

---

# PROMEMORIA

---

NACKA KOMMUN

## Bergs gård

UPPDRAGSNUMMER 3730111000

### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR OMLOKALISERING TILL GÄVLE OCH SÖDERTÄLJE

2015-05-12



2016-06-16

STUDIO PLANERING & URBAN DESIGN

JONAS CARLSSON

EMMA GILLE

MARIA BROLIN

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Utvärdering av hamnar</b>	<b>2</b>
2.1	Motivering av aspekter för utvärdering	2
2.2	Bergs oljehamn	3
2.3	Södertälje hamn	4
2.4	Gävle hamn	6
<b>3</b>	<b>Sammanfattande bedömning</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Källor</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Bilaga 1</b>	<b>10</b>

## 1 Bakgrund och syfte

Nacka kommun har sagt upp ett 60-årigt tomträttsavtal med Circle K (tidigare Statoil Fuel & Retail AB) på västra Sicklaön, Bergs gård, med avflytt senast den 31 december 2018.

Denna promemoria ("PM") avser att beskriva hamnarna vid Bergs gård, Södertälje och Gävle för att dra slutsatser om det är möjligt att omlokalisera hamn- och depåverksamheten som bedrivs i Bergs gård. Andra tänkbara depåer såsom anläggningarna i Norrköping och Västerås är inte föremål för analys inom ramen för denna PM.

Läsaren förutsätts vara väl förtrogen med de övergripande förutsättningarna på platsen och processen kring uppsägningen av tomträttsavtalet.



Figur 1: Översiktsbild av delar av Bergs gård och bostadsområdet Jarlaberg.

Vid en avveckling av depån vid Bergs gård har Södertälje hamn samt Gävle hamn identifierats som huvudalternativ för omlokalisering av Bergs nuvarande volymer. I rapporten Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning från 2014 (WSP) anges olika scenarier för flyttning av Louddens och Bergs oljehamns volymer. Ett scenario var att Södertälje tog över samtliga volymer, ett annat var omfördelning på andra befintliga depåer i Mälardalen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning, fördjupning av rapport Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning, 2013-05-08, slutrapport 2014-02-14.

I ovanstående rapport lyfts Gävle hamn fram som ett alternativ till Bergs oljehamn. Från Gävle hamn transporteras exempelvis flygbränsle, sedan 2006, på järnväg. Distributionen av drivmedel och bränsle från hamnar, som idag till stor del sker med bil på vägnät, kan sannolikt komma att ändras i framtiden. Denna sannolika förändring ökar intresset att utvärdera hamnarna i Gävle och Södertälje som alternativa hamnar.

I syfte att samla in fakta till denna PM har följande intervjuer genomförts:

- Den 1 juni 2016, Mathias Jonasson, VD, Inter Terminals Sweden AB
- Den 3 juni 2016, Fredrik Svanbom, VD, Gävle Hamn
- Den 3 juni 2016, Erik Froste, senior advisor, Södertälje Hamn Aktiebolag

## 2 Utvärdering av hamnar

För att kunna bedöma möjligheten att omlokalisera verksamheten i Bergs gård till Gävle hamn och Södertälje hamn har ett antal aspekter valts som motiveras och förklaras i följande avsnitt. Metoden bygger på forskning vid KTH.<sup>2</sup> Utifrån varje aspekt görs en uppskattning om alternativet innebär en fördel, är neutralt eller är negativt för aspektens genomförande och måluppfyllelse. Resultatet redovisas i ett diagram. Fördelen med verktyget är att det ger en visuellt tydlig presentation av komplexa samband och planeringssituationer. De tre alternativen kan därefter jämföras i en sammanfattande bedömning.

### 2.1 Motivering av aspekter för utvärdering

#### Fysisk planering

Hamnar som bedömts vara av nationellt intresse utpekats av riksintressemyndigheten Trafikverket som riksintresse enligt miljöbalken. Kommunerna får inte i sin planering riskera att påtagligt skada hamnar av denna klassificering. Hamnar av riksintresse är därmed en viktig aspekt för lokalisering av depå.

#### Stadsutveckling

Hamnar har en lämplig lokalisering om de inte riskerar komma i konflikt med andra viktiga samhällsfunktioner t ex bostäder.

