-terminalen byggdes utanför Nynäshamn ville man bygga terminalen intill Hjärtthagens bostäder. DLV överklagade detta och hänvisade till de allvarliga följder en sådan förläggning skulle kunna medföra. Politikerna visste inte mycket om detta och beslutet drogs tillbaks.

Viking Lines fartyg Grace, som lägger till vid Tegelvikkajen på östra spetsen av Södermalm, kör på LNG vars tankar fylls från LNG-bunkerbåten. Båten tankas i sin tur direkt från LNG-tankbilarna vid Loudden. Det sker inom Stockholms hamnområde. Därigenom menar man att det inte behövs något nytt provningstillstånd. Vi har talat med Hans Spets på Länsstyrelsen om riskerna och Stockholms stad har en skyldighet att informera om verksamheten till boende m fl. Först om 2 år kan provningstillstånd bli aktuellt att pröva, då gällande om transport med tankbil med LNG ska godkännas eller ej genom Norra länkens tunnlår. Annars skulle transportererna som idag gå via bl a Valhallavägen-Lidingövägen.

Det är inte acceptabelt att läktring av LNG från tankbil till bunkerbåt flera gånger per dag intill Norra Villervallans trähusbostäder skulle få fortsätta. *Foton bifogas av LNG-läktringen* från tankbil till bunkerbåt där tidigare Vikingarnas segelsällskap båtklubb låg vid Villervallans bostäder vid Loudden. En *artikel bifogas* också ur *Infrastrukturnyheter.se* 2013-03-21 om LNG-bunkerfartyget Seagas.

Förslag finns att ett mindre LNG-lager byggs på Stora Höggarn och att fartygstransporter från Nynäshamn dit skulle ske med s k LNG-feederbåtar via farleden in mot Stockholm samt att bunkerbåtar skulle fylla på fartyg med LNG i Stockholm därifrån. Då skulle tankbilstransporter i staden tas bort. Stora Höggarn användes förr av militären för petroleumlager och ligger ca 800 meter från bostäder. En *artikel bifogas* också ur Nacka Värmdöposten om planerna för Stora Höggarn.

I slutrapporten om Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning från 2006 beskrivs utbyggnadsplaner för en bunkerbåtskaj på Bergs oljehamn i Nacka och att om utlastningsanordningar för bensin, diesel m m byggs så kan leveranser till skärgården ske från Bergs oljehamn vid en stängning av Loudden. Fråga är då om området även skulle lämpa sig bättre för LNG-utlastning än Loudden m h t bostäder.

Regeringen har klart anmärkningsvärt fört EU-kommissionen bakom ljuset när man på formell under rättelse om hur Seveso II-direktivet implementerats med säkerhetsavstånd svarat att Sverige tillämpar de avstånd, som anges i Boverkets ”Bättre plats för arbete”. Det gör vi ej och det påpekar ett departement samt att när man redovisar detta till EU blir avstånden obligatoriska. Regeringen svarar att de vet det men att de inte har något att annat att redovisa. Carl Bildt svarar alltså EU-kommissionen att vi för Seveso II-anläggningar använder skyddsavstånden i ”Bättre plats för arbete”. Handlingarna finns att läsa på försvarsdepartementet och *bifogas i utdrag här*. Det nya stora kraftvärmeverket i Hjorthagen är också en Seveso II-anläggning men skyddsavstånd har inte ens preciserats i detaljplan eller bygglov eller miljöprovning trots att detta ingår i s k storindustriområde, som ska ha 1000 meter till bostäder och skolor. I själva verket är avståndet till Värtaverkets Seveso II-industriområde bara 50 meter! I mål C-53/10 om avstånd har EU-domstolen 2011-09-15 angivit att de ska prövas i detaljplan eller bygglov.

DLV anser att transporter från LNG-terminalen utanför Nynäshamn genom Stockholms tätbefolkade innerstad medför en så betydande risk att transportererna omedelbart måste förbjudas. LNG omfattas av Seveso II-direktivet. Avsikten med detta Seveso II-direktiv är att undvika storolyckor i vilka farliga ämnen ingår och att begränsa följderna av dem för människor och miljö. Så görs inte. Tvärtom!

Se två länkar med video från en explosion med en LNG-tankbil i Kina nyligen i bifogat dokument. Explosioner i LNG-anläggningar har också skett flera gånger med förödande konsekvenser. Bifogade nya dokument visar att transport av LNG både till lands och sjöss medför stor risk för explosion och förödelse. Länkarna anges även här:

<http://www.youtube.com/watch?v=z9KLklpGSGY>

<http://satblog.methaz.org/?p=813>

Se även bilder till föredrag om risk och att ta hänsyn till worst case på KTH, bl a från när LNG-lagret planerade byggas nedanför Hjorthagen:

http://www.seveso.se/Global/Seveso/konferenser/dokumentation/seveso_2011/Worst%20Case-RW.pdf