

Motion

1981/82:2450

Sven Munke

Åtgärder mot försurningen (prop. 1981/82:151)

Regeringens svavelproposition innebär att övergången från olja till kol hotas. Effekten av detta blir ett hårt slag mot oljeersättningsprogrammet och därmed mot svensk ekonomi.

Förslaget kommer att omfatta även mycket små värmeverk, 100—500 MW, som måste förses med rökgasavsvavling till mycket höga kostnader. Dessa senare kommer för övrigt inte att stå i rimligt förhållande till de uppnådda effekterna av reningen. Kostnaden för rökgasavsvavling på mindre och medelstora kolanläggningar uppgår till 20 000—100 000 kr. per ton avskilt svavel. Motsvarande kostnad för att avsvavla eldningsolja är endast 3 000—6 000 kr. per ton svavel!

Enda lösningen för en snabb kolintroduktion i Sverige är att teckna kontrakt på kol med låga svavelhalter. Sådana svavelfattiga koltyper finns huvudsakligen i s. k. transoceana länder, t. ex. Australien, Canada, Kina, Indien m. fl. En sådan kolimport förutsätter att det i vårt land finns djuphamn, som kan ta emot tonnage över 100 000 d w t. Landskrona har fått regeringens tillstånd till sådan hamnbyggnad.

Den planerade Sundshamnen i Landskrona kommer att få ett vattendjup på 18,5 m, vilket betyder att fartyg med djupgående upp till 17,0 m kan anlöpa denna hamn. En ytterligare fördjupning av hamnen till vattendjup av drygt 20 m är också möjlig när behov uppstår.

I kolpriset som förbrukaren betalar är i motsats till oljepriset transportkostnaden en dominerande del. Som exempel kan nämnas att av den kostnad som förbrukaren betalar för australiensiskt kol är 60—65 % av priset kostnader för transporter från Australien fram till förbrukaren.

Ur kostnadssynpunkt är det alltså av stor betydelse att finna ekonomiska transportlösningar. Valet av transportlösningar påverkar också marknadsförhållandet mellan olika kolexportörer. Så kan exempelvis effektiva transportlösningar innebära att man kan inköpa kol med låga svavel- och kvicksilverhalter från transoceana länder till samma prisnivå som östeuropeiskt kol som ofta har betydligt högre halter av bl. a. svavel.

Omlastningshamnen har en central funktion för att erhålla ekonomiska transportlösningar. Detta illustreras genom de exempel på olika transportlösningar som redovisas nedan. Som exempel har valts tre orter i Sverige där konkret planläggning av koleldade anläggningar pågår.

Orterna är följande:

- *Malmö* där Sydkraft hos regeringen ansökt om lokaliseringsprövning för ett koleldat kraftvärmeverk.

- *Karlshamn* där Sydkraft hos regeringen ansökt om lokaliseringsprövning för ett koleldat kondenskraftverk.
- *Västerås* där lokaliseringsansökan insänts för ett koleldat kraftvärmeverk.

Transport- och omlastningskostnaderna i nedanstående typexempel är beräknade enligt prisnivån i november 1979.

Kraftvärmeverk Malmö

Beräknas vara färdigställt 1985

Beräknad kolförbrukning 600 000 ton/år

Planering pågår i Malmö för muddring till 11,2 m vattendjup

Detta vattendjup ger en möjlighet till att ta emot fartyg upp till ca 35 000 d w t.

Kolet skall levereras från Newcastle i Australien som planeras för fartygsstorlekar upp till 170 000 d w t.

Alternativa transportlösningar

Alt 1 Transport Newcastle — omlastning på kontinenten — Malmö

Newcastle — kontinenten 130 000 d w t

Kontinenten — Malmö 30 000 d w t

Transportkostnad Newcastle — kontinenten 16:50 US\$

Omlastning på kontinenten 5:25 US\$

Transportkostnad kontinenten — Malmö 8:25 US\$

30:00 US\$

Alt 2 Transport Newcastle — omlastning Landskrona — Malmö

Newcastle — Landskrona 130 000 d w t

Landskrona — Malmö pråmtransport

Transportkostnad Newcastle — Landskrona 17:50 US\$

Omlastning i Landskrona 5:25 US\$

Transportkostnad Landskrona — Malmö (pråmtransport) 2:25 US\$

25:00 US\$

Sammanställning transportkostnader

US\$ = 4:25

Alt 1 600 000 ton × 30 US\$ = 18 000 000 US\$ = ~ 76,5 milj. kr.

Alt 2 600 000 ton × 25 US\$ = 15 000 000 US\$ = ~ 63,5 milj. kr.

Förutom en kostnadsbesparing årligen på ca 13 milj. kr. erhålls en säkrare tillgång från centralhamn i närbelägna Landskrona, vilket även medger mindre lagerhållning i Malmö.

Kolkondenskraftverk i Karlshamn

Enligt planerna färdigställt 1986

Beräknad kolförbrukning 1 300 000 ton

Vattendjup i Karlshamn 14,0 m

Detta ger en möjlighet att ta emot fartyg upp till ca 60 000 d w t.

Kolet skall levereras från Newcastle i Australien som planeras för fartygsstorlekar upp till 170 000 d w t.

