



Yttrande över motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Den av Axel Darvik och Ann Catrine Fogelgren väckta motionen avslås.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) yrkade att motionen skulle avstyrkas med hänvisning till yttrande från S den 2 maj 2018.

Helene Odenjung (L) yrkade att motionen skulle tillstyrkas i enlighet med yrkande från L den 21 mars 2018.

Daniel Bernmar (V) yrkade bifall till yrkande från V den 2 maj 2018.

Ulf Kamne (MP) yrkade bifall till yrkande från MP den 2 maj 2018 samt att motionen skulle avstyrkas.

Jonas Ransgård (M) och David Lega (KD) yrkade att motionen skulle avstyrkas med hänvisning till yttrande från Göteborgs Hamn AB.

Vid omröstning i huvudvotering röstade Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) för att motionen skulle avstyrkas.

Helene Odenjung (L) röstade för att motionen skulle tillstyrkas.

Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V) och Lars Hansson (-) avstod från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutade med nio röster mot en att avstyrka motionen.

Representanterna från S antecknade som yttrande en skrivelse från den 2 maj 2018.

Göteborg den 2 maj 2018
Göteborgs kommunstyrelse

Ann-Sofie Hermansson

Mathias Sköld

Yttrande om Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgrens (L) motion om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i införandet av en LNG-terminal

De flesta fartyg som anlöper Göteborgs hamn använder idag olja, vilket har en negativ inverkan på miljön och människors hälsa i både hamnområdet och staden. Eftersom sjöfarten står för en så stor del av utsläppen av svavel och partiklar i Göteborgsområdet är det viktigt att det sker en snabb omställning så att oljan och dess skadliga effekter kan fasas ut inom en snar framtid.

LNG är ett drivmedel som på kort sikt är bättre för miljön än olja eftersom det leder till en omedelbar minskning av utsläpp av såväl kväveoxider som svavel och partiklar. Till skillnad från andra alternativa bränslen finns LNG tillgängligt i tillräckligt stor utsträckning för att idag vara ett verkligt alternativ till olja för sjöfarten. Därför skulle LNG-terminalen kunna fylla en viktig funktion genom att bidra till att snabbt minska sjöfartens utsläpp i Göteborgsområdet.

Regeringen har som mål att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Dit ska vi nå och det gör vi inte utan att samtliga fossila drivmedel fasas ut över tid. Eftersom LNG är ett fossilt drivmedel ser vi inte LNG som vare sig slutmål eller en långsiktig lösning, utan att terminalen i framtiden ska kunna användas till hållbara bränslen, som exempelvis biogas.

Vi ser därmed att möjligheten med den nya LNG-terminalen är att den kan erbjuda ett mer miljövänligt alternativ än olja, samtidigt som dess infrastruktur på längre sikt kan användas till fossilfria alternativ till oljan, vid sidan av exempelvis el. Innan vi vet vilket som kommer vara det dominerande fossilfria drivmedlet för fartyg i framtiden är det positivt om Göteborgs hamn kan erbjuda så många alternativa bränslen som möjligt för att säkerställa utvecklingen mot en hållbar sjöfart.

Göteborgs hamn är Skandinaviens största hamn och av stor strategisk betydelse för Göteborgsregionen. För att få betecknas som en Corehamn måste den senast 2025 kunna erbjuda LNG eller LBG, något som alltså möjliggörs genom införandet av LNG-terminalen. Ett beslut att avbryta bygget av terminalen skulle därmed inte bara äventyra statusen som Corehamn utan även strypa en bra möjlighet att på sikt använda infrastrukturen för att ställa om till fossilfria bränslen. Det vore kontraproduktivt för att möjliggöra skiftet mot en klimatvänlig och fossilfri sjöfart.



Yrkande V

Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Ärende 3.3

Yrkande om Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Vi delar motionärernas hållning att Göteborgs Stad ska ha höga ambitioner i miljö- och klimatarbetet. Klimatfrågan är vår tids stora ödesfråga. Kraftfulla åtgärder krävs för att nå målet om ett fossilfritt Sverige. I staden arbetar Göteborg Energi utifrån målet om fossilfri fjärrvärme senast år 2030.

I motionen föreslås att "Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i införandet av en LNG-terminal i Göteborg". Det är här viktigt att poängtera att Göteborgs Stads delaktighet i terminalen i första hand handlar om att Göteborgs Hamn upplåter mark åt privat verksamhet. Vi menar samtidigt att det finns skäl att anse att historiken i frågan ifrån Göteborgs Stads sida varit olycklig. Frågan om tillstånd för terminalen kommer nu att avgöras av den svenska regeringen. Därmed har Göteborgs Stad marginellt inflytande i frågan.

Vi delar motionärernas bild av att naturgas inte är en lösning för framtiden. Vänsterpartiet anser att det är centralt att terminalen inte blir en inkörsport till en kraftig expansion av naturgas till andra verksamheter och branscher. En generell utbyggnad av naturgas inom olika sektorer i samhället är inte ett hållbart alternativ. För att på riktigt ställa om samhället krävs bl.a. stora investeringar i järnväg, en prioritering på närproducerat och förnybar el- och energiproduktion.

Förutom att bygga en terminal för import av LNG ansöker Swedegas också om tillstånd att bygga en gasledning som ska kopplas till transmissionsnätet. En gasledning från terminalen som kopplas till det befintliga gasnätet riskerar att



öppna för en kraftig expansion av fossilgas även till andra verksamheter och branscher. Detta riskerar också att försämra förutsättningarna för en ökning av inhemsk biogas. Vänsterpartiet arbetar därför på nationell nivå mot att Swedegas ska ges tillstånd att koppla terminalen till det svenska gasnätet. Vi välkomnar fler partier att ta ställning i frågan.

