

**Utlåtande 2014:57 RI (Dnr 303-487/2014)**

## **Alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Lämnad redogörelse för arbetet med att söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden godkänns.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, medverka i omvandlingen av Loudden som en del i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, påbörja arbetet med att genomföra avveckling av oljeverksamheten vid Loudden.
4. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, göra en framställan hos beslutande myndigheter om att häva den del av riksintresset i Stockholms hamn som omfattar Loudden.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Stadsdirektören ska för kommunstyrelsens räkning medverka i ovanstående process, punkterna 2-4.

## **Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade år 1998 att Loudden skulle avvecklas. Stockholms Hamn AB har i ägardirektiven i stadens budget för 2014-2016 fått i uppdrag att i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen söka alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden och ”arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar, som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter.”

Följande ärende beskriver hur Stockholms Hamn AB arbetat för att genomföra ägardirektivets uppdrag.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB.

### Mina synpunkter

Norra Djurgårdsstaden är ett av stadens största stadsutvecklingsområden och utgör en betydande del av stadens framtida bostadsförsörjning. Avvecklingen av Louddens oljehamn innebär att vi kan ta nästa steg i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och förverkliga planerna för området, både som miljöprofilområde och som en stadsdel med både boende och arbetsplatser. Här planeras för 12 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser.

Samtliga utredningar pekar på att det finns alternativa hamnar som kan hantera de framtida behoven av fossila bränslen. Dessutom minskar riskerna kring hantering och transport av dessa vid en alternativ lokalisering.

Nya bostäder kan börja byggas efter det att avtalen med oljebolagen löpt ut år 2019 och bli en del av de 140 000 bostäder som ska byggas i staden fram till år 2030.

### Bilaga

1. Reservationer m.m.
2. Tjänsteutlåtande samt utdrag ur protokoll från styrelsen för Stockholms Hamn AB

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Roger Mogert (S) enligt följande.

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms viktigaste stadsutvecklingsområden. En gång i tiden var Loudden en lämplig plats för hantering av olja i Stockholm. Men staden har vuxit och utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden innebär ett viktigt tillskott av bostäder i Stockholm. Socialdemokraterna anser att det är bra att försöka hitta en ny lokalisering för verksamheten i Loudden.

Den föreslagna lösningen med lokalisering av alla oljeprodukter från Loudden, knappt 400 000 ton, och alla oljeprodukter från Bergs oljehamn i Nacka, knappt 1 000 000 ton, till Södertälje är den lösning som nu bedöms vara mest realistisk och genomförbar.

Däremot finns det ett antal riskfaktorer knutna till projektet som är viktiga att ta hänsyn till. Uppskattningsvis kommer ytterligare 70-80 000 tankbilar årligen åka från Södertälje till regionens olika delar. Även om riskpåverkan för boende inte särskilt kommer att påverkas negativt innebär självklart de ökande transporter en ökad risk. Vi ser också risker med de ökade transporter på Mälaren.

En annan viktig fråga som måste uppmärksammas är frågan om beredskapslagringen, detta inte minst ur perspektivet med oroligheterna i östra Europa. Omfattande beredskapslager finns idag på Loudden i flera stora berggrum. Här måste lösningar finnas i regionen som också klarar lagring av olja i händelse av politisk oro och militära konflikter i vår närhet som negativt kan påverka försörjningen av oljeprodukter.

