



UL-INRI
Leif Elofsson
4048
leif.elifsson@msb.se

Analys kring formerna och möjligheterna till bränsleförsörjning för reservkraft.

En analys beställd av Samverkansområdet
ekonomisk säkerhet (SOES)



Förord

Det finansiella systemet och övriga myndigheter inom SOES är helt beroende av elförsörjning. De mest vitala delarna inom det finansiella systemet är därför försedda med reservkraft för att klara avbrott i elförsörjningen. Ofta har dessa reservkraftverk endast diesel tillgängligt för 1-3 dygn. Detta innebär ett totalt beroende av att distributionssystemen för diesel till dessa reservkraftverk fungerar, även vid ett större och i tid omfattande strömavbrott. Det har dock visat sig svårt att teckna avtal där leverantören förbinder sig att leverera vid denna typ av händelse.

Inom SOES diskuterades denna situation och i mars 2011 sökte, och beviljades, SOES särskilda projektmedel av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för att starta ett analysarbete där möjligheterna till dieselleveranser granskades. Syftet med denna analys är att skapa förutsättningar för avtal med dieselleverantörer som garanterar leveranser i händelse av el-störningar. Detta gör det möjligt för respektive finansiell aktör att upprätthålla kontinuitet i sin verksamhet vid en kris vilket i sin tur skapar robusthet i det finansiella systemet.

Uppdraget att genomföra denna analys gavs till Hans O Hägglund, konsult inom energiområdet och med mångårig erfarenhet inom bränsle- och energisektorn. Den 26 januari 2012 avrapporterades arbetet för SOES. Den av Hans O Hägglund redovisade rapporten utgör i oförändrad form innehållet i detta dokument.

Lotta Oscarsson
Riksgälden
Ordförande SOES

Rapport att säkerställa drivmedelsförsörjning för reservkraftanläggningar (RKA) för SOES medlemmar.

Sammanfattning av kritiska punkter från rapporten

Kravet på en drivmedelsleverantör är att den är rikstäckande och har en organisation som klarar av uppgiften att utföra leveranser inom det uppsatta kriteriet.

Alla aktörer inom projektet hade inte kunskap om sina anläggningar. Vissa kände inte till vem som beställer olja i normalfallet. En del var inte klara över vem som betalade oljan. Förbrukning vid normal- och krisläge var inte självklart för alla. Detta visade att inventeringen och genomgången av rutiner för RKA var behövlig.

Slutsats i detta skede av projektet visar att det var en behövlig genomgång för de flesta jag varit i kontakt med. Dessutom att finna en leverantör som vill skriva avtal med de villkor som krävs, samt att få en genomgång av sina anläggningar både vad gäller ansvar och behov av drivmedel vid normaltestkörning och skarpt läge. Detta visar att all samhällsviktig verksamhet bör ta detta helhetsgrepp för att få kontroll på sina RKA.

Med min bakgrund och erfarenhet så inser jag hur sårbart Storstockholm kommer att bli vid ett totalt strömbortfall. Detta med anledning av att den största depån Statoils på Bergs i Nacka helt saknar reservkraft. Den näst största depån Loudden i Stockholm har ett mobilt aggregat som inte kan försörja hela RKA behovet.

Vad gäller samhällsviktig verksamhet så måste det diskuteras övergripande för all sådan verksamhet. Vad detta projekt arbetat med är bara en bråkdel av den finansiella sektorn. Övriga samhällsviktiga sektorer måste också granskas och inventeras för att finna en lösning. Möjligheten som givits inom detta projekt kan bli att all samhällsviktig verksamhet vill skriva avtal. De leverantörer som är villiga och har möjlighet att teckna sådana avtal anser därför att de inte av kapacitetsskäl kan leva upp till allas önskemål. Av den anledningen måste en samverkan komma till stånd mellan samhällsviktig verksamhet och leverantörerna, eller Svenska Petroleum och Biodrivmedels Institutet (SPBI), av drivmedel för att finna lösningarna innan krisen är ett faktum. Det som saknas för all samhällsviktig verksamhet är att kunna prioritera drivmedelsleveranser för RKA, vilket skulle innebära en enklare planering för de oljebolag som skall leverera.

