

Nr 40

Utlåtande i anledning av motioner om anläggande av pipe-lines.

I de till allmänna beredningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 368 av herr *Eric Carlsson* och herr *Fälldin* samt II: 462 av herr *Eliasson* i Sundborn *m. fl.* 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 motionerna anförts.

Motionerna

I motionerna anföres, att den svenska energiförbrukningen har ökat avsevärt under de senaste åren. Oljan har 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.

Motionärerna framhåller, att det är av utomordentligt stor betydelse att oljan 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 (pipe-lines), och 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-Ingolstadt-ledningen har en längd av 500 km. En annan rörledning för olja går 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 tillsatte chefen för handelsdepartementet en

utredning för att studera de ekonomiska och tekniska förutsättningarna för en oljeledning från västkusten till hamn i Östersjön eller Mälaren och därmed förknippade spörsmål. 1948 avlämnade utredningsmannen ett betänkande. Bl. a. med hänvisning till frågan om oljans möjligheter att konkurrera med kolet och ovissheten om utsikterna 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.

Motionärerna anför, att starka skäl talar 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.

Avseende måste även fästas vid att tankfartygstonnaget under senare år undergått en påtaglig strukturell förändring. 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 betydande investeringar i hamnar och kajanläggningar. Följden härav skulle bli en koncentration av sjöfarten av detta slag till ett mycket ringa antal hamnar.

Motionärerna framhåller, att 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. Komplikationer av detta slag torde emellertid kunna undvikas, om man transporterar råolja och raffinerar denna inom förbrukningsområdet. Utvecklingen i Europa under senare år visar att allt fler raffinaderier förlägges inne i landet och ej vid kusten. Vidare har en omlokalisering av raffinaderierna skett från produktionsområden till rena konsumtionscentra. I stället för att bygga ut kapaciteten i Mellersta Östern har man i stor utsträckning valt att anlägga raffinaderier bl. a. i de viktigaste västeuropeiska konsumentländerna. Koncentrationsutredningen har anfört att överväganden beträffande transport- och lagringskostnader troligen har

spelat en viktig roll för denna utveckling. Ett rationellt utnyttjande av pipe-lines och tankfartyg kräver stora laster, varför uppdelningen i färdigprodukter bör 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 denna metod att frakta olja vara att föredraga. Raffinaderier i inlandet torde bli mindre sårbara än sådana som ligger vid kusten.

Oljetransport genom rörledningar skulle vidare medverka till att avlasta vägarna en del av den tunga trafiken. Det är angeläget att de stora investeringarna i kommunikationsleder kan hållas tillbaka genom val av andra transportmetoder.

Kostnaderna för rörledningarna beror givetvis i hög grad av terräng- och grundförhållandena. Den ovannämnda ledningen från Trieste över Alperna till Ingolstadt uppges ha kostat ca 2 miljoner kr. per kilometer. Diametern på denna ledning är 100 centimeter. Gjorda beräkningar tyder på att de aktuella anläggningskostnaderna i vårt land skulle vara 500 000 kr. per kilometer om man räknar med en diameter av 50 centimeter.

Motionärerna föreslår att en ny utredning görs om möjligheterna att forsla olja genom rörledning exempelvis från västkusten till inlandet.

Yttranden

Utskottet har inhämtat yttranden från kommerskollegium — som även överlämnat yttranden från Stockholms handelskammare, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare — överbefälhavaren och försvarets intendenturverk och har vidare berett Svenska Petroleum Institutet, Sveriges industriförbund och Oljekonsumenterna-OK tillfälle att yttra sig.

Stockholms handelskammare anför, att det vid tidigare utredningar i frågan har kunnat konstateras att de förutsättningar, som skulle medföra att oljetransporter i pipe-lines bleve billigare än andra transportmetoder, inte synes föreligga i vårt land. Erfarenhetsmässigt har, med Sveriges geografiska förutsättningar, oljetransporter med båt till eller i närheten av större oljekonsumenter ställt sig billigast. Därtill kommer avsaknaden här i landet dels av industrikoncentrationer av den storleksordning, som påträffas i exempelvis centraleuropa, dels även av ett inlandsraffinaderi av sådana dimensioner, som skulle krävas vid anläggning av

1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 11 saml. Nr 40*

en råoljepipe-line. Nuvarande tendenser inom näringslivet ger ej stöd för något antagande att dessa förhållanden kommer att ändras under överskådlig tid. Då lönsambetsförutsättningar för tillkomsten av råoljepipe-lines i Sverige sålunda torde saknas, avstyrker handelskammaren den föreslagna utredningen.