Vidare framgår det i stadsmiljöavdelningens tjänsteutlåtande att "Swedegas AB vill öka tillgängligheten till LNG på den svenska marknaden." och att "LNG-terminalen bygger på principen Open Access". Detta upplägg riskerar medföra att importen av naturgas till den svenska marknaden kraftigt ökar. En kraftig utbyggnad av fossilgas riskerar också att leda till att andelen s.k. frackad skiffergas ökar. Frackinggas medför påtagligt negativa konsekvenser för närmiljön och människor som bor i områden där gasen utvinns. Vänsterpartiets uppfattning är att det inte ska vara tillåtet att hantera frackinggas i terminalen.

Förslag till beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att i skrivelse till regeringen framföra att Göteborgs Stad anser att Swedegas inte ska ges tillstånd att koppla på terminalen till transmissionsnätet via en gasledning samt att frackinggas inte får hanteras i terminalen.
2. Göteborgs Hamn får i uppdrag att den gas som säljs och hanteras i LNG-terminalen inte är s.k. frackinggas och att den är ursprungsmärkt.
3. Nämnden för inköp och upphandling får, tillsammans med andra upphandlande enheter i Göteborgs Stad, i uppdrag att:
 - undersöka möjligheterna till att de varor staden köper in och som transporteras med fartyg, i så stor utsträckning det är möjligt transporteras av fartyg drivna av flytande biogas.
 - verka för att fracking-gas inte används som fartygsbränsle för de varor Göteborgs Stad köper in.
4. Att därmed anse motionen besvarad.

Tilläggsyrkande om Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgrens (L) motion om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i införandet av en LNG-terminal

Vi yrkar på att kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutar att

1. Uppdra åt stadsledningskontoret och kommunstyrelsen att göra en skrivelse till regeringen som kräver att regeringen möjliggör att gröngasbyte även på flytande gas samt att regeringen inleder arbetet med kvotplikt för flytande gas som fartygsbränsle.
2. Göteborgs stad ska verka för att den gas som säljs från gasterminalen ska ha ursprungsmärkning.
3. Göteborgs stad inte ska köpa transporttjänster där fracking-gas används.
4. Göteborgs stad och dess bolag inte ska använda fracking-gas.
5. Göteborgs Hamn uppdras att genom avtal med sina kunder säkerställa att fracking-gas inte hanteras på deras mark.
6. Göteborgs stad ska verka för att andra verksamheter inom stadens område uppmärksammas på fracking-gasens miljöpåverkan.
7. Nämnden för inköp och upphandling och andra upphandlande enheter uppdras att verka för att fartygstransporter på de produkter som staden köper ska vara transporterade med flytande biogas. Krav ska ställas på att det inte får vara fracking-gas som används som fartygsbränsle.
8. Uppdrag åt relevanta aktörer inom staden att verka för att en förvätskningsanläggning byggs i anslutning till terminalen så att förvätskning av biogas blir möjlig i Göteborg. Detta är en förutsättning för att fartygen ska kunna tanka LBG eller en blandning av LNG och LBG.

Motivering

GO4LNG är ett privat initiativ i en investering i terminal för flytande gas i hamnen, det är inte ett initiativ från Göteborg stad. Med hjälp av terminalen kan fartyg tanka flytande gas istället för tjockolja. Flytande naturgas, LNG, är fossilt och är därför inte en hållbar lösning. Allt bränsle måste inom en snar framtid vara förnybart, vi ser dock att just fartygsbränsle för oceangående fartyg är ett av de svåraste att lösa med övergång till förnybart. Alternativet, att fortsätta med fossil tjockolja som fartygsbränsle, är sämre än flytande gas. I dag har en överväldigande majoritet av fartygen som anlöper Göteborgs hamn tjockolja som fartygsbränsle.

Fracking-gas är en fossil gas som utvinns med mycket miljöförstörande metoder och Göteborgs stad ska ta fullständigt avstånd från all form av användning av fracking-gas. Detta vill vi ska gälla inom Göteborgs hamns område och för de produkter som staden köper samt transporttjänster som staden nyttjar. Om all gas som säljs från terminalen har ursprungsmärkning blir det mycket enklare för kunderna (och kundernas kunder) att göra aktiva val av bränsle.

LNG är i dag och i en nära framtid ett betydligt bättre bränsle för fartyg än tjockolja ur närluftmiljöperspektiv. LNG har ca 80-90% lägre utsläpp av svavel och kvävedioxid.

Kvävedioxiderna från fartyg är stor del av utsläppen i Göteborg. I Göteborg dör ca 200 personer per år i förtid på grund av dåligt luftmiljö och vi har även övertal gällande barnastma på grund av luftföroreningar. Det är inte problem som kan tas lätt. Dock är naturgas en fossil produkt som bidrar till klimatförändringar. Forskare inom fartygsektorbränsle ser dock inte något bättre alternativ för oceangående fartyg inom flera decennier än flytande gas. Det som dock är den förnybara möjligheten med flytande gas är att istället för fossil gas använda biogas helt eller delvis. Då har vi redan i dag teknik framme för att göra omställning av fartygssektorn. Vi vill därför att Göteborgs stad och Sveriges regering kraftfullt ska verka för att introducera flytande biogas (LBG) som ett fartygsbränsle. Det kräver en reglering i gaslagen göras så att gröngasprincipen blir möjlig även för flytande gas, det är i dag bara möjligt för gas i gasform. För att kräva en övergång mot förnybart kan kvotplikt införas på fartygsbränsle precis som vi nu har på diesel och bensin, nationellt men givetvis är målsättningen att detta ska ske globalt.

Det verkar som att flera tunga näringslivsaktörer i Sverige står i startgroparna för att börja kräva inblandning av LBG som inblandning i fartygsbränsle, vid de fartygstransporter som de nyttjar för transport av sina varor. Sverige har också potential att tillverka minst 7 TWh biogas per år enbart från avfall, den totala potentialen uppskattas till 14 TWh.

Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Det finns lokala miljöeffekter och positiva konsekvenser för luftkvalitén om sjöfarten ställs om till LNG. Däremot har flera forskningsrapporter visat att climateffekterna är små i verkligheten eftersom det ofta uppstår läckage av metan till atmosfären. Metan är i sig en mycket kraftig växthusgas. Möjligheten att tanka fartygsbränsle gäller steg ett som redan byggs. Det är steg två som vi framförallt vänder oss mot då det innebär att Göteborg blir en storskalig importhamn för fossilgas. Biogas skulle i teorin kunna använda samma infrastruktur men i realiteten finns det inte något som tyder på att biogas kommer kunna importeras i stor skala eller kunna produceras i en sådan omfattning som motiverar den typ av anläggning som nu planeras.

LNG-terminalen är heller inte bara tänkt att användas för fartygsbränsle utan också för att öka gasleveranserna till bland annat de kommunala kraftvärmeverken. Ytterligare investeringar i gasinfrastruktur riskerar att låsa Göteborg till fossil uppvärmning genom naturgas för lång tid framöver.

Det är relativt lång tid kvar till 2025 då LNG ska finnas tillgängligt för bunkring för att Göteborg ska vara en core-hamn. Det finns ingen anledning att bygga in sig i detta så tidigt eftersom mycket kan hända fram till dess. Exempelvis finns det flera rederier som nu prövar elektrisk drift och det finns stor efterfrågan internationellt för att elektrifiera sjöfarten.

I och med Parisavtalet borde det istället vara Göteborgs ambition att snabbt minska behovet av naturgas och då är ytterligare investeringarna i en ny stor LNG-terminal fel väg att gå. Göteborg behöver också ta fram en plan för att fasa ut beroendet av fossil gas, inkluderat omställning eller avveckling av fossilgasberoende uppvärmning. Nu är ju äntligen en eventuell nedläggning av Rosenlundsverket på gång så då finns det ännu mindre anledning att satsa på försörjning av kraftvärmeverk. Göteborgs stad borde även se över övrigt fossilberoende i ett större perspektiv.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige föreslås besluta:

Att Göteborg Energi får i uppdrag att ta fram en plan för att fasa ut beroendet av fossil gas enligt ovan

Att bifalla motionen



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2018-02-19

Diarienummer 1587/17

Handläggare

Hedwig Andrén

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Motionen

Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) föreslår att kommunfullmäktige ska besluta om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i införandet av en LNG-terminal i Göteborg.

Det finns planer på att det belgisk-spanska bolaget Swedegas AB ska få utveckla en LNG-terminal i Göteborg genom projektet ”Go4Sinergy in LNG”. Det innebär att det ska investeras i fossilflytande naturgas i Göteborgs Stad. Tanken bakom projektet är att den flytande naturgasen ska säljas till gasnätet och fartygsbränsle. Det är positivt att rederierna visat på miljöengagemang när det investerats i renare teknik än bunkerolja men LNG är ändå inte en framtidslösning för Göteborgs uppvärmning. Projektet innebär att staden ska importera mer fossilgas. Merparten av LNG är metan som är en fossil gas. Enligt IPCC har denna växthusgas 86 gånger starkare klimatpåverkan än koldioxid ur ett 20-års perspektiv och nästan tre gånger så hög som kol. Det genererar också partikelutsläpp och har liten klimatnytta som fartygsbränsle.

Motionärerna menar att det är oansvarigt att Göteborgs Stad ska satsa på nya fossila anläggningar när vi står inför de klimatutmaningar som riskerar ödelägga vår existens på jorden. Därför behöver Göteborg skrinlägga idéerna på att tillåta det belgisk-spanska bolaget att importera fossilgas till vår stad.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till miljö- och klimatnämnden och Göteborgs Hamn AB. Remissinstansernas svar är sammanställda i tabellen nedan.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Miljö- och klimatnämnden	Avstyrker Yrkande S, V Yrkande L, M Votering	LNG har tydliga miljövinster på kort sikt och skapar möjligheter för en omställning till fossilfria drivmedel på längre sikt.
Göteborgs Hamn AB	VD-skrivelse som inte är styrelsebehandlad. Avstyrker	Den globala utvecklingen inom sjöfarten visar att allt fler LNG-fartyg trafikerar världshaven och därmed kommer allt fler fartyg som drivs av LNG att angöra Göteborgs Hamn.

Ekonomiska konsekvenser

Göteborgs Hamn AB framför i sitt yttrande att Swedegas har planerat bygget av en LNG-anläggning under flera år och byggnationen av en rörkonstruktion som möjliggör bunkring av fartyg med LNG vid kaj är påbörjad. Swedegas har även fått godkänd EU-finansiering för detta projekt. Swedegas beslut har tagits på grundval av flera godkännande beslut av Göteborgs Hamn AB och Göteborgs Stad, att i detta skede ändra dessa beslut skulle innebära ekonomiska konsekvenser.

Barnperspektivet

Barn och unga är särskilt känsliga för luftföroreningar. Om de lokala utsläppen av kvävedioxid och partiklar minskar är det positivt ur detta perspektiv.

Jämställdhets- och mångfaldsperspektivet

Stadsledningskontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

I dag drivs de flesta fartyg som anlöper Göteborgs hamn med fossil gasolja. Enligt Göteborgs Hamn AB var de totala koldioxidutsläppen från sjöfarten ca 188 000 ton år 2016. Användningen av gasolja påverkar luftkvaliteten både inom hamnområdet och i staden negativt genom utsläpp av kväveoxider och partiklar. LNG-terminalen kan leda till lokala förbättringar av luftkvaliteten. Genom att använda LNG istället för gasolja kan kväveoxidutsläppen minskas med minst 84 % och partikelhalterna med minst 96 %.

Eftersom LNG är ett fossilt bränsle så kvarstår dock klimatpåverkan. Terminalen kan dock bli en del i ett brett utbud av fossilfri infrastruktur om i förlängningen flytande biogas (LBG) används istället.

