

Mark- och miljödomstolen

Överklagande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening av Länsstyrelsens beslut av den 20:e december 2011 att meddela oljebolaget OKQ8 AB tillstånd till miljöfarlig verksamhet vid Louddens hamn i Stockholm.

Beslutet har beteckningen **5511-2010-4168**, men bör enligt en handskriven anmärkning, signerad Lena Schönning, rätteligen ha beteckningen **5511-18188-2011**. DLV anser sig sakna kompetens för att avgöra vad som är korrekt.

Oljebolaget OKQ8 har under tiden 2004-01-01 t.o.m. 2011-12-31 haft tillstånd att vid Loudden hantera upp till 400.000 ton oljeprodukter. Årsomsättningen 2010 var, enligt företagets miljörapport, 372.919 ton med nedanstående fördelning på produktslag:

Produkt	Tusental ton/år	Andel (procent)
Bensin	175	43
Diesel (inkl RME)	184	46
Eldningsolja	30	7
Etanol och E85	14	3
Totalt	403	99

Därtill kommer 500 ton MTBE och 500 ton isobutanol samt mindre kvantiteter av diverse kemikalier.

För tiden fr.o.m. 2012-01-01 har OKQ8 ansökt om att få öka omsättningen till 670.000 ton (855.000 kbm) med fördelning enligt nedan:

Produkt	Tusental kubikmeter/år	Tusental ton/år	Andel (procent)
Bensin	280	210	31
Diesel MK-1, Fotogen	375	300	45
Diesel MK-3, Eldningsolja	40	35	5
Etanol och E85	160	125	19
Totalt	855	670	100

Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation har 2011-12-20 meddelat OKQ8 AB tillstånd att t.o.m. 2030-12-31 årligen omsätta högst 400.000 ton produkter.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening hemställer att Miljödomstolen måtte upphäva Länsstyrelsens beslut. Vårt yrkande preciseras senare i texten.

Utgångspunkten vid Domstolens bedömning av bolagets begäran måste vara Stockholms kommunfullmäktiges beslut 1999 att oljehamnen skall avvecklas och all oljehantering på Loudden upphöra senast år 2011, marken saneras och bostäder ersätta cisternerna på det 260.000 kvadratmeter stora området. För att citera från Stadens hemsidor:

Stockholms kommunfullmäktige har beslutat att all oljehantering på Loudden ska upphöra år 2011 under förutsättning att ett fullvärdigt alternativ skapas. År 2025 ska omkring 5.000 bostäder stå klara på Loudden. Byggstart för nya bostäder och arbetsplatser på Loudden är satt till 2020.

Det finns minst fem tunga skäl för en flyttning av verksamheten:

- 1 Säkerhetsaspekter relaterade till verksamheten inom oljehamnen.
- 2 Frågor om hälsa och säkerhet längs inseglingsleden 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.

En avgörande fråga, relaterad till punkten 5, är möjligheten att finna en alternativ lokalisering av oljehamnen.

Oljebolagen har, understödda av Länsstyrelsen, i över ett decennium obstruerat mot det demokratiskt fattade nedläggningsbeslutet. Anledningen är lätt att förstå: alla s.k. ”mogna” företag har en motvilja mot förändring och fruktan för utgifter. Som stöd för sin vägran att flytta anför bolagen de mest fantasifulla argument och grundlösa påståenden. Märkligt nog har Stockholms politiker, trots det otvetydiga beslutet om nedläggning, år efter år låtit sig hunsas av bolagen. Detta framstår som ännu märkligare då man ser hur historien upprepar sig: vi upplever nu samma förändringsmotstånd och hör samma argument som framfördes under den stundtals mycket hätska striden i slutet av 1990- och början av 2000-talet om flygbränslets omlokalisering från Loudden till Gävle. Ändå är alla synnerligen tillfreds med de nya omständigheterna. Som exempel vill vi citera Bengt Westman, vd på AFAB (Arlanda Flygbränsle AB, ett samägt dotterbolag till de stora oljebolagen). Den 3 oktober 2006 – dagen efter att den nya lösningen tagits i drift - säger han i Dagens Nyheter:

Det finns bara vinnare med tåglösningen, inte minst miljömässigt. Såväl tåg som pumpteknik är väl etablerade på marknaden. Ute i världen är det en självklarhet att använda tågtransporter vid försörjning av flygplatser. De farhågor som rests utifrån miljö- och säkerhetsskäl är ogrundade.