Liknande uppfattning redovisas av *Skånes handelskammare*, som även avstyrker bifall till motionerna.

Handelskammaren i Göteborg anför, att det med hänsyn till den långa tid, som förflutit sedan frågan om pipe-lines för oljetransport inom Sverige senast var föremål för offentlig utredning, förefaller i och för sig befogat att en förnyad förutsättningslös utredning kommer till stånd. Förutsättningarna för vår energiproduktion har under denna tid förändrats avsevärt, och även på transportväsendets område har utvecklingen medfört väsentliga förskjutningar. Handelskammaren vill därför icke motsätta sig, att frågan nu blir föremål för en förnyad utredning. I anslutning till de i motionerna framförda synpunkterna erinrar handelskammaren emellertid, att självförsörjningsgraden med raffinerade produkter kommer att öka avsevärt sedan Shell-Koppartransraffinaderiet fått sin pågående utbyggnad klar och det nya BP-raffinaderiet i Torslanda blivit färdigt. Handelskammaren återger följande siffror:

		1966	1968
Miljoner ton/år	Raffinaderikapacitet	4,4	10,9
» m ³ /år	Produktimport	19,2	19,0

Handelskammaren framhåller, att frågan om fördelar resp. nackdelar i ekonomiskt avseende med råoljepipe-lines jämfört med produkt-pipe-lines måste beaktas vid en eventuell utredning. Härvid bör observeras, att raffineringkostnaderna är lägre vid kusten, där större raffinaderier kan byggas, än vid placering i inlandet.

Handelskammaren framhåller slutligen, att analogier beträffande pipe-lines mellan förhållandena på den europeiska kontinenten och i Sverige bör göras med mycket stor försiktighet, eftersom de geografiska förutsättningarna är mycket olika. Stora delar av vårt land kan utmärkt väl nås sjövägen med relativt stora fartyg. Lederna i Trollhätte kanal och till Mälaren ger här möjlighet att väl försörja även i inlandet belägna industri-centra med olja och oljeprodukter.

Svenska Petroleum Institutet anför bl. a. följande:

Frågan om oljeledningar i Sverige har varit föremål för ett flertal överväganden. Senast har Kungl. Maj:t den 13 maj 1966 förordnat om tillsättande av en utredning rörande lagstiftning om anläggande och utnyttjande av rörledningar för transport av olja m. m. Inom den sålunda tillsatta utredningen har preliminärt diskuterats behovet av oljeledningstrans-

porter i vårt land. Härvid har bl. a. framkommit att ekonomiska förutsättningar — även med de ökade oljemängder, som numera konsumeras i Sverige — knappast föreligger för ett sådant ledningsnät, som på andra håll i världen visat sig rationellt. Anledning härtill är, att med vårt lands speciella geografiska förutsättningar ingen hittills använd transportmetod visat sig billigare än att utan omlastningar transportera petroleumprodukter i stora fartyg till förbrukningsorten eller dess omedelbara närhet. Det är att märka, att ingen stor förbrukningsplats ligger längre än 15—20 mil från närmaste oljehamn.

Institutet uttalar vidare, att fartyg med mycket stor lastkapacitet användes uteslutande för råoljetransporter. Om investeringar skall ske i ett pipe-linenät för råolja, är förutsättningen att i ledningens andra ände finnes *dels* raffinaderikapacitet, *dels ock* befolkningscentra och koncentrerade industriområden, där de raffinerade produkterna kan användas utan långa ytterligare transporter. Eftersom vårt land saknar inlandsraffinaderi och någon koncentrerad inlandsmarknad av tillräcklig storleksordning icke torde kunna förväntas inom överblickbar tid, synes förutsättningar för råoljepipe-lines icke föreligga hos oss.

