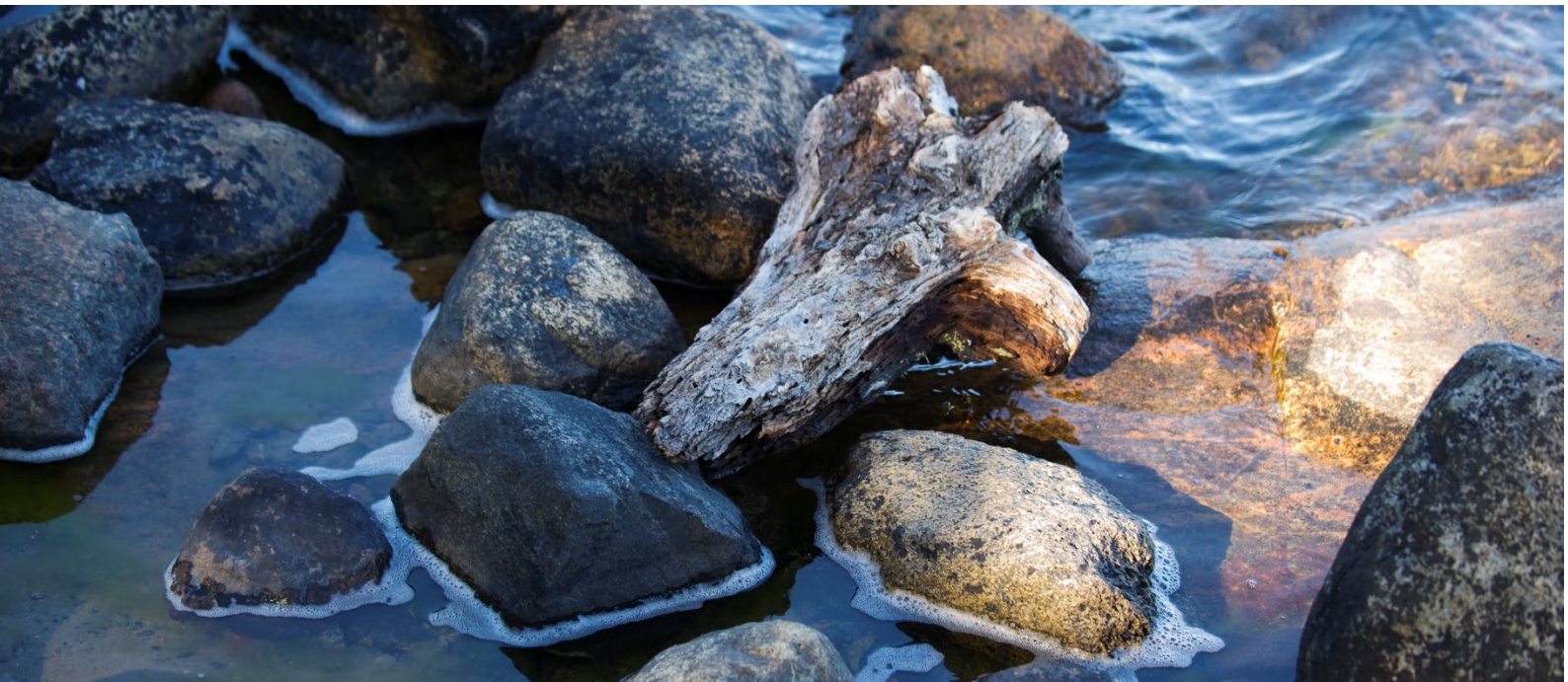


# Stockholms Hamnars miljö- och klimathandlingsplan

2030 (med sikte på 2040)





## Innehåll

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning.....</b>   | <b>2</b>  |
| 1.1      | Bakgrund .....  | 3         |
| 1.2      | Syfte .....   | 3         |
| 1.3      | Relaterade styrdokument .....   | 4         |
| <b>2</b> | <b>Stockholms Hamnars omvärld och förutsättningar.....</b>                          | <b>5</b>  |
| 2.1      | Systematiskt miljöarbete .....  | 5         |
| 2.2      | Bolagets möjligheter att minska miljöpåverkan från hamnverksamhet och sjöfart ..... | 5         |
| 2.3      | Internationella, nationella och lokala krav, mål och strategier.....                | 6         |
| 2.3.1    | FN.....   | 6         |
| 2.3.2    | EU .....  | 7         |
| 2.3.3    | Sjöfarts- och hamnorganisationers mål och arbete .....                              | 8         |
| 2.4      | Utveckling och trender .....  | 9         |
| 2.4.1    | Hamnen som nod för hållbara transporter .....                                       | 9         |
| 2.4.2    | Initiativ för överflytt av transporter från väg till sjö.....                       | 10        |
| 2.4.3    | Snabb teknikutveckling .....  | 11        |
| <b>3</b> | <b>Mål och strategier .....</b>   | <b>14</b> |
| 3.1      | Stockholms Hamnars egna miljömål .....  | 14        |
| 3.2      | Arbetsområden för att nå målen i Miljöprogram 2030 .....                            | 14        |
| 3.3      | Stockholms stads Miljöprogram 2030.....   | 15        |
| 1        | En rättvis och inkluderande omställning .....                                       | 15        |
| 2        | Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck.....                                       | 16        |
| 3        | Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem .....                                      | 18        |
| 4        | Ett klimatanpassat Stockholm .....  | 19        |
| 5        | Ett resurseffektivt och cirkulärt Stockholm .....                                   | 20        |
| 6        | Ett giffritt Stockholm.....   | 22        |
| 7        | Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö .....                                | 23        |
| <b>4</b> | <b>Genomförande och uppföljning.....</b>  | <b>25</b> |
| 4.1      | Genomförande .....  | 25        |
| 4.2      | Uppföljning .....   | 25        |
| 4.3      | Arbets- och förhållningssätt.....   | 26        |

