



Stockholms Hamnars miljö- och klimathandlingsplan

2021-2030 (med sikte på 2040)



Förslag till Stockholms Hamnars styrelser 2021-05-26



Innehållsförteckning

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Inledning | 3 |
| 1.1 | Bakgrund och syfte..... | 3 |
| 2 | Omvärld | 4 |
| 2.1 | Internationella, nationella och lokala mål och strategier..... | 4 |
| 2.1.1 | FN:s sjutton globala mål för hållbar utveckling..... | 4 |
| 2.1.2 | EU:s gröna giv..... | 5 |
| 2.1.3 | Reviderade och nya EU-regleringar | 5 |
| 2.1.4 | Sjöfarts- och hamnorganisationers mål och arbete | 6 |
| 2.1.5 | Nordiska Ministerrådets färdplan för en hållbar kryssningsverksamhet i Östersjöområdet | 6 |
| 2.1.6 | Stockholms stads miljöprogram och klimathandlingsplan..... | 7 |
| 2.2 | Trender i branschen | 7 |
| 2.2.1 | Hamnen som nod för hållbara transporter..... | 8 |
| 2.2.2 | Initiativ för överflytt av transporter från väg till sjö..... | 8 |
| 2.2.3 | Snabb teknikutveckling..... | 8 |
| 3 | Mål och strategier | 11 |
| 3.1 | Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 / Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö | 11 |
| 3.2 | En fossilfri organisation 2030..... | 14 |
| 3.3 | Ett resurssmart Stockholm | 18 |
| 3.4 | Övriga mål i Stockholms stads miljöprogram..... | 21 |
| 4 | Genomförande av miljö- och klimathandlingsplanen | 21 |



1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Koncernen Stockholms Hamnar, som består av moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolaget Kapellskärs Hamn AB, driver hamnar i Kapellskär, Nynäshamn, Norvik och Stockholm. Stockholms Hamn AB är ett helägt dotterbolag till Stockholms Stadshus AB.

Stockholms Hamnars uppdrag är att främja sjöfarten, säkra Stockholmsregionens varuförsörjning och även främja turism och passagerartrafik. Stockholms Hamnar har under lång tid haft ett ambitiöst miljöarbete och verksamheten är miljöcertifierad enligt ISO 14001. Arbetet med miljöfrågor är systematiskt och fokuserar på att förebygga föroreningar och uppnå en ständigt minskad miljöbelastning utifrån tre perspektiv:

- Aktivt och långsiktigt arbete för att minska Stockholms Hamnars egen miljöpåverkan.
- Uppmuntran och stöd till Stockholms Hamnars kunder och samarbetspartners att minska sin påverkan på miljön.
- Främjande av en energi- och miljöeffektiv sjöfart i framför allt Östersjöregionen.

Enligt ISO 14001 ska en verksamhet upprätta miljömål och planera åtgärder för att uppnå dessa mål. Stockholms Hamnar har ett antal mål och ägardirektiv inom miljöområdet som redovisas inom Stockholms stads integrerade ledningssystem (ILS). Enligt kommunfullmäktiges beslut om stadens miljöprogram ska respektive nämnd och bolagsstyrelse utöver detta formulera en särskild miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten. Stockholms Hamnars miljö- och klimathandlingsplan tar sin utgångspunkt i den analys av hamnverksamhetens och sjöfartens påverkan på miljö och klimat som har gjorts inom ramen för ISO 14001 samt i målområdena i Stockholms stads gällande miljöprogram och aktuella ägardirektiv.

Stockholms Hamnars ambition är att vara en föregångare på miljöområdet och i samspel med våra kunder och andra samarbetspartner visa vägen. Syftet med planen är att lägga fast en riktning på medellång och lång sikt, med milstolpar på vägen, som kan konkretiseras i de årliga verksamhetsplanerna och budgetbesluten. Därigenom blir Stockholms Hamnars inriktning för miljö- och klimatarbetet tydligt för kunder, ägare och samarbetspartners såväl som internt inom Stockholms Hamnar.



2 Omvärld

2.1 Internationella, nationella och lokala mål och strategier

Hamnar är av tradition både konkurrenter och samarbetspartners på såväl nationell som internationell nivå. Inom miljö- och hållbarhetsområdet samverkar hamnar ofta genom att sätta gemensamma mål och standarder och för att i övrigt lära av varandra. Samverkan med andra aktörer nationellt och internationellt är viktiga framgångsfaktorer för att uppnå tydliga miljöförbättrande resultat, inte minst mot bakgrund av att hamnarna enbart är en länk i en lång transportkedja

På internationell, nationell och lokal nivå finns en rad olika mål och strategier med tillhörande styrdokument och ramverk som Stockholms Hamnar förhåller sig till och arbetar utifrån när det gäller miljö och hållbarhet.