Omvärldsperspektivet

Göteborgs Hamn är en utpekad Core Hamn inom EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T). Det innebär att hamnen är identifierad som ett viktigt godsnav i det europeiska godsnätet för tunga stråk. För att leva upp till kriterierna för en Core Hamn krävs det av LNG ska finnas tillgängligt för bunkring i hamnen. Om det kravet inte är uppfyllt innan 2025 riskerar den hamn som misslyckas att mista sin Core-hamns-status.

EU-kommissionen har också genom de olika fonder som finns tillgängliga tydligt prioriterat byggnationen av LNG-terminaler i hamnar runt om i Europa. Connecting Europe Facility (CEF) som är EU:s främsta finansieringsverktyg för infrastrukturprojekt har delfinansierat en lång rad LNG-terminaler i både stora och mellan stora europeiska hamnar och finansieringen av LNG relaterade projekt har fortsatt hög prioritet.

Hedwig Andrén

Jessica Granath

Ärendesamordnare

Avdelningschef

Bilagor:

- 1 Motionen
- 2 Miljö- och klimatnämndens handlingar
- 3 Göteborgs Hamn AB:s VD-skrivelse

Handling 2017 nr 211

Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Göteborg den 30 oktober 2017

Göteborg ska ha höga ambitioner i miljö- och klimatarbetet och arbeta för att utvecklas till en hållbar stad. Sverige har mål om att bli fossilfritt 2030 och vi har även förbundit oss till det globala klimatavtalet där vi ska försöka stoppa uppvärmningen vid 1,5 grad.

Nu finns planer på att det belgisk-spanska bolaget Swedegas AB ska få utveckla en LNG-terminal i Göteborg genom projektet ”Go4Sinergy in LNG”. Det innebär att det ska investeras i fossilflytande naturgas i Göteborgs Stad, vilket är tvärt emot en klimatsmart utveckling.

Tanken bakom projektet är att den flytande naturgasen ska säljas till gasnätet och fartygsbränsle. Det är positivt att rederierna visat på miljöengagemang när det investerat i renare teknik än bunkerolja men LNG är ändå inte en framtidslösning för Göteborgs uppvärmning. Projektet innebär att staden ska importera mer fossilgas. Merparten av LNG är metan som är en fossil gas. Enligt IPCC har denna växthusgas 86 gånger starkare klimatpåverkan än koldioxid ur ett 20-års perspektiv och nästan tre gånger så hög som kol. Det genererar också partikelutsläpp och har liten klimatnytta som fartygsbränsle.

Det är oansvarigt att Göteborgs Stad ska satsa på nya fossila anläggningar när vi står inför de klimatutmaningar som riskerar ödelägga vår existens på jorden. Därför behöver Göteborg skrinlägga idéerna på att tillåta det belgisk-spanska bolaget att importera fossilgas till vår stad. Det Göteborg snarare behöver är en färdplan till en fossilfri stad.

Vi måste komma bort från ett värmesystem baserat på förbränning av sopor. Det är inte hållbart. Det högsta steget på avfallstrappan, att minimera avfall, är inte förenligt med det fjärrvärmesystem som Göteborg har. Därför behöver Göteborg också ta fram ett program för att fasa ut beroendet av fossil gas, inkluderat omställning eller avveckling av fossilgasberoende uppvärmning.

FÖRSLAG TILL BESLUT:**Kommunfullmäktige föreslås besluta:**

Att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i införandet av en LNG-terminal i Göteborg

Axel Darvik (L)**Ann Catrine Fogelgren (L)**

Utdrag ur Protokoll

Sammanträdesdatum: 2018-02-13

**2017-13439 Yttrande till kommunstyrelsen över 1587/17
Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om
att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-
terminalen****§ 15,****Beslut**

- Miljö- och klimatnämnden beslutar att avstyrka motionen.
- Miljö och klimatnämnden beslutar om omedelbar justering.

Yrkanden

Rikard Ledin (S) med instämmande av V: Avstyrka motionen med följande motivering - Vi anser att frågan om gasterminalen är en viktig fråga och ser att det finns klara vinster men också risker med investeringen. Anledningen till att vi avslår motionen är att LNG har tydliga miljövinster på kort sikt och skapar möjligheter för en omställning till fossilfria drivmedel på längre sikt. Motionärerna låter påskina att Göteborg stad har ett långtgående engagemang i LNG, detta stämmer inte då det Göteborgs hamn gör är att upplåta mark till Swedgas för en anslutningsanläggning inom hamnområdet. Göteborg hamn är dessutom en core-hamn och måste pga ett EU-direktiv (Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen) kunna erbjuda LNG/LBG senast 2025.

Vi förstår utmaningarna som lyfts upp från Naturvårdsverket som beskriver den långsiktiga risken med naturgasterminaler som är att vi låser fast oss och marknaden i att använda fossilbaserade ämnen då utvecklingen innebär att vi byter från ett klimatpåverkande ämne till ett annat. Får vi inte till starka styrmedel så kan i bästa fall LNG-terminalen bidra till vissa lokala och regionala miljöförbättringar men försämrade möjligheter att nå klimatmålet. Dock så finns det från Swedgas och näringslivets sida ett långtgående engagemang att till 2030 öka produktionen av biogas till en mängd som skulle kunna ersätta naturgasen för fartygstrafiken. Även Naturskyddsföreningens tidigare ordförande, Svante Axelsson har i DI gått ut i en debattartikel och förespråkar denna typ av utveckling.

Möjligheten för biogas att utnyttja samma infrastruktur som används för LNG ger oss möjlighet att på ett snabbare sätt styra över fartygen mot just biogas (LBG). Det ger oss också möjlighet att förse de fartyg som redan går på biogas med bränsle vilket vi annars inte har möjlighet till. Vi skapar dessutom möjligheter att från hamnens sida trycka på genom olika incitamentsverktyg för att gynna fossilfria drivmedel.