Institutet upplyser, att beräkningar angående kostnaderna för en produktledning från Göteborg till Örebro/Västerås utfördes 1964 av intresserade oljeföretag. Lönsamheten för ett sådant projekt visade sig dock vara alltför svag, fastän man utgick från fortsatt ökad efterfrågan och från att hela kvantiteten pumpbara oljor skulle transporteras genom den föreslagna oljeledningen.

Institutet avstyrker bifall till motionerna.

Kommerskollegium ansluter sig i allt väsentligt till vad handelskamrarna och Svenska Petroleum Institutet anfört och uttalar vidare, att det ej torde ligga i linje med vare sig det enskilda näringslivets strävanden eller den aktuella statliga lokaliseringpolitiken att i mellersta Sveriges inland skapa områden med så stor folktäthet och stark koncentration av industrier som synes nödvändiga för att göra det av motionärerna ifrågasatta pipe-lines-systemet företagsekonomiskt försvarligt. Det är vidare uppenbart att såväl själva rörledningarna för råolja som de raffinaderier i inlandet vilka skulle ingå i systemet kräver stora kapitalinvesteringar. Den knapphet som råder på kapitalmarknaden gör en noggrann avvägning mellan olika behov särskilt angelägen. Kollegium finner tveksamt om projektet är godtagbart från samhällsekonomisk synpunkt.

Enligt kollegiets mening bör de risker för skador på vattentillgångarna som följer med rörledningsdrift också beaktas. Det bör bl. a. uppmärksammas att oljeföroreningar i grundvatten hör till de mest svårbemästrade problemen på detta område. Med hänsyn till de stora ansträngningar som numera göres för att hindra vattenföroreningar och som bl. a. lett till skärpt lagstiftning bör icke utan starka skäl ifrågakomma att vattentillgångarna utsättes för de ytterligare faror som ett pipe-linessystem innefattar.

Kollegium erinrar om att kanaltrafikutredningen, som tillkallats år 1961 för att verkställa en trafikekonomisk utredning om godstransporterna mellan väner- och vätterområdena samt västkusten, enligt sina direktiv skall söka klargöra hur de tyngre transporterna från samhällsekonomisk synpunkt bör fördelas mellan sjöfart, järnväg och landsväg. Härvid skall utredningen bl. a. pröva möjligheterna att lägga om oljetransporterna till befordran genom rörledningar. En sådan prövning har skett, och resultatet kommer att framläggas i utredningens betänkande, som är att förvänta inom den närmaste tiden. I proposition nr 191 till 1963 års riksdag angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken uttalade föredragande departementschefen bl. a. att de slutsatser utredningen kommer till och de övertväganden den redovisar bör kunna tillämpas inte endast på de frågor som utredningen är direkt inkopplad på.

Kollegium framhåller slutligen att den betydande uppmärksamhet som från det allmännas sida ägnas kanaltrafiklederna, vägnätet och hamnväsendet kan komma att bättre tillgodose bl. a. intresset av en rationell transportförsörjning beträffande oljan.

Kollegium anser att tillräckliga skäl för närvarande saknas att utreda den av motionärerna väckta frågan.

Överbefälhavaren uttalar bl. a. följande:

Ur konsumentsynpunkt föreligger ingen skillnad mellan krigsmaktens och övriga konsumenters intressen. Om anläggande av pipe-lines kan medföra billigare och mindre personalkrävande transporter, förenklad distribution samt minskad belastning på övriga kommunikationer är detta till fördel även för krigsmakten.

Beredskapslagringen i fred av färdiga petroleumprodukter är av stor betydelse för krigsmaktens möjligheter att verka i krig. De lagringsresurser som uppkommer vid raffinaderier är därvid icke oväsentliga. Med raffinaderier i inlandet kan dessa lagringsresurser kanske ges en ur skydds- och transportsynpunkt gynnsam lokalisering. Krigsmaktens förbrukningsområden i krig sammanfaller dock ej med näringslivets förbrukningsområden i fred, vilket ur beredskapssynpunkt är ogynnsamt.

