



Energimyndigheten

REMISS
2005-05-02

Vårt Dnr 7312-05-1710
Ange alltid vårt dnr vid
korrespondens

Handläggare:
Hans Olander
Tel:016-544 2190

Stockholms kommun
Stadshuset
105 35 STOCKHOLM

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2005 -05- 0 3
Dnr:	309-1880/2005
Till:	RTH

Louddens Flygbränsleledning AB ansökan om förlängning av färdigställandetiden för en rörledning för transport av flygbränsle från Stockholms hamn till Arlanda flygplats.

Energimarknadsinspektionen vid Statens energimyndighet överlämnar härmed en ansökan enligt ovan och lämnar kommunen tillfälle att yttra sig.

Energimarknadsinspektionen anholder om svar inom två (2) månader. Kommunen bör samtidigt överlämna en kopia av svaret till länsstyrelsen i Stockholms län.

Birgit Klingstedt
Energimarknadsinspektionen
Tel: 016 - 544 2188

Sändlista

Länsstyrelsen i Stockholm och Uppsala län
Danderyd, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Upplands Väsby, Uppsala, Tierp och Älvkarleby kommuner
Stockholms Handelskammare



REGERINGSKANSLIET

STATENS ENERGIMYNDIGHET

Ank. 2005 -02- 2 8

D/Dnr 7312-05-1710

N2005/383/E

2005-02-24

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Enheten för energifrågor

Pär Lindahl

Telefon +46 8 405 10 69

E-post par.lindahl@sustainable.ministry.se

Statens energimyndighet

Box 310

631 04 Eskilstuna

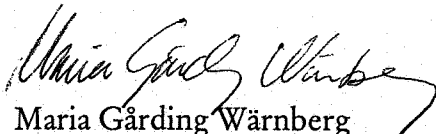
Ansökan om förlängning av färdigställandetiden för en rörledning för transport av flygbränsle från Stockholms hamn till Arlanda flygplats

Genom regeringsbeslut den 26 januari 1989 beviljades Louddens Flygbränsleledning AB (LOFAB) tillstånd att framdra och till och med den 26 januari 2019 använda en rörledning för transport av flygbränsle mellan Loudden i Stockholms hamn och Arlanda flygplats i Sigtuna kommun. Som villkor för koncessionen föreskrevs att ledningen skulle vara färdigställd före den 1 januari 1997. Regeringen har därefter beviljat förlängning av koncessionen vid ett antal tillfällen, senast den 11 november 2000 då man beviljade LOFAB förlängning av färdigställandetiden till den 31 december 2005.

LOFAB har i skrivelse, som kom in till regeringskansliet den 3 januari 2005, begärt ytterligare förlängning av färdigställandetiden.

Ärendet överlämnas härmed till Statens energimyndighet, Energimarknadsinspektionen, för handläggning enligt förordning (1978:164) om vissa rörledningar, särskilt 5-7§§.

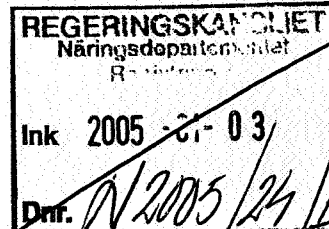
Med vänliga hälsningar


Maria Gårding Wörnberg
Ämnesråd, t.f. enhetschef



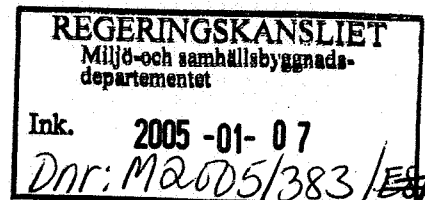
En del av kretsloppet

Till Regeringen



Regeringsbeslut 1989-01-27

Ärendebeteckning 1131/88 (slutligt)
33/89
Dossié 8104



Ansökan om förlängning av färdigställandetiden för en rörledning för transport av flygbränsle från Stockholms hamn till Arlanda flygplats.

Den senast beviljade förlängningen av färdigställandetiden har ännu en gång visat sig vara för knapp. För att markera vårt fortsatta intresse att bygga rörledningen anhåller vi därför om förlängning av byggtiden med ytterligare fem år.

Stockholms stad har sedan några år förklarat sig intresserad att avveckla verksamheten vid Louddens oljehamn och i stället bygga bostäder på området. Sjöfartsverket har år 2001 beslutat att Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten och verket har sedermera tillsammans med Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen i Stockholms län utarbetat en handling, Riksintresset Stockholms hamn, daterad 19 april 2004, och där i preciserat statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset. Bland de angivna hamndelarna ingår Louddens oljehamn.

Handlingen har av Länsstyrelsen skickats på remiss och landshövdingen har i missivbrevet klart uttalat att statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset ej är föremål för remissen.