I artikeln **Nytänk kring bränsletransporter gav stora vinster för klimatet** från april 2010 (se Svenskt Näringslivs hemsida <http://miljonytta.se/transporter/nytank-kring-bransletransporter-gav-stora-vinster-for-klimatet-2/>) har man idel lovord och konstaterar att den ändrade transportvägen inneburit minskade koldioxidutsläpp om 2.400 ton. Bl.a. skriver man att

Vinsterna med den nya lösningen för flygbränsletransporter är alltså många. Just vinsterna för klimatet uppmärksammades av LFV som tilldelade AFAB, GreenCargo och Gävle Hamn 2009 års så kallade Ecologistics award.

Kort sagt: flytten av flygbränsletransporterna har, som förespråkarna förutsade, blivit en succé.

Vi kommer att nedan utveckla ovanstående punkter och styrka alla våra påståenden. Eftersom Länsstyrelsens Miljöprövningsdelegation uppenbarligen inte förmått ta till sig de fakta och argument vi framfört vid samrådet, och OKQ8 avstått från att bemöta våra väldokumenterade synpunkter, har vi här valt att hellre vara för utförliga än alltför kortfattade.

1. Säkerhetsaspekter relaterade till verksamheten inom oljehamnsområdet

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 80 meters avstånd från närmaste cistern 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 – cisternerna i Buncefield rymde 220.000 kbm mot Louddens 330.000!) nära Hemel Hempstead 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 (men godkända) invallningar; dessutom svämmade underdimensionerade invallningar över, vilket fick släckvätska att tjänstgöra som spridningsmedium för brinnande bensin. Lågorna flammade hundrametershög. 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 helt förstörd. 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. Oljebolaget Total Oil drabbades av skadeståndskrav på £750 miljoner.

Den slutliga haverirapporten (från 2010), publicerad efter det rättsliga efterspelet, bifogas som bilagan **Buncefieldrapport** (länk). Bilderna i (de länkade) bilagorna **Buncefield1** t.o.m. **Buncefield6** ger en föreställning om förödelser.

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 (där Rasmussenrapporten kan sägas vara det klassiska exemplet), 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 mer än 1 (d.v.s. mer än 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!

En olycka behöver inte nödvändigtvis ta formen av en total katastrof, liknande branden i Buncefield. 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.

Den senaste tiden har ytterligare ett problem seglat upp: Om en cistern fylld med etanol börjar brinna är det osäkert om brandförsvaret klarar att släcka den, vilket oroar experter. Den ökande användningen av etanol gör att större volymer lagras än tidigare. Se artikel i Svenska Dagbladet 11:e jan 2012: http://www.svd.se/nyheter/stockholm/osakert-om-etanol-kan-slackas_6761053.svd
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.

DLV:s uppfattning i säkerhetsfrågan stöds även av brandskyddsmyndigheterna: 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 får förlängas för annat syfte än avveckling; detta innebär att den tillståndsgivna kvantiteten måste minskas successivt under en tillståndsperiod på omkring tre år. Inte heller får några nya tillstånd utfärdas.

2. Frågor om miljö, hälsa och säkerhet längs inseglingsleden genom skärgården

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_över_tankfartyget_chess_shwl_grundstötning.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 brandhärd 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 den här sortens 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 belysa 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. Varje år upptäcks ungefär 400 utsläpp i stockholmsområdet. Trots att majoriteten av dessa är av blygsam omfattning, medför de stora skador på stränder och djurliv.

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 Louden är långt mindre än dessas). Kostnaderna för sanering kan i värsta fall räknas i tiotals miljarder (för Exxon Valdez handlade det om USD 5 miljarder) – kostnader som skattebetalarna får stå för. Konsekvenserna för Stockholms skärgård måste därför beaktas vid tillståndsgivningen.

Även hänsyn till skärgårdsmiljön talar således för en nedläggning av oljehamnen. OKQ8:s ansökan om fortsatt och ökad verksamhet måste därför, som ovan framhållits, modifieras respektive avslås.