Mot denna bakgrund är det av stor vikt att Länsstyrelsen tar ett ansvar för hur lösningen för oljeförsörjningen skall se ut i framtiden. Länsstyrelsen har under många år haft möjlighet att ta detta ansvar men har i praktiken hållit en mycket låg profil och avstått från att agera med kraft. Även om både Stockholm och Nacka har varit tydliga med sina ambitioner med sina respektive oljeterminaler är frågan om oljeförsörjningen av regionen, logistikfrågor, olycksrisker, sårbarhet en frågor som Länsstyrelsen bör ta ett övergripande ansvar för. Vi beklagar att detta inte har skett och att till och med kommunfullmäktige i Stockholm måste sätta frågan på sin spets för att frågan skall prioriteras högre. Försörjningen av oljeprodukter till Stockholm måste bedömas ur ett regionalt perspektiv för att säkra försörjningen och minimera riskerna med transporter.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Vi anser det är rimligt att avveckla oljeverksamheten i Loudden så att området kan ingå i stadsutvecklingen av Norra Djurgårdsstaden. Det är samtidigt mycket angeläget att hålla nere antalet transporter med tankbilar, begränsa olycksriskerna och att undvika att fler tankbåtar trafikerar Västerås hamn och Mälaren, som är

dricksvattentäkt för tre miljoner människor. Tidigare utredningar har visat att en lokalisering av en tankdepå i norra delen av länet skulle leda till färre lastbilstransporter. Det måste tydligt beläggas hur transportarbetet och bränsletransporterna kan begränsas och hur utsläppen av klimatpåverkande koldioxid kan reduceras. För att klara de tuffa klimatutmaningarna är det nödvändigt att övergå till förnybara bränslen och därför behövs även ett utvecklingsarbete avseende infrastruktur för dessa.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- 1 Lämnad redogörelse för arbetet med att söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden godkänns.
- 2 Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, medverka i omvandlingen av Loudden som en del i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden.
- 3 Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, påbörja arbetet med att genomföra avveckling av oljeverksamheten vid Loudden.
- 4 Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, göra en framställan hos beslutande myndigheter om att häva den del av riksintresset i Stockholms hamn som omfattar Loudden.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Stadsdirektören ska för kommunstyrelsens räkning medverka i ovanstående process, punkterna 2-4.

Stockholm den 14 maj 2014

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ulrika Gunnarsson*

**Särskilt uttalande** gjordes av Roger Mogert, Olle Burell och Maria Östberg Svanelind (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Åsa Lindhagen och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Vi hänvisar till vårt gemensamma uttalande i Stockholms Hamns AB:s styrelse nedan.

”Med stor tvekan bifalles förslaget. Det finns flera oklara punkter kvar förutom den oklarheten att oljebolagen själva väljer var de vill lägga in fortsatta verksamhet vid ett beslut om nedläggning av Louddens oljehamn.

En oklar punkt är att det förutsätts att Förbifarten ska byggas och att tunneln blir en sk A-tunnel. I Konsultrapporten finns tvekan kring hur det egentligen kommer att bli och hela beräkningsmodellen står och faller med detta antagande. När det gäller Norra Länken så har Räddningsmyndigheterna varit tveksamma till om de klarar en stor olycka pga farliga transporter. Förbifarten kommer att bli bra mycket längre och om det nu är oklart om det verkligen blir en sk A-tunnel bör detta redas ut och rapporten göras om ifall något annat är fallet.

En annan oklar punkt är hur behovet av oljehamn ser ut i framtiden om (vilket vi får hoppas) stadens mål för utsläpp av klimatgaser nås. I ett sådant läge kommer det att finnas andra behov av bränslen än av oljeprodukter och var vill vi i så fall lokalisera depåer av dessa? Det bör alltså finnas en framtidsutredning kopplad till utredningen om framtida behov för just petroleumprodukter.

En tredje oklar punkt är att ev. ska Västerås hamn utnyttjas mer i framtiden. Det är inte tänkbart att vi idag skulle fatta beslut om att köra fler tankbåtar på Mälaren, vår dricksvattentäkt för 3 miljoner människor. Detta alternativ måste helt uteslutas och det blir inte bättre av att utredningen ser tågtransporter som en möjlighet.

En fjärde oklar punkt är var fartyg ska bunkra i framtiden. Om vi inte har några möjligheter till det i Stockholm hur hanteras det? Det framgår inte av utredningen.