Vi ser därför att vi mellan två fossilberoende alternativ (olja och gas) skapar möjligheter att få en hållbar utveckling genom att arbeta för starkare styrmedel och stödja satsningar på fossilfri gas (biogas och/eller power-to-gas satsningar). Detta genom att lägga tyngd på

stadens klimatpolitiska satsningar med klimatpolitiska mål, klimatstrategiskt program, utredningen fossilfritt Göteborg och vidare utveckling som kan hjälpa oss att styra så att vi inte låser in oss i ett fossilberoende.

Axel Darvik (L) med instämmande av M: Tillstyrka motionen med följande motivering - Förvaltningen har valt att fokusera på de lokala miljöeffekterna och positiva konsekvenserna för luftkvalitén om sjöfarten ställs om till LNG. De bortser ifrån det stora problemet att Göteborg bygger in sig i en infrastruktur för fossilgas som gör oss beroende av fossil energi för lång tid framöver. LNG-terminalen är inte bara tänkt att användas för fartygsbränsle utan också för att öka gasleveranserna till de kommunala kraftvärmeverken. Ytterligare investeringar i gasinfrastruktur riskerar att för låsa Göteborg till fossil uppvärmning genom naturgas. Efter Parisavtalet borde det istället vara Göteborgs ambition att snabbt minska behovet av naturgas och då är ytterligare investeringarna i en ny stor LNG-terminal fel väg att gå.

Propositionsordning

Ordföranden ställer de olika förslagen mot varandra enligt ordningen ovan och kommer fram till att nämnden beslutar enligt Rikard Ledins förslag.

Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd omröstningsordning är: "Ja" för bifall till Rikard Ledins förslag. "Nej" för bifall till Axel Darviks förslag.

Följande röstar ja till förslaget: Ann Karlsson (V), Rikard Ledin (S), Lars Skoglund (S), Dijana Mujdzic (S), Bernt Sabel (S)

Följande röstar nej till förslaget: Axel Darvik (L), Mattias Kindstrand (M), Hanna Friberg (M).

Resultat: 5 ja och 3 nej.

Reservation

Axel Darvik (L) med instämmande av M reserverar sig mot beslutet till förmån för deras eget yrkande.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2018-02-13

Vid protokollet

Sekreterare

Agneta Lundin Dahlberg

Ordförande

Ann Karlsson

Justerande

Axel Darvik

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2018-01-19

Diarienummer: 2017-13439

Stadsmiljöavdelningen

Kristofer Palmestål

Telefon 031-368 39 06

E-post: kristofer.palmestal@miljo.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över 1587/17 Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Kommunstyrelsen har skickat över remissen till miljö- och klimatnämnden för yttrande senast den 2 februari 2018.

Förslag till beslut

- Miljö- och klimatnämnden skickar över miljöförvaltningens förslag som eget yttrande till kommunstyrelsen.
- Miljö- och klimatnämnden beslutar om omedelbar justering.

Sammanfattning

Miljöförvaltningen anser inte att det finns tillräckliga skäl för kommunstyrelsen att bifalla motionen. Förvaltningen bedömer att stadens roll i mottagnings-, förvarings- och distributionsanläggning för flytande naturgas (LNG¹-terminalen) är begränsad till att framförallt upplåta mark och att ansvara för hamnverksamheten. Förvaltningen bedömer att LNG-terminalen kan leda till lokala förbättringar av luftkvalitén. För att nå våra klimatmål behöver fossila bränslen fasas ut i en snabb takt. För att åstadkomma en sådan utfasning krävs starka nationella och internationella styrmedel. I ett scenario där sådana styrmedel saknas kan LNG-terminalen leda till både ökad och minskad klimatpåverkan, bland annat beroende på om metangasutsläpp minimeras under bränslets livscykel och till vilken grad fossilfri gas används. I ett sådant scenario kommer vi oavsett LNG-terminalen existens inte nå våra klimatmål. I ett scenario med starka styrmedel kan LNG-terminalen vara en del i ett brett utbud av fossilfri infrastruktur.

Ärendet

Kommunstyrelsen har skickat en motion till Miljö- och klimatnämnden och Göteborgs hamn för yttrande. I motionen från 30 oktober 2017 yrkar Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) föreslås kommunfullmäktige besluta:

Att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i införandet av en LNG-terminal i Göteborg

LNG-terminalen i Göteborg

Tillstånd och ansvar

Swedegas AB driver gasnätet i Sydvästsverige, även kallat det svenska stamnätet för gas. Swedegas ansvarar för drift, underhåll och säkerhet för nätet. Swedegas planerar nu att, genom projektet GO4LNG, bygga en mottagnings-, förvarings- och

¹ Liquefied Natural Gas

distributionsanläggning för flytande naturgas (LNG) i Göteborgs hamn. Swedegas erhöll 2014 tillstånd enligt miljöbalken för denna verksamhet. Den 20 mars 2014 antog byggnadsnämnden en detaljplan för området som medger LNG-hantering. Detaljplanen har vunnit laga kraft. Swedegas AB ansöker också till Energimarknadsinspektionen om tillstånd (koncession) enligt naturgaslagen (2005:403) om att få bygga och använda LNG-terminalen samt att få bygga och använda en tillhörande naturgasledning för överföring av naturgas till transmissionsnätet.

Swedegas ansvarar för driften av terminalen, mottagning av LNG från fartyg och utlastning av LNG till fartyg, tankbilar och järnväg. Swedegas är också ansvariga för LNG-ledningar till och från kaj samt den lossnings- och lastningsutrustning som kommer att finnas på kajerna. I samband med lossning från eller lastning till fartygen övergår ansvaret från Göteborgs Hamn till bolagen då det säkerställts att anslutning skett på säkert sätt och pumparna på fartyget/lagringstanken kan starta.