#### Kapacitet (miljötillstånd/lagring)

En oljehamns kapacitet är både fysisk genom cisternvolym och juridisk genom volymer angivna i verksamhetens tillstånd. I miljötillståndet görs en prövning av tillåtlighet utifrån miljöbalken. Som

<sup>2</sup> Ranhagen, Ulf (2008) Fysisk planering för ett hållbart samhälle – metoder och verktyg för att integrera energifrågor i översiktlig planering, ER 2008:19. Eskilstuna: Energimyndigheten.

	underlag för denna PM har aktuella tillståndsvolymer inventerats.
<b>Hamnens / operatörernas inställning</b>	För oljehamnarnas fortsatta drift och utveckling förutsätts att hamnarna och operatörerna som driver och nyttjar anläggningarna ser ekonomiska motiv. Företrädare för oljehamnarna i Gävle och Södertälje har intervjuats för att underbygga denna PM. För anläggningen i Södertälje har även Inter Terminals intervjuats som representant för operatörerna. Intervjuerna återges i sin helhet i <u>bilaga 1</u> .
<b>Transportvägar</b>	En oljehamn kräver kapacitetsstarka, effektiva och säkra distributionsvägar som uppfyller även framtida miljö-, robusthets- och riskkrav. Hamnar av riksintresse kräver anslutande transportinfrastruktur av riksintresse.






## 2.2 Bergs oljehamn

På fastigheten Nacka Sicklaön 13:83 bedriver Circle K oljehamn (Bergs oljehamn) som för in, förvarar och transporterar petroleum inom Stockholmsregionen. Bergs oljehamn ligger i direkt anslutning till bostäder och inom influensområdet för tunnelbanans utbyggnad till Nacka där en blandad och tät stadsbebyggelse med bland annat bostäder kommer att skapas. Kommunen har behov av marken där Circle K bedriver verksamhet som en del i genomförandet av Nacka stad. Planarbete för ny detaljplan med ändrad markanvändning pågår.

Transport av kemikalier från depån vid Bergs oljehamn sker med lastbil via en sekundär transportled (Skönviksvägen) till en primär transportled (väg 222) för vidare distribution inom Stockholmsregionen. Skönviksvägen är enligt kommunens planering en viktig länk i stadsmiljön. Trots det centrala läget för depån bedöms tillgången till endast transport via väg som en begränsning.

I Bergs oljehamn finns tre bergrum med en sammanlagd lagringsvolym om cirka 58 000 m<sup>3</sup>. Samtliga bergrum är för närvarande inaktiva.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Orbicon, Sicklaön 13:83 - Handlingsplan för hantering av föroreningar i jord, berg och grundvatten gällande stadsbyggnadsprojekt Bergs gård, 2016-03-31

BERGS GÅRD	Fördel	Neutral	Nackdel	Kommentar
Fysisk planering				Ej riksintresse för hamn.
Stadsutveckling				Förhindrar ett effektivt utnyttjande av kollektivtrafik.  I konflikt med kommunens planer.  Ca 100 meter till bostäder.
Kapacitet (miljö tillstånd/lagring)				Tillräcklig kapacitet.  58 000 m <sup>3</sup> i bergrum (inaktivt).
Hamnens/operatörernas inställning				Operatören vill fortsätta verksamheten.
Transportvägar				Endast biltransport.  Korta transportvägar.

### 2.3 Södertälje hamn

Länsstyrelsen har genom rapport 2007:16 preciserat riksintresset Södertälje hamn.<sup>4</sup> Hamndelarna Sydhamnen och Oljehamnen bedöms utgöra riksintresse. Riksintressebeskrivningen reviderades senast 2010 och anger muddring av farleden som ett planerat projekt för ökad kapacitet som idag är på väg att genomföras.

Hamnen har samordningsansvaret för Oljehamnen och håller möten med Oljehamnsgruppen (företag verksamma i Oljehamnen). Förutom själva hamnverksamheten finns ett antal operatörer inom hamnområdet, som bedriver verksamhet i form av lagring av bränsle och kemikalier.






