

Till Stockholm Hamn ABs styrelse

Förslag till Energiplan för Stockholm - förslag från Stadsbyggnadskontoret

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har 2012-05-10 beslutat att godkänna stadsbyggnadskontorets förslag till energiplan för Stockholm samt skicka ut underlaget för samråd. Synpunkter på förslag till energiplan skall vara inlämnat senaste 2012-08-31. Hamnen har begärt och fått förlängd remisstid till 2012-09-24.

Energiplanen är utarbetad av stadsbyggnadskontoret i enlighet med uppdrag från kommunfullmäktige i mars 2010 och det är en plan i enlighet med lagen om energiplanering (177:439 med revidering 1998). Den skall fungera som ett tematiskt tillägg till Stockholms översiktsplan som antogs 2010. Planen är inte ett handlings- eller åtgärdsprogram för att minska utsläpp och energianvändning utan en mer övergripande strategisk plan som utvecklar översiktsplanens skrivningar och planeringsinriktningar.

Staden har ett nytt miljöprogram för åren 2012-2015 som godkänts av kommunfullmäktige i januari 2012. Därutöver har parallellt med energiplanen ”Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015 med utblick mot 2030” godkänts i kommunstyrelsen i juni 2012. Denna åtgärdsplan konkretiserar de åtgärder som kan beslutas inom stadens förvaltningar och bolag för att delmålen i Miljöprogrammet som rör energi och klimat ska kunna uppnås. Åtgärdsplanen för klimat och energi och Energiplanen sammanfaller i många delar.

Förslaget till Energiplan för Stockholm finns tillgänglig på stadens hemsida, på följande länk:

<http://www.stockholm.se/Fristaendewebbplatser/Fackforvaltningssajter/Stadsbyggnadskontoret/Energiplan-for-Stockholm-/Samradet/?kontakt=>

Stockholm Hamn ABs synpunkter

Kommunerna ska enligt lagen om kommunal energiplanering (1977:439, med ändringar 1998) genom att upprätta en Energiplan, planera för tillförsel, distribution och användning av energi. Dessutom skall redovisas vilken inverkan den i planen upptagna verksamheten har på miljön, hälsan och hushållningen med mark och vatten och andra resurser. Då både ”Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015 med utblick till 2030” och stadens Miljöprogram redovisar fakta, analyserar och sätter upp mål och visioner i energifrågor, hade det varit till fördel om det skett en tydligare samordning mellan dessa tre strategiska dokument. Därigenom skulle Energiplanen bättre kunnat bli en åtgärdsplan och ett samordnande dokument för stadens energiplanering.

Hamnens arbete för ökad energieffektivisering

Staden har i miljöprogrammet för 2012-2015 mycket ambitiösa mål när det gäller energieffektiviseringar och minskade utsläpp av klimatgaser. Den egna verksamheten inom staden skall minska energianvändningen med minst 10 procent, byggnader skall vid större ombyggnader energieffektiviseras, energianvändningen i fastighetsbeståndet i hela staden behöver minska med 5 procent och koldioxidutsläppen från trafiken behöver minska med 15 procent år 2015, jämfört med 2011. Sådana målsättningar utgör också grunden i förslaget till Energiplan.

Stockholms Hamnar har under åren konsekvent arbetat med denna inriktning och både energieffektiviseringar och åtgärder för minskad miljöbelastning har varit högt prioriterade områden. Klimatskåtsåtgärder, Green Building-märkning, avveckling av användning av fossila bränslen i byggnader, omfattande utbyte av belysningsarmaturer och elanslutning av fartyg är exempel på genomförda och pågående projekt. Andra idéer och projekt är installation av elmätare hos hyresgäster och byggande av Sveriges största solcellsanläggning på taket av Magasin 6.

Även Hamnens arbete för att utveckla hamnarna, exempelvis Värtapiren i Stockholm och Norvik i Nynäshamn, för att förstärka sjötrafikens konkurrensförutsättningar i förhållande till lastbils-trafiken, har också betydande miljövärden.