2.1.1 FN:s sjutton globala mål för hållbar utveckling

FN:s globala mål för en hållbar utveckling är en agenda som världens länder har antagit. De globala målen syftar ytterst till att till år 2030 avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa och till att lösa klimatkrisen.

De sjutton globala målen är:



Stockholms Hamnar undertecknade år 2019 tillsammans med nio andra hamnar i Norden en deklaration för samarbete kring miljöutmaningar relaterade till FN:s globala hållbarhetsmål. Deklarationen betonar vikten av att dela kunskap, information och bästa praxis inom områden som energianvändning och alternativa energikällor, utsläpp till luft och vatten, biologisk mångfald samt att arbeta med innovativa lösningar.



För Stockholms Hamnar är följande åtta av de sjutton globala målen särskilt prioriterade i verksamheten: God hälsa och välbefinnande, Rent vatten och sanitet för alla, Hållbar energi för alla, Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Hållbara städer och samhällen, Hållbar konsumtion och produktion, Bekämpa klimatförändringarna samt Hav och marina resurser. Hur dessa mål hänger samman med hamnens egna mål och strategier redovisas i kapitel 3.

2.1.2 EU:s gröna giv

I december 2019 presenterade Europeiska Kommissionen den europeiska gröna giv som är ett initiativ med sikte på att Europa ska vara den första klimatneutrala världsdelen 2050. Den gröna giv väntas innebära ett flertal nya lagstiftningar under kommande år. Bland annat har nyligen beslut fattats om en klimatlag för EU med mål att koldioxidutsläppen ska minska med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års nivåer.

I den gröna giv finns ett ökat fokus på sjöfartens miljöpåverkan och hamnarnas roll för att minska denna påverkan. En del av de förslag som diskuteras är att sjöfarten ska inkluderas i handeln med utsläppsrätter (ETS), att obligatorisk landel-anslutning införs för fartyg i hamn och att restriktioner införs för fartyg med dålig miljöprestanda att anlöpa hamnar. Det finns även en inriktning mot en ”modal shift”, från väg till järnväg och sjöfart för att nå ökad effektivitet och hållbarhet i transportarbetet.

Det är för närvarande oklart vilka konkreta lagförslag dessa initiativ kommer att leda till, men det är angeläget att Stockholms Hamnar följer utvecklingen noggrant och arbetar för att påverka utformningen.

Centrala frågor för det fortsatta arbetet är bland annat synen på biodrivmedel, där Sverige värderar miljönyttan av biodrivmedel högre än vad stora delar av övriga EU gör samt hur olika typer av energi ska beskattas. Idag är exempelvis fossila marina bränslen skattebefriade och skattereduktion på land-el är endast tillåtet som undantag i vissa länder, som t.ex. Sverige.

2.1.3 Reviderade och nya EU-regleringar

Några regleringar inom EU (nya eller reviderade) och som påverkar sjöfarten och hamnar är Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID), FuelEU Maritime Initiative och Mottagningsdirektivet.

Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)

Omfattar *utbud* av bränsle och berör hamnarnas infrastruktur. I nya AFID (som presenteras i juni 2021) finns sannolikt förslag på utökad antal bunkringsställen för alternativa bränslen och utökade krav när det gäller elanslutningsmöjligheter i hamnar.



FuelEU Maritime Initiative

Ny reglering som kommer under våren 2021 med syfte att reglera *efterfrågan* på bränsle, dvs. kommer främst att beröra rederierna. Det är ännu inte tydligt hur hamnarna kommer att påverkas eller hur kopplingen till AFID kommer att se ut.

Mottagningsdirektivet

Direktivet omfattar mottagning av avfall från fartyg med syfte att minska marint avfall. Den nya versionen av direktivet börjar gälla i Sverige i juni 2021, med ambitionen att förenkla reglerna och det administrativa arbetet. För hamnarna kommer direktivet bl.a. att innebära möjlighet att frånga huvudregeln ”no special fee” för avfallshanteringen och ta ut särskilda avgifter för vissa typer av avfall som omhändertas från fartygen.

2.1.4 Sjöfarts- och hamnorganisationers mål och arbete

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO antog 2018 en strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten. Enligt strategin ska växthusgasutsläppen från all internationell sjöfart börja minska så snart som möjligt och år 2050 ha minskat med minst 50 procent jämfört med nivån 2008. Vidare antog organisationen ett mål om ytterligare energieffektiviseringar samt att utsläppen per transportarbete ska minska med 40 procent till 2030. Jämfört med EU:s mål ligger dock IMO:s ambition på en lägre nivå.

Föreningen Svensk Sjöfart arbetar för att reducera den svenska sjöfartsindustrins negativa påverkan på miljön. Redan år 2009 antog Svensk Sjöfart en nollvision - en sjöfart utan negativ påverkan till luft och vatten - till år 2050.