Jag bedömer att om Mälardalsregionen inkl Storstockholm skulle få ett strömbortfall under några dygn och all RKA startas upp kommer stora problem att snabbt infinna sig. Med tanke på hur distributionsmönstret skulle förändras från normalläget kommer troligen en tankbilsbrist att uppkomma tidigt. Detta beror på att de stora bolagen idag kör till kunder som tar stora volymer vilket innebär ett eller två leveransstopp per tur. Men

talar vi om RKA blir leveransformen som tidigare när leveranser utfördes till villor och bostadsfastigheter. Ett stort antal kundadresser med små leveransvolymerna tar lång tid att utföra. Dessutom är nästan alla kunder så kallade "sällanbesök" vilket kan innebära att det är svårt att hitta till adresserna. Många av RKA kunderna är i stadskärnor dit tankbilen bara kan komma med bil utan släp. Allt sammantaget betyder lågt kapacitetsutnyttjande per tankbilsekipage.

RAPPORT

Uppstart av projektet

Jag fick en första förfrågan av Lotta Oscarsson, Säkerhetschef på Riksgälden, den 13 april 2011 om jag var intresserad att hjälpa Samverkans Området Ekonomisk Säkerhet (SOES) och Finansiella Sektorns Privat-Offentliga Samverkan (FSPOS) medlemmar att säkra drivmedelsförsörjningen till RKA.

Den 1 juni 2011 kallades jag till ett möte med Lotta Oscarsson, Berit Sjödin, Kris- och beredskapschef på Försäkringskassan samt Hans Spetz, Försvarsdirektör på Länsstyrelsen i Stockholms län.

Där framfördes önskemål att jag med mitt företag Hans O - Energi- och miljökonsult genom ett uppdrag för SOES via Riksgälden skall undersöka möjligheterna att finna intresserade leverantörer av drivmedel till samhällsviktig verksamhet inom den finansiella sektorn inom organisationerna SOES och/eller FSPOS. Kravet för ett tänkt avtal är att leverans kan ske inom 24 timmar. Projektet skall vara avslutat till den 30 november 2011.

Projektet hanteras inom ett projekt där SOES fått bidrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Förberedelser med leverantörer

Kravet för en leverantör är att den är rikstäckande och har en organisation som klarar av uppgiften att utföra leverans inom det uppsatta kriteriet.

Mitt första steg i projektet var att finna leverantörer som var intresserade. Jag kontaktade Preem och talade med deras tf Marknadschef, han hänvisade till sina partners runt om i landet. Dessa partners är visserligen rikstäckande men varje enskilt företag disponerar få tankbilar. Därför anser jag att de inte är en lämplig avtalspart för ett uppdrag med den omfattning detta kan få.

Nästa företag som jag vände mig till var Svea Energi där jag fick kontakt med försäljningschefen. För deras företag ansåg han att ett sådant uppdrag skulle kosta kunden mycket för att klara beredskapen med leverans inom 24 timmar. Min erfarenhet av tidigare kontakter med kommuner och andra myndigheter är att ett för kostsamt påslag för beredskap inte är intressant för uppdraget.

Sedan kontaktade jag St1 (fd Shell) och talade med både deras försäljningsavdelning och distributionschef. Jag hade mycket svårt att övertyga dem om att ett sådant uppdrag vid totalt strömavbrott skulle deras organisation klara av. Jag insåg efter dessa samtal att det skulle kunna bli problem att finna någon intresserad leverantör.

När jag kommit så här långt finns bara två större aktörer kvar, Statoil och OK-Q8. Av dessa två är OK-Q8 den som sköter distributionen till alla kundkategorier inom egen organisation. Jag tog kontakt med OK-Q8 och blev hänvisad till deras marknadschef Per Sahleström. Han nappade på upplägget men ville först kontakta sin distributionsverksamhet. Beroende på volymer och leveransplatser så ansåg de att möjligheter fanns inom sin organisation.

Förberedelser av SOES och Hans O- energi- och miljökonsult

Lotta Oscarsson och Berit Sjödin har presenterat upplägget att lösa leverantörsavtal för SOES medlemmar på deras möten. De har skickat ut underlag som undertecknad tagit fram för inventering av RKA. Dessa uppgifter skulle sedan skickas till mig för genomgång och presentation för OK-Q8.

I detta läge framkom de problem som myndigheterna ställdes inför. Alla hade inte kunskap om sina anläggningar. Vissa kände inte till vem som beställer olja i normalfallet. En del var inte klara över vem som betalade oljan. Förbrukning vid normal- och krisläge var inte självklart för alla. Detta visade att inventeringen och genomgången av rutiner för RKA var behövlig.