Remisstiden utgick den 20 augusti och Stockholms stad inkom den 25 november med sitt remissvar. I svaret vidhåller staden en ambition att avveckla Loudden som oljehamn. Det har bl.a. i media angivits att Stockholms fullmäktige beslutat att lägga ner verksamheten vid Loudden och att

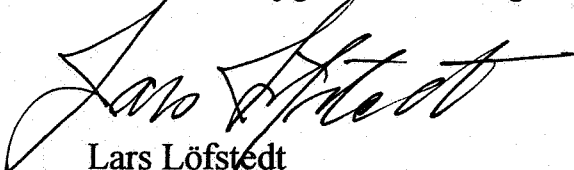
området skall bebyggas med bostäder. Något sådant beslut finns dock inte, endast beslut att utreda möjligheten. Staden har i sin tur begärt yttrande från olika förvaltningar och miljöförvaltningen har i sitt tjänsteutlåtande framhållit riskerna för störningar av olika slag på bostäder och andra känsliga verksamheter. Miljöförvaltningen delar Länsstyrelsens bedömning att en utbyggnad av bostäder inom de nuvarande hamnområdena skulle medföra påtaglig skada på riksintresset.

Vi håller därför för troligt att staten ej kommer att tillåta en nedläggning av oljeverksamheten i Loudden och ser fram emot att få bygga rörledningen, som totalt sett möjliggör den mest miljövänliga och mest ekonomiska transporten av flygbränsle till Arlanda.

För kännedom bifogar vi en kopia av vårt remissyttrande 2004-08-20 till Länsstyrelsen i Stockholms län.

Sollentuna 2004-12-28

Louddens Flygbränsleledning AB



Lars Löfstedt
Verkställande direktör

bilaga: remissyttrande 2004-08-20

Yttrande 2004-08-20

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067

104 22 STOCKHOLM

Riksintresset Stockholms hamn

Sammanfattning

Vårt remissvar begränsar sig i huvudsak till Louddens oljehamn. Det är mycket tillfredsställande att en precisering av riksintresset nu skett när det gäller Louddens oljehamn och att detta ej är föremål för remissen. Vi har dock observerat att det i remisshandlingarna ej finns medtaget den av regeringen utfärdade och fortfarande gällande koncessionen för vårt bolag att anlägga en rörledning för transport av flygbränsle från Loudden till Arlanda flygplats. Det anges i remisshandlingarna på sid. 10 "I Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnväg, vattenvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas." Enligt bestämmelserna för riksintresset omfattas även planerade anläggningar. Vi, som lagt ner stora kostnader för planering m.m., är därför genom vår koncession sakägare och omfattas av skyddet enligt riksintresset.

Genom politikernas i Stockholm hantering av Louddenfrågan har oljebolagen misströstat om Louddens framtid och är nu genom sitt gemensamma bolag AFAB nästan klara att påbörja ett alternativ med tågtransport av flygbränslet från Gävle. Det innebär att två lastade tågset med flygbränsle per dygn skall passera över tre kommuners vattentäkter där inga skyddsåtgärder längs järnvägen finns vidtagna. Transporten med tåg från Gävle är i ett helhetsperspektiv mycket sämre både ur miljösynpunkt och ekonomisk synpunkt än leverans via en rörledning från Loudden. Rörledningen ger långsiktigt en väsentligt lägre kostnad för transporten av

flygbränslet och bidrar därmed till förbättring av Arlandas och Stockholmsregionens konkurrenskraft.

Statens beslut att Louddens oljehamn är riksintresse innebär att oljehamnen kommer att vara kvar under mycket lång tid. Vi anser det vara en viktig miljöfråga att minimera riskerna med de miljöstörningar som kan uppstå vid en järnvägstransport av flygbränslet från Gävle. Det är därför angeläget att länsstyrelsen förtydligar detta för Stockholms stad samt snarast engagerar sig i frågan om flygbränslet innan ett genomförande av Gävlealternativet går för långt.

Utveckling av synpunkterna.

Det har under de senaste åren så många gånger uttalats i olika medier, att Louddens oljehamn skall läggas ner, att detta kommit att betraktas som ett faktum. Det har även åtskilliga gånger förekommit uttalanden från olika håll att Stockholms fullmäktige beslutat att Louddens oljehamn skall läggas ner. Detta är emellertid fel. Något sådant beslut finns inte. Det enda beslut som tagits i fullmäktige är ett godkännande av en budget för år 2002 från Stockholms Hamn AB där det anges att undersökningar pågår om möjligheten att lägga ner Louddens oljehamn. Denna budget har i protokoll godkänts av fullmäktige. Något formellt beslut om nedläggning finns således ej.

