

## Felaktigheter i Preems ansökan dec 1998 (utdrag)

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

1. I **bilaga B (lokaliseringsutredningen)**, definieras tre grundförutsättningar för utvärdering av hamnlägen:

Hamn och farled med djup överstigande 9 meter

Tillgång till markyta i anslutning till hamnläget minst 50 ha

Transportsystemets standard

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

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

a. I en **förteckning över Stockholms Hamn AB:s hamndelar och hamnområden**, daterad 2000-02-04, uppges oljehamnens areal till 26 ha. Enligt en av Scandiaconsult år 1995 utförd **utredning avseende utflyttning av Stockholms hamn** uppgår ytan för cisterner till 10 ha. Preem arrenderar 3.5 ha av Loudden.

b. Kontakter, vilka tagits med andra olje- och energibolag och med företag i lagringsbranschen, visar en helt annan bild än Preems: Nyanläggning av en depå för samtliga oljebolags totala hantering skulle kräva i storleksordningen 4 à 5 ha. Som exempel kan nämnas Shells anläggning i Karlstad, vilken till lika delar försörjs med tåg och båt. Årsomsättningen är 600.000 kbm på en areal av några få hektar.

Preem tycks räkna med att Loudden skulle behöva ersättas med en helt ny komplett hamn i Stockholms närhet (tydligt också mycket större än dagens Loudden!), baserad på försörjning med oceangående tankfartyg. Detta är helt orealistiskt och är endast ett sätt att försöka omöjliggöra en enkel och rationell lösning av problemet med stockholmsområdets försörjning med oljeprodukter. Stockholms försörjning kräver inga oceangående fartyg: Genom att låta försörjningen ske per järnväg minskas behovet av oljecisterner -- till såväl antal som storlek -- drastiskt.

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

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

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

a. Total körsträcka med befintlig lösning uppgick år 1992 till 930.000 tankbilsmil.

b. Den enda tvåhamnslösning som studeras i rapporten är kombinationen Loudden/Södertälje. I detta alternativ sker distributionen till Stockholm, Sundbyberg och Solna samt nordsektorn via Loudden, medan sydsektorn fourneras via Södertälje. Körsträckan minskar härigenom med 16.5 procent till 776.000 tankbilsmil. Det finns all anledning tro, att sträckan skulle minska ytterligare i ett alternativ med en depå norr om Stockholm; denna möjlighet studeras emellertid inte i rapporten.

c. Om allt flygbränsle transporterades på landsväg (en utomordentligt dålig lösning!) från Kapellskär till Arlanda skulle den totala transportsträckan jämfört med nollalternativet öka med 6.5 procent (61.000 mil).

Naturligtvis har förhållandena ändrats sedan 1992:

- Den totala förbrukningen av petroleumprodukter visar en nedåtgående tendens.
- I Stockholmsområdet minskar förbrukningen av eldningsolja snabbt.
- Flygbränslehanteringen växer såväl relativt som absolut.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En ökning med 380 procent kan knappast betraktas som försumbar.

4. I **bilaga B**, sidan 18, hävdas att *Kostnaden för nyetablering av en oljedepå ligger i storleksordningen 250-350 miljoner SEK, exklusive kostnader för markförvärv, förutsatt att infrastruktur inkluderande hamn, kajer, vägar samt järnväg finns* . Vi har kontaktat andra aktörer på marknaden, bl.a. ett av världens största lagringsföretag, för att få synpunkter på denna uppgift. Det har då framkommit att genomsnittskostnaden för nyanläggning av en kubikmeter cistern, inklusive rördragningar, pumpar, filter etc, ligger i intervallet 500-1.200 kr/kbm. Att ersätta samtliga oljebolags samlade cisternkapacitet vid Loudden (350.000 kbm) skulle alltså kosta 175-420 miljoner. Scandiaconsult uppger i **Utredning avseende utflyttning av Stockholms hamn** nyanläggningskostnaden för Louddens cisternkapacitet till 170 miljoner kr. Dessutom föreligger här ett antal faktorer, vilka markant reducerar kostnaden:

1. Preem äger bara en del av den totala cisternkapaciteten på 350.000 kbm.
2. Omsättningshastigheten vid depåer, som försörjs via järnväg, är många gånger högre än vid en depå av Louddens karaktär. Behovet av lagringskapacitet är därför betydligt mindre än vad Preem räknat med.
3. Samordningsvinster kan uppnås antingen genom att ett flertal bolag samäger och samutnyttjar cisterner eller genom att cisternerna ägs och drivs av ett fristående bolag.

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