Den europeiska hamnorganisationen ESPO driver ett mycket aktivt påverkansarbete inom EU utifrån hamnarnas roll för omställningen till en hållbar och utsläppsfri sjöfart. ESPO:s ståndpunkt är att hamnarna har en viktig roll i omställningen, men att huvudansvaret ändå ligger på sjöfarten. Utgångspunkten enligt ESPO är en målbaserad och teknikneutral inställning. Det är effekten, dvs. att uppnå låga eller noll-utsläpp som är viktigt, inte vilken metod som används. Detta är en uppfattning som Stockholms Hamnar delar. Under 2021 uppdaterar ESPO sin Green Guide, ett stöd i miljöledning för europeiska hamnar. Stockholms Hamnars mål och strategier ligger väl i linje med ambitionerna i ESPO:s guide.

2.1.5 Nordiska Ministerrådets färdplan för en hållbar kryssningsverksamhet i Östersjöområdet

De nordiska miljö- och klimatministrarna antog hösten 2020 en deklARATION, ”Cleaner Cruises through More Shore Power: Nordic Leadership in Making the Nordic and Greater Baltic Sea Area Sustainable Cruise Destinations”, som ett initiativ i omställningen till en hållbar kryssningsturism. Norden är världens tredje största kryssningsdestination.



Några milstolpar i deklARATIONEN för "First Movers" är att det år 2025 ska vara möjligt för kryssningsfartyg att ansluta till landel i hamnen och att det år 2030 ska finnas möjlighet för kryssningsfartyg att bunkra hållbart (icke-fossilt) bränsle.

2.1.6 Stockholms stads miljöprogram och klimathandlingsplan

Stockholms stad har tagit fram heltäckande miljöprogram för stadens verksamhet sedan 1976. Miljöprogrammet för 2020–2023 är stadens tionde i ordningen.

Nuvarande program utgår från de högst prioriterade målen för Stockholms miljö på lång sikt, dvs. fram till 2030 eller längre, och omfattar både utmaningar som ligger inom Stockholms stads ansvarsområde samt aspekter som staden endast indirekt har rådighet över, som stockholmarnas utsläpp av växthusgaser.

Miljöprogrammet omfattar följande sju prioriterade mål för Stockholm:

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
2. En fossilfri organisation 2030
3. Ett klimatanpassat Stockholm
4. Ett resurssmart Stockholm
5. Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem
6. Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö
7. Ett giftfritt Stockholm

För alla mål ska samverkan, innovation, inköp och kommunikation användas av förvaltningar och bolag som strategiska verktyg för ökad måluppfyllelse.

Även en Klimathandlingsplan 2020-2023 För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 är antagen av kommunfullmäktige. I planen konkretiseras åtgärder för att uppnå stadens klimatmål och förvaltningar och bolag som kan bidra till det långsiktiga målet har tilldelats s.k. klimatbeting som ska uppnås under programperioden. För Stockholms Hamnar är klimatbetinget 8 000 ton minskade utsläpp av växthusgaser till och med 2023. Betinget uppnås i och med att anläggningen för elanslutning av Tallink Siljas färjor i Värtahamnen är full drift.

2.2 Trender i branschen

Trender har en påverkan på sjöfarten och hamnarna på en global nivå. Den traditionella hamnvärlden förändras och dagens moderna hamnar har en alltmer central roll att spela förutom sin klassiska roll som del i transportkedjan. Som hamn är det viktigt att fortlöpande bedöma vilka förändringar som är troliga och vad resultatet i så fall blir för den maritima sektorn. Demografi, teknikutveckling och hållbarhet är tre breda trender som i sin tur påverkar exempelvis framtida turism, handelsvägar och konkurrensvillkor mellan trafikslag.



2.2.1 Hamnen som nod för hållbara transporter

Hamnar är noder för transporter av människor och varor och har en avgörande roll för global handel och världsekonomin. Hamnen har möjlighet att spela en roll även för omställningen av transportsektorn, till exempel genom att fungera som en nod och tillhandahålla infrastruktur för hållbara transporter med låga utsläpp både på vatten och på land. Hamnens infrastruktur kan möjliggöra:

- Elanslutning av fartyg vid kaj
- Laddning vid kaj av fartyg och mindre båtar med batteridrift
- Laddning av tunga vägfordon (lastbilar och bussar) och personbilar
- Bunkring av alternativa drivmedel som vätgas, biogas och metanol
- Ytor och anläggningar för elproduktion från framför allt solenergi

2.2.2 Initiativ för överflytt av transporter från väg till sjö

En överflyttning från vägtransporter till sjöfart och järnväg är eftersträvarsvärd i de relationer där detta är möjligt, vilket även är i linje med Sveriges nationella godstransportstrategi. Den nationella godstransportstrategin tar sikte på framtidens transportsystem där sjöfarten anses spela en nyckelroll för att skapa moderna, effektiva och hållbara transporter.

