

Nr 452.

Av herr **Petrén m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till ytterligare utbyggnad av Svenska skifferoljeaktiebolagets anläggningar vid Kvarntorp m. m.*

I föreliggande proposition nr 147 föreslås en fortsatt rationalisering och utbyggnad av skifferoljebolagets anläggningar i Kvarntorp. Efter genomförande av dessa planer kommer Kvarntorps årsproduktion att uppgå till cirka 70 000 m³ olja och 25 000 m³ bensin. Denna produktion motsvarar till storleksordningen endast cirka 3 procent av vår nuvarande bensin- och oljeförbrukning men får ändå mot bakgrunden av gjorda erfarenheter anses vid ett avspärrningsläge ha stor betydelse, när det gäller försörjningen av olja och bensin.

Sett mot bakgrunden av vårt totala bränslebehov äro olje- och bensinkvantiteterna från Kvarntorp försvinnande små. Vårt land är för sin energiförsörjning till största delen beroende av importerade bränslen, i första hand stenkol, koks och olja. Vattenkraften har visserligen genom åren starkt utbyggt, men erfarenheterna ge vid handen, att den ökade användningen av vattenkraft ej medför något minskat behov av importbränsle. Förbrukningen av importerade bränslen har ständigt ökat. En för år 1949 utförd energibalans visar, att denna uppbygges till 10—30 procent av vattenkraft, 30—23 procent av inhemska bränslen och 60—47 procent av importbränslen.¹ Värdet av bränsleimporten torde för närvarande belöpa sig till cirka 750 miljoner kronor per år. Ur såväl handelspolitisk som beredskapssynpunkt är det av vital betydelse att söka skapa ekonomiska betingelser för ökad användning av inhemska bränslen. De större bränslereserver vi ha att lita till äro framför allt oljeskiffrarna och våra torvmossar.

Vilka möjligheter ha vi att i ökad omfattning nyttiggöra våra skiffrar som ersättning för importerat bränsle? Vid anläggningarna i Kvarntorp komma efter utbyggnad enligt propositionens förslag att, förutom olja och bensin, utvinnas stora kvantiteter gas för alstring av elektrisk energi. Om icke förr så i ett beredskapsläge bör det vara angelägnare att nyttiggöra denna gas som bränsle vid våra industrier för värmeändamål än att därav alstra elektrisk kraft. En förutsättning för att detta skall vara möjligt är, att för gasdistributionen gives tillgång till ett gasledningsnät. Denna fråga bör emellertid som nedan vidare kommer att utvecklas utredas i samband med landets allmänna bränsleförsörjningsproblem.

¹ Beroende på de olika beräkningsgrunder som kunna tillämpas vid framräknande av vattenkraftens andel erhållas de två gränsvärdena i procenttal.

Kvarntorpsverket har tillkommit i första hand för att producera olja och bensen. Att i detta hänseende nu bygga ut verket utöver vad som i propositionen föreslås är av ekonomiska skäl ej tillrådligt. En förutsättning för vidare utbyggnad bör vara, att de nu föreslagna moderniseringarna praktiskt visat att lönsam drift kan uppnås. Läger man emellertid den synpunkten på våra skiffrars användning, att det ej gäller att i första hand framställa olja och bensen utan att utvinna största antalet värme-kalorier, öppna sig andra aspekter. Sålunda kan den möjligheten tänkas att över partiell förbränning direkt förgasa de organiska ämnena i skiffen utan brytning. Sådana vägar har man i utlandet slagit in på vid en del kolfält. Skulle denna metod vara möjlig att tillämpa på oljeskiffrar, bli även de skiffrar, som ligga på större djup, utnyttjningsbara. Dessa skiffrar utgör mäktiga lager. De största finnas i Östergötland och äro av sådan mäktighet, att den värmemängd som kan tänkas utvinnas till storleksordningen är 100 à 150 gånger större än värmevärdet i samtliga under ett år importerade bränslen.

Om vi sedan gå till våra torvmossor, så utgör torven också en utomordentlig stor bränslereserv. Svårigheten att ekonomiskt nyttiggöra torven ligger bland annat däri, att den med sitt låga värmevärde ej kan bära kostnaden av längre transporter. Möjligheterna att med hjälp av syreanrikad luft använda torv för gasalstring i större skala äro på olika håll i världen för närvarande föremål för uppmärksamhet. Om denna väg vore framkomlig, skulle möjligheterna öppna sig att i större skala utnyttja vår torv som bränsle.

