

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden

Bakgrund

Uppdraget

I stadens ägardirektiv 2014-2016 står att Stockholms Hamn AB ska

- i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden

Vidare sägs beträffande bolagets mål och uppgifter att

”Stockholms Hamn AB arbetar i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen med att söka möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. Det nuvarande arrendavtalet gäller t.o.m. år 2019. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter. Miljöförbättrande åtgärder samt säkerhetsåtgärder är nödvändiga inslag till dess att alternativa lokaliseringar kan realiseras. Det är av största vikt att arbetet bedrivs skyndsamt och med en helhetslösning som mål.”

Liknande skrivningar har funnits i stadens ägardirektiv till Stockholms Hamn AB sedan början på 2000-talet.

I detta ärende redogörs för hur arbetet bedrivits för att uppfylla målen, bland annat redovisas vilka utredningar av betydelse som gjorts. Ärendet innehåller också en redovisning av nuläget utifrån det pågående arbetet som sker samordnat mellan Stockholms Hamn AB, Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret, samt innehåller förslag för det fortsatta arbetet.

Kort historik

Idag finns det två kvarvarande depåer för bränsleförsörjning och annan petrokemisk verksamhet centralt belägna i Stockholmsområdet. Det är Loudden i Stockholm och Bergs depå i Nacka. Det har tidigare funnits flera stora anläggningar inom området, av vilka kan nämnas Kvarnholmen i Nacka, Rasta vid Gåshaga på Lidingö samt depåer i

Södra Värtan i Stockholm. Dessa depåer avvecklades huvudsakligen under 1990-talet för att lämna plats för annan stadsutveckling.

Oljehamnen vid Loudden började byggas i slutet av 1920-talet för att sedan utvecklas till regionens största oljedepå. Totalt finns ett 90-tal cisterner med en total lagringskapacitet på ca 330 000 m³. En huvuddel av dessa är fortfarande i bruk. På 1960- och 70-talen anlades ett antal större bergrum för oljeförvaring inom området. Ett av skälen till detta var de krav på beredskapslagring som då fanns. De flesta av dessa bergrum är idag avvecklade och tömda på produkter. Dock finns det en stor, av flera bolag gemensamägd bergrumsanläggning, för förvaring av bensin, som fortfarande är i drift.



I slutet av 1990-talet beslutades i Stockholms kommunfullmäktige att Loudden ska avvecklas som oljehamn och depå för distribution av oljeprodukter i regionen. Motiven för en avveckling har bland annat varit att ta bort riskerna med riskabla fartygstransporter genom skärgården och att få bort farligt gods från det centrala gatunätet i staden samt att frigöra området för stadsutveckling. Loudden är numera en viktig del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Ett första steg i avvecklingen av Loudden togs då flygbränslet till Arlanda 2006 flyttades till en nyanlagd omlastningsanläggning i Brista, dit bränslet transporteras med tåg från Gävle. Bränslet pumpas sedan därifrån i en pipeline till flygbränsledepån på Arlanda. Anläggningen i Brista uppfördes på Fortums mark i anslutning till Bristaverket. I ett avtal mellan Fortum och Stockholms Hamn AB bidrog Stockholms stad till finansieringen av anläggningen. Andra intressenter och finansiärer förutom Fortum och Stockholms stad var Arlanda Bränsleförsörjning AB (AFAB) och dåvarande Banverket. Med den nya

lösningen för flygbränslet minskade Loudden's volymer med ca 400 000 m³ per år, vilket då motsvarade drygt en tredjedel av dåvarande volymer.

Tidigare utredningar

Per Gunnarsson

Efter Kommunfullmäktiges beslut om att avveckla Loudden gav Kommunstyrelse Per Gunnarsson, tidigare vd i Stockholms Stadshus AB, i uppdrag att gå igenom de juridiska, ekonomiska och praktiska förutsättningarna för en avveckling. Hans arbete redovisades i olika PM, bland andra "Loudden-Stockholms oljehamn: Utgångsläge och framtid", (1999-11-08).