## 1 Inledning

Överflytt av godstransporter från flyg och lastbil till järnväg och sjöfart är ett effektivt sätt att minska transportsektorns energiförbrukning, miljöpåverkan och klimatutsläpp. För att få full effekt av förändrade transportmönster behöver sjöfarten samtidigt fortsätta den påbörjade omställningen mot elektrifiering och förnybara bränslen, som tydligt har pekats ut av både FN och EU.

Stockholms stad har höga ambitioner inom miljö- och klimatområdet. Staden ska vara en föregångare och visa vägen mot en hållbar användning av jordens resurser, minskade utsläpp av farliga ämnen och kraftigt minskad användning av fossil koldioxid. Dessa höga ambitioner omfattar samtliga stadens verksamheter genom beslut av kommunfullmäktige i miljöprogram, handlingsplaner, uppdrag och ägardirektiv.

Med denna grund genomför Stockholms Hamnar denna revidering av bolagets miljö- och klimathandlingsplan. I den nya miljö- och klimathandlingsplanen väver bolaget samman målsättningar och styrdokument på internationell, europeisk, nationell och lokal nivå.

Utsläpp från transporter måste ses i ett helhetsperspektiv. Internationell handel och det fria resandet främjar samhällsutvecklingen, kulturellt utbyte och är till nytta för Stockholms befolkning och näringsliv. Handelsutbyte och resande ska dock ske med så energieffektiva medel och med så små utsläpp som möjligt.

Det är lätt att tänka sig att den enklaste vägen för Stockholms Hamnar att nå bolagets miljömål är genom minskad trafik och omfattning av bolagets verksamhet. Detta perspektiv är dock allt för snävt och innebär ofrånkomligen mer utsläpp i andra delar av transportsystemet. Bolaget behöver därför både arbeta långsiktigt för överflytt av transporter och resor och samtidigt genomföra åtgärder för att nå ambitiösa miljömål.

Denna inneboende målkonflikt finns på flera områden inom transportpolitiken. Regeringen har sedan lång tid tillbaka hanterat detta på nationell nivå genom utformningen av de transportpolitiska målen. Där finns det ett *övergripande mål*, som handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare finns ett *funktionsmål*, som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet som bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Till sist finns det även ett *hänsynsmål*, som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Stockholms Hamnars Miljö- och klimathandlingsplan 2030 fokuserar primärt på de delar som handlar om att minska bolagets och kundernas miljö- och klimatpåverkan. Utveckling av marknadsstrategier och affärer för ökad trafik hanteras delvis i andra styrdokument.

## 1.1 Bakgrund

Stockholms Hamnars uppdrag är att medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en hållbar sjöfart, besöksnäringen och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt.

Stockholms Hamnar har under lång tid haft ett ambitiöst och systematiskt miljö- och klimatarbete för en ständigt förbättrad miljöprestanda inom hamnverksamhet (inklusive fastigheter) och sjöfart. Arbetet fokuserar på att minska bolagets miljö- och klimatpåverkan och förebygga föroreningar samt 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 klimateffektiv sjöfart i framför allt Östersjöregionen.

