

Dagordning möte Klimatgruppen

Tid och datum: kl 18.00, den 14 september 2017

Plats: Första Långgatan 28B, vån 5

- 1) Mötet öppnas. Ordförande: **Bo**; sekreterare och fikaansvarig: **Gunnar**
- 2) Miniseminarium: **Dan** berättar om Klimatriksdagen den 4-6/5 2018 och de olika förberedelserna för den, bl a att få in motioner.
- 3) Beslutsärenden:
Inga beslutsärenden.
- 4) Informations- och diskussionsärenden:
 - a) Ämnen för kommande miniseminarier
 - b) Medverkan vid Framtidsveckan/Öppet Hus på Naturskyddsföreningen (**Ragnar, Dan**).
 - c) Referat av diskussionskväll med Klimatsamling och representanter för från Miljö- och Klimatförvaltningen den 23/8 (**Gertrud, Gunnar** m fl)
 - d) Referat av diskussion med Anders Friström på Riks om samverkan med Klimatnätverket (**Dan**).
 - e) Uppdatering om tillståndsansökan för LNG-terminalen (**Hildur**).
 - f) Inbjudningar till klimatföredrag på Världskulturmuseet (**Dan**)
 - g) Uppdatering om politikerdialog (**Dan**)
 - h) Uppdatering om klimat-studiecirkel (**Kristin, Ragnar**)
- 5) Ev övriga frågor.
- 6) Mötet avslutas. Tid för ev smågruppsarbete. **Dan** kan svara på ytterligare frågor om Klimatriksdagen och motioner.

Bilagor:

- 1) Referat av dialogmöte med (L), 2016-05-19 (Emeli)
- 2) Utdrag ur Swedegas' bemötande av remissyttranden om LNG-hamnen

Bilaga 1: Dialogmöte med representanter från Liberalerna:
Axel Darvik, Charlotte Darvik och Ulf Sjöberg 19/5 2016

Transporter

Liberalerna var positiva till en ökning av andelen el-bilar med hjälp av olika förmåner, och till lösningar med zoner utan biltrafik, och pendelparkeringar. Kollektivtrafiken som den är idag ansågs vara för ineffektiv och långsam, behöver bli snabbare för att kunna konkurrera med bilismen.

Det diskuterades vad pengarna som folk sparar genom miljöbilspremier läggs på istället. Vikigt att de inte används till t.ex. semesterresa med flyg eller ökad konsumtion av prylar; i så fall ingen miljövinst.

Energi

GoBiGas trodde man kunde bli svårt för kommunen att satsa på, eftersom det innebär en stor ekonomisk risk, men inte möjlighet till vinst på samma sätt som om ett företag skulle stötta projektet.

Energirenovering var man positiv till, och såg detta som en investering. Dock finns det en motsättning ifall det leder till hyreshöjning. En fråga som kom upp var hur lång tid det skulle ta att få igen de investerade pengarna i minskade energikostnader. Det beror av priset på fossila bränslen, som måste bli högre, så att marknaden själv reglerar detta.

Energiskatt/uppvärmingskatt diskuterades. I nuläget spelar det ingen roll hur mycket man förbrukar eftersom det är så pass billigt, men om det märktes mer i plånboken så skulle det säkerligen leda till en minskad energianvändning.

Man var positiv till utökad användning av solceller, och ett beslut har tagits i kommunfullmäktige som gör att solceller får sättas upp på villor utan bygglov.

Gällande vindkraft såg man inte det som ekonomiskt lönsamt i nuläget. (Men om kolkraft och kärnkraft läggs ner så blir det ju mer lönsamt...)

Mat

En generell koldioxidskatt/utsläppsskatt på mat diskuterades. Man var positiv till en koldioxidmärkning av matvaror.

Kompost som hämtas i hushållet diskuterades, och även att övrig återvinning som hämtas i hemmet. Det bör bli dyrare att kasta osorterade sopor (men inte så pass mycket att man slänger dem i skogen istället(!)).