I alla alternativ kommer transporterna av bränsle att bli längre och mer CO<sub>2</sub> och andra klimatgaser att släppas ut. Hur detta ska motverkas framgår inte. Med de klimatmål Stockholm har kommer vi att se en uppförsbacke om transportarbetet ökar men det kan ju också föra det positiva med sig att medvetenheten ökar och vi snabbare finner möjligheter till utbyte av bränsle”

## Remissammanställning

### Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade år 1998 att Loudden skulle avvecklas. Stockholms Hamn AB har i ägardirektiven i stadens budget för 2014-2016 fått i uppdrag att i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen söka alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden och ”arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar, som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter.”

Följande ärende beskriver hur Stockholms Hamn AB arbetat för att genomföra ägardirektivets uppdrag.

### Tidigare beslut och genomförda utredningar

Oljehamnen vid Loudden började byggas i slutet av 1920-talet för att sedan utvecklas till regionens största oljedepå, med en total lagringskapacitet på ca 330 000 m<sup>3</sup>. På 1960- och 70-talen anlades ett antal större bergrum för oljeförvaring, för att möta krav på beredskapslagring som då fanns. De flesta av dessa är idag avvecklade och tömda, men det finns en stor bergrumsanläggning för förvaring av bensin, som fortfarande är i drift och ägs gemensamt av flera bolag.



I slutet av 1990-talet beslutade Stockholms kommunfullmäktige att Loudden skulle avvecklas, som oljehamn och depå för att ta bort riskerna med fartygstransporter genom skärgården och transport av farligt gods i det centrala gatunätet samt att frigöra området för stadsutveckling. Området är idag en del av utvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Efter kommunfullmäktiges beslut om avveckling har ett antal utredningar om förutsättningarna och områdets utveckling genomförts.

De juridiska, ekonomiska och praktiska förutsättningarna för en avveckling utreddes under slutet av 1990-talet. De PM som utredningen utmynnade i konstaterade att avvecklingen skulle bli komplicerad, eftersom oljebolagen såg stora fördelar med att vara kvar och att ”Stockholms stad måste medverka i den fortsatta processen bl.a. vad gäller att klarlägga alternativa lösningar och dess konsekvenser”.

Kommunfullmäktige beslutade i mars 2004 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.”

Beslutet år 2004 om en hamnstrategi för Stockholm utmynnade i en utredning, som innehöll en genomgång av ”Hamn-infrastruktur för den framtida energiförsörjningen och olje-hantering”. Tidsperspektivet för en avveckling av Loudden var då år 2011. Liksom tidigare konstaterades att en avveckling är förknippad med betydande svårigheter och att frågor kring olje- och energiförsörjningen samt övriga hamnfrågor kräver ett regionalt helhetsgrepp.

År 2004 omarbetades och förnyades också avtalen för bolagen på Loudden. Genom avtalen förband sig bolagen att medverka i en utredning för att finna lösningar på bränsleförsörjningsfrågan för regionen vid en avveckling av Loudden.

”Loddengruppen” bildades med representanter för oljebolagen och deras branschorganisation, SPBI, och leddes av Stockholms Hamn AB. Utredningen genomfördes i tre etapper med en ”inventering av användningen av oljeprodukter samt en kartläggning av befintliga anläggningar och distributions-system”, redovisning av ”utbudsstruktur och en inventering av möjliga alternativa depålägen” samt en slutrapport som omfattade ”fördjupade effektberäkningar vid en förändrad depåstruktur och övergripande slutsatser om framtida struktur för regionens oljeförsörjning”, som redovisades i december 2006.

År 2006 flyttades flygbränslet till en nyanlagd anläggning i Brista och bränslet pumpas i en pipeline till Arlanda. Genom ett avtal med Fortum, som ägde marken för anläggningen, bidrog Stockholms stad genom Stockholms Hamn AB till finansieringen av anläggningen med ca 100 mnkr. Med den nya lösningen för flygbränslet minskade Louddens volymer med drygt en tredjedel av dåvarande volymer.