Stockholms stads kommunfullmäktige beslutade under 2024 om ett nytt miljöprogram, *Miljöprogram 2030*, som slår fast mål inom de områden där utmaningarna för Stockholm och påverkan på de lokala och globala miljö- och klimatproblemen bedöms vara störst. Parallellt med miljöprogrammet har en klimathandlingsplan, *Klimathandlingsplan 2030 – En rättvis omställning för ett Stockholm utan globalt klimatavtryck*, tagits fram i syfte att konkretisera hur de klimatrelaterade målen i miljöprogrammet ska uppnås. Klimathandlingsplanen är ute på remiss hösten 2024. I ägardirektiven för 2025 anges att Stockholms Hamnar successivt ska implementera åtgärder kopplat till stadens miljö- och klimatstyrdokument samt ta fram en ny klimat- och miljöhandlingsplan inom hamnens verksamhet utifrån miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

Dessa två styrdokument ligger till grund för Stockholms Hamnars miljö- och klimathandlingsplan, vars mål, strategier och prioriteringar tagits fram utifrån den analys av hamnverksamhetens och sjöfartens påverkan på miljö och klimat som har genomförts inom ramen för det systematiska miljöarbetet. Ambitionen har varit att Stockholms Hamnars egna mål, strategier och prioriteringar i miljö- och klimathandlingsplanen tydligt ska gå att koppla till stadens mål och riktlinjer i miljöprogrammet.

## 1.2 Syfte

Miljö- och klimathandlingsplanen fastställer mål, strategier och prioriteringar för Stockholms Hamnars miljöarbete fram till 2030, med sikte på 2040. Planen lägger fast en riktning på medellång och lång sikt, med milstolpar på vägen, som ska 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.

### 1.3 Relaterade styrdokument

Inom ramen för Stockholms stads miljöprogram 2030 har, utöver klimathandlingsplan 2030, även följande styrande dokument från Stockholms Stad tagits i beaktande:

- Masshanteringsplan
- Hanteringsplan för biologisk mångfald
- Handlingsplan för god vattenstatus
- Handlingsplan för klimatanpassning
- Avfallsplan för Stockholm
- Handlingsplan för cirkulärt byggande
- Handlingsplan för hållbar plastanvändning
- Stockholms stads kemikalieplan
- Åtgärdsprogram mot buller
- Åtgärdsprogram för kväveoxid och partiklar

## 2 Stockholms Hamnars omvärld och förutsättningar

### 2.1 Systematiskt miljöarbete

Stockholms Hamnar arbetar aktivt, långsiktigt och strategiskt för en hållbar hamnverksamhet och sjöfart. Miljöarbetet är en naturligt integrerad del av den dagliga verksamheten i hela bolaget. På internationell, nationell och lokal nivå finns lagar och förordningar, mål och strategier med tillhörande styrdokument samt ramverk inom miljöområdet som hamnen förhåller sig till och arbetar utifrån. Stockholms Hamnar är certifierade enligt Port Environmental Review System (PERS), en hamnspecifik miljöledningsstandard. Miljöarbetet bedrivs i enlighet med European Sea Ports Organisations riktlinjer i PERS.

Det systematiska miljöarbetet, som också ligger i linje med den globala miljöledningsstandarden ISO 14001, omfattar bland annat riskanalys, bedömning av miljöaspekter, avvikelse- och incidenthantering, kravställning och uppföljning av leverantörer, allt sammantaget i syfte att ständigt förbättra miljöprestandan.

Bolagets verksamhet är tillståndsgiven enligt miljöbalken. Dessa tillstånd följs upp löpande med regelbunden tillsyn från myndighet och årlig miljörapportering.

### 2.2 Bolagets möjligheter att minska miljöpåverkan från hamnverksamhet och sjöfart

Stockholms Hamnars uppgift är att medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en hållbar sjöfart, besöksnäringen och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt.

Bolagets kärnverksamhet består av att

- etablera och underhålla relationer till framför allt sjöfarts- och fastighetskunder
- tillhandahålla hamninfrastruktur och byggnader det vill säga sköta driften av, underhålla och utveckla anläggningar
- genomföra fartygsanlöp genom att förbereda och övervaka anlöp samt tillhandahålla servicetjänster som exempelvis förtöjning, lastning, lossning och avfallshantering.

Denna verksamhet bedrivs både i egen regi och genom anlidade leverantörer.

Utöver detta finns ett antal andra verksamhetsutövare som på olika sätt bedriver verksamhet i hamnområdet eller på olika sätt ingår i transportkedjan, där den fysiska hamnen är en nod. Bland dessa finns exempelvis rederier, agenter, stuverier, transportörer, fraktköpare/varuägare och speditörer.

Stockholms Hamnar har endast direkt rådighet över den egna kärnverksamheten och det är där möjligheterna till miljöförbättringar är störst. För den övriga verksamheten kan

Stockholms Hamnar genom incitament, utveckling av infrastruktur och olika typer av samarbeten försöka påverka aktörerna att minska sin miljöbelastning. Även när det gäller varuägarnas och speditörernas val av transportslag eller transportväg till och genom hamnarna samt överflytt av gods mellan olika transportslag, har Stockholms Hamnar liten möjlighet att direkt påverka. Bolaget har en nära relation till både kunder och transportköpare och arbetar ständigt för erbjuda attraktiva affärlösningar för kunderna. Stora delar av transportkedjan styrs dock av nationella regelverk och styrmedel som påverkar till exempel priser, lokalisering och flöden.