Södertälje Hamn kan hantera volymen från Berg och Loudden på befintlig anläggning. Viss redundansjustering av kajanläggningen kommer dock enligt uppgift krävas. För att få ut de stora skalfördelarna så planerar Södertälje hamn att förbättra det maximala djupgåendet från 9 till 11,5 meter. De bränsle- och depåföretag som arrenderar mark av hamnen kan av ovanstående anledning behöva genomföra investeringar i sina

<sup>4</sup> Länsstyrelsen i Stockholms län, Riksintresset Södertälje hamn, rapport 2007:16.

anläggningar. Inom hamnen finns möjlighet och tillgång till mark, både för befintliga och nya aktörer, för etablering av ytterligare lagringsverksamhet.<sup>5</sup>

Det finns ett stort intresse och investeringsvilja hos Inter Terminals Sverige AB att utveckla bolagets befintliga anläggningar. Bolaget driver redan idag ett projekt med expansion av anläggningen i Södertälje. Bolaget bedömer att projektet är såväl tekniskt genomförbart som kommersiellt gångbart. Södertälje Hamn har genom ägardirektiv uppdrag att ta emot ökade bränslevolymer.<sup>6</sup>

Hamnen erhöi i februari 2016 ett nytt tillstånd enligt miljöbalken.<sup>7</sup> Tillståndet anger en utökad volym från 1,2 till 2,2 miljoner årston vilket innebär att volymerna från Loudden och Berg kan tas emot i Södertälje. Utrymme och investeringsvilja finns hos operatörer att utöka cisternvolymen om miljötillstånd för verksamheten erhålls.<sup>8</sup>

SÖDERTÄLJE	Fördel	Neutral	Nackdel	Kommentar
<b>Fysisk planering</b>				Riksintresse för hamn. Stöd i kommunens översiktsplan 2013.
<b>Stadsutveckling</b>				Ingen konflikt med stadsutveckling. Ca 700 m till bostäder.
<b>Kapacitet (miljötillstånd/lagring)</b>				Tillräcklig kapacitet. 55 000 m <sup>3</sup> i bergrum.
<b>Hamnens / operatörernas inställning</b>				Hamnen/operatörerna vill utveckla verksamheten.
<b>Transportvägar</b>				Nära anslutning till primär transportled. Medellång transport på vägnätet. Möjlighet till sjö- och järnvägstransporter.

<sup>5</sup> Intervju med Erik Froste, senior advisor Södertälje hamn.

<sup>6</sup> Mål och budget 2016-2018 för Södertälje kommun, Södertälje Hamn, ägardirektiv 2016-2018.

<sup>7</sup> Mål nr M 2587-14, avdelning 4, Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen

<sup>8</sup> Intervju med Mathias Jonasson, VD Inter Terminals Sweden AB.

## 2.4 Gävle hamn

Gävle Hamn AB ägs av Gävle kommun och har i uppdrag att förse terminaloperatörer, speditörer, varuägare och andra intressenter med en effektiv infrastruktur. Den operativa driften i container-, bulk- och CFS-terminaler utförs av Yilport. Energihamnen driftas i huvudsak av petroleumbolagen.

Energihamnen är en av Sveriges största hamnar där samtliga stora petroleum- och kemikaliebolag finns representerade. I hamnen hanteras huvudsakligen bensin, diesel, eldningsolja, etanol, vegetabiliska oljor, kemikalier till basindustrin och flygbränsle. Ett gemensamt ledningsnät sammanbinder de olika oljebolagens depåer med kajerna. Ledningsnätet från kajerna fram till respektive oljedepå ägs och underhålls av Gävle Hamn. Trafikverket planerar att elektrifiera järnvägens hamnspår med början 2018.

Oljebolagen äger sina egna anläggningar men arrenderar marken av Gävle Hamn. Hamnen har ansvar för kajen och rörledningarna. År 2011 investerade hamnen i bland annat en ny kaj som idag endast har en nyttjandegrad på 30 %. För hamnens del krävs inga större investeringar för att hantera volymerna från Bergs och Loudden.<sup>9</sup>






Gävle Hamn driver en bergrumsanläggning för lagring av petroleumprodukter. Efter investeringar i farleden har förutsättningarna för beredskapslagring, distributionslagring samt för strategisk lagring förbättrats<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Intervju med Fredrik Svanbom, VD Gävle Hamn