Per Gunnarsson kunde redan då konstatera att avvecklingen kommer att bli komplicerad eftersom oljebolagen såg stora fördelar med att vara kvar på Loudden och att det måste ske genom att "Stockholms stad medverkar i den fortsatta processen bl a vad gäller att klarlägga alternativa lösningar och dess konsekvenser". Vidare noterade Per Gunnarsson att "den politiska viljan att få en så kort avvecklingsperiod som möjligt är klart uttalad. Arrendatorernas uppfattning om tidsperspektivet är i princip den motsatta".

Att hamna rätt – förslag till hamnstrategi för Stockholm (Bo Malmsten)

Kommunfullmäktige beslutade i mars 2004 (utlåtande 2004:31) att ge kommunstyrelsen i uppdrag att "i samråd med berörda kommuner och aktörer, ta fram en strategi för Stockholm". "Strategin ska utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten." Staden uppdrog därefter åt Bo Malmsten, tidigare direktör i RTK (region- och trafikplanekontoret) att ta fram en sådan strategi.

Utredningen innehåller en relativt grundlig genomgång av "Hamninfrastruktur för den framtida energiförsörjningen och oljehantering". Tidsperspektivet för en avveckling av Loudden var då 2011. Bo Malmsten konstaterar liksom tidigare utredare att en avveckling är förknippad med betydande svårigheter och att frågor kring den framtida oljeförsörjningen och energiförsörjningen liksom övriga hamnfrågor kräver ett regionalt helhetsgrepp. Utredningen med rekommendationer för utvecklingen av den framtida hamnverksamheten överlämnades till kommunfullmäktige i juni 2006 (utlåtande 2006:141). Kommunfullmäktiges beslut innebar bl a ett uppdrag till kommunstyrelsen att "tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen av Värtahamnen-Frihamnens område". Detta innebar i sin tur fortsatt planering för en avveckling av Loudden, vilket också framgått av ägardirektiven till Stockholms Hamn AB.

"Loddengruppen"

I samband med att avtalen för bolagen på Loudden omarbetades och förnyades från år 2004 förband sig bolagen att medverka i en utredning för att finna lösningar på bränsleförsörjningsfrågan för regionen vid en avveckling av Loudden. Den s k

Louddengruppen bildades. I gruppen som leddes av Hamnen, ingick representanter för oljebolagen och deras branschorganisation SPI (Svenska Petroleum Institutet), numera SPBI (Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet). För utredningsarbete anlätades konsultbolaget Transek numera en del av WSP.

Utredningen genomfördes i tre etapper. Etapp I var en ”inventering av användningen av oljeprodukter samt en kartläggning av befintliga anläggningar och distributionssystem”. Etapp II - ”Alternativen till Loudden” var en redovisning av dåvarande ”utbudsstruktur och en inventering av möjliga alternativa depålägen”. Etapp III, slutrapporten omfattade ”fördjupade effektberäkningar vid en förändrad depåstruktur och övergripande slutsatser om framtida struktur för regionens oljeförsörjning”. I utredningsarbete ingick också att belysa konsekvenserna av en nedläggning av Bergs depå i Nacka. Slutrapporten redovisades i december 2006.

Mycket kort sammanfattat konstaterades i utredningen att trafikarbete och därmed förknippade kostnader för emissioner, olyckor samt direkta transportkostnader ökar vid en omfördelning av volymerna till befintliga depåer. Vid en nedläggning av Bergs accentueras detta ytterligare. En ny inlandsdepå i norra Storstockholmsområdet som försörjs via järnväg skulle något reducera de negativa effekterna. Redan då bedömdes incitamentet till att investera i en sådan ny depå som lågt.

Beträffande senare utredningar se nedan.

Riksintresset

I oktober 2001 förklarade Sjöfartsverket att Stockholms hamn är av riksintresse enligt miljöbalkens 3 kap 8§. Det innebär att de mark- och vattenområden som utgör riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjande av berörda anläggningar. För att betraktas som riksintresse ska hamnen bland annat uppfylla kriteriet för TEN-T kategori A, vilket innebär att hamnen ska ha en omfattande godshantering (årlig volym minst 1,5 milj. ton gods), ha en omfattande internationell passagerartrafik (minst 200 000 passagerare i internationell trafik) samt ha intermodala förbindelser med övriga TEN-T. Stockholms hamn uppfyller samtliga dessa krav.