Stockholms Hamnars hamnar är vidare så kallade *allmänna hamnar* vilket innebär en skyldighet att ta emot fartyg som vill anlöpa, under förutsättning att det finns plats i hamnen. Det i sin tur innebär att hamnen inte har rådighet över de fartyg som anlöper, eller deras miljöprestanda, och har inte heller möjlighet att vidta åtgärder kopplat till fartygen.

## 2.3 Internationella, nationella och lokala krav, mål och strategier

### 2.3.1 FN

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. Stockholms stads och Stockholms Hamnars miljömål svarar mot FN:s globala mål.

De sjutton globala målen är:



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
- Hav och marina resurser

### 2.3.2 EU

I december 2019 presenterade Europeiska kommissionen den europeiska gröna given, ett initiativ som syftar till att göra Europa till den första klimatneutrala världsdelen till 2050.

Inom ramen för den gröna given ingår Fit for 55, som är ett klimatinitiativ bestående av ett paket med lagförslag och regleringar med målet att minska utsläppen av växthusgaser med 55 procent till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Klimatpaketet innehåller olika åtgärder som ska främja de förändringar som krävs för att minska koldioxidutsläppen, och spelar en avgörande roll i omställningen av transportsektorn. Inom Fit for 55 och den gröna given läggs särskild vikt vid sjöfartens miljöpåverkan och hamnarnas roll i att minska denna. De relevanta förslagen för sjöfartssektorn och hamnarna omfattar EU:s utsläppshandelssystem, Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) och FuelEU Maritime. Även den uppdaterade Trans-European Transport Network Regulation (TEN-T) är kopplad till Fit for 55 eftersom det transeuropeiska transportnätet spelar en viktig roll i att minska utsläppen från transportsektorn.

#### **Extension of the Emission Trading System (ETS) Directive to maritime**

Från och med 2024 inkluderas sjöfarten inom EU gradvis i systemet för handel med utsläppsrätter (EU ETS). Detta innebär att fartygsägare nu måste köpa utsläppsrätter för sina koldioxidutsläpp, med full täckning planerad till 2026. Syftet är att minska sjöfartens klimatpåverkan och skapa ekonomiska incitament för övergång till renare bränslen. Vissa undantag finns, bland annat är sjöfarten mellan Finland och Åland undantagen EU ETS. Trafiken mellan Sveriges fastland och Gotland kommer inte vara ett så kallat ö-undantag.

#### **Trans-European Transport Network Regulation (TEN-T)**

Den nya TEN-T-förordningen antogs i juni 2024 och syftar till att bygga upp ett sammanhängande transportnät med hög kvalitet som säkerställer hållbara förbindelser i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar. Den uppdaterade förordningen ställer exempelvis även krav på att knutpunkter som hamnar ska ha infrastruktur för alternativa bränslen, landström och laddstationer för fartyg, i syfte att minska utsläppen.



### **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)**

Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) trädde i kraft 2023 och syftar till att öka tillgången på infrastruktur för alternativa bränslen inom EU:s transportsektor. Under AFIR ställs krav på att hamnar inom EU som ingår i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) måste bygga ut infrastruktur för alternativa bränslen. Detta inkluderar installation av landströmsanläggningar för att minska utsläpp från fartyg vid kaj och etablering av tankningsanläggningar för flytande naturgas (LNG).

### **FuelEU Maritime Regulation**

FuelEU Maritime trädde i kraft 2023 med syfte att öka efterfrågan på användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och minska växthusgasutsläppen från sjöfartssektorn. Målet med initiativet är att minska växthusgasintensitet för den energi som används ombord på fartyg med upp till 80 procent fram till 2050. År 2030 ska växthusgasintensiteten ha minskat med sex procent. Hamnar påverkas indirekt eftersom infrastrukturen måste anpassas för att kunna tillhandahålla alternativa bränslen och landanslutningar, i linje med AFIR-regelverket som fokuserar på utbudet.

### **Mottagningsdirektivet**

Mottagningsdirektivet trädde i kraft i Sverige 1 maj 2023 och syftar till att minska marint avfall genom krav på mottagningsanordningar i hamnar. Direktivet avskaffar ”no special fee”- principen, vilket ger hamnar möjlighet att ta ut avgifter som motsvarar faktiska kostnader för mottagning av specifika avfallstyper. Dessutom införs krav på avfallskvitto och uppdaterade avfallshanteringsplaner.

## ***2.3.3 Sjöfarts- och hamnorganisationers mål och arbete***

### **International Maritime Organization (IMO)**

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO antog 2023 en reviderad strategi med mål om utsläppsminskningar för sjöfartssektorn. IMOs miljökommitté har satt ett mål för sjöfarten om nettonollutsläpp runt år 2050, samt delmål om 20-30 procents minskning av växthusgasutsläpp till år 2030, och 70-80 procent minskning till år 2040, jämfört med 2008 års nivå. Den nya strategin, med mål och delmål, ska bidra till att omställningen inom sjöfartssektorn påskyndas, vilket kommer leda till en ökad efterfrågan av hållbara lösningar.