Under 2019 tillsatte regeringen, som ett led i detta, en särskild samordnare för sjöfart och närsjöfart med uppdrag att främja en effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart samt att förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. En central del i arbetet med att flytta gods från väg till sjö är att det utvecklas sjötransporter på inre vattenvägar, vilket för Stockholmsregionen till största delen handlar om att åstadkomma godstransporter på Mälaren.

Under 2021 har flera konkreta projekt lanserats där Stockholms Hamnars infrastruktur är en viktig del och där bland annat Stockholm Norvik Hamn ger en unik möjlighet att möjliggöra en inlandssjöfart som effektiviserar transporter i Stockholmsregionen. Bland annat startar Sveriges första inlandssjöpendel för gods mellan Stockholm Norvik och Västerås hamn våren 2021. Under året beviljade även regeringen via Trafikverket så kallad ekobonus, miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart, till tre projekt som har någon av Stockholms Hamnars hamnar i sin rutt.

2.2.3 Snabb teknikutveckling

För närvarande pågår ett mycket aktivt utvecklingsarbete när det gäller fordon och drivmedel för att minska miljö- och klimatpåverkan från transporter. Transporter står för cirka en tredjedel av de klimatpåverkande utsläppen i samhället och av dessa utsläpp härrör några procent från sjöfarten.

Det är tydligt att det i branschen inte finns en universallösning för att uppnå utsläppsfria transporter, även när det gäller sjöfart. Det krävs olika typer av energi och drivmedel



(el/batteri, biodiesel, vätgas, metanol m.m.) beroende på vilken typ av transport det är. Det viktiga är att använda den mest effektiva lösningen, med störst nytta, för respektive situation. Till exempel är el/batteridrift ett bra alternativ för kortare och medellånga transporter.

En viktig aspekt är att inte ersätta en teknik med en annan som inte ger någon ökad miljönytta. Detta kan gälla nya bränslen som metanol och vätgas, där det är stor skillnad i miljöpåverkan beroende på hur bränslet är tillverkat. Det är ett mindre problem i Sverige där vår el/energimix till stor del är förnybar men en realitet i andra delar av Europa. Även aspekter som hur batterier är tillverkade måste vägas in i helhetsbilden när det gäller miljöpåverkan. En annan aspekt är resurshushållningsperspektivet. Även om den energi vi använder i ökad utsträckning kommer från förnybara källor, måste man också beakta att energi kostar och inte är oändlig. Den förnybara energi vi sparar, dvs. inte använder, kan någon annan verksamhet använda istället för att använda icke-förnybar energi.

Strategi för elektrifiering

Mycket fokus när det gäller att lösa transportsektorns miljöpåverkan är på ökad elektrifiering. I Sverige arbetar den, av regeringen utsedda, Elektrifieringskommissionen för att identifiera åtgärder för att öka takten i elektrifieringen på transportområdet, ett arbete som innefattar person- och godstransporter inom samtliga trafikslag. Inom Trafikverket finns dessutom en rad initiativ och projekt som syftar till att möjliggöra eldriven vägtrafik genom att bygga ut bland annat laddinfrastrukturen både i stationär eller dynamisk form (då laddning sker vid transport). Stockholms Hamnar har en löpande dialog med Trafikverket inom dessa områden, inte minst när det gäller kopplingen mellan Stockholm Norvik Hamn och hållbara vägtransporter på Södertörn.

Stockholms stad driver arbetet framåt i form av en elektrifieringspakt för fördjupad samverkan mellan staden, fordonsindustrin, energibolag och övriga aktörer, i arbetet med att elektrifiera transportsektorn i Stockholmsregionen. Stockholms Hamnar deltar i detta arbete och ser bland annat ett behov av att ta fram en sammanhållande strategi för att bidra till elektrifiering av fartygsdriften. Detta gäller framför allt att möjliggöra för elektrifiering av kortare sjötransporter i innerstadstrafiken för såväl kollektivtrafik som turistbåtar på vatten.

Den maritima sektorn strävar efter att minska sin påverkan på miljön med hjälp av elektrifiering av och för sjötransporter och med lösningar som batteri- och vinddrivna fartyg för en mer koldioxidneutral sjöfart. Flera av Stockholms Hamnars kunder arbetar progressivt med elektrifiering av sina fartygsflottor.

Fokus vätgas

I EU har en vätgasstrategi tagits fram inom ramen för ”Den gröna given” för att uppnå ett klimatneutralt EU år 2050. Även i Sverige pågår arbete i Energimyndighetens regi med



en övergripande strategi för att öka den inhemska produktionen och tillvarata vätgasens möjligheter för energilagring och gröna transporter.

När det gäller sjöfartssektorn är det än så länge låg efterfrågan på vätgas även om rederier som Stena Line tror på vätgas som ett framtida bränsle för sina fartyg och DFDS satsar på en vätgasfärja mellan Norge och Danmark. Stockholms Hamnar har börjat kartlägga vätgassituationen i Stockholmsområdet samt behov av infrastruktur och möjlighet till egen vätgasproduktion i mindre skala.



