

Dagordning möte Klimatgruppen

Tid och datum: kl 18.00, den 31 januari 2017

Plats: Första Långgatan 28B, vån 5

1. Mötet öppnas.
2. Mötesordförande **Anneli**; Sekreterare **Ragnar**
3. Godkännande av dagordning
4. Beslutsärenden
 - a) Datum för presentation av klimatgruppens verksamhet vid möte med Naturskyddsföreningens Lerumskrets (föreslagna alternativ: 21/3, 28/3 eller 30/3 19:00). Vilka är med?
 - b) Ämnen för kommande miniseminarier
5. Informations- och diskussionsärenden
 - c) Ev nyheter från pågående projekt (politikerdialog, manifestationer, folkstorm) inkl uppdatering om LNG-aktionen. Se även svar från kretsens tf ordförande Mats Andersson om LNG (bilaga 1).
 - d) Uppföljning av **Annelis** förslag till brev till Johanna Sandahl om biobränslen
 - e) Uppdatering och diskussion om föredrag och studiecirkel under året:
Har vi fått några svar?
Vilka fler ska vi bjuda in?
Hur ska studiecirkeln se ut?
Vilka kan jobba med att söka pengar från Riks? Ansökan om projektmedel ska vara inne senast 31/3.
 - f) Kort rapport från föreningens kick-off den 11/1 (Dan)
 - g) Information om KlimatSverige-initiativet Klimatvalet (<http://klimatsverige.se/klimatvalet/>) (Dan)
 - h) Information om planer på nytt Klimatsamling-möte (Dan)
 - i) Uppföljning: bevakning av kommunala åtgärder på klimatområdet
6. Övriga frågor inkl ev kort information om nya händelser och forskningsrön inom klimatområdet.
7. Miniseminarium: Hur man söker information om klimat-relevanta förslag och beslut på Göteborgs stads website (**Dan**)
8. Mötet avslutas.

Kommande möten:

datum	veckodag	ordf	sekr
2017-02-22	ons	Dan	Klara
2017-03-16	tor	Ingrid	Hans
2017-04-10	mån	Helena	Bo G
2017-05-02	tis	Hildur	Dan
2017-05-23	tis	Mats	Anneli
2017-06-14	ons	Emeli	Helena

Bilaga 1. Svar på förfrågan om kretsens inställning till LNG-hamnen

Hej Dan! Vad jag vet så har vi inte lämnat remissvar eller officiellt uttalat oss om flytande naturgas som fartygsbränsle, även om det är en process som varit på gång ett bra tag i Göteborg. Men vill vi driva en linje så kan vi naturligtvis göra det även om det inte är en enkel fråga att ta ställning till. Vill ni att vi ska göra det så ta gärna fram ett underlag.

Har inte hunnit studera artikeln närmare, men fyller på med några personliga reflektioner/antaganden/tyckanden:

Det som driver utvecklingen är kravet på lågsvavligt bränsle (fast fortfarande mycket högre svavelhalt än bränsle för landfordon) som gör det flytande bränslet mycket dyrare eftersom man då måste köpa sådant som passerat en liknande raffineringsprocess som dieselbränsle.

Att byta från ett fossilt bränsle till ett annat är inte långsiktigt hållbart (fast gör inte heller saker kortsiktigt värre). Självklart skulle naturgasen kunna bytas mot "biogas", men är det realistiskt att producera/transportera i tillräckliga kvantiteter. Vore det bättre att satsa på andra alternativa bränslen som metanol, som kan vara lättare att hantera och producera ur bioråvara?

"Metanslipppet", läckage av metan vid distribution och lagring, tillsammans med den del av bränslet som passerar motorn oförbränt (kan vara flera procent) gör nog att totala bidraget till växthusgaser blir större för naturgas, även om CO₂ kan vara något lägre jämfört med vanligt fartygsbränsle.

Dessutom, för att hålla naturgasen flytande måste den hela tiden kylas, och detta görs oftast "passivt" genom att låta gas långsamt koka bort. D v s man har ett ständigt flöde av metangas från tanken och kan inte stänga av motorn (eller måste elda upp gasen på annat sätt eller i värsta fall släppa ut den oförbränd).

Den stora fördelen ur klimatsynpunkt är nog de minskade partikelutsläppen, eftersom dessa kan vara rätt stora för konventionella fartygsbränslen. Detta är särskilt viktigt om partiklarna (sot/black carbon) riskerar att hamna i arktiska områden och påskynda uppvärmningen av snö och ismassor.

Minskade emissioner av partiklar, svaveloxider mm är naturligtvis en fördel för lokal och regional miljö. (Fast svaveloxid är ur klimatsynpunkt "bra" eftersom det nog är den största antropogena källan till minskad uppvärmning.)

Rederiernas val av bränslen beror inte bara på vad som görs i Göteborg utan i alla de hamnar som fartygen ska anlöpa. En del går bara från Göteborg till en eller ett par andra hamnar, medan andra anlöper många hamnar och är beroende av att kunna få bränsle där.

Hälsningar Mats