### **Svensk Sjöfart**

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.

### **European Sea Ports Organisation (ESPO)**

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, det vill säga att uppnå låga eller inga utsläpp som är viktigt, inte vilken metod som används. ESPO har utvecklat en Green Guide, ett stöd i miljöledning för europeiska hamnar. Stockholms Hamnars mål och strategier ligger väl i linje med ambitionerna i ESPO:s guide.

ESPO publicerar årligen en miljörapport som ger en översikt över miljöprestandan i europeiska hamnar och identifierar viktiga områden för förbättring. Dessa rapporter fungerar både som benchmarkingverktyg och som informationskälla för att hålla hamnarna ansvariga för sina miljömål. De ger också insikt om de senaste trenderna och utmaningarna inom hållbar hamnverksamhet, vilket hjälper hamnar att anpassa sig till förändrade regelverk och tekniska innovationer.



ESPO:s topp 10 prioriteringar inom miljö för hamnar 2024 *Källa: ESPO*

## 2.4 Utveckling och trender

### 2.4.1 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 tillhandahålla infrastruktur för hållbara transporter med låga utsläpp både på vatten och på land. Hamnens infrastruktur kan exempelvis 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

#### **2.4.2 Initiativ för överflytt av transporter från väg till sjö**

Om Sverige ska nå klimatmålen krävs att mer gods fraktas på järnväg och till sjöss. En överflyttning från vägtransporter till sjöfart och järnväg är eftersträvarvärt där detta är möjligt, vilket även är i linje med Stockholms stads godstrafikplan och Sveriges nationella godstransportstrategi. Strategierna tar sikte på framtidens transportsystem där sjöfarten anses spela en nyckelroll för att skapa moderna, effektiva och hållbara transporter.

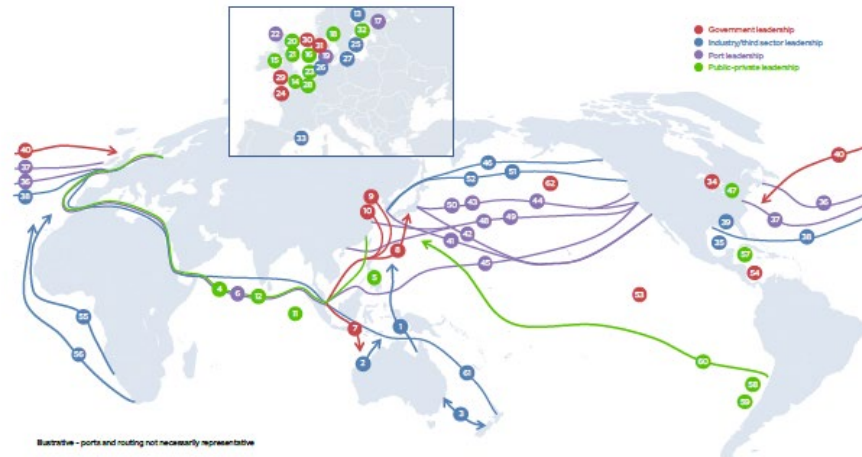
##### **Förlängt uppdrag för nationell samordnare för sjöfart**

År 2019 tillsatte regeringen 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 2024 beslutade regeringen att förlänga uppdraget i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ett intermodalt godstransportsystem fram till 2027.

##### **Gröna sjöfartskorridorer**

När transporter flyttas över från väg till sjö behöver sjöfarten ställa om till fossilfria transporter. Ett uppdrag som den nationella sjöfartssamordnaren har är att stötta offentliga och privata initiativ i arbetet med att införa gröna sjöfartskorridorer i Sverige. Arbetet bygger på en internationell deklaration (Clydebank) i vilken 27 undertecknande länder åtar sig till att verka för införandet av ett antal gröna sjöfartskorridorer innan 2030. Syftet är att öka takten inom sjöfartssektorns omställning genom att använda nya tekniker för gröna bränslen med noll växthusgasutsläpp.

I nuläget berörs några svenska hamnar av partnerskap kring gröna sjöfartskorridorer. Stockholms Hamnar har tillsammans med Åbo Hamn och Viking Line ingått ett formellt partnerskap för att skapa en grön sjöfartskorridor mellan Åbo och Stockholm, som ska vara fossilfri senast 2035. Den gröna sjöfartskorridoren mellan Stockholm och Åbo uppmärksammades i Global Maritime Forums *Annual progress report on Green shipping corridors 2024 edition*, som presenterades under COP29.