Av Sjöfartsverkets beslut framgick inte någon närmare avgränsning av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Därför lät Länsstyrelsen i Stockholms län, Sjöfartsverket, Banverket och Vägverket ta fram en rapport, Rapport 2005:17, som närmare beskriver och preciserar riksintresset. Av rapporten framgår att Loudden liksom Värtan, Frihamnen, Stadsgården m fl hamnområden omfattas av riksintresset.

Av rapporten framgår också tydligt att riksintresset inte bör ses statiskt utan att det kan ske förändringar över tiden. I rapporten sägs att ”om en ny hamn etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas”.

Det är Trafikverket som beslutar om riksintresse. Länsstyrelsens uppgift är bland annat att se till att samhällsplanering kan ske utan att riksintresset påtagligt skadas. Staden och Hamnen har därför inlett diskussioner med Länsstyrelsen om vilka kriterier som måste vara uppfyllda för att den del av riksintresset som Loudden omfattas av ska kunna omprövas, så att det blir möjligt att detaljplanlägga området för annan verksamhet.

Till skillnad mot Loudden omfattas inte Bergs oljehamn formellt av riksintresse, men har enligt Länsstyrelsen så stor regional betydelse att det i princip kan jämföras med ett sådant.

Avtalssituationen – ekonomi

Arrendeavtal

Nuvarande arrendeavtal med bolagen på Loudden tecknades att gälla från den 1 januari 2004 med en löptid efter förlängning till och med 2011. Då det under 2008-2009 stod klart att en avveckling av Loudden inte skulle kunna vara genomförd 2011, framfördes från oljebolagens sida, att det utifrån gällande krav beträffande miljö och säkerhet, inte är acceptabelt att bedriva en så omfattande och riskfylld verksamhet, baserade på ettåriga förlängningar av arrendeavtalen. Hamnen instämde i detta. Efter förhandlingar med bolagen träffades ett tilläggsavtal som innebar att de gällande avtalen förlängdes på oförändrade villkor med 5 år till och med 2016-12-31 och med möjlighet till ytterligare 3 års förlängning d v s som längst till och med 2019. Därefter upphör avtalen att gälla. Tilläggsavtalen godkändes i december 2009 av Stockholms Hamn AB:s styrelse. Det bör noteras att bolagen genom förlängningen av avtalen getts ytterligare 8 år för verksamhet och förberedelse för avveckling jämfört med de ursprungliga tiderna i arrendeavtalen.

Samtliga arrendekontrakt innehåller klausuler gällande bolagens skyldigheter om återställande av arrendeområdet fritt från av arrendatorn tillhöriga byggnader, byggnadsrester, anläggningar etc. samt skyldighet att på egen bekostnad ombesörja all erforderlig miljösanering. Med sanering avses såväl marksanering som sanering av berggrum. Enligt avtalen ska dess åtgärder vara genomförda vid arrendetidens utgång.

Ekonomi

Hamnens intäkter från verksamheten på Loudden består huvudsakligen av intäkter från arrenden och erlagda fartygs- och varuhamnsavgifter. För år 2013 uppgick dessa till ca 9,0

milj. kr för arrenden och 9,8 milj. kr i fartygs- och varuhamnsavgifter d v s intäkter på sammantaget ca 18,8 milj. kr. Hamnens kostnader för att drift och underhåll av anläggningarna inom området var för samma år ca 8,3 milj. kr.

Sett ur Stockholms Hamn AB:s perspektiv tillkommer kostnaderna för Louddens andel av Hamnens kostnad till Staden för markdisposition. Louddens areal är på ca 210 000 m² vilket utgör knappt 20 % av den mark som Hamnen disponerar vilket i sin tur innebär en kostnad för Hamnen på ca 8,9 milj. kr. Enligt Hamnens avtal med Staden om disposition av marken ska avgiften till Staden justeras vid större förändringar av markanvändningen.

