



Yttrande samråd "Ansökan om ändring-hantering av LNG (flytande naturgas) på kaj 520 och 521

Ansökan gäller hantering av LNG (flytande naturgas) på kaj 520 och 521 i Göteborgs Hamn. Naturgasen är avsedd att användas som fartygsbränsle då sökande anger att det finns en ökande efterfrågan på LNG som fartygsbränsle som ersättning för olja.

I första meningen av samrådsunderlaget står att LNG anses vara framtidens fartygsbränsle. Naturskyddsföreningen anser att detta absolut inte är fallet. Användande av naturgas av fossilt ursprung bidrar till den globala uppvärmningen både genom den koldioxid som bildas vid förbränningen och det metan som läcker ut vid hanteringen eller förblir oförbränt. Såväl svensk lagstiftning, svenska miljömål och internationella överenskommelser säger att utsläpp av växthusgaser måste minska kraftigt för att begränsa den globala uppvärmningen. Naturskyddsföreningen ställer sig därför negativ till introduktionen av ett nytt fossilt bränsle. Om detta ändå skulle introduceras skulle ett tydligt krav ställas på Göteborgs Hamn att klargöra att detta är en anläggning som kommer att användas under begränsad tid och att naturgas ur fossilt ursprung ska vara utfasad vid ett visst årtal.

Naturskyddsföreningen anser istället att man borde satsa på förnybar energi. Detta kan vara ett bränsle av förnybart ursprung eller el från förnybar källa. Såväl flytande som gasformiga fartygsbränslen kan produceras ur förnybar råvara, och andelen fartyg som drivs med el är ökande, och om denna el kommer från förnybar källa t ex solceller ombord, så kan klimatpåverkan minska kraftigt. Naturskyddsföreningen anser därför att Göteborgs Hamn bör satsa på att erbjuda rederierna förnybara energialternativ istället för att bygga upp infrastruktur för ett fossilt bränsle.

Förnybarhet och klimatpåverkan

Naturgas är ett bränsle av fossilt ursprung som bidrar till den globala uppvärmningen främst genom utsläpp av koldioxid. Som redogörs för i samrådsunderlaget är nettoutsläppet av koldioxid lägre vid förbränning av naturgas jämfört med olja av fossilt ursprung, men att detta ändå inte behöver innebära lägre total klimatpåverkan, eftersom huvudkomponenten i naturgasen, metan, har en stor klimatpåverkande effekt. Därför är det viktigt att arbetet med att reducera utsläppen av metan, som också nämns i underlaget, genomförs med hög prioritet, d v s minska utsläpp av metan såväl från hanteringen av gasen och av oförbränt bränsle som passerar motorn. För att naturgasen ska hållas flytande behöver den kylas till låga temperaturer, vilket antingen kan ske aktivt med "extern" kylning, eller passivt genom att en del av gasen får förångas. I det förra fallet krävs en energitillförsel, som behöver inkluderas vid en jämförelse mellan olika bränsles miljöprestanda. I det andra fallet måste det förångade bränslet tas om hand genom kontrollerad förbränning (eftersom metanutsläpp till atmosfären innebär både en säkerhetsrisk och stor klimatpåverkan) vilket innebär en ökad bränsleåtgång (om inte allt förångat bränsle, i land och ombord, kan utnyttjas effektivt i alla lägen).

Om tillstånd av hantering av LNG skulle ges anser Naturskyddsföreningen att det ska ställas tydligt krav på en konkret plan för hur den fossila naturgasen kan ersättas med förnybar energikälla. Detta kan vara gas framställd ur förnybar råvara (biogas) eller annan energikälla. Planen skulle beskriva hur en del av den fossila gasen kan ersättas med annan energikälla senast från 2025, och hur andelen fossil gas sedan successivt kan minskas till noll senast år 2045.



Naturskyddsföreningen Göteborg

Enligt miljöbalken 2 kap, 5 paragrafen så ska i första hand förnybar energikälla användas och enligt Miljömålsberedningen samt regeringens proposition "Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige" (Prop 2016/17:146) ska Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser successivt trappas ner, vara noll år 2045 och därefter negativt. Därför anser Naturskyddsföreningen att investeringen i en LNG-anläggning inte ska genomföras utan en satsning på förnybara bränslen ske.

Påverkan på luftkvalitet

Ett byte av fartygsbränsle från olja till naturgas innebär, rätt utnyttjat, att emissionerna av bl. a. kväveoxider och partiklar kan minskas kraftigt. Detta är positivt eftersom både kväveoxider och partiklar lokalt bidrar till dålig luftkvalitet som bl. a. leder till försämrad hälsa hos människor, och i Göteborgs stad överskrider miljökvalitetsnormen. Vidare bidrar kväveoxidutsläpp regionalt till försurning och övergödning, och i ett globalt perspektiv bidrar sotpartiklar till global uppvärmning. För att miljövinster av bränslebytet ska kunna realiseras så krävs att motorerna är väl anpassade till naturgasförbränning och körs på ett sådant sätt att utsläppen verkligen blir låga. Sökande behöver redovisa vilka åtgärder man kan genomföra för att minimera utsläpp av hälso- och miljöskadliga ämnen från fartygen då de befinner sig i och är på väg in och ut ur Göteborgs hamn.

Styrelsen för Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom Lena Nilsson, ordförande