I oktober 2024 fanns 62 stycken initiativ till Gröna sjöfartskorridorer i världen. Nummer 25 markerar Stockholm-Åbo. Källa: Annual Progress Report on Green Shipping Corridors | 2024 edition. Global Maritime Forum.

### 2.4.3 Snabb teknikutveckling

Ett aktivt utvecklingsarbete pågår när det gäller fordon och drivmedel för att minska miljö- och klimatpåverkan från transporter. Sjöfarten står för cirka 3 procent av den globala energianvändningen. Det sker en accelererande utveckling för att kunna ställa om sjöfarten till en användning av alternativa bränslen. Dessa bränslen kan kräva en utbyggnad av infrastruktur i hamnarna. Lägre energiinnehåll per volymenhet gör att tankarna ofta tar större plats på fartygen och att rederierna behöver bunkra oftare. Eftersom det finns flera olika framtida bränslen som skulle kunna ersätta fossil diesel och olja behöver bolaget föra nära dialoger med kunder för att följa med i deras val av framtida drivmedel.

#### Strategi för elektrifiering

Fokus på att minska transportsektorns miljöpåverkan ligger fortsatt på ökad elektrifiering. I Sverige pågår flera myndighetsgemensamma insatser för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn, med stöd från Trafikverket och regionala aktörer. Arbetet inkluderar att utveckla laddinfrastruktur för vägtrafik, både stationär och dynamisk, där laddning kan ske under färd. Stockholms Hamnar har en löpande dialog med Trafikverket inom dessa områden.

Stockholms stad har etablerat Elektrifieringspakten i samarbete med fordonsindustrin, energibolag och andra aktörer för att påskynda omställningen inom Stockholmsregionen. Detta samarbete, i vilket Stockholms Hamnar deltar, syftar till att förbättra

förutsättningarna för eldrivna fordon och bidra till stadens klimatmål. Stockholms Hamnar ser 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 kollektivtrafik på vatten, turistbåtar på vatten och eventuell framtida citylogistik 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 på alternativa bränslen**

Behovet av alternativa bränslen inom sjöfarten ökar då det ställs krav på minskade utsläpp och ökad hållbarhet. Det finns olika lösningar som kan bidra till sjöfartens omställning som var och en har sina för- och nackdelar, möjligheter och begränsningar. Olika rederier indikerar olika vägval för framtiden. Gemensamt för många av dessa bränslen är att energinnehållet per kubikmeter är lägre än för traditionella fossila bränslen.

Valet av bränsle för sjöfarten är rederiernas ansvar och hamnens roll är att upprätthålla en nära relation till rederierna för att kunna följa deras utvecklingsarbete och planera för anpassad infrastruktur som möter framtida behov. Rederiernas val av bränslen kommer med stor sannolikhet att påverka hamnens verksamhet, då det kan innebära ett behov av bunkring och/eller laddning vid varje anlop. Hamnens ansvar är att fungera som en möjliggörare genom att tillhandahålla rätt infrastruktur och stöd för att bunkring av alternativa bränslen ska kunna ske säkert och effektivt. Det skulle således kunna innebära att hamnen behöver tillhandahålla infrastruktur för laddning och för ett flertal olika bränslen.

Alternativa bränslen, som kan produceras fossilfritt, inkluderar bland annat metanol, etanol, ammoniak, vätgas, metan (flytande biogas LBG), biodiesel och batteri/el. Flytande naturgas (LNG) är inte ett fossilfritt bränsle men reducerar ändå utsläppen av svavel, kväveoxider och partiklar jämfört med traditionella drivmedel. Krav på hamnar avseende bunkringsmöjligheter för LNG finns med i EU:s klimatpaket Fit for 55. Det är även möjligt att använda koldioxidavskiljning ombord på fartygen med så kallad CCS-teknik för att reducera växthusgasutsläpp vid användning av fossila bränslen.

Teknikutvecklingen samt fattade beslut kommer påverka vilka lösningar som är bäst lämpade över tid, liksom tillgången på bränslen, service och stöd för respektive teknik.

Energimyndigheten har i uppdrag att främja vätgasproduktion i Sverige och möjliggöra dess användning inom energilagring och transporter. Flera aktörer utforskar vätgasens potential för framtida färjor. Stockholms Hamnar deltar på olika sätt i sådana projekt.

En viktig aspekt i arbetet med att ställa om till en grönare sjöfart 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. Detta är ett mindre problem i Sverige där el/energimixen 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 som används i ökad utsträckning kommer från förnybara källor, måste man också beakta att energi kostar och inte är oändlig. Den förnybara energi som sparas, det vill säga inte används, kan någon annan verksamhet använda istället för att använda icke-förnybar energi.