3. Frågor om hälsa och säkerhet längs transportvägen genom Stockholms miljözon.

Petroleumtransporterna går längs Lindarängsvägen-Tegeluddsvägen-Lidingövägen-Valhallavägen, d.v.s. genom en undantagskorridor i Stockholms miljözon. Den skyltade hastigheten är 50 km/tim, men den verkliga hastigheten på dessa vägar är högt uppdriven och respekten för trafiklagstiftningen är minimal. Hastighetskontroller sker aldrig. 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.

Oron bland de tusentals människor, vilka bor eller arbetar längs transportvägen, är betydande. Så har t.ex. Anders Flodström, dåvarande 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.

Sedan Engelbrektsskolan efter mycket arbete lyckats få en (dessvärre illa efterlevd) 30-begränsning utanför skolan, skickade 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 **Preems 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 OKQ8 är oacceptabelt.

Det är uppenbart att den tunga trafiken längs transportvägen innebär inte bara betydande olägenheter, utan även rena hälsofador, 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.

Genom en serie lyckliga omständigheter undgick Stockholm den gången en katastrof. Om fläkten i en närbelägen transformatorstation startat, skulle en s.k. BLEVE (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.

*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. Vaktstående 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 Louddendepåerna 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. Detta framgår även av yttrandena över OKQ8:s ansökan från MSB och SSBF – yttrandena som uppenbarligen inte gjort något nämnvärt intryck på Länsstyrelsen.

Om hanteringen av petroleumprodukter flyttades från Loudden till lämpliga uthamnar skulle antalet tankbilspassager på Valhallavägen minska med i storleksordningen 50.000 om året. Om bolagens ansökningar beviljas kommer i stället antalet transporter att öka betydligt.

Vi vill här kort påminna om Miljöprövningsdelegationens vid Länsstyrelsen i Stockholms län tidigare agerande: Delegationen lämnade, trots kompakt motstånd från alla remissinstanser, i beslut 2000-05-26, Preem tillstånd att t.o.m. 2008-12-31 vid Louddens oljehamn hantera upp till 818.000 ton petroleumprodukter per år. Vidare valde delegationen, utan motivering och på eget initiativ, att avsevärt mildra de av bolaget i ansökan föreslagna villkoren. Dessa omständigheter bör beaktas vid bedömningen av Miljöprövningsdelegationens överväganden i det föreliggande ärendet.

I sitt ovan nämnda avgörande (**MÖD2003:30**) i målet M6068-02 rörande Preems ansökan (vilken avslogs) 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 ansåg alltså, precis som bl.a. Ronald Wennersten och SSM (se ovan under punkt 1), att WCS är det relevanta riskkriteriet. Det förvånar oss att Miljöprövningsdelegationen vid sin tillståndsgivning väljer att bortse från domstolens synpunkter.

Vi vill även fästa uppmärksamheten på vad Miljödomstolen skriver på sid 13 i ett annat mål, nämligen 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 vägbana – 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!

Vi vill även 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.

DLV anser att Länsstyrelsen grovt åsidosatt sitt uppdrag. Enligt **Förordning 1997:1258 med länsstyrelseinstruktion** (1997-12-18), 2 §, 2 st, skall länsstyrelsen "särskilt med ett samlat regionalt perspektiv i länet samordna olika samhällsintressen inom myndighetens ansvarsområde." Enligt 3 § har Länsstyrelsen bl.a. uppgifter inom civilt försvar och räddningstjänst, hållbar samhällsutveckling och boende samt naturvård och miljöskydd. Vidare sägs i 53 § att Länsstyrelsen inom länet skall "bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen samt främja arbetet med kommunala riskanalyser." Det framgår av Länsstyrelsens överväganden, att man inte tagit hänsyn till det ovanstående. Länsstyrelsen har fullt medvetet valt att bortse från de betydande riskerna för de boende och arbetande längs transportvägen - delvis ett av landets mest tätbefolkade områden! Inte heller har man över huvud taget beaktat riskerna för, och konsekvenserna av, ett haveri i Stockholms skärgård. I stället har man väsentligen koncentrerat sig på den i sammanhanget (vid normal drift, d.v.s. i frånvaro av exempelvis en större brand, kanske förorsakad av "den mänskliga faktorn") relativt harmlösa verksamheten vid själva oljehamnen.