Det har vidare i debatten framförts att sjötransporterna av flygbränslet genom Stockholms skärgård innebär en stor risk för miljön. Det är förstaeligt att detta går hem hos allmänheten och personer som ej är insatta i de förhållanden som råder. Farhågorna för miljöstörningar är emellertid starkt överdrivna. Numera är alla oljetankfartyg som anlöper Stockholms hamn försedda med dubbelskrov varför risken för ett utsläpp vid en grundstötning är minimal. Vidare pågår kontinuerligt en uppgradering av inseglederna som innebär större säkerhet. Riskerna för ett oljeutsläpp genom en olycka är betydligt större vid den diskuterade tågtransporten från Gävle. Förutom föroreningsriskerna utefter den oskyddade järnvägssträckningen över de tre vattentäkterna blir det stora bullerstörningar vid de fyra tågens nattliga passager varje dygn genom centrala Uppsala och andra tätorter på vägen till och från Gävle. Senare rön har visat att sådana störningar av buller och vibrationer från spårburen trafik är betydligt allvarigare för människors hälsa än man tidigare känt till. Det blir dessutom en extra omlastning från tåg till rörledning vid Brista i Sigtuna med de risker detta medför.

Vidare innebär transporten via Gävle en mångdubbelt större energiförbrukning än transporten i en rörledning, där energiförbrukningen för pumpningen av en kubikmeter flygbränsle från Loudden till Arlanda endast är 0,75 kwh.. Med de stigande energipriserna inser man att kostnadsfördelarna för en rörledning långsiktigt är stora. Dessutom är alla andra direkt rörliga kostnader för en rörledning nästan försumbara vid jämförelse med Gävlealternativets.

Av den utredning, Oljehantering i Stockholmsregionen, som landstingets Regionplane- och trafikkontor (RTK) gjort under 2003/2004 kan utläsas, att en nedläggning av Loudden och omfördelning till befintliga hamnar skulle innebära en ökning av trafikarbetet med 31 %. Nacka kommun har uttalat, att när arrendeavtalet för Bergs oljehamn går ut år 2018 skall det ej förlängas, eftersom bebyggelsen Jarlaberg ligger i direkt anslutning till hamnen med de olägenheter och risker det innebär. Bergs oljehamn omfattas ej heller av riksintresset. Om båda hamnarna, Loudden och Berg, läggs ner och omfördelning sker till andra befintliga hamnar ökar trafikarbetet med hela 70 %. Om Loudden bibehålles och endast Bergs oljehamn läggs ner ökar trafikarbetet med rimliga 6 %. I beräkningarna ingår inte flygbränslet, då skulle trafikarbetet öka ännu mycket mer. Någon utredning om befintliga hamnar klarar av den stora volymökningen vid en nedläggning av Loudden har ej utförts.

Det har i debatten framförts förslag på alternativa lägen för en oljehamn men de är nästan alla orealistiska. De skulle nämligen innebära en stor ökning av tankbilstransporterna och detta är mycket negativt främst ur miljösynpunkt men även vad gäller trafiksäkerhet och ekonomi. Det enda realistiska alternativet till en ny oljehamn är Nynäshamn som är mycket bra ur sjötransportsynpunkt med kort insegling och maximalt djupgående. Nackdelen är avståndet till Stockholmsområdet och det är otänkbart att från Nynäshamn distribuera de stora mängderna med tankbilar. Det enda realistiska är att därifrån bygga en rörledning för transport av alla oljeprodukter till en eller möjligen två platser varifrån det blir rimliga transportavstånd. Vad gäller flygbränslet kan en ny rörledning från Nynäshamn anslutas till den som nu planerats från Loudden för vidare transport av flygbränslet till Arlanda.

Men en flyttning av oljehamnen till Nynäshamn är en mycket stor investering som säkerligen ligger långt fram i tiden. Till dess måste Louddens oljehamn vara kvar.

Det förtjänar i detta sammanhang att nämnas att innan Ragn-Sells, som då genom ett dotterbolag var största transportör av flygbränsle till Arlanda, engagerade sig i rörledningsprojektet hade Ragn-Sells dåvarande VD personliga sammanträffanden med VD i alla de oljebolag som levererar flygbränsle till Arlanda. Samtliga lovade

att låta Ragn-Sells transportera hela deras volymer av flygbränsle till Arlanda på i huvudsak två villkor; kvaliteten fick inte försämrats genom rörledningstransporten och det fick inte bli dyrare än transport med tankbil. På förfrågan avböjde samtliga oljebolag att bli delägare i projektet eftersom lönsamheten på kort sikt bedömdes bli för dålig. Detta erbjudande gäller fortfarande. Med dessa löften i bagaget startades projekteringen. Det kan även nämnas att rörledningen till allra största delen kommer att placeras i den s.k. Käppalatunneln, vilket godkänts av Käppalaförbundets fullmäktige, som även uppdragit åt sin styrelse att träffa avtal.

Rörledningen skall projekteras och byggas av NCC AB som en nyckelfärdig anläggning med garanti för funktion och kapacitet samt att alla myndighetskrav skall uppfyllas. Byggtiden är 18 månader och byggandet kan startas omgående.

Louddens Flygbränsleledning AB

Lars Löfstedt
Verkställande direktör