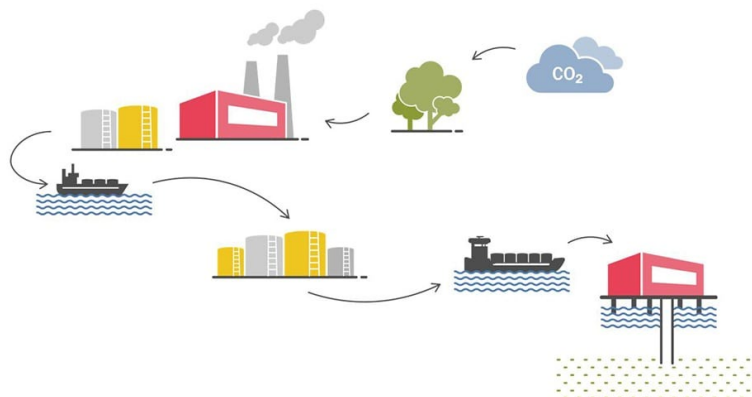
### Peak shaving

Peak shaving är en energihanteringsstrategi som syftar till att minska elförbrukningen under perioder med hög efterfrågan, kända som "peak hours". Inom hamnar och sjöfartsindustrin, där teknikutvecklingen möjliggör automatisering och integration av förnybar energi, kan peak shaving bidra till att sänka utsläppen och optimera resursanvändningen. Genom energilagring och effektiv efterfrågestyrning minskar behovet av energi under perioder när belastningen är hög (höglasttimmar), vilket bidrar till övergången till en mer grön och hållbar verksamhet.

### Carbon Capture and Storage (CCS)

Stockholms Hamnar har genomfört en förstudie om etablering av ett nav för koldioxidinfångning och lagring (CCS) i Stockholm Norvik Hamn, i samarbete med ledande aktörer inom CCS-området. Projektet, kallat NICE – Norvik Infrastructure CCS East Sweden, syftar till att utveckla en hållbar infrastruktur för insamling, mellanlagring och transport av koldioxid i östra Sverige.

I östra Mellansverige finns en potential på cirka 9 miljoner ton avskild koldioxid per år, vilket gör att Stockholm Norvik Hamn skulle kunna bli ett av de största koldioxidnaven i Sverige



*Illustration som visar processen för koldioxidavskiljning och lagring (CCS), inklusive transport och lagring av koldioxid. Källa: Stockholms Hamnar*

### 3 Mål och strategier

Stockholms Hamnars miljö- och klimathandlingsplan utgår ifrån Stockholms stads *Miljöprogram 2030* och *Klimathandlingsplan 2030* med tillhörande åtgärdsplaner och program samt identifierade miljöaspekter och kommande lagkrav och regelförändringar inom hamn- och sjöfartsområdet.

#### 3.1 Stockholms Hamnars egna miljömål

Några av målen i stadens *Miljöprogram 2030* bedöms ha större betydelse för Stockholms Hamnars miljö- och klimatarbete än andra. Detta beror exempelvis på att utmaningarna sedan tidigare är identifierade i det systematiska miljöarbetet genom bolagets miljöaspektbedömning eller att möjligheten att påverka direkt eller indirekt är större. För dessa har Stockholms Hamnar brutit ner stadens mål till egna, mer verksamhetsnära mål, samt tagit fram tillhörande strategier för genomförande och måluppfyllelse.

Stockholms Hamnars egna prioriterade miljömål är:

1. Minskade utsläpp av fossil koldioxid från sjöfartskunderna inom Stockholms Hamnars hamnområden
2. Stockholms Hamnars verksamhet som helhet är fossilfri senast år 2030
3. Inga utsläpp av fossil koldioxid från Stockholms Hamnars truckverksamhet år 2025
4. Effektiv energianvändning i Stockholms Hamnars verksamhet
5. Ökad andel avfall från Stockholms Hamnars verksamhet som materialåtervinnns eller återanvänds
6. Hållbar mottagning av fast och flytande avfall från fartyg i alla Stockholms Hamnars hamnar
7. Successiv utfasning i Stockholms Hamnars verksamhet av produkter som innehåller skadliga ämnen
8. Minskade utsläpp av luftföroreningar från sjöfartskunderna inom Stockholms Hamnars hamnområden
9. Minskade negativa effekter av ljudnivåer från sjöfartskunder och hamnverksamhet inom Stockholms Hamnars hamnområden

#### 3.2 Arbetsområden för att nå målen i Miljöprogram 2030

I de fall Stockholms Hamnar inte har något eget mål beskrivs arbetsområden där aktiviteter och åtgärder vidtas för att uppfylla stadens mål. Dessa arbetsområden ingår i vissa fall i den löpande verksamheten men det kan också handla om åtgärder från stadens åtgärdsplaner och program kopplade till miljöprogrammet.

I avsnitt 3.3 nedan omhändertas enbart de mål från stadens miljöprogram där Stockholms Hamnar har ett uttalat genomförandeansvar, det vill säga där åtgärder ska vidtas. En sammanställning över stadens mål samt bolagets mål och arbetsområden finns i bilagan till denna handlingsplan.