Swedegas har även beviljats stöd av EU CEF (Connecting Europe Facility) för att genomföra en studie, Go4Synergy. Syftet med studien är att skapa ett pilotprojekt av sjöförbindelsen mellan en småskalig LNG-to-container-omlastningsanläggning i Zeebrugge i Belgien och bunkringsanläggningen i Göteborg. Regeringen tillstyrkte ansökan för detta projekt i december 2016.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) ansvarar för hamnverksamheten, det vill säga att tillhandahålla kajer för lossning och lastning av fartyg, fartygsförläggning, säkerhet kopplat till hamnens ansvar som ISPS-hamn och miljötillsyn vid kajerna. GHAB ansvarar också för landinfrastruktur såsom vägar, portar och järnvägar inom Skarvikshamnen men dock inte inom terminalområdet. GHAB har sedan den 11 februari 2011 tillstånd från miljöprövningsdelegationen för hamnverksamheten i Energihamnen. GHAB har därefter fått tillstånd att hantera LNG inom Skarvikshamnen på kajerna 515-519. Hamnen ansöker nu om ändring av hamnverksamheten för Energihamnen för att erhålla tillstånd att hantera LNG på kaj 520 och 521 i Skarvikshamnen.

LNG-terminalens funktion och syfte

Swedegas AB vill öka tillgängligheten till LNG på den svenska marknaden. LNG-terminalen bygger på principen "Open Access". Det innebär att alla som vill leverera LNG till den svenska marknaden erbjuds möjlighet att boka kapacitet. Fartyg ska kunna bunkra LNG som bränsle. Från Göteborg kan LNG transporteras vidare med tåg och lastbil till delar av Sverige som hittills haft ingen eller liten tillgång till naturgas. Terminalen planeras också anslutas till stamnätet för gas.

GHAB menar att den huvudsakliga drivkraften för projektet är introduktionen av svavelkontrollområdet SECA i Östersjön och Nordsjön. Inom området ställs krav på kraftigt minskade halter av svavel i maritimt bränsle, något som LNG uppfyller. De gör även bedömningen att med största sannolikhet kommer ett kvävekontrollområde (NECA) att införas inom samma område år 2021. Det kommer då även ställas krav på mängden kväveoxider som fartyg får emittera. Vissa fartyg som drivs med LNG uppfyller dessa krav, beroende på maskintyp. Eftersom allt fler rederier växlar om till LNG och ser GHAB det som sin uppgift som hamnbolag att möjliggöra bunkring av LNG i hamnen. Dessutom ser de en klar konkurrensfördel gentemot andra hamnar. GHAB hänvisar även till ett EU-direktiv (Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa

bränslen) som de tolkar som att alla större hamnar, så kallade core-hamnar, ska kunna erbjuda LNG senast 2025. Texten i direktivet lyder:

” Ett stornät med LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar bör finnas tillgängligt senast i slutet av 2025 respektive 2030. LNG-tankstationer omfattar bland annat LNG-terminaler, LNG-tankar, LNG-transportbehållare, bunkerfartyg och pråmar.”

LNG ur miljösynpunkt

Naturgas, även kallad fossilgas, är gasblandning av metan och andra lätta kolväten. För att få den i flytande form, alltså LNG, kyler man ner gasen till -162 °C. Det blir på så sätt lättare att transportera stora mängder gas. LNG har cirka 2,4 gånger så hög energidensitet än komprimerad naturgas (CNG) som används i vanliga gasbilar, mer än dubbelt så hög som komprimerad väte (700 bar), ca 10 gånger högre än litiumbatterier men endast ca 60 % av energidensiteten hos diesel.

Eftersom metanmolekylen endast har en kolatom så bildas mindre koldioxid vid förbränning jämfört med andra bränslen med längre kolvätekedjor, exempelvis diesel. För att göra en fullständig bedömning av klimatpåverkan från naturgas måste man dock titta på bränslets hela livscykel, från utvinning till och med förbränning. Eftersom metan även är en kraftfull växthusgas så kan relativt små utsläpp under bränslets livscykel innebära att den totala klimatpåverkan från bränslet till och med blir större än för olja och kol. Bedömningarna av hur stora dessa utsläpp, även kallade ”metanslip” eller ”fugitive emissions”, varierar, dels på grund av utvärderingsmetoder, dataunderlag och vilka tekniska system som utvärderas. En studie av fartygutsläpp visade att Well-to-wake utsläppen från LNG-fartyg är i bästa fall 10,4 % lägre än tjockolja (HFO) och 4,7 % lägre än gasolja (MGO). I värsta fall var istället utsläppen 1,5 % högre än HFO och 9,3 % högre än MHO. Men genom att applicera bästa tillgängliga teknik för att minska metanutsläpp under hela livscykeln så kan LNG prestera mellan 12 % till 27 % bättre än konventionella fartygsbränslen. (Ricardo Energy & Environment, 2015)

Flytande biogas (LBG) är kompatibelt med LNG-infrastruktur men är ej fossilt. Biogas kan ge dubbla klimatfordelar då det dels kan ersätta fossila bränslen och dels ta till vara på metangas som annars hade hamnat i atmosfären. Dock är tillgången av biogas fortfarande begränsad. Miljötilståndet för LNG-terminalen tillåter en hantering av högst 500 000 m³ LNG per år vilket motsvarar ca 3 TWh timmar biogas. 2016 producerades totalt ca 2 TWh biogas i Sverige (Klackenberg, 2018). En fullt utbyggd GoBiGas anläggning uppskattades producera 160 GWh per år och den årliga produktionen av biogas i GRYAAB är ungefär 70 GWh.

I dag drivs de flesta fartyg som anlöper Göteborgs hamn med fossil gasolja. Enligt GHAB var de totala koldioxidutsläppen från sjöfarten ca 188 000 ton år 2016. Användningen av gasolja påverkar även luftkvaliteten inom hamnområdet och i Göteborgs stad negativt genom utsläpp av kväveoxider och partiklar. Genom att använda LNG istället för gasolja kan kväveoxidutsläppen minskas med minst 84 % och partikelhalterna med minst 96 %.

