

Nr 462

Av herr Eliasson i Sundborn m. fl., om anläggande av pipe-lines.

(Lika lydande med motion nr 368 i Första kammaren)

Den svenska energiförbrukningen har ökat avsevärt under de senaste åren. Därigenom har oljan kommit att få allt större betydelse för vårt land. Enligt koncentrationsutredningens betänkande Oljebranschen (SOU 1966:21) ökade under åren 1955—1964 förbrukningen av olja med tio procent per år. 1965 års långtidsutredning (SOU 1966:1) framhöll att den förutsedda samhällsutvecklingen kunde väntas föra med sig att förbrukningen av energi ökar även i framtiden.

Utredningen ansåg att detta kunde väntas dra med sig bl. a. en ökning av importen av oljeprodukter från 17 milj. kubikmeter 1963 till över 25 milj. kubikmeter 1970 och omkring 35 milj. kubikmeter 1975. Den förbrukade oljevolymen skulle sålunda mer än fördubblas från 1963 till 1975.

Eftersom så stora mängder olja kommer till användning är det naturligtvis av utomordentligt stor betydelse att den kan transporteras inom landet till så låga priser som möjligt. Hittills har huvudsakligen tåg, bil och båt använts som transportmedel. I andra delar av världen har man emellertid sedan länge begagnat sig av rörledningar (pipelines) för att förflytta oljan från en plats till en annan. På senare år har man även i Europa tagit i bruk anläggningar för detta ändamål. Bl. a. går en ledning från Trieste till Ingolstadt i Västtyskland. Från denna bygges en anslutningsledning från Wildon söder om Graz i Österrike till wienområdet. Trieste—Ingolstadts-ledningen har en längd av 500 km. En annan rörledning för olja finns från den franska hamnstaden Lavéra nära Marseille till Karlsruhe i Västtyskland. Den mäter omkring 760 km.

Tidigare har rörledningar av denna art aktualiserats även i vårt land. Sålunda framlades i början av andra världskriget förslag beträffande en ledning för bensin från Uddevalla till Västerås. Förslaget föranledde emellertid inte någon åtgärd. 1946 gav dåvarande chefen för handelsdepartementet Karin Kock i uppdrag att företaga utredning rörande de ekonomiska och

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 4 saml. Nr 462—465

tekniska förutsättningarna för byggandet av en oljeledning från västkusten till hamn i Östersjön eller Mälaren och därmed förknippade spörsmål. 1948 avlämnade utredningsmannen ett betänkande. Bl. a. med hänvisning till dels när det gällde oljans möjligheter att konkurrera med kolet och dels ovissheten beträffande utsikterna för vårt land att över huvud taget kunna importera olja i önskad utsträckning föreslog utredningen att beslut då ej skulle fattas rörande oljeledningen, utan att frågan togs upp till omprövning vid en senare tidpunkt då man bättre kunde överblicka läget på den internationella oljemarknaden. I betänkandet konstaterades emellertid att kostnaderna för transport i ledning skulle — vid de transportmängder som låg till grund för beräkningarna — avsevärt understiga statens järnvägars dåvarande frakttaxor för bensin och oljor.

Starka skäl talar enligt vår uppfattning för att frågan om rörledningar för olja i vårt land blir föremål för förnyad utredning. 1946 års oljeledningsutredning anförde, att en avsevärd del av den beräknade efterfrågan på eldningsolja kunde komma att bortfalla genom att oljan ersattes med kol som industribränsle. Så har det emellertid inte blivit. Vidare ansåg utredningen, att förbrukningen av olja för uppvärmning av fastigheter ägde blott mindre betydelse för den totala konsumtionens storlek i ifrågavarande delar av landet. Även denna uppfattning har emellertid vederlagts av utvecklingen.

Vid bedömning av denna fråga måste även avseende fästas vid det förhållandet, att tankfartygstonnaget under senare år undergått en påtaglig strukturell förändring. Tonnaget har på ett decennium ökat med 120 procent, men stegringen i antalet fartyg har varit blott 22 procent. Från 1956 till 1965 ökade den genomsnittliga fartygsstorleken från 15 500 ton dw till närmare 26 000 ton dw. Särskild uppmärksamhet måste i detta sammanhang ägnas utvecklingen mot mycket stora fartyg. Redan nu använder man sig av fartyg på betydligt över 100 000 ton dw, men planer på flerdubbelt större enheter föreligger. För att fartyg av sådan storleksordning skall kunna användas krävs emellertid betydande investeringar i hamnar och kajanläggningar. Följden härav skulle bli en koncentration av sjöfarten av detta slag till ett mycket ringa antal hamnar.