De myndigheter som visat intresse från starten av projektet är följande: Sveriges Riksbank, Finansinspektionen, Försäkringskassan, Skatteverket och Pensionsmyndigheten. Inga övriga aktörer har hört av sig om denna möjlighet att teckna avtal vid större avbrott i elförsörjningen.

Behandling av RKA inventering och avtalsskrivning

När blanketterna för inventering skulle översättas till avtalsförslag infann sig de problem som nämnts i ovanstående stycke. Vissa av aktörerna har full kontroll på allt som rör sin RKA.

Den myndighet som har visat sig bäst på detta är Sveriges Riksbank och dess Fastighetsansvarige Jonas Lundin. Det är också den myndighet som det

har gått snabbast att ordna ett avtal med. Vi hade ett avstämningsmöte med Riksbanken den 17/11 2011 efter granskning av deras jurist.

Skatteverket var den första myndigheten som jag kontaktade, där framkom att deras säkerhetsavdelning inte gav den ansvarige något besked. Från första kontakt tills vi kom fram till inventeringsvar har det tagit 49 dagar. Deras entreprenör Tieto Sweden AB hänvisar fortfarande till sekretess varför jag meddelat att sekretessförbindelse kan bifogas avtalet. De underlag som efterfrågats av mig har kommit och ett avtalsförslag med tillhörande bilaga har överlämnats för granskning. Skatteverket har även återkommit om en anläggning i Mariestad. Förfrågan kom de sista dagarna i november. Efter snabb kontakt med OK-Q8 ordnade vi ett avtal för dem.

Försäkringskassan i Sundsvall, som har 4 stycken RKA, gjorde vi upp om ett möte på plats där fastighetsägare och enhetschefen skulle delta. När OK-Q8; s marknadschef och jag kom till Sundsvall var enhetschefen dubbelbokad och skickade en stand in som inte hade mycket kunskap om RKA. Fastighetsägaren Norrportens representant ansåg att de inte var ansvariga för drivmedelsdelen. Representanten för RKA i Matfors SKIFU dök aldrig upp på mötet. Det egna avtalet har lösts och förslaget finns nu för underskrift. Det var inte SKIFU som var mot- part till Försäkringskassan utan Sundsvalls Företagslokaler AB. Underlag har kommit och avtalsförslag med bilaga har sänts till OK-Q8 för underskrift, troligen avslutat v 47.

Försäkringskassan i Östersund har tre stycken RKA, ett i egen regi och två hos fastighetsägare. Det egna avtalet har lösts snabbt och förslaget finns nu för underskrift, troligen avslutat v 47.

Däremot fanns vissa oklarheter med de två andra. Så småningom hittade Recall, som är en mycket viktig underleverantör till Försäkringskassan, lösningen med de två fastighetsägarna.

Avtalsförslag har skickats ut men ingen respons. Avtalet skickades via Recall eftersom jag aldrig fick några mailadresser från fastighetsägarna. Jag har påmint Recall om avtalen. Ett av avtalen har skickats till OK-Q8 för underskrift men de var tänkt som förslag och skall kompletteras. Vi får börja om från början. Avtalet med Företagshuset i Odenskog har nu sammanställts med bilagor och skickats tillbaka för underskrift.

Den andra fastighetsägaren Diös har jag fått personlig kontakt med, men han var överhopad med arbete före årsskiftet. Jag väntar på namn och kontaktuppgifter för att ordna bilagan för detta.

Finansinspektionen har haft tre stycken kontaktpersoner under projektets gång. Alla har varit mycket intresserade av att finna en lösning på leverans av drivmedel. Men den 1 november 2011 efter att Katarina Ahlberg tagit över ansvaret meddelade hon att de står över denna gång. Detta beror enligt

Ahlberg på något besvär med fastighetsägaren, men hon sade att de ska byta lokaler inom något år så hon avvaktar var de hamnar.

Pensionsmyndigheten var den myndighet som senast tog kontakt med mig. Vid ett möte med dem och deras IT-entreprenör Logica så skulle de återkomma med vem som blir avtalspart. Jag har påmint men ännu inte fått något besked. Håkan Tengnér på Pensionsmyndigheten meddelar den 18/11 2011 att de med sin driftleverantör anser att de har tillräcklig driftsäkerhet och drivmedelsmängd för att klara ett krisläge.