GHAB menar att med de förutsättningar som finns idag anses LNG vara det bästa alternativet för den storskaliga sjöfarten utifrån ett miljöperspektiv. Ur klimatsynpunkt anser de att projektet inte kommer ha någon större påverkan, varken positivt eller negativt. I miljökonsekvensbeskrivningen för ändringsansökan skriver de att förbränning

av LNG ger mindre utsläpp av koldioxid än vid förbränning av gasolja men ur en livscykelanalys har de båda bränslena liknande klimatpåverkan. Enligt dem arbetar redare och motorkonstruktörer aktivt för att minimera risken för metanslip.

Naturvårdsverket anser att en storskalig utbyggnad av infrastruktur för naturgas i Sverige skulle riskera att binda upp energisystemet för en lång tid framöver i fossila bränslen. En utbyggnad skulle försvåra för Sverige att nå de långsiktiga klimatmålen samt försämra möjligheterna till en övergång till förnybara energikällor. Samtidigt konstaterar de att naturgas ger lägre utsläpp än olja. Ett skifte från olja till naturgas öppnar också upp för en övergång till biogas, men kan samtidigt leda till att industrier låser fast sig vid fossil energianvändning och därmed en försenad övergång till förnybar energi.

Miljöorganisationerna Fossilgasfällan och Miljöförbundet jordens vänner har protesterat mot projektet och menar att nya investeringar i någon form av fossila bränslen aldrig kan vara kompatibelt med en omställning till 100 procent förnybar energi. De argumenterar att nyinvesteringar i fossilgas istället gör att samhället fastnar i ett förlängt beroende av fossila bränslen. De lägger även stor vikt på att klimatpåverkan från fossil metan ur ett livscykelperspektiv, alltså medräknat metangasutsläpp under hela livscykeln, enligt vissa forskningsstudier är större än klimatpåverkan från förbränning av olja och kol. Detta på grund av de stora metanutsläppen under livscykeln. Även Naturskyddsföreningen i Göteborg har yttrat sig kritiskt mot en satsning på LNG och argumenterar att om tillstånd ges så ska det finnas en plan på att sluta använda LNG till 2045 och hur man senast från 2025 kan börja övergå till ett förnybart bränsle.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen delar Naturvårdsverkets ståndpunkt att en storskalig utbyggnad av infrastruktur för naturgas i Sverige försämrar våra möjligheter att nå våra klimatmål. Förvaltningen anser samtidigt att LNG-terminalen trots detta kan ha en roll att spela i arbetet att nå våra miljömål. LNG har tydliga fördelar för närmiljön framför de drivmedel som används idag och samma infrastruktur som används för LNG kan även användas för flytande biogas (LBG). Byggnationen av terminalen kommer förbättra och öka kapaciteten för infrastrukturen för flytande gas och underlätta handeln med den, vilket kan leda till ökad användning av LNG. Vad som i slutändan kommer att tankas i fartygen eller säljas till industrier avgörs dock främst av hela marknadens utbud och efterfrågan och de ekonomiska och juridiska styrmedel som påverkar marknaden. För att nå klimatmålen behöver vi starka styrmedel som styr bort från all fossilanvändning, inklusive naturgas men även gasolja och fossil metanol. Om pris eller reglering gör att flytande biogas ersätter flytande naturgas i fartygstankar och industriprocesser så kan terminalen bli ett positivt bidrag till miljöarbetet. Får vi inte till starka styrmedel så kan i värsta fall LNG-terminalen bidra till vissa lokala och regionala miljöförbättringar men försämrade möjligheter att nå klimatmålet. Å andra sidan kommer vi sannolikt inte nå klimatmålet utan sådana styrmedel, oavsett terminalen. Staden kan förbättra möjligheterna att få ett positivt resultat genom att arbeta för starkare styrmedel och stödja satsningar på fossilfri gas (biogas och/eller power-to-gas satsningar). Staden bör inte subventionera infrastruktursatsningar som gynnar flytande gas, men har samtidigt inga starka skäl att stoppa en begränsad utbyggnad av infrastruktur så länge denna har potential att minska miljöpåverkan och inte innebär en uppenbar risk att förvärpa den.

Ekonomiska perspektivet

Att bifalla motionens förslag kan innebära kostnader för staden som följer av kompensation för eventuella avtalsbrott gentemot Swedegas AB och förlust av marknadsandelar om rederier väljer andra hamnar med bättre LNG-infrastruktur. Förvaltningen utgår ifrån att Göteborgs Hamn redogör för dessa till kommunstyrelsen.

Barnperspektivet

Barn och unga är särskilt känsliga för luftföroreningar. Om de lokala utsläppen av kvävedioxid och partiklar minskar är det positivt ur detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Miljöförvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Miljöförvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Se under rubriken Förvaltningens synpunkter.

Omvärldsperspektivet

Göteborg den 1 februari 2018

Anna Ledin

Direktör

Bilagor

Motionen

Datum: 2017-02-15
Referens GHAB: Jens Larsson
Dnr GHAB: 17_0356
Ert dnr: 1587 / 17

Stadsledningskontoret
Göteborgs Stad
stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se

Remissyttrande angående Motion av Axel Darvik (L) och Ann Catrine Fogelgren (L) om att Göteborgs Stad ska avsluta sitt engagemang i LNG-terminalen

Sammanfattade punkter

- Flytande naturgas (Liquefied Natural Gas - LNG) är idag det miljömässigt bästa alternativet för den storskaliga sjöfarten
- LNG- infrastruktur möjliggör en framtida övergång till flytande biogas (Liquefied Biogas - LBG)
- Inom globala sjöfarten som angör Göteborgs Hamn ökar LNG som fartygsbränsle
- EU har tydligt prioriterat LNG som fartygsbränsle både genom regelverk och projektfinansiering
- Processen med Swedegas har pågått under flera år och byggnationen av rörkonstruktion är påbörjad.