Ur skyddssynpunkt har dock frågan flera aspekter. Installationer för produktion och distribution av petroleumprodukter är lönande mål för en angripares bekämpning. Med dagens stridsmedel kan bekämpning aldrig helt avvärrjas.

Långa rörledningar är, liksom t. ex. kraftledningar, svåra att skydda mot olika former av bekämpning. Inte minst risken för sabotage kan i krig kräva att omfattande resurser avdelas för bevakning och reparation av rörledningarna.

Svårigheten att skydda produktionsresurserna för petroleumprodukter mot bekämpning kommer således sannolikt icke att i avgörande grad minska genom att förlägga dem till inlandet och ordna råvaruförsörjningen med pipe-lines. Om man med pipe-lines kan öppna nya importvägar för petroleumprodukter, skulle emellertid fördelar för vår försörjning under avspärning och krig kunna uppnås. Importen under krig bör från krigsmaktens synpunkt som hitills inriktas på färdigprodukter.

Jag vill dock framhålla att jag icke bedömer att behovet av lagrade färdiga produkter kommer att minska genom en utbyggnad av pipe-lines och raffinaderier. Väsentligt för krigsförsörjningen är också att nuvarande lossnings-, lagrings- och distributionsresurser för färdiga petroleumprodukter bibehålles.

Försvarets intendenturverk erinrar om 1965 års långtidsutrednings bedömning av förbrukningens utveckling fram till år 1975 och anför vidare:

En sådan kraftig ökning av oljeförbrukningen under så kort tid kommer att ställa stora krav på lagringsresurser och distributionsapparat. Härvid måste fråga uppkomma hur landsvägs- och järnvägsnätet skall kunna uppta en sådan ökning av transportvolymen och hur investeringsbehovet för de behövliga transportresurserna skall kunna tillgodoses. Vid dessa bedömningar synes rörledning för transport av petroleumprodukter komma att inta en inte oväsentlig plats.

Här må framhållas att man inom andra länder i Västeuropa för att bemästra motsvarande ökning av förbrukningen och av transportbehovet tidigt tvingats övergå till transporter i rörledning. Av facklitteraturen kan inhämtas att när transportvolymerna blivit så stora att rörledning kunnat komma till användning sådan transport visat sig vara det mest ekonomiska transportsättet.

Av nedanstående tablå, som utvisar medelvärdet av 20 oljeföretags transportkostnader inom Västeuropa för transport av ett ton drivmedel 300 km, framgår hur väsentligt mycket billigare transport i rörledning ställer sig i förhållande till transport medelst andra transportmedel.

Transportmedel	Fast kostnad öre/ton	Transportkostnad öre/tonkm	Innebär	Summa
Tankbil till depå.....	180— 240	8—13	$180+300 \times 8$ $240+300 \times 13$	25:80 41:40
Kusttanker.....	660—1080	1—2	$660+300 \times 1$ $1\ 080+300 \times 2$	9:60 16:80
Rörledning, 2 milj ton/år.....	18	2	$18+300 \times 2$	6:18
Rörledning, 5 milj ton/år.....	18	1.1	$18+300 \times 1.1$	3:48

Eftersom transportkostnaderna — förutom skatten — är bestämmande för priset på petroleumprodukter synes det motiverat att i god tid utreda lönsamheten av transport av dylika produkter medelst rörledning.

Avgörande för vilken typ av rörledning som skall väljas (för transport av råolja eller för transport av färdiga produkter) blir det marknadsmönster som oljehandeln kommer att uppvisa; antingen utbyggnad av kapaciteten för raffinering av råolja inom landet eller ökning av importen av raffinerade petroleumprodukter.

En rörledning av den typ som motionärerna närmast åsyftar synes icke kunna utnyttjas annat än i samband med nyanläggning av raffinaderier i anslutning till rörledningens sträckning.

Som ett särskilt motiv från beredskapssynpunkt må framhållas, att en rörledning av i motionerna skisserad längd innebär en icke oväsentlig utökning av den totala lagringsvolymen i landet och samtidigt en god spridning av denna utökade lagring.