För Stockholms Hamn AB:s del innebar verksamheten på Loudden således en nettointäkt på ca 1,6 milj. kr för år 2013. Beroende på underhållsbehov mm varierar beloppet något mellan olika år.

Exploateringsvärdet av Loudden är, sett från Stadens synvinkel, betydande med intäkter av en helt annan storleksordning (miljardbelopp).

Arbetet med att söka alternativ lokalisering av verksamheten vid Loudden

Uppdatering och fördjupningar av tidigare utredningar

Som tidigare nämnts pågår ett samarbete mellan Stockholms Hamn AB, Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret att utifrån stadens ägardirektiv till Hamnen finna alternativ lokalisering av verksamheten vid Loudden. Arbetet syftar till att hitta lösningar som innebär att nuvarande verksamheter kan flyttas från Loudden och rådande riksintresse kan hävas så att området kan planläggas för bebyggelse enligt planerna för Norra Djurgårdsstaden.

I arbetet har ingått att utifrån tidigare genomförda utredningar analysera förutsättningarna för en avveckling av Loudden och undersöka vilka alternativ som fortfarande kan vara aktuella. Det har också i flera omgångar varit möten med representanter för oljebolagen för att efterhöra deras planer vid en avveckling. Kontakter har också tagits med Länsstyrelsen i Stockholms län för att klargöra vad som krävs för att kunna ompröva den del av riksintresset Stockholms hamn, som omfattar Loudden.

De diskussioner som Staden och Hamnen fört med Länsstyrelsen resulterade i ett behov av att uppdatera de tidigare utredningarna från 2005/2006. Uppdateringen har skett i två steg. De kompletterande utredningarna har utförts av konsultbolaget WSP. Den första rapporten blev klar i maj 2013. Därefter har en fördjupning gjorts med en koncentration till ett mindre antal tänkbara alternativ/scenarier och med mer omfattande studier beträffande frågor om risk och sårbarhet vid en omlokalisering av oljeverksamheten.

Eftersom Nacka kommun tidigare meddelat att man inte avser att förlänga tomträttsavtalet för oljedepån i Bergs har uppdateringarna också inkluderat konsekvenserna av en nedläggning av Bergs depå och oljehamn. Nacka kommun sade enligt uppgift upp tomträttsavtalet för Bergs oljedepå och hamn före årsskiftet 2013/14 vilket innebär att verksamheten ska läggas ner senast 2019, såvida Nacka kommun och verksamhetsutövarna inte träffar överenskommelse om annat.

Slutrapporten, som blev klar i februari 2014, har i flera omgångar stämts av med Länsstyrelsen. Rapporten biläggs detta ärende.

Stockholmsregionen framtida oljeförsörjning – Slutrapport 2014-02-14 (WSP)

Kortfattat om förutsättningarna för utredningsarbetet

I samtalen med oljebolagen har framkommit att inget av bolagen säger sig tro på möjligheten att bygga en ny nordlig inlandsdepå. Investeringarna blir för höga. Det är också oklart vem som ska stå för investeringarna. Det kommer inte att gå att "räkna hem" en sådan anläggning menar man.

Eftersom det funnits en enighet om att det inte är rimligt att investera i en ny nordlig depå togs detta alternativ bort från det fortsatta utredningsarbetet. Länsstyrelsen har delat den bedömningen.

Då det inte heller funnits någon klar bild av hur bolagen kommer att agera vid en avveckling av depåerna på Loudden och i Bergs i Nacka, fick WSP i uppdrag att, som scenarier, utreda några ytterlighetsalternativ. Ett där Södertälje tar över alla volymerna från både Loudden och Bergs och ett där alla volymerna fördelas på andra befintliga depåer i närområdet. Ett mellanalternativ redovisas också.

Då det har visat sig att prognoserna för den framtida bränsleförbrukningen som använts i tidigare utredningar överskattat förbrukningen, har det ingått i uppdraget att se över prognoserna som används i det fortsatta arbetet.