<sup>10</sup> Trafikverket, 2013, sid. 15



GÄVLE	Fördel	Neutral	Nackdel	Kommentar
<b>Fysisk planering</b>				Riksintresse för hamn. Stöd i kommunens översiktsplan (samrådshandling).
<b>Stadsutveckling</b>				Ingen konflikt med stadsutveckling. Drygt 400 meter till närmsta bostad (småhus).
<b>Kapacitet (miljötilstånd/lagring)</b>				Tillräcklig kapacitet. 750 000 m <sup>3</sup> i bergrum (aktiva).
<b>Hamnens/operatörernas inställning</b>				Operatörerna vill utveckla verksamheten <sup>11</sup> .
<b>Transportvägar</b>				Nära anslutning till primär transportled.  Lång transport på vägnätet.  Möjlighet till järnvägstransport.

### 3 Sammanfattande bedömning

I denna PM har översiktliga jämförelser gjorts för den verksamhet som bedrivs vid Bergs gård samt för alternativen Södertälje hamn och Gävle hamn. Den utvärderingsmetod som använts i denna PM baseras på de aspekter som bedömts vara relevanta. Resultatet indikerar att förutsättningarna för omlokalisering finns och att båda de berörda aktörerna i Gävle och Södertälje dessutom verkar för förändringen.

Förutsättningar för en positiv stadsutveckling med behov av attraktiva stadsmiljöer, i hela Mälardalen, är delvis beroende av att det inte existerar begränsningar från riskfyllda verksamheter i centrala lägen. Utan att riskbedöma situationen kring Bergs gård kan det konstateras att avstånden mellan bostäder och hamnarna är längre i Gävle och Södertälje. Utförda riskanalyser<sup>12</sup> visar att den samlade risken från ett övergripande samhällsperspektiv minskar genom en omflyttning av verksamheten vid Bergs gård och

<sup>11</sup> Intervju med Fredrik Svanbom, VD Gävle Hamn

<sup>12</sup> Cowi, s.51, Riskanalys Södertälje hamn, 2014-02-26

Loudden till Södertälje, samt mer bestämt att riskpåverkan på människor i omgivningen minskar.

I denna PM har transporterens längd mellan hamn och kund inom Mälarenregionen samt tillgången till olika trafikslag sammanvägts. Bristen på tillgång till järnvägsförsörjning från Bergs gård vägs delvis upp av de korta transportvägarna till Stockholm. I framtiden kan distributionen av drivmedel och bränsle skilja sig från dagens. En annan fördelning mellan transporter på väg, järnväg och till sjöss kan påverka såväl samhällsriskerna som miljöbelastningen genom CO<sub>2</sub>-utsläpp.

Bergrumslagring finns tillgänglig i samtliga tre hamnar, men kapaciteten är avgjort störst i Gävle hamn. Bergrummen i Bergs gård är inte i drift.

Utöver de huvudalternativ som studerats kan oljebolagen välja att förlägga depåverksamhet på andra anläggningar, vilket innebär att robustheten i distributionen och samhällsriskerna ytterligare förändras.

Sammanfattningsvis har granskningen visat att det är fullt möjligt att omlokalisera hamn- och depåverksamheten som bedrivs i Bergs gård till företrädesvis Södertälje hamn och Gävle hamn.

#### 4 Källor

Cowi, *Risikanalys Södertälje Oljehamn*, 2014-02-26

Länsstyrelsen i Stockholms län, *Riksintresset Södertälje hamn*, rapport 2007:16

Mål nr M 2587-14, avdelning 4, Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen

Södertälje kommun, *Mål och budget 2016-2018 för Södertälje kommun*, Södertälje Hamn, ägardirektiv 2016-2018.

Orbicon, *Sicklaön 13:83 - Handlingsplan för hantering av föroreningar i jord, berg och grundvatten gällande stadsbyggnadsprojekt Bergs gård*, 2016-03-31

Ranhagen, Ulf (2008) *Fysisk planering för ett hållbart samhälle – metoder och verktyg för att integrera energifrågor i översiktlig planering*, ER 2008:19. Eskilstuna: Energimyndigheten.