Ett av problemen vid transport av olja med hjälp av rörledningar är att oljans konsistens påverkas av klimatiska förhållanden, vilket gör att vissa trögflytande oljor kan vålla svårigheter i vårt land. Komplikationer av detta slag torde emellertid kunna undvikas, om man transporterar råolja och sålunda raffinerar denna inom förbrukningsområdet. Utvecklingen i Europa under senare år visar att allt fler raffinaderier förlägges inne i landet och ej vid kusten. Vi vill här också erinra om de tendenser som föreligger när det gäller lokaliseringen, och när det gäller oljeraffineringen. »Samtidigt med råoljaproduktionens förskjutning mot östra halvklotet har en omlokalisering av raffinaderierna från produktionsområden till rena konsumtionscentra skett. Medan år 1938 ca 95 procent av raffineringsskapaciteten fanns i

råoljeproducerande länder (främst USA och Venezuela), är motsvarande siffra nu mindre än 80 procent. I stället för att bygga ut kapaciteten i Mellersta Östern har man i stor utsträckning valt att anlägga raffinaderier i de viktigaste västeuropeiska konsumentländerna samt i Japan.» (Oljebranschen, Koncentrationsutredningen I, SOU 1966: 21, sid. 13.) Koncentrationsutredningen anförde att överväganden beträffande transport- och lagringskostnader troligen har spelat en viktig roll för denna utveckling. Ett rationellt utnyttjande av pipelines och tankfartyg krävde stora laster, varför uppdelningen i färdigprodukter borde ske nära förbrukningsområdena. Emellertid står utvecklingen i detta avseende i vårt land i stark kontrast till förhållandet i övriga delar av Västeuropa. Självförsörjningsgraden med raffinerade produkter är låg, och raffineringsskapaciteten har inte hållit sin andel av den snabbt växande oljekonsumtionen.

Genom att raffinera oljan i konsumtionsområdet undgår man vidare vid transport genom rörledningar de eventuella svårigheter som det kan innebära att ha att göra med olika typer av oljor. Även ur försvarssynpunkt torde här ifrågakommande metod att frakta olja vara att föredraga. En lokalisering av raffinaderier till inlandet i enlighet med vårt förslag torde göra anläggningarna mindre sårbara än sådana som ligger vid kusten.

Oljetransport genom rörledningar skulle vidare medverka till att avlasta vägarna en del av den tunga trafiken. I ett läge där landsvägstrafiken ökar i stor utsträckning är det angeläget att de stora investeringar i kommunikationsleder som måste göras kan hållas tillbaka genom val av andra transportmetoder.

Kostnaderna för de här ifrågakommande rörledningarna är givetvis i hög grad beroende av terräng- och grundförhållandena. 1946 års oljeutredning räknade med en anläggningskostnad av 68 000 kr. per kilometer. Den ovan nämnda ledningen från Trieste till Ingolstadt, som sålunda går över Alperna, uppges ha kostat ca 2 milj. kr. per kilometer. Diametern på den sistnämnda ledningen är 100 centimeter under det att oljeledningsutrustningen utgick från två rör, ett på tio tum för olja och ett på fyra tum för bensin. Gjorda beräkningar tyder på att de aktuella anläggningskostnaderna i vårt land skulle vara 500 000 kr. per kilometer; man har då räknat med en diameter hos röret av 50 centimeter.

Som tidigare påpekats fann oljeledningsutredningen, att transportkostnaden i ledning avsevärt skulle understiga den som gällde på järnväg. Enligt ett exempel från Tjeckoslovakien utgjorde fraktkostnaderna på järnväg 41 procent av det totala råoljepriset vid begagnande av fyraxliga järnvägs-cisternvagnar rymmande 40 kubikmeter. Kostnaderna för transport genom rörledningar beräknades till blott tio procent av järnvägstransportkostnaderna eller omkring 6,5 procent av råoljepriset.

Vi föreslår sålunda att en ny utredning göres om möjligheterna att forsla olja genom rörledning exempelvis från västkusten till inlandet.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla
om en förutsättningslös utredning angående anläggande av
pipe-lines i Sverige i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm i januari 1967

Lars Eliasson (cp)

i Sundbord

Erik Larsson (cp)

i Öskeviksby

Sven G. Andersson (fp)

i Örebro

Bertil Jonasson (cp)

Per-Eric Ringaby (h)

Henry Allard (s)