3 Mål och strategier

Mål och strategier i detta avsnitt tar sin utgångspunkt i analysen av hamnverksamhetens och sjöfartens påverkan på miljö och klimat som har gjorts inom ramen för ISO 14001 samt i målområdena i Stockholms stads gällande miljöprogram och aktuella ägardirektiv. För vissa av målen är ambitionen att utveckla mätbara relevanta mål.

Det arbete Stockholms Hamnar bedriver tillsammans med andra aktörer för att främja en hållbar överflytt av godstransporter från väg till sjöfart, är inte beskrivet i form av mål och strategier i denna version av miljö- och klimathandlingsplanen. Avsikten är att utveckla detta område vidare.

Aktiviteter för att uppnå målen är beskrivna i årlig bilaga till Stockholms Hamnars verksamhetsplan. Målen och strategierna följs upp årligen och utfall/status rapporteras till ledning, styrelser och ägare samt presenteras på bl.a. intranätet och extern hemsida.

3.1 Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 / Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Följande av FN:s mål för en hållbar utveckling berörs:



Utsläpp till luft av växthusgaser och luftföroreningar (kväveoxider, svaveloxider och partiklar) från sjöfarten inom Stockholms Hamnars hamnområden är den miljöaspekt inom Stockholms Hamnars verksamhet som är mest betydande. Det har de senaste åren skett mer än en halvering av fartygens utsläpp av svaveloxider respektive partiklar (till nivåer på 65 respektive 15 ton) efter att restriktioner infördes 2015 om lägre svavelhalt i fartygsbränslet. Fartygens klimatpåverkande utsläpp inom hamnområdena har däremot under den senaste tioårsperioden legat på en relativt konstant nivå, om ca 100 000 ton koldioxidekvivalenter per år vid normal trafik (dvs. 2020 undantaget). Även fartygens utsläpp av luftföroreningar som kväveoxider ligger på ungefär samma nivå per år, om knappt 1 400 ton.

Det kommer således att krävas kraftfulla insatser för att kunna nå de långsiktiga målen om bland annat fossilfrihet till år 2040. Stockholms Hamnar har inte full rådighet över de åtgärder som är nödvändiga, men arbetar enligt de framtagna strategierna nedan.

Vidare blir ljudpåverkan från fartyg och hamnverksamhet en allt viktigare fråga i takt med att stadsbebyggelse kommer närmare hamnområdena. När det gäller ljudmiljön i



hamnträden ser situationen olika ut i de olika hamnarna och hamndelarna. I Stockholm och Nynäshamn finns stadsbebyggelse i närheten av hamnen och det planeras för ytterligare stadsutveckling. De bullervillkor som är fastställda i Stockholms Hamnars miljötillstånd för olika hamndelar måste uppfyllas. Även när det gäller buller från fartygstrafiken saknar dock Stockholms Hamnar full rådighet över åtgärder.

| | | | | |
|---|---|----------------|----------------|----------------|
| Mål 1 | <p><i>Minskade utsläpp av växthusgaser från sjöfartskunderna inom Stockholms Hamnars hamnträden</i></p> <p><i>Minskade utsläpp av luftföroreningar från sjöfartskunderna inom Stockholms Hamnars hamnträden¹</i></p> | | | |
| Målnivå (jämfört med 2019) | År 2025 | År 2030 | År 2035 | År 2040 |
| | - 25 % | - 50 % | - 75 % | - 100 % |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Genomförande av åtgärder för utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj Ökad anslutning av fartyg till landel vid kaj är i dagsläget den mest verkningsfulla åtgärden för att minska fartygens utsläpp till luft inom hamnträden. Stockholms Hamnar arbetar systematiskt med investeringar i infrastruktur för elanslutning vid kajer där det bedöms göra mest nytta utifrån kundbehov och ge den mest kostnadseffektiva minskningen av utsläpp.</p> <p>Fortsatt utveckling av incitament i form av miljödifferenterade hamnavgifter Som allmän hamn arbetar Stockholms Hamnar sedan lång tid med incitament i form av miljörabatter, för att premiera fartyg med en bättre miljöprestanda. Incitamenten är en långsiktig strategi som kunderna uppfattar som en viktig bonus och uppmuntran för sitt miljöarbete.</p> <p>Genomförande av åtgärder till följd av teknikutveckling och kundernas satsningar En aktiv kunddialog, deltagande i FoU och innovationsarbete innebär att Stockholms Hamnar deltar i energi- och drivmedelsutvecklingen för sjöfart och behov av ny hamninfrastruktur. Viktiga delar är infrastruktur för elektrifiering och alternativa/förnybara drivmedel som natur/biogas, metanol, biodiesel och vätgas.</p> | | | |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | <p>Operativ verksamhet</p> <p>Strategi & Utveckling</p> <p>Marknad & Försäljning</p> | | | |