Sjöfartsverket, *Distribution av flytande bränslen på Mälarens och Stockholms inre vattenvägar*, Dnr 15-03104, 2016

Trafikverket, *Riksintresset Gävle hamn, precisering av riksintresse*, 2013-06-20

WSP, *Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning*, fördjupning av rapport Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning, 2013-05-08, slutrapport 2014-02-14

Intervju den 1 juni 2016, Mathias Jonasson, VD Inter Terminals Sweden AB

Intervju den 3 juni 2016, Fredrik Svanbom, VD, Gävle hamn

Intervju den 3 juni 2016, Erik Froste, senior advisor, Södertälje hamn Aktiebolag

## 5 Bilaga 1

### Gävle hamn

Intervju har genomförts med Fredrik Svanbom, VD Gävle hamn. Nedan redovisas de frågor som ställts samt vilka svar som erhållits från hamnen.

	<b>Gävle hamn</b>
<b>Finns det intresse hos aktörerna (hamnen/operatörerna) att ta hand om volymen från Berg (och ev Loudden)?</b>	Vi är positivt inställda till att ta emot ökade volymer i hamnen. Det finns redan idag möjlighet att ta emot volymerna från Berg både ur teknisk synvinkel som i tillgängligt utrymme i befintliga tillstånd för hamnen och för oljebolagen. Skulle både Berg och Loudden komma att avvecklas tror jag att volymerna kommer att spridas ut på flera hamnar. Det borde även finnas möjlighet för anläggningarna i Norrköping, Västerås, Södertälje att ta emot hela eller delar av den aktuella volymen.
<b>Vilken typ av investeringar i anläggningen krävs för att ta hand om volymen från Berg (och ev Loudden)?</b>	Det finns generellt sett god cisternkapacitet i Gävle hamn. Kapaciteten är idag ca 800 000 ton. Oljebolagen äger sina egna anläggningar men arrenderar marken av oss. Hamnen har ansvar för kajen och rörledningarna. För hamnens del skulle det inte vara nödvändigt att behöva göra några ytterligare investeringar för att hantera volymen från Berg och Loudden. Det skulle i så fall endast handla om mycket små investeringar eftersom det nyligen redan gjorts större investeringar. Bland annat investerade hamnen 2011 i en helt ny kaj som idag endast har en nyttjandegrad på 30 %.
<b>Vilka andra utmaningar i anläggningen finns om volymen tas över från Berg (och ev Loudden)?</b>	Jag kan inte se att det skulle uppkomma några större svårigheter för oss att ta över volymen från Berg och Loudden. Gävle hamn disponerar ett stort verksamhetsområde och har väl anpassade anläggningar för lagringsverksamhet. Eftersom hamnen är belägen utanför Gävle stad påverkar den väldigt få människor. Jag bedömer att den stora frågan inte kommer att handla om tillgänglig mottagningskapacitet utan mer om hur distributionen kan ske på ett säkert sätt. Detta blir såklart en ekonomisk fråga för oljebolagen.

## Södertälje hamn

Intervju har genomförts med Erik Froste, senior advisor Södertälje hamn. Nedan redovisas för de frågor som ställts samt vilka svar som erhållits från hamnen.

	<b>Södertälje hamn</b>
<b>Finns det intresse hos aktörerna (hamnen/operatörerna) att ta hand om volymen från Berg (och ev Loudden)?</b>	Vi är generellt sett intresserade av att växa både som torrlasthamn och bränslehamn. Det finns tillväxt i hamnen och en vilja att ta emot ökade volymer. Södertälje hamn är mitt uppe i förberedelserna för att möjliggöra en hantering av ökade volymer. Hamnen har sökt tillstånd för utökad verksamhet och väntar nu bara på slutligt avgörande från Mark och Miljööverdomstol. Dock är inga investerings- politiska- eller styrelsebeslut tagna i frågan. Men vi har ju inte heller några kunder som står och väntar.
<b>Vilken typ av investeringar i anläggningen krävs för att ta hand om volymen från Berg (och ev Loudden)?</b>	Vi, Södertälje Hamn, klarar av att hantera volymen från Berg och Loudden på befintlig anläggning. Viss redundansjustering av kajanläggningen kommer dock att krävas. Men för att få ut de stora skalfördelarna så planerar vi att förbättra det maximala djupgåendet från nio till 11,5 meter. Dock är det så att de bränsle- och depåföretag som arrenderar mark av hamnen kan behöva göra investeringar i sina anläggningar. Det finns tillgänglig mark i hamnen både för befintliga och nya aktörer till att etablera ytterligare lagringsverksamhet.
<b>Vilka andra utmaningar i anläggningen finns om volymen tas över från Berg (och ev Loudden)?</b>	Som jag tidigare nämnde är vi intresserade av att växa som oljehamn. I våra ägardirektiv anges att vi ska förbereda oss för att ta emot ökade bränslevolymer på ett miljöriktigt sätt. Det har inte tagits beslut om att vi ska ta emot ökade volymer men det har samtidigt inte heller inte kommit någon konkret förfrågan om detta från något oljebolag. Det finns inga praktiska hinder för Södertälje att ta över lagringsverksamheten som sker på Berg och Loudden. Ur ett europeiskt perspektiv skulle en sådan lösning ur logistiskt synvinkel inte vara avvikande på något sätt.