Flyg

Ett förslag var att flyget ska bära sina egna klimatkostnader, alltså inte subventioneras. Det skulle exempelvis kunna bli dyrare för sträckor där det finns andra mer miljövänliga alternativ såsom tåg. Man såg svårigheter med att Sverige ensamt skulle kunna reglera inrikesflyget, ur konkurrenssynpunkt. Ett alternativ skulle i så fall kunna vara ett samarbete med Norge och Danmark.

Svårigheten med att boka tågbiljett jämfört med flygbiljett inom Europa diskuterades, på detta område borde framsteg kunna göras. En svårighet man såg var att en resa ska hinnas med på en långhelg, och då är inte tåg lika intressant.

Övrigt

Något man pekade på var vikten av att vara medveten om hur man placerar sina pengar ur miljösynpunkt.

Grön skatteväxling har liberalerna med i sig skuggbudget; 4 miljarder i den nationella budgeten.

Bilaga 2

25. NATURSKYDDSFÖRENINGEN, AKTBILAGA 100

25.1. Naturskyddsföreningen har anfört att MKB:n behöver kompletteras med en beskrivning av hur stora läckage av metan som kan förväntas under hela livscykeln till följd av hantering av naturgas vid LNG-terminalen. En beskrivning behöver också göras av hanteringen av naturgas ombord på fartygen, utsläpp av oförbränd gas som passerar motorn samt klimatpåverkan till följd av detta. Eftersom en ökning av fossila bränslen kommer ske vilket innebär att de långsiktiga klimatmålen blir svårare att nå samtidigt som övergången till förnybara energikällor kan försämrans anser Naturskyddsföreningen att ansökan ska avslås. För det fall ansökan beviljas ska villkor fastställas på maximala metanläckage under hela livscykeln för den naturgas som hanteras. Naturskyddsföreningen vill också se en plan för hur en övergång till bränsle baserat på icke-fossila råvaror med låg klimatpåverkan kan ske.

Swedegas är ett renodlat infrastrukturbolag och bolaget varken producerar eller handlar med gas. Bolagets infrastruktur och de investeringar bolaget gör för framtiden kan nyttjas för både natur- och biogas, liksom vätgas. Detta gäller såklart även den LNG-terminal och naturgasledning som planeras i Göteborgs hamn. Redan idag transporterar Swedegas biogas i bolagets system och bolaget verkar för att den andelen stadigt ska växa. Swedegas mål är att 30 procent av gasen i bolagets system ska vara förnybar till år 2030 och 100 procent till år 2050, vilket är helt i linje med de politiska målen.

LNG lyfts, såväl nationellt som internationellt, upp som ett viktigt alternativ till olja och kol, detta särskilt med tanke på att LNG gör skillnad här och nu, både för havet och för luftmiljön. Jämfört med olja leder användning av LNG som bränsle till en 16 (22) minskning av koldioxidutsläppen med 25 procent, kväveutsläppen med 85 procent och partikelutsläppen med över 90 procent samtidigt som svavelutsläppen är nere på ett minimum.

Det finns en stark efterfrågan på LNG. Nya kraftfulla regler för att minska svavel- och kväveutsläpp påskyndar utvecklingen av alternativa bränslen vilket är mycket positivt. För sjöfarten, industrin och transportsektorn finns stora miljöfördelar när de växlar över från olja och gasol till LNG och i ett nästa steg kan de successivt växla över till LBG/biogas.

LNG-terminalen är designad så att inga utsläpp av metan sker till atmosfären vid ordinarie drift. Ansökan i sin nuvarande form uppfyller mer än väl de krav som följer av Naturgaslagen samt Miljöbalken avseende vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla och i detta ingår inte att ta fram beräkningar för livscykelanalys. Att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller gängse krav framgår även av det miljötillstånd som länsstyrelsen beviljat för LNG-terminalen 2014-05-23 där miljökonsekvensbeskrivningen blivit godkänd.