¹ Utsläpp av växthusgaser (koldioxidkvalenter) samt av luftföroreningar (kväveoxider, svaveloxider och partiklar) från sjöfartskunder inom Stockholms Hamnars hamnträden. I hamnträde ingår hamndelar och kajer samt farled fram till allmän farled. Målet följs upp via beräkning av utsläppen utifrån trafikstatistik för aktuellt år.



| | |
|---|--|
| Mål 2 | <i>Minskade negativa effekter av ljudnivåer från sjöfartskunder och hamnverksamhet inom Stockholms Hamnars hamnområden²</i> |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Nära samarbete med ansvariga förvaltningar inom berörda kommuner Stockholms Hamnar deltar aktivt i dialog angående bullerfrågor i stadsutveckling och aktuella detaljplaner. En viktig del av det proaktiva arbetet är tidig dialog och att tillhandahålla kunskapsunderlag rörande buller från hamnverksamhet och påverkan på stadsutveckling.</p> <p>Genomförande av bullerdämpande åtgärder i hamninfrastruktur I relevanta projekt vidtas bullerdämpande åtgärder för befintliga och nya konstruktioner i hamnmiljön.</p> <p>Utvecklade incitament och aktiv dialog med sjöfartskunderna En fortlöpan dialog bedrivs med rederikunder kring möjliga bullerdämpande åtgärder att vidta för fartyg på individnivå. I dialog med kunderna behöver utformning av incitament ses över som uppmuntrar rederikunder att vidta bullerreducerande åtgärder på fartyg.</p> <p>Genomförande av åtgärder för utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj Elanslutning av fartyg vid kaj kan i viss omfattning leda till lägre ljudnivåer för fartyg på individnivå. Kunskapsunderlag gällande effekten av elanslutningar behöver tas fram.</p> <p>Utveckling av nya metoder att hantera buller Stockholms Hamnar kommer att i allt högre grad delta i utveckling av ny teknik och teknologi för att hantera det buller som hamnverksamhet genererar.</p> |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | <p>Operativ verksamhet</p> <p>Strategi & Utveckling</p> <p>Marknad & Försäljning</p> |

² Utvecklingsarbete pågår för att fastställa mätbart mål.



3.2 En fossilfri organisation 2030

Följande av FN:s mål för en hållbar utveckling berörs:



För Stockholms Hamnar är det viktigt att begränsa den egna klimatpåverkan och uppnå en verksamhet som är fossilfri. För detta behöver aktiviteter genomföras avseende truckverksamheten, energianvändningen i byggnader, drivmedelsförbrukningen för Stockholms Hamnars övriga fordon, resor i tjänsten samt upphandlade transporttjänster. De totala fossila koldioxidutsläppen från Stockholms Hamnars egen verksamhet är lägre än 1 000 ton per år, det vill säga en hundradel av sjöfartens utsläpp. För den egna verksamheten finns samtidigt större rådighet att uppnå minskad klimatpåverkan.

Den största källan till fossila koldioxidutsläpp inom Stockholms Hamnar är den fossila drivmedelsförbrukningen i truckverksamheten i hamnarna i Nynäshamn, Norvik, Kapellskär och Stockholm. Att minska miljöpåverkan från denna verksamhet prioriteras därför i våra målsättningar. I dagsläget är i stort sett samtliga arbetsfordon i verksamheten dieseldrivna. Det finns också arbetsfordon i Stockholms Hamnars verksamhet som inte tillåts använda 100 % biodiesel enligt motortillverkarna. En annan svårighet är att det för närvarande till stor del saknas tillgängliga modeller av arbetsfordon för hamnverksamheten, som drivs med el. De modeller som finns är också väsentligt dyrare än de traditionella.

När det gäller drivmedel gör regleringar (reduktionsplikten) att inblandning av förnybart drivmedel i fossila bränslen i Sverige kommer att öka successivt de kommande åren. Det är dock än så länge begränsad tillgång på förnybara drivmedel, exempelvis biodiesel (HVO), som också är tillverkade på ett hållbart sätt (till exempel utan palmolja när det gäller HVO).



| | | | |
|---|---|----------------|----------------|
| Mål 3 | <i>Inga utsläpp av fossil koldioxid³ från Stockholms Hamnars truckverksamhet år 2025</i> | | |
| Nuläge/Målnivå | År 2020 | År 2023 | År 2025 |
| | 330 ton | 200 ton | 0 ton |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Ökad användning av hållbar biodiesel Det är inte alla motortillverkare som godkänner att dieseldrivna truckar körs på 100% biodiesel. Sådana truckar fasas ut från Stockholms Hamnars verksamhet. Avtal tecknas med drivmedelsleverantör om hållbar 100 % biodiesel enligt standarden SS-EN 15940.</p> <p>Ökat användande av truckar som drivs icke-fossilt Stockholms Hamnar leder eller deltar i FoU-projekt för att utveckla och testa fossilfria truckar med tillräcklig prestanda för hamnverksamheten. Det kan till exempel handla om eldrivna truckar eller truckar som drivs med bränslecell/vätgas.</p> | | |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | Operativ verksamhet Strategi & Utveckling | | |