Alternativa transportlösningar

A l t 1 Direkttransport Newcastle — Karlshamn

Transportkostnad Newcastle — Karlshamn med fartyg på ca 60 000 d w t	26:25	US\$
---	-------	------

A l t 2 Transport Newcastle — omlastning i

Landskrona — Karlshamn

Newcastle — Landskrona 130 000 d w t

Landskrona — Karlshamn 10 000 d w t

Transportkostnad Newcastle — Landskrona	17:50	US\$
---	-------	------

Omlastning i Landskrona	5:25	US\$
-------------------------	------	------

Transportkostnad Landskrona — Karlshamn	3:50	US\$
---	------	------

	26:25	US\$
--	-------	------

A l t 3 Transport Newcastle — dellossning i Landskrona — Karlshamn

Alternativet innebär att kolet transporterats till Landskrona i 130 000-tonnare, vilket medger ca 120 000 ton kol. I Landskrona dellossas ca 40 000 ton. Resterande 80 000 transporterats till Karlshamn.

Kostnad för kol till Karlshamn

Transport Newcastle — Landskrona	17:50	US\$
----------------------------------	-------	------

Extra hamnkostnad	0:65	US\$
-------------------	------	------

Transport Landskrona — Karlshamn	1:00	US\$
----------------------------------	------	------

	19:15	US\$
--	-------	------

Sammanställning transportkostnader

US\$ = 4:25

A l t 1 1 300 000 × 26:25 = 34 125 000 US\$ = ~ 145 milj. kr.

A l t 2 1 300 000 × 26:25 = 34 125 000 US\$ = ~ 145 milj. kr.

A l t 3 1 300 000 × 19:15 = 24 900 000 US\$ = ~ 105 milj. kr.

En dellossning i Landskrona innebär alltså en kostnadsbesparing för Karlshamnsprojektet på ca 40 milj. kr./år.

Koleldat kraftvärmeverk i Västerås

Enligt planerna färdigställt 1983/1984

Beräknad kolförsörjning 450 000 ton/år

Vattendjup 6 m. Detta vattendjup ger möjlighet till att ta emot fartyg på upp till 8 000 d w t.

Det har i detta exempel förutsatts att 60% av kolet levereras från Newcastle i Australien och att resterande 40 % från Östeuropa direkttransporteras. Vidare har samma omlastningskostnad förutsatts i Oxelösund som i Landskrona. Denna kostnad är baserad på gällande taxor på kontinenten.

Alternativa transportlösningar

Alt 1 Transport Newcastle — omlastning Oxelösund — Västerås

Newcastle — Oxelösund 60 000 d w t

Oxelösund — Västerås 8 000 d w t

Transportkostnad Newcastle — Oxelösund 26:75 US\$

Omlastning i Oxelösund 5:25 US\$

Transportkostnad Oxelösund — Västerås 3:50 US\$

35:50 US\$

Alt 2 Transport Newcastle — omlastning Landskrona — Västerås

Newcastle — Landskrona 130 000 d w t

Landskrona — Västerås 8 000 d w t

Transportkostnad Newcastle — Landskrona 17:50 US\$

Omlastning Landskrona 5:25 US\$

Transportkostnad Landskrona — Västerås 7:00 US\$

29:75 US\$

Sammanställning transportkostnader

US\$ = 4:25

Alt 1 300 000 ton × 35:50 US\$ = 10 650 000 US\$ = 45 260 000 kr.

Alt 2 300 000 ton × 29:75 US\$ = 8 900 000 US\$ = 37 930 000 kr.

En kostnadsbesparing skulle bli möjlig för Västerås på ca 7,3 milj. kr. per år.

Dessa exempel styrker dels den ekonomiska nödvändigheten av en utbyggnad av Sundshamnen, dels också behovet av att en färdig väl fungerande lösning står till buds omkring 1985.

Tillgängligt fartygstonnage

För att konstatera vilket tillgängligt tonnage som finns på världsmarknaden har genom Lloyds fartygsregister datastudier gjorts över vilka fartyg som finns tillgängliga på världsmarknaden.

Det finns i dag ca 200 bulk- och kombinerade olja/bulkfartyg större än 110 000 dwt som kan bära mer än 100 000 ton kol. Dessa kan inte gå in i Östersjön på grund av för stort djupgående men kan omlasta kolet i Sundshamnen till mindre tonnage för vidaretransport till Östersjöhamnar.

Av det sagda framgår att användning av lågsvavligt kol är en mera tilltalande lösning än de av regeringen föreslagna skärpta reningskraven vid koleldning. Mot denna bakgrund är det även självklart att import av lågsvavligt kol också är en statlig angelägenhet. Därför är det rimligt att staten också stöder utbyggnaden av Sundshamnen i Landskrona. Ett sådant ställningstagande torde också innebära en verksamhetsåtgärd för att bekämpa den inhemska försurningen.

Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts i denna motion hemställs

1. att riksdagen ger regeringen till känna att kolintroduktion i Sverige ur miljösynpunkt bäst sker genom import av lågsvavligt kol i stället för dyrbar och skärpt rökgasrening,
2. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om byggandet av en kolhamn som möjliggör import av lågsvavligt kol och av detta skäl också engagerar sig i den planerade kolhamnen i Landskrona.

Stockholm den 16 april 1982

SVEN MUNKE (m)