### Inter Terminal Sweden AB

Intervju har genomförts med Mathias Jonasson, VD Inter Terminals Sweden AB. Inter Terminals bedriver depåverksamhet inom oljehamnen i Södertälje. Nedan redovisas för de frågor som ställts samt vilka svar som erhållits från hamnen.

	<b>Inter Terminals Sweden</b>
<b>Kan du berätta om bakgrunden till utvecklingsplanerna för lagringsverksamheten i Södertälje hamn?</b>	Redan när jag påbörjade min anställning hos Inter Terminals för omkring 10-11 år sedan fördes det diskussioner om alternativa lagringsplatser för det fall verksamheten på de Stockholmsbaserade anläggningarna Berg och Loudden skulle upphöra. Bolaget påbörjade senare ett arbete där mer konkreta expansionsplaner för anläggningen i Södertälje togs fram. Dessa frågor har nu kommit att drivas allt hårdare i takt med att trycket på ytterligare bostadsbyggande i Stockholm ökat från politikerhåll.
<b>Hur konkreta är dessa utvecklingsplaner?</b>	Det finns ett stort intresse och investeringsvilja hos våra ägare att förvärva nya anläggningar men också för att utveckla bolagets befintliga anläggningar. Projektet med expansion av anläggningen i Södertälje är ett projekt som bolaget bedömer ha stor potential. Det bedöms vara såväl tekniskt genomförbart som kommersiellt gångbart. Projektet bedöms kunna bli en långsiktig och hållbar lösning för att växla ut anläggningarna vid Berg och Loudden. Eftersom vi arrenderar marken av Södertälje hamn vet vi de också ser positivt på detta och från hamnens sida arbetar man aktivt för att möjliggöra utbyggnaden.
<b>Hur är anläggningen tänkt att utformas?</b>	Projektet innebär att vår anläggning som ligger i ett industriområde i Södertälje hamn byggs ut inom befintligt verksamhetsområde för att kunna hantera en ökad lagringsvolym. Det kommer vara en modern och säker anläggning som är fullt invallad. Anläggningen kommer att byggas med en högre standard än vad det finns lagkrav på idag.
<b>Är Södertälje hamn en lämplig plats för ytterligare lagringsverksamhet?</b>	Till skillnad från anläggningarna vid Berg och Loudden är vår anläggning i Södertälje hamn en väl vald plats för lagringsverksamhet. Frågor som buller, lukt och trafik kan hanteras på ett bra sätt. Den valda platsen tillsammans med de säkerhetssystem som finns tillgängliga gör det finns helt andra möjligheter att begränsa skadebilden vid en eventuell olycka än vad som är möjligt vid anläggningarna Berg och Loudden.
<b>När beräknas den nya anläggningen kunna tas i drift?</b>	Vi lagt ner ett stort förberedelsearbete för att snabbt kunna gå vidare med planerna för den nya

anläggningen om ett besked om nedläggning av anläggningen vid Berg skulle komma. Vi har bland annat tagit fram underlag till en tillståndsansökan så långt detta varit möjligt. Vi avvaktar dock att gå vidare tills vi får ett definitivt besked om Bergs framtid. Efter nödvändiga godkännanden från berörda myndigheter skulle vår utbyggda anläggning kunna stå klar inom 2 år.