Då Södertälje ses som ett huvudalternativ har det också ingått i uppdraget att bedöma vilken inverkan ett genomförande av Förbifart Stockholm kan komma att ha på transporter i regionen.

Det har också framkommit att frågor rörande riskbedömningar och sårbarhet samt miljöpåverkan vid en omstrukturering av depåverksamheten fordrar en djupare belysning än vad som framgår av tidigare rapporter. I WSP:s uppdrag ingick därför att göra fördjupade analyser och bedömningar i dessa frågor.

Sammanfattning av utredningsarbetet – citat ur rapporten

”Enligt den litteraturgenomgång och samtal med branschföreträdare som gjorts i detta arbete är det svårt att finna framtida partneutala prognoser på regional nivå kring framtida bränsleanvändning och produktutveckling inom bränslen. Det finns en trend som visar mot med allt mer produktifierade bränsleprodukter, vilket kan innebära att depåerna kan bli mer produktifierade i framtiden. Det är dock svårt att veta om ökad produktifiering innebär att utbyttbarheten mellan de olika depåerna kommer att försvåras eller inte i en framtid. Framtida produktifiering kan också innebära förändrade logistikmönster. Senaste statistik för förbrukningen i Stockholms län visar på klara nedgångar trots befolkningsökning. Tidigare utredningar (2006) angav en prognos för oljeförbrukningen i Stockholms län år 2020 till ca 2,3 Mm³. Med utgångspunkt från den minskade förbrukningen 2011/12 (ca 1,7 Mm³) uppräknad med prognos för befolkningstillväxt kan behovet år 2030 bedömas till ca 2,1 Mm³). Prognoserna i tidigare utredningar kan därför bedömas vara för höga.

I de scenarier som konstruerats i detta arbete har utgångsläget varit att närmaste depå försörjer närmaste kommun, till dess att depåns kapacitetstak har uppnåtts. Med en framtida ökad produktifiering och förändrade logistikmönster kan detta innebära att scenarierna inte helt representerar en riktig bild kring hur försörjningen kan ske. I verkligheten skulle en ökad produktifiering kunna komma att innebära att flera depåer försörjer samma kommuner, men med olika produkter. Denna alternativa bild har dock inte varit möjlig att skapa scenarier utifrån bl a beroende på att oljebolagen i dagsläget inte kan/vill redovisa hur försörjning exakt kommer att ske vid förändrade förutsättningar. Våra framtagna scenarier är således en konstruktion, men de beräkningar som har genomförts ger ändå en god indikation kring hur alternativen kan jämföras med varandra utifrån de parametrar som här valts att analyseras. De beräkningar och analyser som gjorts när det gäller riskbidrag innebär att scenarioalternativen kan jämföras mot att Loudden och Bergs depåer finns kvar samt att alternativen kan jämföras med varandra.

Investeringskostnader för depåerna har inte beaktats i arbetet. Bedömningen är dock att volymerna ryms inom befintliga depåer, fränsett i scenario C3X, Södertälje 100%, där investeringar krävs i utbyggds depåkapacitet.

Beräkningarna visar att om Loudden och Bergs depåer stängs, så kommer, oavsett vilka depåer som försörjer Stockholmsregionen (av de alternativ som analyseras i detta arbete) trafikarbetet att öka och till detta också ökade transport-, olycks- och utsläppskostnader. Byggs Förbifarten blir ökningen inte lika stor.

Samtidigt kommer riskpåverkan på människor i omgivningen att minska, oavsett vilka depåer som försörjer Stockholmsregionen (av de alternativ som analyseras i detta arbete), om Loudden och Bergs depåer stängs. Riskpåverkan på människan kommer att förbättras i varje alternativ, även om gastransporterna ökar från 0 till 20%. Skillnaderna i risk bedöms dock som små i förhållande till de risknivåer som accepteras per kilometer vid bedömning av riskpåverkan t ex i samband med fysisk planering. Om Förbifarten byggs kommer riskpåverkan på människa också bli ytterligare lägre,

beräkningar har dock inte genomförts för detta. Det innebär att inget av alternativen, varken att Södertälje hanterar 100 % av volymerna eller att volymerna fördelas på fler depåer i Mälardalen, är något högriskalternativ.