Länsstyrelsen har inte heller anlagt "ett samlat regionalt perspektiv i länet" (instruktionen, *op. cit.*). Anledningen till att bolagen sagts upp från Kvarnholmen fr.o.m. oktober år 2001 och att de sannolikt kommer att få lämna Bergs oljehamn då arrendetiden går ut (2019) är, att Nacka kommun önskar nyttja den värdefulla marken till bostäder. Stockholms stad sade upp samtliga cisternkontrakt på Loudden från och med 2000-01-01 (men medgav förlängning t.o.m. 2011-12-31 för att ge bolagen möjlighet till avveckling under ordnade former, en möjlighet de gjort allt för att inte utnyttja). Loudden (och Värtan) utgör, som ovan framhållits, ett av översiktsplanens stadsutvecklingsområden. Dåvarande stadsbyggnadsborgarrådet Mikael Söderlund föreslog i skrivelse till stadsbyggnadsnämnden att detaljplanearbete skulle påbörjas för den framtida stadsbebyggelsen i hamnområdet. Gatu- och fastighetsborgarrådet talade offentligt om uppförandet av i storleksordningen 10.000 lägenheter i området - ett betydande bidrag till lösningen av problemet med stockholmsområdets bostadsförsörjning. I ett regionalt perspektiv synes nackdelarna med en fortsatt hantering i förening med en omlokalisering av petroleumhantering från Bergs oljehamn till Loudden betydligt överväga den blygsamma minskning av det totala transportarbetet som *möjligen* skulle kunna bli följden (för mer i denna fråga: se nedan under punkt 5).

Några ytterligare argument mot fortsatt oljehantering vid Loudden är följande:

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 – vilken utgör ett riksintresse, överordnat alla andra riksintressen..

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

Den fortsatta och utökade verksamheten i Loudden enligt OKQ8 AB:s ansökan skulle således utgöra ett stort intrång i Nationalstadsparken och vi menar att ärendet därför borde prövas enligt Miljöbalken kap 17.

De farliga transporterna genom Stockholms innerstad och Nationalstadsparken utgör tillräcklig grund för att avslå OKQ8:s ansökan.

4. Farorna vid eventuell tunneltransport av petroleumprodukter.

Ansvariga myndigheter tycks nu ha beslutat att transportererna från Loudden skall gå – utan eskort alternativt avlyst tunnelrör - genom Norra Länken. Exempelvis uttalade det tidigare finansborgarrådet Annika Billström att riskerna skulle försvinna om transportererna blott görs osynliga. I en TV-kommentar till gasololyckan på Tegeluddsvägen (se ovan) förklarade hon att Norra Länken kommer att lösa problemen med det farliga godset. Detta är dock helt fel:

FOA, Forsvarets Forskningsanstalt (numera FOI), har studerat ett scenario där en tankbil lastad med tio ton gasol (att jämföra med 14 ton vid gasololyckan) 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 förkollnades de olyckliga offren, instängda i tunneln och i angränsande räddningsutrymmen. Bilar och bussar körde fast i den smälta asfalten, däcken 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, Tauertunnelbranden 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 bensen 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>.

Förhoppningsvis kommer Sverige att inom kort 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 att Länken inte förväntas stå klar förrän tidigast 2016, d.v.s. vid utgången av det nuvarande arrendet.

I en rapport om godstransporter ansåg Länsstyrelsen år 1990 att transporter av farligt gods inte borde ske i tunnlar eller på överdäckade vägar. Idag förefaller man ha en annan uppfattning. Det är oklart vad som betingat den ändrade ståndpunkten.

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 utökas eller förlängas mer än som är oundgängligen nödvändigt för en snabb avveckling av oljehamnen.

5. Stadens beslut att avveckla petroleumhanteringen till förmån för bostadsbyggande och frågan om alternativ lokalisering.

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 Tegeluddsvägen, 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 tycks ingen beklaga den nya situationen - tvärtom.

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 tom 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, nämligen 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 bergrum 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). Vi utvecklar detta nedan och i bilagan **Om nyanläggning av inlandsdepå**.