³ Med ”fossil koldioxid” avses utsläpp av koldioxid som härrör från förbränning av fossila (icke förnybara) energikällor.



| | | | |
|---|---|----------------|----------------|
| Mål 4 | <i>Stockholms Hamnars verksamhet som helhet är fossilfri senast år 2030</i> | | |
| Nuläge/Målnivå | År 2020 | År 2025 | År 2030 |
| | 800 ton | 400 ton | 0 ton |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Införande av modern mötes- och resepolicy Digitala möten uppmuntras när det är möjligt och tydlig policy finns angående val av tjänsteresor.</p> <p>Förändringar i Stockholms Hamnars egen fordonsflotta Översyn görs av behov av antal fordon och vid nyinköp tillämpas Stockholms stads fordonspolicy med målsättningen att nyanskaffning av fossilt drivna fordon upphör efter 2021. Användande av bilpool ökar.</p> <p>Krav i upphandling av transporttjänster Alla Stockholms Hamnars avtal som omfattar transporttjänster har krav på fossilfria transporter 2030.</p> <p>Användande av fjärrvärme med successivt minskad fossil andel Stockholm Exergi genomför utfasning av fossil del i fjärrvärmens enligt plan.</p> | | |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | Operativ verksamhet Strategi & Utveckling Ekonomi & Affärsstöd | | |



| | | | |
|---|--|----------------|----------------|
| Mål 5 | <i>Effektiv energianvändning⁴ i Stockholms Hamnars verksamhet</i> | | |
| Basår/Målnivå | År 2018 | År 2023 | År 2027 |
| | 35,56 ⁵ kWh/tusen kr | - 5 % | - 10 % |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Åtgärdsplan för energieffektiviseringar Arbete genomförs för att identifiera möjliga åtgärder för energieffektiviseringar i Stockholms Hamnars byggnader och resulterar i en framtagen åtgärdsplan. Åtgärder för energieffektiviseringar genomförs i enlighet med planen som uppdateras årligen.</p> <p>Energieffektiviseringsarbete hos leverantör av drift och förvaltning Arbete med energieffektiviseringar säkerställs och följs upp med anlitad leverantör av drift och förvaltning.</p> <p>Ökad egenproduktion av el Stockholms Hamnar fortsätter att satsa på egen produktion av el för att öka mängden förnybar el i samhället.</p> | | |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | Operativ verksamhet Strategi & Utveckling Marknad & Försäljning | | |

⁴ I målet ingår köpt el (exkl. vidare såld el till fartyg och lokalhyresgäster), energi till uppvärmning och kyla samt egen produktion av solel. Relateras till ekonomisk omsättning.

⁵ Basår ska räknas om utifrån genomförd försäljning av byggnader i maj 2021.



3.3 Ett resurssmart Stockholm

Följande av FN:s mål för en hållbar utveckling berörs:



Stockholms Hamnars verksamhet ger upphov till olika typer av avfall, från bygg- och anläggningsprojekt, drift och kontorsverksamhet. Med utgångspunkt i EU:s avfallshierarki ska avfall i största möjliga utsträckning minimeras och det avfall som uppkommer ska gå till återanvändning och materialåtervinning före energiutvinning. Mängden avfall till deponi ska vara så liten som möjligt.

Att förebygga uppkomsten av avfall görs i stor utsträckning i planeringen av verksamheten och i de inköp och upphandlingar som genomförs. Målet nedan är formulerat med utgångspunkt i det avfall som ändå uppkommer i verksamheten. Under de senaste åren har andelen avfall från Stockholms Hamnars verksamhet som går till materialåtervinning legat på en nivå strax under 70 procent. En liten andel avfall återanvänds, men här finns verktyg som Stockholms stads återbruksverksamhet ”Stocket”, som Stockholms Hamnar använder sig av.

Som hamn har Stockholms Hamnar en skyldighet att ta emot flytande avfall (dvs. svart- och gråvatten) och fast avfall från de fartyg som anlöper hamnarna. Stockholms Hamnar har liten rådighet över hur stora avfallsmängder fartygen genererar och i vilken omfattning avfallet kan gå till materialåtervinning istället för energiutvinning. Incitament finns för kryssningsfartygen i Stockholm att källsortera sitt avfall i vissa fraktioner och samarbete pågår med rederierna kring ökad insamling av matavfall från fartyg med restaurangverksamhet.