Slutsats med inventering och avtal

Slutsats i detta skede av projektet visar att det var en behövlig genomgång för de flesta jag varit i kontakt med. Dessutom att finna en leverantör som vill skriva avtal med de villkor som krävs, samt att få en genomgång av sina anläggningar både vad gäller ansvar och behov av drivmedel vid normaltestkörning och skarpt läge. Detta visar att all samhällsviktig verksamhet bör ta detta helhetsgrepp för att få kontroll på sina RKA. Min erfarenhet från andra delar av landet med kommuner, länsstyrelser, landsting och blåljusverksamhet visar på stora brister i samma frågor som nämnts i denna rapport med vissa lysande undantag.

Antal avtal med bilagor som skrivits är ett för Sveriges Riksbank, två med Försäkringskassan gällande 4 st RKA, tre avtal med underleverantörer till Försäkringskassan, ett i Sundsvall och två i Östersund. Med Skatteverket har ett avtal skrivits för Mariestad samt med Skatteverkets underleverantör i Storstockholm gällande tre RKA. Sedan tidigare finns ett avtal med Riksgälden. Hur löser resterande parter inom finanssektorn sin drivmedelsförsörjning vid ett eventuellt strömbortfall några dygn?

Slutsats samhällsviktig verksamhet

Med min bakgrund och erfarenhet så inser jag hur sårbart Storstockholm kommer att bli vid ett totalt strömbortfall. Detta med anledning av att den största depån Statoils på Bergs i Nacka helt saknar reservkraft. Den näst största depån Loudden i Stockholm har ett mobilt aggregat som inte kan försörja hela RKA behovet.

I Södertälje på St1; s depå finns en RKA som kan försörja det som behövs för att förse det området med drivmedel. Problemet där är platskapaciteten för tankbilar och avsevärt längre transportsträckor till Stockholms innerstad och norra Storstockholm. Varför depåerna i Nacka och Loudden inte fick RKA i början på 2000-talet var den osäkerhet som då fanns politiskt -vilken depåverksamhet skulle finnas kvar?

Vad gäller samhällsviktig verksamhet så måste det diskuteras övergripande för all sådan verksamhet. Vad detta projekt arbetat med är bara en bråkdel av den finansiella sektorn. Övriga samhällsviktiga sektorer måste också

granskas och inventeras för att finna en lösning. Möjligheten som givits inom detta projekt kan bli att all samhällsviktig verksamhet vill skriva avtal. De leverantörer som är villiga och har möjlighet att teckna sådana avtal anser därför att de inte av kapacitetsskäl kan leva upp till allas önskemål. Av den anledningen måste en samverkan komma till stånd mellan samhällsviktig verksamhet och leverantörerna, eller Svenska Petroleum och Biodrivmedels Institutet (SPBI), av drivmedel för att finna lösningarna innan krisen är ett faktum. Det som saknas för all samhällsviktig verksamhet är att kunna prioritera drivmedelsleveranser för RKA, vilket skulle innebära en enklare planering för de oljebolag som skall leverera.

Jag bedömer att om Mälardalsregionen inkl Storstockholm skulle få ett strömbortfall under några dygn och all RKA startas upp kommer stora problem att snabbt infinna sig. Med tanke på hur distributionsmönstret skulle förändras från normalläget kommer troligen en tankbilsbrist att uppkomma tidigt. Detta beror på att de stora bolagen idag kör till kunder som tar stora volymer vilket innebär ett eller två leveransstopp per tur. Men talar vi om RKA blir leveransformen som tidigare när leveranser utfördes till villor och bostadsfastigheter. Ett stort antal kundadresser med små leveransvolymer tar lång tid att utföra. Dessutom är nästan alla kunder så kallade "sällanbesök" vilket kan innebära att det är svårt att hitta adresserna. Många av RKA kunderna är i stadskärnor dit tankbilen bara kan komma med bil utan släp. Allt sammantaget betyder lågt kapacitetsutnyttjande per tankbilskeppage.

Solna 2011-12-15

Hans O Hägglund

Hans O Energi- och Miljökonsult
Fridensborgsvägen 21
170 69 Solna
Tel: 070-422 24 52
haha@telia.com