Rörledningar för direkt försörjning av enbart krigsmaktens förråd — sådana rörledningar skulle avse färdigprodukter — torde det, med hänsyn till de begränsade kvantiteterna som därvid ifrågakommer, icke vara realistiskt att räkna med. Krigsmakten utnyttjar för sin försörjning såväl i fred som i krig i hög grad oljehandelns lagrings- och transportresurser.

Intendenturverket anser att tidpunkten nu är lämplig att ta upp frågan om oljeledning till nytt bedömande och finner det önskvärt att den föreslagna utredningen kommer till stånd.

Sveriges industriförbund anför, att frågan om oljeledningar i Sverige senast aktualiserades genom tillsättandet den 13 maj 1966 av utredningen om oljeledningar. I direktiven har, liksom i motionerna, framhållits att näringspolitiska, transportpolitiska och försvarspolitiska intressen måste beaktas beträffande frågan om anläggande av pipe-lines. Enligt direktiven synes tiden nu mogen att överväga vilka lagstiftningsåtgärder som är nödvändiga för att den rättsliga regleringen av oljeledningsproblemen skall kunna föreligga om ett aktuellt projekt presenteras.

Förbundet finner att motionärernas önskemål om en utredning synes kunna tillgodoses inom utredningen om oljeledningar och föreslår att motionerna överlämnas till denna utredning.

Oljekonsumenterna-OK framhåller bl. a., att våra långa kuster med goda hamnar, som möjliggör användandet av relativt stort tonnage, samt de förhållandevis korta transportsträckorna från importhamn till de mera betydande konsumtionsområdena gör en jämförelse med förhållandena på den europeiska kontinenten missvisande. Föreningen finner troligt — i varje fall med oljehandelns nuvarande struktur — att ett raffinaderi i inlandet, som förses med råolja via pipe-line, skulle tvingas avsätta en betydande del av produktionen inom stort avstånd från anläggningen. De sammanlagda transportkostnaderna (båt + pipe-line + bil och järnväg) kan därför antagas bli större än vid lokalisering till lämpliga kustområden.

Föreningen avstyrker bifall till motionerna.

Utskottet

I motionerna hemställs om en förutsättningslös utredning angående anläggande av pipe-lines i Sverige för transport av olja.

1965 års långtidsutredning har beräknat att importen av oljeprodukter kommer att mer än fördubblas från 1963 till 1965 och sistnämnda år uppgå till omkring 35 miljoner kubikmeter. En betydande del av petroleumprodukternas slutpris bestäms av transportkostnaderna. Frågan om transportmetoder får därför stor samhällsekonomisk betydelse.

Motionärerna framhåller att man i andra delar av världen och på senare år även i Europa tagit i bruk rörledningar för oljetransporter.

Denna utveckling har också i skilda sammanhang uppmärksammats i Sverige. Sålunda har i direktiven för kanaltrafikutredningen — vilken tillkallades 1961 för att verkställa en trafikekonomisk utredning om godstransporter mellan väner- och vätterområdena samt västkusten och inom kort väntas slutföra sitt arbete — bl. a. uttalats att möjligheterna att i större eller mindre omfattning lägga om oljetransporterna till befordran via rörledningar måste beaktas. I direktiven för den 1966 tillkallade utredningen om oljeledningar, vilken har till uppgift att utreda behovet av lagstiftning om anläggande och utnyttjande av rörledningar för transport av olja m. m. och därmed sammanhängande frågor, har även anförts att det torde vara realistiskt att räkna med att frågan om anläggande av oljeledningar av mer betydande längd i Sverige kommer att aktualiseras på nytt. Utskottet vill här även erinra om att 1965 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöllit om utredning rörande bensinhandelns framtida organisation och utformning.

