



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Bakgrund

Stockholms Hamnar har fått Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen på remiss från Stockholms Stadshus AB för besvarande senast 2017-09-04. Färdplanen är upprättad av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Stockholms Läns Landsting (SLL), som har remitterat ärendet till ett stort antal remissinstanser, såsom kommuner inklusive bolag, statliga organ, landstinget, intresseorganisationer och företag i regionen. Stockholms Stadshus AB samordnar svaren från Stadens bolag.

Utställningsförslaget av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050, är ute på remiss och parallellt har landstinget skickat ut Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete som är kopplad till genomförandet av RUF5 2050. Syftet är att visa hur regionens klimatmål kan nås enligt RUF5 2050 och därmed stärka regionens genomförandekraft i klimatfrågan. Regionens klimatmål bygger på de globala, europeiska och nationella riktlinjerna och målen.

Färdplanen har status som ett planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §. Det innebär att kommunerna och statliga myndigheter ska använda sig av underlaget i sin planering. Sektorer som ingår i färdplanen är byggd miljö, transporter, industri samt jord- och skogsbruk.

Klimatplanen finns att ladda ner via denna länk: <http://www.rufs.se/klimatfardplan>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar har tagit del av förslaget på klimatfärdplan, främst med fokus på de delar som avser bebyggelse och transporter, då dessa ligger närmast bolagets kärnverksamhet.



Stockholms Hamnar ser positivt på att ett förslag till klimatfärdplan för stockholmregionen har tagits fram. I och med att Stockholms Hamnar även berörs av kommunala klimatstrategier (som Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040) och har egna höga ambitioner på klimatområdet, vill vi framhålla vikten av att aktiviteter och uppföljning inom ramen för planen samordnas med övrigt klimatarbete inom länet.

Stockholms Hamnar instämmer i de regionala vägvalen som presenteras som viktiga för att åstadkomma en klimatomställning inom bebyggelsesektorn: energieffektivisering, användning av solceller, kapa effekttoppar samt fjärrvärme. Stockholms Hamnar har arbetat aktivt inom dessa områden och på så sätt kunnat minska energianvändningen i fastighetsbeståndet med drygt 36 procent (vid utgången av år 2016, jämfört med år 2005) och motsvarande fossila koldioxidutsläpp med nära 90 procent.

Klimatfärdplanen beskriver på ett bra sätt de utmaningar och den omställning som krävs för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Stockholms Hamnar verkar för att långväga gods i allt större utsträckning ska tas in till Stockholmregionen via sjöfart, för att på så sätt avlasta landtransporterna och därmed kunna minska utsläpp. Den hamninfrastruktur som utvecklas kommer vara en viktig del i att få till stånd en sådan överflyttning. Dock är regional väg- och järnvägsinfrastruktur samt effektiva logistik- och omlastningscentra viktiga för att godset på ett effektivt och hållbart sätt ska kunna levereras även den sista sträckan. Här fyller det regionala perspektivet i RUF5 2050 och klimatfärdplanen en viktig funktion.

I ett eget avsnitt beskrivs sjöfarten i Stockholmregionen och behovet av att minska sjöfartens utsläpp. Stockholms Hamnar redovisar sedan flera år i sin årliga hållbarhetsredovisning de utsläpp som fartyg inom våra hamnområden ger upphov till. Dock saknas sannolikt en helhetsbild över utsläppen från sjöfarten i länet. Precis som nämnts har IMO beslutat att införa regler för sjöfartens CO₂-utsläpp, där ett första steg är att samla in data kring fartygens bränsleförbrukning och utsläpp. När det gäller andra miljöaspekter kopplat till sjöfarten – framför allt utsläpp av svavel- och kväveoxider – har den internationella lagstiftningen skärpts även här, vilket innebär att sjöfartens miljöpåverkan minskar. 1 januari 2015 infördes kraftigt skärpta regler för utsläpp av svavel i Östersjön, då ett s.k. SECA-område infördes. IMO har nu även beslutat att göra Östersjön till ett NECA-område från 1 januari 2021, vilket innebär att reglerna skärps för nya fartyg även vad gäller kväveoxider. Sjöfarten är internationell och att införa skärpta regler globalt istället för regionalt eller lokalt är att föredra för att inte skapa konkurrenssnedvridningar mellan länder eller regioner.



Utöver detta finns många initiativ inom sjöfartsnäringen att själva minska sin miljöpåverkan, och många hamnar, däribland Stockholms Hamnar, arbetar med olika incitament för att möjliggöra en sådan omställning.

Klimatfärdplanen föreslår att hela sjöfartssektorn ska bli ett regionalt utvecklingsområde inom ramen för färdplansarbetet. Stockholms Hamnar välkomnar att ett fokus läggs på sjöfarten men föreslår att inriktningen främst bör vara på hur sjöfarten kan utvecklas och därigenom bidra till ett mer transporteffektivt samhälle genom en överflyttning av framför allt gods från land till sjö.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 14 augusti 2017

Johan Castwall

VD