Kommunfullmäktiges beslut år 2006 innebar även ett uppdrag till kommunstyrelsen att "tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen av Värtahamnen-Frihamnens område". Detta innebar en fortsatt planering för en avveckling av Loudden, vilket också framgått av ägardirektiven till Stockholms Hamn AB.

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

Idag finns det två depåer för bränsleförsörjning och petrokemisk verksamhet centralt i Stockholmsområdet. Det är Loudden i Stockholm och Bergs depå i Nacka. Tidigare fanns anläggningar som Kvarnholmen i Nacka, Rasta på Lidingö samt depåer i Södra Värtan i Stockholm, som har avvecklats för att lämna plats för annan stadsutveckling.

Sedan år 2006 har Stockholms Hamn AB fortsatt arbetet med att söka alternativ lokalisering av verksamheten vid Loudden, utifrån erhållet ägardirektiv och i följande ärende redovisas resultatet av arbetet och förslag till fortsatta åtgärder.

### **Uppdatering av tidigare genomförda utredningar**

Utifrån tidigare genomförda utredningar har förutsättningarna för en avveckling av Loudden och vilka alternativ som fortfarande kan vara aktuella analyserats. Det har hållits möten med representanter för oljebolagen gällande deras planer vid en avveckling. Kontakter har också tagits med Länsstyrelsen i Stockholms län för att utröna möjligheterna att ompröva den del av riksintresset Stockholms hamn, som omfattar Loudden. Vad riksintresset innebär beskrivs under avsnittet "Riksintresse". Dessa resulterade i ett behov av att uppdatera de tidigare utredningarna från åren 2005/2006. Den första rapporten blev klar i maj 2013 och har fördjupats med en koncentration till ett



mindre antal tänkbara alternativ/scenarier och med mer omfattande studier om frågor om risk och sårbarhet vid en omlokalisering av oljeverksamheten. Eftersom Nacka kommun meddelat att tomträttsavtalet för oljedepån i Bergs inte ska förlängas har uppdateringarna också inkluderat konsekvenserna av en nedläggning av denna depå och oljehamn.

Utredningen anger att det svårt att finna partsneutrala prognoser på regional nivå kring framtida bränsleanvändning och produktutveckling, men att det finns en trend som visar mot ett allt mer produktifierat bränsle, d.v.s. fler och fler och allt mer utvecklade och specifika bränsleprodukter.

Utredningen har analyserat olika alternativ: att Södertälje hanterar 100 % av volymerna eller att volymerna fördelas på fler depåer i Mälardalen. Beräkningarna i utredningen visar att om Loudden och Bergs depåer stängs, så kommer trafiken att öka och till detta också ökade transport-, olycks- och utsläppskostnader. Byggs Förbifart Stockholm blir ökningen mindre. Samtidigt kommer riskpåverkan på människor i omgivningen att minska, oavsett vilka depåer som försörjer Stockholmsregionen. Om Förbifart Stockholm byggs bedöms riskpåverkan på människor bli ytterligare lägre. Det innebär att inget av alternativen är något högriskalternativ. För scenariot, där omfördelning helt sker till befintliga depåer, kan antas att intransporter över Mälaren till Västerås depå kommer att öka.

Sårbarhetsbedömning, av det alternativ där Södertälje är enda depå, visar att om den skulle slås ut helt, skulle det innebära att de övriga depåerna i området såsom Gävle, Västerås och Norrköping kommer att få en kraftigt ökad belastning. Även depåer längre bort måste i en sådan Extremsituation bli involverade i försörjningen.

Övergripande kan konstateras att om både Loudden och Bergs läggs ned finns det alternativa depåer för att klara oljeförsörjningen i regionen. Södertälje bedöms vara det mest lämpliga alternativet.

### **Slutsats**

Utredningarna och kontakter med oljebolagen visar att investeringar i en ny inlandsdepå i norra Storstockholm inte är rimliga att göra.