Eftersom samtliga alternativ ger en lägre riskpåverkan på människa bedöms i nuläget inte riskreducerande åtgärder behöva studeras ytterligare i detta skede. Transporterna sker på rekommenderade vägar för farligt gods och därför har inte en detaljerad genomgång för att undersöka om acceptanskriterier för riskpåverkan lokalt överskrids. För scenariot där omfördelning helt sker till befintliga depåer kan antas att intransporter över Mälaren till Västerås depå kommer att öka. För att minska miljöpåverkan på Mälaren kan det vara aktuellt att i fortsatta utredningar se över möjligheten att exempelvis försörja Västeråsdepån via tågtransporter istället.

Sårbarhetsbedömning av det alternativ där Södertälje, i stort som enda depå, övertar Loudden och Bergs volymer visar att om Södertälje depån skulle slå ut helt, skulle det innebära att de övriga depåerna i området såsom Gävle, Västerås och Norrköping kommer att få en kraftigt ökad belastning. Alla dessa depåer kommer att slå i sina respektive takvolym. Även längre bort belägna depåer måste i en sådan Extremsituation bli involverade i försörjningen. Belastningarna på den totala logistiken kommer att bli höga.

Övergripande kan konstateras att om både Loudden och Bergs läggs ned finns det alternativa depåer för att klara oljeförsörjningen i regionen. Alternativet med överföring av volymerna till främst ett utbyggt Södertälje framstår som det mest fördelaktiga. Nackdelen är att en sådan koncentration ger en sårbarhet vid Extremsituationer. Ytterst är det dock marknaden/ oljebolagen som styr vilka alternativ som kommer att realiseras.”

Alternativet Södertälje

Södertälje Hamn AB:s nuvarande miljötillstånd för bränslehantering är tillräckligt för att kunna ta emot och hantera volymerna från Loudden. För att också kunna ta emot och hantera volymerna från Bergs depå i Nacka behöver tillstånden i Södertälje hamn ökas och investeringar göras i nya anläggningar.

Södertälje Hamn AB kommer att under första halvåret 2014 lämna in en ansökan till Mark- och Miljödomstolen för att kunna hantera 2,2 milj. ton, jämfört med nuvarande tillstånd, som är på 1,2 milj. ton. I ansökan ingår också att bygga ut hamnanläggningarna samt muddra för ökat djupgående, för att säkert kunna ta emot och hantera det tonnage som befraktar bränsleprodukter.

Södertälje Hamn AB har också tillsammans med ett depåföretag genomfört en studie om möjligheten att bygga ut depåkapaciteten inom området.

Hamnen i Södertälje har också mycket goda järnvägsförbindelser, vilket innebär att oljedepån delvis även kan försörjas med tåg, vilket ökar flexibiliteten och minskar sårbarheten. Södertälje hamn är klassat som riksintresse.

Trafikverket har tillsammans med Sjöfartsverket startat en så kallad "Åtgärdsvalstudie" för att utreda behovet av farledsförbättringar på sträckan Landsort - Södertälje. Det arbete är just påbörjat varför ingen rapportering ännu skett från det arbetet.

Slutsatser

Utredningsarbetet och kontakterna med oljebolagen visar att det inte är rimligt att bygga en ny inlandsdepå i norra Storstockholm på det sätt som redovisats i tidigare utredningar. Det finns ingen vilja att investera i en sådan anläggning.

Av utredningen framgår att vid en stängning av depåerna på Loudden och i Bergs kommer trafikarbetet med åtföljande konsekvenser att öka vid samtliga undersökta alternativ. Med Förbifart Stockholm blir ökningen mindre.

Utredningen visar vidare att riskpåverkan på människor i omgivningen kommer att minska, oavsett vilka alternativ som väljs, om depåerna på Loudden och i Bergs stängs. Detta på grund av att tätt befolkade områden avlastas från transporter med farligt gods.