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.

För att ge perspektiv på omlokaliseringsfrågan ger vi nedan en kort historisk redogörelse för turerna kring flyttningen av flygbränslet. Lärdomarna är högst relevanta för frågan om oljehamnens fortsatta existens.

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 Förvarsdepartementet 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 skulle upphöra senast år 2002. I stället förordades en järnväglösning, enligt vilken specialbyggda tågsätt med 14-17 vagnar med hög säkerhet två gånger om dygnet skulle leverera flygbränsle. Enligt de ursprungliga planerna skulle transporterna gå från Loudden, men den lösning som till slut kom att realiseras är att använda Gävle som inskeppningshamn. Även tågtransporter från Göteborg – sannolikt den mest miljövänliga lösningen - kan komma i fråga. .

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 och distributionskostnaden med omkring 5 miljoner kr/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 utredde Per Gunnarsson under 1999 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 Södertäljdepån.*

I Södertälje hamn har man sedan 13 april 2010 tillstånd att hantera 1.200.000 ton, vilket innebär en ökning med 800.000 ton jämfört med föregående tillstånd. Dessutom finns outnyttjade mark-områden 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 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.**

Bolagen invänder ständigt att man inte var för sig 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 tillsätta additiven vara något olika.)

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

Som belägg för våra påståenden om ytkrav, kostnader m.m. hänvisar vi till bilagan **Om nyanläggning av inlandsdepå**, vilken bifogades vårt överklagande av Preems ansökan av den 28 dec 1998. Av bilagan framgår klart att bolagens uppskattningar av kostnader, tankbilsmil etc vid anläggandet av en inlandsdepå är helt felaktiga och missvisande. Vi vill här även erinra om att Stockholms stad gick in som delfinansiär vid flyttningen av flygbränslet. En dylik lösning skulle naturligtvis vara möjlig även i föreliggande fall.

Om politiker och berörda myndigheter 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 OKQ8:s ansökan om fortsatt och utökad verksamhet måste avslås.

Övrigt: OKQ8 säger sig eftersträva en ökad andel biobränslen på Loudden. Tabellerna på sidan 1 visar på i stort sett ett tiofaldigande av etanol/E85: från 14.000 ton till 125.000 ton årligen. 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 såväl branschen som 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 majsföretaget Archer Daniels Midlands. För en utförligare diskussion: se bilagan **Etanolmotionsbilaga** (länkad) och Sören Wibes **rapport till Expertgruppen för Miljöstudier** (se www.ems.expertgrupp.se). 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.*

Etanolbubblan har redan punkterats. DLV förutser att även biodieseln inom kort kommer att röna ett liknade öde. Bolagens satsningar på biodrivmedel framstår därför som föga realistiska – åtminstone om Sverige har för avsikt att leva upp till sina klimatåtaganden.

SAMMANFATTANDE SLUTSATSER:

Louddens oljehamn måste avvecklas.

Att förlänga bolagens tillstånd är kontraproduktivt.

Det enda acceptabla är ett verksamhetstillstånd, som innebär en snabb avveckling.

Med hänsyn till att OKQ8 haft över ett decennium för att förbereda flyttningen, torde högst tre år vara en rimlig avvecklingstid.

DLV:s YRKANDE

DLV yrkar, med stöd av vad som ovan anförts, att Mark- och miljödomstolen upphäver Länsstyrelsens beslut och att således OKQ8:s ansökan i dess helhet måtte avslås.

E.u.

.....

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

Bilagor:

Buncefieldrapport <http://dlv.se/Startsida/Loudden2011/Buncefieldrapport.pdf>

Buncefield1 t.o.m. **Buncefield6** (bilder) <http://dlv.se/Startsida/Loudden2011/Buncefield1.jpg> o.s.v.

Slutrapport Loudden http://dlv.se/Startsida/Loudden2011/Slutrapport_Loudden.pdf

Etanolmotionsbilaga <http://dlv.se/Startsida/Loudden2011/Etanolmotionsbilaga.doc>

Filerna finns, som synes, 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 avstår därför, av miljöhänsyn, från att foga utskrifter av filerna till föreliggande yttrande.

Om nyanläggning av inlandsdepå (bifogas som papperskopia)