Den sammantagna bedömningen av genomförda analyser är därför att det finns ersättningsalternativ för att kunna omlokalisera depåerna på Loudden och i Bergs så att bränsleförsörjningen i regionen även fortsättningsvis kan ske på ett säkert sätt. Därmed bör det finnas förutsättningar för att undanröja

riksintresset för den del som omfattar Loudden för att göra området tillgängligt för annan exploatering.

Alternativet med överföring av volymerna till ett utbyggt Södertälje framstår som det mest fördelaktiga.

### **Södertälje Hamn**

Södertälje Hamns nuvarande miljötillstånd för bränslehantering är tillräckliga 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 kommer att under första halvåret 2014 lämna in en ansökan till Mark- och Miljöödomstolen för att kunna hantera ökade volymer och bygga ut hamnanläggningarna samt för muddring till ökat djupgående, för att kunna hantera det tonnage som befraktar bränsleprodukter.

Södertälje Hamn har tillsammans med ett depåföretag genomfört en studie om möjligheten att bygga ut depåkapaciteten inom området. Hamnen har goda järnvägsförbindelser, vilket ökar flexibiliteten och minskar sårbarheten.

Trafikverket har tillsammans med Sjöfartsverket påbörjat en studie för att utreda behovet av farledsförbättringar på sträckan Landsort – Södertälje.

### **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 under förutsättning att den uppfyller vissa kriterier avseende volymer och förbindelser. Av beslutet framgår inte någon avgränsning av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset. Därför lät Länsstyrelsen i Stockholms län, Sjöfartsverket, Banverket och Vägverket ta fram en rapport, Rapport 2005:17, som preciserar riksintresset. 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 att se till att samhällsplanering kan ske utan att riksintresset påtagligt skadas. Stockholms stad och Stockholms Hamn 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.

Södertälje hamn är också klassat som riksintresse, vilket säkrar hamnens framtida användning för oljeverksamhet. Bergs oljehamn omfattas formellt inte av riksintresse, men har enligt Länsstyrelsen så stor regional betydelse att det i princip kan jämföras med ett sådant.

### **Bolagens arrendeavtal**

Nuvarande arrendeavtal med bolagen på Loudden tecknades att gälla från den 1 januari 2004 med en löptid efter förlängning till och med år 2011.

Under åren 2008-2009 stod det klart att en avveckling av Loudden inte skulle kunna vara genomförd år 2011. Då förhandlade Stockholms Hamn AB med bolagen och träffade ett tilläggsavtal, som innebar att de gällande avtalen förlängdes på oförändrade villkor med 5 år till och med 2016-12-31 med möjlighet till ytterligare 3 års förlängning, d.v.s. som längst till och med år 2019.

Samtliga arrendekontrakt innehåller klausuler om bolagens skyldigheter att återställa arrendeområdet samt att på egen bekostnad ombesörja all erforderlig miljösanering. Dessa åtgärder ska vara genomförda vid arrendetidens utgång, d.v.s. 2019-12-31.

### **Ekonomi**

Stockholm Hamn AB:s intäkter från verksamheten på Loudden uppgick år 2013 till ca 18,8 mnkr, varav 9 mnkr för arrenden och 9,8 mnkr i fartygs- och varuhamnsavgifter.

Kostnader för drift och underhåll av anläggningarna inom området var för samma år ca 8,3 mnkr och kostnader för Louddens del av markdisposition i förhållande till Stockholms stad om ca 8,9 mnkr.

För Stockholms Hamn AB:s del innebar verksamheten på Loudden således en nettointäkt på ca 1,6 mkr år 2013, men den varierar mellan åren beroende underhållsbehov m.m.

Exploateringsvärdet av Loudden är dock betydande med bedömda möjliga intäkter som uppgår till miljardbelopp. Stockholm har dessutom stort behov av fler bostäder, något som även staten har understrukt.