Av utredningen framgår också att hamnen i Södertälje skulle kunna fungera som huvuddepå för bränsleförsörjningen i Stockholmsregionen. Södertälje Hamn AB förbereder en sådan utveckling genom att söka utökade tillstånd som innebär att man förutom volymerna från Loudden också på sikt kan ta över volymer som motsvara dem som idag hanteras på Bergs oljedepå i Nacka. Ytterst är det dock oljebolagen själva som avgör hur en omlokalisering kan genomföras.

Sårbarhetsbedömningen visar, att vid alternativet med Södertälje som i princip enda depå, kommer de övriga depåerna i närområdet som Gävle, Västerås och Norrköping, att få en kraftigt ökad belastning om Södertäljedepån skulle slås ut helt. Vid en sådan extremsituation måste sannolikt även längre bort liggande depåer behöva involveras. En liknande situation skulle teoretiskt kunna inträffa redan idag med nuvarande depåstruktur om till exempel farleden till Stockholm skulle blockeras.

Den slutliga bedömningen är således att det finns ersättningsalternativ för att kunna omlokalisera nuvarande verksamheter på Loudden och i Bergs så att bränsleförsörjningen i regionen även fortsättningsvis kan ske på ett säkert sätt. Därmed bör det finnas grund för att undanröja riksintresset för den del som omfattar Loudden för att göra området tillgängligt för annan exploatering.

Fortsatt arbete

Staden och Hamnen fortsätter diskussionerna med oljebolagen och andra intressenter för att avveckla Loud den som oljehamn och oljedepå. Arbetet inriktas även fortsättningsvis på att finna långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter. För detta kan ytterligare kontakter med Länsstyrelsen och Trafikverket behöva tas.

Mot bakgrund av de ersättningsalternativ som finns tillgängliga för verksamheterna på Loud den bör en formell framställan göras till myndigheterna i syfte att kunna häva den delen av riksintresset för Stockholms hamn som kan hänföras till Loud den.

Staden och Hamnen ser också, mot bakgrund av slutsatserna i den senaste rapporten och diskussionerna med Länsstyrelsen, ett behov av att anmoda arrendatorerna på Loud den att snarast påbörja arbetet med att ta fram en plan för sanering av området. Inledande kontakter har tagits med bolagen i denna fråga. Avtalen löper som bekant ut den 31 december 2019, utan möjlighet till förlängning. Avtalstiden är inte kopplad till riksintressefrågan eller miljötillstånden för verksamheten, vilket inte heller utgör något hinder för att påbörja saneringsarbetet.

Staden och Hamnen följer Södertälje Hamn AB:s arbete för att få utökade tillstånd för oljeverksamheten, liksom påbörjat arbete för att öka tillgängligheten i farleden in till Södertälje.

Förslag

Styrelsen för Stockholms Hamn AB föreslås besluta

- att ge VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att, genom i ärendet föreslagen utveckling av Loud den, medverka i arbetet med omvandlingen av Loud den som en del av Norra Djurgårdsstaden
- att för egen del godkänna lämnad redogörelse för arbetet med att söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loud den
- att under förutsättning av Kommunfullmäktiges godkännande, påbörja arbetet med att genomföra avvecklingen av oljeverksamheten vid Loud den
- att föreslå Koncernstyrelsen och Kommunfullmäktige att godkänna lämnad redogörelse för arbetet med att söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loud den samt

att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen

- genom i ärendet föreslagen utveckling av Loudden medverka i arbetet med omvandlingen av Loudden som en del av utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden
- påbörja arbete med att genomföra avveckling av oljeverksamheten vid Loudden
- göra en framställan hos beslutande myndigheter om att häva den del av riksintresset Stockholms hamn som omfattar Loudden

att omedelbart justera ärendet

Stockholm den 19 mars 2014

Johan Castwall
VD

Bilaga: Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning (WSP, Analys & Strategi)
Slutrapport 2014-02-14