LNG som fartygsbränsle

LNG är det miljömässigt bästa alternativet för den storskaliga sjöfarten, med de förutsättningar som finns idag. Allt fler rederier växlar om till flytande naturgas och det ingår i hamnbolagets uppgift att möjliggöra att bunkra med LNG i Göteborg.

Idag är utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider ett stort problem i vårt närområde som påverkar både miljön i haven och i luften. Svavel och kväveoxidutsläpp orsakar försurning. Att byta från olja till gas minskar dessa utsläpp markant.

I dagsläget är LNG det renaste marina bränslet och det finns inga bättre alternativ för den storskaliga sjöfarten. Man ska också komma ihåg att sjöfarten är det överlägset mest klimatsmarta alternativet för att transportera gods längre sträckor. LNG är ett fossil bränsle och det löser inte klimatutmaningarna som finns. Men det är under förutsättningarna som finns idag det bästa alternativet, LNG är ett steg i rätt riktning.

Ett fossilfritt alternativ till LNG är LBG som i första hand tillverkas av biologiskt avfall och skogsprodukter. LBG är idag tillgängligt i liten skala men förutsättningarna för att användningen skall öka är goda. Användningen av LBG kan ökas genom inblandning i LNG vilket gradvis kan öka andelen fossilfritt bränsle inom sjöfarten. LNG och LBG nyttjar samma infrastruktur därför möjliggör byggnationen av infrastruktur för LNG användandet av LBG som ett helt fossilfritt alternativ.

Svante Axelsson som är utsedd av regeringen till nationell samordnare för samarbetsplattformen Fossilfritt Sverige har ställt sig positiv till LNG som fartygsbränsle. Axelsson ser det som sannolikt att utveckling inom sjöfarten mot fossilfrihet kommer ske i två steg. Det första steget som sker nu är en övergång till fartyg som drivs av LNG som minskar utsläppen av kväve- och svaveloxider. Dessa fartyg är därmed förberedda för att drivas av flytande biogas (LBG) vilket är steg två i utvecklingen.

För att sjöfarten ska klara av att lösa klimatutmaningarna krävs en palett av nya bränslen för att ersätta oljan som drivmedel och omställningen behöver ske gradvis. LNG är en del av paletten och ett steg framåt.

Global spridning

Sjöfarten är genominternationaliserad bransch och de rederier som verkar på marknaden har ett globalt perspektiv. Det ligger i sakens natur eftersom rederiernas fartyg i många fall trafikerar hamnar i samtliga världsdelar. Det innebär att Göteborgs Hamn är direkt uppkopplat till den globala sjöfarten och måste förhålla sig till utvecklingen som sker hos världens rederier gällande deras fartygsutveckling och disposition av fartygsflotta. Som en internationell hamn, Sveriges och Göteborgs port mot världen bör Göteborgs Hamn erbjuda de fartygsbränslen som efterfrågas av fartygen som angör hamnen för att bibehålla och utveckla sin ställning som godsnav. Gällande nya miljön- och klimatmässigt bättre bränslen är LNG det fartygsbränsle som fått störst genomslag inom den internationella fartygsflottan.

Inom tankerflottan har flertalet fartyg byggts eller konverterats till att drivas med LNG. Detta märks inte minst gällande de tankrederier som har sin bas på Donsö i Göteborgs Skärgård där flertalet LNG-drivna fartyg beställts och levererats under de senaste åren.

Inom övriga fartygssegment sker nu även markant ökning av LNG som drivmedel. Det senaste året har flera beställningar gjorts av containerfartyg som förbereds för att drivas av LNG. Exempelvis har världens tredje största rederi CMA – CGM beställt nio nya fartyg med en maxkapacitet om 22 000 containrar som byggts för att kunna drivas av LNG.

Den globala utvecklingen inom sjöfarten visar alltså att allt fler LNG-fartyg trafikerar världshaven och därmed kommer allt fler fartyg som drivs av LNG att angöra Göteborgs Hamn.

Prioriterat av EU

EU har varit tydliga i prioriteringen av LNG som ett steg mot en mer miljövänlig sjöfart och det både inom policyområdet och inom projektområdet. Göteborgs Hamn är en utpekad Core Hamn inom EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T). Det innebär att hamnen är identifierad som ett viktigt godsnav i det europeiska godsnätet för tunga stråk. För att leva upp till kriterierna för en Core Hamn krävs det av LNG ska finnas tillgängligt för bunkring i hamnen. Om det kravet inte är uppfyllt innan 2025 riskerar den hamn som misslyckas att mista sin Core-hamns-status.

EU-kommissionen har också genom de olika fonder som finns tillgängliga tydligt prioriterat byggnationen av LNG-terminaler i hamnar runt om i Europa. Connecting Europe Facility (CEF) som är EU:s främsta finansieringsverktyg för infrastrukturprojekt har delfinansierat en lång rad LNG-terminaler i både stora och mellan stora europeiska hamnar och finansieringen av LNG relaterade projekt har fortsatt hög prioritet.

Processen med Swedegas har pågått under flera år

Swedegas har planerat bygget av en LNG-anläggning under flera år och byggnationen av en rörkonstruktion som möjliggör bunkring av fartyg med LNG vid kaj är påbörjad. Swedegas har även fått godkänd EU-finansiering för detta projekt. Swedegas beslut har

tagits på grundval flera godkännande beslut av Göteborgs Hamn och Göteborgs Stad. Att i detta skede ändra dessa beslut skulle innebära icke affärsmässigt acceptabla efterverkningar.

Göteborgs Hamn AB anser inte att engagemanget gällande LNG-infrastruktur skall avslutats.

Detta ärende har inte behandlats av bolagets styrelse. Frågor ställs till Jens Larsson på tfn 031-368 75 41, jens.larsson@portgot.se

Göteborgs Hamn AB

Magnus Kårestedt
VD

Jens Larsson
Senior Manager Public Affairs