### **Förslag till fortsatt arbete**

Diskussionerna med oljebolagen och andra intressenter för att avveckla Loudden som oljehamn och oljedepå, senast 2019-12-31, fortsätter. Arbetet

inriktas även fortsättningsvis på att finna långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar, som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter. Ytterligare kontakter med Länsstyrelsen och Trafikverket kan behöva tas.

Mot bakgrund av resultaten av genomförda analyser, bör en formell framställan göras till myndigheterna i syfte att kunna häva den delen av riksintresset för Stockholms hamn, som kan hänföras till Loudden.

Slutsatserna i den senaste rapporten och diskussionerna med Länsstyrelsen påvisar ett behov av att anmoda arrendatorerna på Loudden att snarast ta fram en plan för sanering av området och inledande kontakter har tagits i denna fråga. Avtalen löper ut den 31 december 2019 och avtalstiden är inte kopplad till riksintressefrågan eller miljötillstånden för verksamheten.

Stockholms Hamn, Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen följer Södertälje Hamns arbete för utökade tillstånd för oljeverksamheten, liksom påbörjat arbete för att öka tillgängligheten i farleden in till Södertälje.

## Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret och Stockholm Stadshus AB.

## **Koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB**

**Koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB** beslutade vid sitt sammanträde den 5 maj 2014 att föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

- A. Kommunstyrelsen respektive koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB föreslår kommunfullmäktige besluta följande.
  1. Lämnad redogörelse för arbetet med att söka möjlig alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden godkänns.
  2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, medverka i omvandlingen av Loudden som en del i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden.
  3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, påbörja arbetet med att genomföra avveckling av oljeverksamheten vid Loudden.
  4. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn

AB i uppdrag att, i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen, göra en framställan hos beslutande myndigheter om att häva den del av riksintresset i Stockholms hamn som omfattar Loudden.

B. Koncernstyrelsen beslutar för egen del följande.

1. Punkterna A. 1-4 godkänns.
2. Under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut ges Stockholms Hamn AB i uppdrag att i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen medverka i omvandlingen av Loudden som en del i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden, påbörja arbetet med att genomföra avveckling av oljeverksamheten vid Loudden, samt göra en framställan hos beslutande myndigheter om att häva den del av riksintresset i Stockholms hamn som omfattar Loudden.
3. Besluten i ärendet justeras omedelbart.

*Särskilt uttalande* gjordes av Karin Wanngård (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann Mari Engel (V), *bilaga 1*.

**Stadsledningskontorets och Stockholms Stadshus AB:s** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms största stads-utvecklingsområden och utgör en betydande del stadens framtida bostadsförsörjning. För att kunna förverkliga planerna för området, både som miljöprofilområde och stadsdel med både boende och arbetsplatser, 12 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser, så måste oljehantering på Loudden avvecklas. Området beräknas vara färdigutbyggt år 2030.

Koncernledningen och stadsledningskontoret ser positivt på redogörelsen av Stockholm Hamn AB:s uppdrag enligt ägardirektivet, om att söka alternativ lokalisering för oljeverksamheten på Loudden.

De åtgärder, som föreslås gällande förberedelser för avveckling av Loudden som depå och oljehamn, samt framställan hos Trafikverket och Länsstyrelsen om hävande av riksintresset inom området, bedöms som väl motiverade. Åtgärderna är nödvändiga för att bolaget fortsatt ska kunna medverka till en fortsatt stadsutveckling i området.

Samtliga utredningar pekar på att det finns alternativa hamnar som kan hantera de framtida bedömda behoven av fossila bränslen samt att riskerna kring hantering och transport av dessa minskar vid en alternativ lokalisering.

Koncernledningen och stadsledningskontoret anser att Stockholms Hamn AB:s redogörelse av genomfört arbetet samt redovisade förslag till uppdrag för att fortsätta förberedelserna för en avveckling av oljeverksamheten kan godkännas.

*Bilaga 1*

## **Reservationer m.m.**

### **Stockholms Stadshus AB**

*Särskilt uttalande* gjordes av Karin Wanngård (S) enligt följande.