Tunga transporter en utmaning

Utredningen konstaterar att transportsektorn i staden står för cirka 20 procent av energianvändningen men för 32 procent av utsläppen. Hamnen delar utredningens uppfattning att vägtransporter i sig kan förbättras genom ett stort antal åtgärder som en fortsatt utveckling av trängselskatten och andra ekonomiska styrmedel,

stimulans av mer intelligenta transporter, främjande av teknikutveckling som gör fordonen mer miljöanpassade samt en fortsatt stor och helst ökande kollektivtrafikandel.

Det är otvivelaktigt så att det är den tunga trafiken som står för den största relativa ökningen av utsläppen. Trots ökad bränsleeffektivitet, ökad andel miljövänlig diesel och försök med nya miljölastbilar kommer den tunga lastbilstrafiken under överskådlig tid stå för en betydande del av både utsläpp och energianvändning. En ökande befolkning i Stockholm, en allt mer omfattande handel och nya shoppingvanor, innebär en mer omfattande trafik med tunga och lätta lastbilar i regionen. Målsättningen att 10 procent av nyregistrerade tunga fordon skall vara miljöfordon år 2014 är naturligtvis positivt men även andra åtgärder som krafttag för bättre citylogistik liksom ett övervägande av kilometerskatt för tunga fordon.

Möjligheten till en utveckling mot helt miljöanpassade personbilar i en nära framtid, ser dock betydligt ljusare ut.

Potential för minskade utsläpp och minskad energiåtgång

Potentialen för minskad energiåtgång samt för minskade utsläpp av klimatgaser inom olika sektorer, samt en jämförelse mellan dessa, skulle kunna utvecklas ytterligare i programmet. Visserligen finns väl redovisat, inte minst i "Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, med utblick till 2030", potentialen av energieffektiviseringar i fastigheter, nya kraftvärmeenheter, nya fordonsbränslen, ökad kollektivtrafik och större andel miljöfordon, mm. Men en värdering av potentialen utifrån de mest *kostnadseffektiva åtgärderna* för minskad energiåtgång och minskade utsläpp av klimatgaser i fastigheter, produktion av energi till fastigheter, trafiksektorn (lastbils- respektive övrig fordonstrafik), avlopp, sophantering, mm, skulle vara ett viktigt beslutsunderlag för investeringar, mm.

I underlaget till landstingets energistudie "Stockholmsregionens energiframtid 2010" kom man bland annat fram till att potentialen för minskade utsläpp av klimatgaser i Stockholms län till 50 procent finns i fastighetssektorn (konsumtion och produktion av energi), 25 procent i trafiksektorn och 25 procent för övriga områden.

Hamnen och Norra Djurgårdsstaden

Hamnen kommer att verka i ett område, Norra Djurgårdsstaden, med en stark miljöprofil. Fortum kommer i området under 2016 att färdigställa ett nytt bioeldat kraftvärmeverk KVV8, eventuellt också en liknande anläggning i Lövsta, som ytterligare kommer göra fjärrvärmen mer miljöanpassad, jämfört med exempelvis eldrivna värmepumpar. Stadsbyggnadskontoret lyfter i programmet fram möjligheten att införa ett så kallat tredjepartsinträde, (TPA) i enlighet med ett utrednings-

förslag. Det vill säga att öppna fjärrvärmenäten för konkurrens på samma sätt som elnäten. Här kan konstateras att regeringen genom energiministern redan i mars 2012 uttalat att en mer ändamålsenlig väg att pröva är, istället för TPA, att införa en obligatorisk prisförändringsprövning, men även att öppna näten för restvärme från industrier eller andra värmealstrande anläggningar.

Som en positiv miljöåtgärd kommer också byggande av Norra Länken bli, med anslutning till hamnområdet. Det kommer innebära en kraftig minskning av fordon och köbildning genom Östermalm och betydligt lägre, totala miljökostnader jämfört med idag. På motsvarande sätt kommer Förbifarten, och i en framtid även en Östlig vägförbindelse, åstadkomma mer effektiva och mindre miljöbelastande transporter i en allt mer befolkningstät region.

Förslag till beslut

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslås att styrelsen beslutar att som svar på remissen åberopa och överlämna detta tjänsteutlåtande

Stockholm den 4 september

Johan Castwall

Kjell Karlsson