Den av motionärerna föreslagna utredningen åsyftar närmast ledning för transport av råolja från importhamn till raffinaderier i förbrukningsområden i inlandet. I ett flertal remissyttranden har framhållits, att det i Sverige saknas förbrukningscentra av sådan storlek att dylika anläggningar skulle bli lönsamma. Det har också uttalats att raffineringsteknikerna kan hållas lägre vid kusten, där större raffinaderier kan byggas, än i inlandet. Denna uppfattning har bekräftats vid de studier av anläggningar i Italien och Västtyskland som ledamöter av utskottet haft tillfälle göra. Härutöver kan erinras om att raffineringskapaciteten inom en nära framtid kommer att öka väsentligt genom utbyggnad och nya anläggningar i göteborgsområdet. En koncentration av raffinaderierna till några orter vid kusten blir också en naturlig följd av att endast ett litet fåtal hamnar kan ta emot de stora tankfartyg som alltmer kommer till användning för råoljefrakt.

Mot denna bakgrund synes ledningar för transport av raffinerade produkter (produktledningar) kunna bli av större intresse än råoljeledningar. Även därvid avhänger lönsamhetsfrågan givetvis av konsumentmarknadens storlek och täthet. Av Svenska Petroleum Institutets yttrande framgår, att oljeföretag senast år 1964 utfört beräkningar angående kostnaderna för en produktledning från Göteborg till Örebro/Västerås och därvid funnit att lönsamheten blev alltför svag. Det är härvid att märka, att en betydande del av de raffinerade produkterna — de tjocka eldningsolja — icke kan pumpas genom rörledningar utan omfattande särskilda anordningar och har förutsatts transporteras på annat sätt. Däremot föreligger enligt vad utskottet inhämtat icke någon avgörande svårighet att i samma ledning vid olika tidpunkter befordra skilda slag av lättare produkter.

Enligt utskottets uppfattning är det icke osannolikt att tendensen mot uppkomst av allt större befolkningskoncentrationer i vissa regioner kommer att leda till att man når allt närmare en lönsamhetsgräns för produktförsörjning genom rörledningar till dessa regioner.

Även andra synpunkter måste emellertid beaktas. Så måste t. ex. rörled-

ningarna ses i ett större trafikpolitiskt sammanhang. Bl. a. får det anses vara av värde om landsvägstrafiken avlastas en del av de tunga oljetransporterna.

I den mån det kan visa sig möjligt att med produktledningar öppna nya importvägar kan vidare — som överbefälhavaren anfört — fördelar uppnås för vår försörjning under avspärrning och krig.

Vid överväganden om anläggande av oljeledningar måste största vikt läggas vid skyddet mot föroreningar som kan orsakas av läckande olja. Utskottet har inhämtat uppgifter om hur man sökt tillgodose skyddssynpunkterna vid vissa utländska anläggningar och har funnit att man genom olika anordningar — t. ex. korrosionsskydd genom elektrisk avledning, dammbyggnader för uppsamlande av eventuellt läckande olja och dubbla höljen på vissa kritiska sträckor samt ett utbyggt system för kontinuerlig registrering av tryck- och temperaturförhållanden — ansett sig kunna bemästra dessa problem.

Den snabbt ökande konsumtionen av oljeprodukter och den internationella tendensen att i större omfattning anlita rörledningar för transporter synes ge anledning att undersöka lämpligheten av att anlägga sådana ledningar även i Sverige. Även om utskottet ej till alla delar kan ansluta sig till den motivering och de synpunkter, bl. a. av lokaliseringskaraktär, som motionärerna framfört, finner utskottet dock önskvärt att en förutsättningslös prövning av frågan om anläggande av rörledningar för transport av olja kommer till stånd i den form Kungl. Maj:t kan finna lämplig.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: 368 och II: 462 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en förutsättningslös utredning angående anläggande av rörledningar för transport av olja i Sverige.

Stockholm den 18 maj 1967

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller, Eric Gustaf Peterson, Oscar Carlsson, Axel Kristiansson, Hedlund, fru Hultell, herr Wååg, fru Diesen, herrar Torsten Hansson, Johan Olsson och Wirtén;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herr Skoglösa, fru Jäderberg, herrar Lundmark, Haglund, Rimås, Wikner, Larsson i Borrbj, Nordgren, Andersson i Örebro, Hugosson och Thylén.

Reservation

av herrar Möller och Hedlund.