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms viktigaste stadsutvecklingsområden. En gång i tiden var Loudden en lämplig plats för hantering av olja i Stockholm. Men staden har vuxit och utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden innebär ett viktigt tillskott av bostäder i Stockholm. Socialdemokraterna anser att det är bra att försöka hitta en ny lokalisering för verksamheten i Loudden.

Många utredningar har genomförts genom åren där det bästa alternativet till Loudden tydligt visat att en ny landdepå med lokalisering till Norra Stockholms Län, med försörjning med tåg via Gävle Hamn, vore den bästa lösningen med minst antal fordonsrörelser med tunga tankfordon. Det skulle hålla nere antalet tankbilstransporter, begränsa olycksrisken och undvika att mer transporter sker via Mälaren till oljeterminalen i Västerås. Den föreslagna lösningen med lokalisering av alla oljeprodukter från Loudden, knappt 400 000 ton, och alla oljeprodukter från Bergs oljehamn i Nacka, knappt 1 000 000 ton, till Södertälje är knappast idealisk, varken ur logistisk synpunkt eller ur ett säkerhetsperspektiv. Uppskattningsvis 70-80 000

tankbilar skall årligen istället åka den betydligt längre vägen från Södertälje för att försörja framför allt Stockholm och inte minst kommunerna norr om Stockholm. Även om riskpåverkan för boende inte särskilt kommer att påverkas negativt innebär självklart de ökade olycksriskerna ett allvarligt problem. Tankbilsolyckor på väg är särskilt svårt att hantera liksom saneringen efteråt, likaså kommer de ökade transporterna via Mälaren till Västerås, för att sedan transportera tillbaka olja till Stockholmsregionen, innebära ett reellt hot mot Mälaren som vattentäkt.

Även sårbarheten blir betydande då all oljeförsörjning till regionen skall ske via farleden till Södertälje, som till delar är både mer känslig och svårare att navigera i än Stockholms skärgård.

En annan viktig fråga som måste uppmärksammas är frågan om beredskapslagringen, detta inte minst ur perspektivet med oroligheterna i östra Europa. Omfattande beredskapslager finns idag på Loudden i flera stora bergsrum. Här måste lösningar finnas i regionen som också klarar lagring av olja i händelse av politisk oro och militära konflikter i vår närhet som negativt kan påverka försörjningen av oljeprodukter.

Att styra oljebolagen till att få dessa att enbart nyttja Södertäljeterminalen kommer inte, vilket också framgår av rapporten, låta sig göras enkelt. Konkurrenssituationen liksom andra logistiska frågor gör att oljebolagen kommer tvingas använda än mer avlägset lokaliserade oljeterminaler som Gävle, Norrköping och Västerås. I det perspektivet riskerar prognoserna som redovisas i ärendet inte bli helt realiserbara. Mot denna bakgrund är det av stor vikt att Länsstyrelsen tar ett ansvar för hur lösningen för oljeförsörjningen skall se ut i framtiden. Länsstyrelsen har under många år haft möjlighet att ta detta ansvar men har i praktiken hållit en mycket låg profil och avstått från att agera med kraft. Även om både Stockholm och Nacka har varit tydliga med sina ambitioner med sina respektive oljeterminaler är frågan om oljeförsörjningen av regionen, logistikfrågor, olycksrisker, sårbarhet, mm, en fråga som Länsstyrelsen bör ta ett övergripande ansvar för. Vi beklagar att detta inte har skett och att till och med kommunfullmäktige i Stockholm måste sätta frågan på sin spets för att frågan skall prioriteras högre. Försörjningen av oljeprodukter till Stockholm måste bedömas ur ett regionalt perspektiv för att säkra försörjningen och minimera riskerna med transporterna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Vi hänvisar till vår ledamots yttrande i Stockholm hamnars styrelse.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann Mari Engel (V) enligt följande.

Vi hänvisar till vårt gemensamma uttalande i Stockholms Hamns AB:s styrelse.