De utvägar vi här berört att nyttiggöra skiffrar och torv i större skala torde icke kunna leda till målet utan rätt omfattande undersökningsarbeten. Det finns emellertid en rad andra åtgärder, närmare till hands ligande, för att förbättra vår bränslebalans ur ekonomisk synpunkt. Vi vilja här bara peka på en väg, och den är att i ökad omfattning omställa våra bränsleinköp från koks till kol. Det bör finnas vissa förutsättningar att här i landet i ökad omfattning förädla stenkol till koks och gas.¹ I Sverige förbrukades år 1949 cirka 2,5 miljoner ton koks. Härav producerades endast ungefär en femtedel inom landet medan resten importerades. En ökad omställning från koks- till kolinköp skulle vara ägnad att förbättra vår handelsbalans. På olika håll i landet ha upptagits utredningar rörande förutsättningarna för anläggande av större koksgasverk, siktande på tillverkning av koks även för metallurgiska ändamål och med distribution av gasen i fjärrgasledningar.

Vid planläggning av koksverk stöter man på beredskapssynpunkten.

¹ Bland annat i Danmark har denna fråga varit föremål för utredning, och som sammanfattning uttalar Produktions- och Raastofkommissionen i sitt betänkande angående Rationel Kraft- och Varmeforsyning avgivet år 1940 sid. 19 följande:

»Produktions- og Raastofkommissionen er af den Opfattelse, at det af valutamæssige og beskæftigelsesmæssige Grunde vil være fordelagtigt at udvide vor hjemlige Koksproduktion mest muligt».

Vi ha ett intresse av att ur beredskapssynpunkt lagra bränsle i landet. Lagring av koks i vårt klimat har vissa svårigheter genom den avstybbning, som äger rum under inverkan av fukt och frost. Vid lagring av kol uppstå också svårigheter, men av annan art, genom den förbränning, som äger rum i kollagren. För kol finns emellertid en fullt betryggande lagringsmetod, nämligen att lagra kol under vatten. Sådana beredskapslager ha av staten under senare år ordnats. En planläggning av dylika lager bör lämpligen samordnas med planläggning av koksgasverk i större enheter.

När man ser på våra bränsleförsörjningsproblem finner man, att de olika åtgärder, som kunna tänkas för att ernå ett förbättrat läge, i regel ha ett inbördes samband. Vi ha velat åskådliggöra detta samband med de tre givna exemplen gällande skiffrar, torv och koksgasverk. I samtliga dessa fall förutsätter en rationell lösning tillgång till ett fjärrgasledningsnät.

Distribution av gas i högtrycksledning är vid större kvantiteter en utomordentligt billig och smidig form av energitransport för värmeändamål. Utvecklingen i utlandet har också gått i denna riktning. Vi behöva härvid endast erinra om de vittutgrenade gasnät, som i Amerika anlagts för naturgas, och förhållandena i Mellaneuropa och England, där industri-distrikten numera äro genomkorsade av högtrycksgasledningar.

Med de synpunkter vi här framfört ha vi vidare velat rikta uppmärksamheten på hur teknikens utveckling fört oss fram till en punkt, då det är all anledning att ta upp hela vår bränsleförsörjningsfråga till allsidig prövning. Göres detta ej nu, är det anledning befara inte bara att vi försitta tid utan också att åtgärder på olika håll vidtagas, som äro mindre ändamålsenliga jämfört med vad de kunde vara, om en allsidigare utredning och samordning lades till grund för handlandet.

Bränsleförsörjningsfrågan kan, som vi ovan sökt antyda, angripas från många olika utgångspunkter. Både statliga och enskilda organ och företag syssla nu med hithörande problem, och det synes angeläget, att en samordning, ett »team-work» rörande huvudriktlinjerna snarast kommer till stånd.

Under hänvisning till vad som ovan anförts anhålla vi,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om att en utredning snarast verkställs om lämpligaste utformningen av vår bränsleförsörjning ur ekonomiska, handelspolitiska och beredskapsmässiga synpunkter.

Stockholm den 13 april 1950.

Folke Petré.

Gerard De Geer.

Harald Nordenson.

Rickard Lindström.

R. Lundqvist.