De internationella regelverken för utsläpp av avloppsvatten i Östersjön skärptes 2019 för nya fartyg och från 2021 gäller regelverken även för existerande fartyg. Förbudet innebär att alla passagerarfartyg antingen ska lämna avloppsvatten i land eller vara utrustade med godkända reningsanläggningar där kraven på rening är hög.



| | | | |
|---|---|----------------|----------------|
| Mål 6 | <i>Ökad andel avfall från Stockholms Hamnars verksamhet som materialåtervinns eller återanvänds</i> | | |
| Nuläge/Målnivå | År 2020 | År 2023 | År 2027 |
| | 68 % | 80 % | 85 % |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Förändrat arbetssätt internt för ökad återanvändning och materialåtervinning Verksamheten utgår i projekt, drift och kontorsverksamhet att en ”Blandat”-fraktion är undantag och att avfall till deponi minimeras. Stockholms stads ”Stocket” används för ökat återbruk.</p> <p>Utvecklat samarbete med anlitad avfallsentreprenör Fortlöpande dialog genomförs med anlitad avfallsentreprenör som stöttar verksamheten i arbetssättet enligt ovan. Entreprenören ger förutsättningar för successivt ökad återanvändning eller materialåtervinning och arbetar för att hitta ny avsättning till materialåtervinning för vissa avfallsfraktioner.</p> | | |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | Operativ verksamhet Strategi & Utveckling | | |



| | |
|---|--|
| Mål 7 | <i>Hållbar mottagning av svart- och gråvatten från fartyg i alla Stockholms Hamnars hamnar⁶</i> |
| Strategier för måluppfyllelse | <p>Samsyn mellan Stockholms Hamnar, berörda rederier och kommuner kring hantering av svart- och gråvatten</p> <p>Stockholms Hamnar samarbetar med berörda rederier och kommuner angående respektive parts skyldigheter och rättigheter enligt lagstiftning. Avlämnat svart- och gråvatten belastar inte det kommunala VA-kollektivet ekonomiskt eller kapacitetsmässigt.</p> <p>Innovativa lösningar för hantering av svart- och gråvatten</p> <p>Projekt för alternativ hantering (dvs. ej hantering i traditionellt avloppsreningsverk) av svart- och gråvatten från fartyg genomförs.</p> |
| Avdelningar inom SH som arbetar för att målet uppnås | <p>Operativ verksamhet</p> <p>Strategi & Utveckling</p> <p>Marknad & Försäljning</p> |

⁶ Utvecklingsarbete pågår för att fastställa mätbart mål.



3.4 Övriga mål i Stockholms stads miljöprogram

De mål i Stockholms stads miljöprogram som har bedömts ha störst betydelse för Stockholms Hamnars miljö- och klimatarbete redovisades under avsnitt 3.1-3.3. Utöver dessa mål finns nedanstående mål i stadens miljöprogram, som i tillämpliga delar är relevanta för Stockholms Hamnars verksamhet. Aktiviteter för hur arbetet bedrivs för dessa mål redovisas i Stockholms Hamnars årliga verksamhetsplan och i ILS.

- *Ett klimatanpassat Stockholm*
Staden ska vara väl förberedd att kunna hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat, både vad gäller effekter av höga vattennivåer, flöden och skyfall samt värmeböljor och långvarig torka.
- *Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem*
Den biologiska mångfalden i Stockholm ska vara hög och motståndskraftig mot förändringar samt bidra med olika ekosystemtjänster. En sammanhängande blå och grönstruktur skapar värde.
- *Ett giftfritt Stockholm*
Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter ska minska.

4 Genomförande av miljö- och klimathandlingsplanen

Miljö- och klimathandlingsplanen har ett flerårigt perspektiv och den blir därmed ett viktigt underlag för de aktiviteter och projekt som beslutas varje år i samband med verksamhetsplan och budget. Därmed sker uppföljningen av handlingsplanen på ett naturligt sätt i samband med ordinarie uppföljningsprocesser med redovisning av utfall och prognos till styrelser och ägare varje tertiäl. En samlad genomgång av planen i sin helhet görs i arbetet med den så kallade treåringen och vid behov redovisas förslag till revidering av planen till styrelsen. En viktig del i detta är att vidareutveckla uppföljningsmått och mätbara mål för så många områden som möjligt.

En framgångsfaktor för att kunna nå målen i handlingsplanen är att det sker en bred samverkan med kunder och andra samarbetspartners. Stockholms Hamnars arbetar idag i flera samarbetsprojekt tillsammans med andra hamnar och med externt finansieringsstöd. Hamnens bedömning är att det även framöver kommer att finnas goda möjligheter till extern delfinansiering av prioriterade hållbarhetsprojekt, inte minst inom olika EU-program.

Internt inom Stockholms Hamnars organisation kommer ansvaret för olika mål, strategier och aktiviteter tydliggöras för respektive verksamhetsområde och avdelning. Avdelningen för Strategi och utveckling har det samlade ansvaret för det strategiska miljöarbetet och för miljö- och klimathandlingsplanen.