### 3.3 Stockholms stads Miljöprogram 2030

Stockholms stadsmiljöprogram slår fast sju mål och 18 delmål inom de områden där utmaningarna och påverkan på de lokala och globala miljö- och klimatproblemen bedöms vara störst.



*Källa: Stockholm stads Miljöprogram 2030*

#### 1 En rättvis och inkluderande omställning

Konsekvenserna av miljö- och klimatförändringar drabbar olika grupper på olika sätt, där sårbara grupper är särskilt utsatta. Med anledning av det ska stadens verksamheter främja en rättvis omställning inom exempelvis inköp, upphandling och stadsplanering. För Stockholms Hamnar handlar det främst om ett systematiskt arbete med kravställning och uppföljning av leverantörer, men även om kompetensutveckling inom miljö- och klimatfrågor för att stärka engagemanget.

##### 1.1 Stadens verksamheter stärker en rättvis omställning

*Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Miljö- och klimaträttviseperspektiv i styrmodellen för styrning och uppföljning av stora investeringsprojekt.
- Hög kompetens inom inköp, upphandling och uppföljning för att uppfylla miljö- och klimatmålen och stärka rättviseperspektivet.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målsansvarig</b>         | Ekonomi och Affärsstöd  |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |



## 2 Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck

Höga utsläpp av växthusgaser leder till ökade klimatförändringar, som utgör ett allt större hot mot livet på planeten. Att nå klimatmålen är en stor utmaning och stadens egen organisation tillsammans med hela samhället måste ställa om.

### 2.1 Ett Stockholm som är klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040

Sjöfartskundernas utsläpp av växthusgaser är den miljöaspekt inom Stockholms Hamnars verksamhet som är mest betydande. Fartygens klimatpåverkande utsläpp i hamnområdena har under senare år minskat till följd av ökad elanslutning av fartyg vid kaj, bränslen med bättre miljöprestanda och även till följd av minskade gods- och passagerarvolymerna

För att nå det långsiktiga målet om fossilfrihet till 2040 krävs kraftfulla insatser. Stockholms Hamnar har inte full rådighet över sjöfarten i hamnområdena, därför krävs en kombination av incitament, utveckling av infrastrukturen och samverkan för att förmå kunderna att vidta åtgärder för minskade utsläpp.

| Stockholms Hamnars mål             | <i>Minskade utsläpp av fossil koldioxid från sjöfartskunderna inom Stockholms Hamnars hamnområden</i>   |        |        |
|------------------------------------|---|--------|--------|
| <b>Målnivå (jämfört med 2019)</b>  | 2025  | 2030   | 2035   |
|                                    | – 25 %  | – 50 % | – 75 % |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Genomföra utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj i enlighet med fastställd plan</li> <li>2. Utveckla incitament för fartyg som har en hög miljöprestanda</li> <li>3. Bidra till elektrifiering av den lokala sjötrafiken i Stockholm</li> <li>4. Verka för förstärkt elnät i Stockholm, Nynäshamn och Norrtälje</li> <li>5. Genomföra åtgärder/investeringar i infrastruktur i hamnen, eller i hamnens närhet, för förnybara bränslen/e-bränslen/laddning, till följd av sjöfartskundernas satsningar</li> <li>6. Formera gröna sjöfartskorridorerna (över Östersjön)</li> </ol> |        |        |
| <b>Målansvarig</b>                 | Marknad och Försäljning   |        |        |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling   |        |        |

*Så här arbetar Stockholms Hamnar i övrigt för att uppfylla delmålet*

- Verka för en logistiklösning för transport och mellanlagring av koldioxid i Stockholm Norvik Hamn.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Marknad och Försäljning |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

## 2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

Hamnar är viktiga multimodala noder i globala transportkedjor som möjliggör nyttjande av sjöfarten. Sjöfarten har stordriftsfördelar och kan bidra till minskad klimatpåverkan, framför allt avseende godstransporter men även persontransporter. Att verka för överflyttning från väg- till sjötransporter är därför viktigt. Minskad klimatpåverkan från landtransporter till och från hamnarna kan åstadkommas genom ökad elektrifiering och ökat nyttjande av järnväg.

### *Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Verka för ökat utnyttjande av sjöfart för godstransporter samt flytt av gods från land till sjö.
- Verka för förbättrad nationell statistik om flytt av gods från väg till vatten, i kunskapshöjande syfte samt för att kunna målsätta.
- Verka för hållbara och effektiva godstransporter
- Verka för stärkt inlandssjöfart som avlastar vägnätet från framförallt godstransporter på land.
- Verka för bättre utnyttjande av tågtransporter till och från Stockholm Norvik Hamn.
- Arbeta för utökad kollektivtrafik på vatten.
- Bidra till arbetet med att utveckla vattenvägarna för transporter av massor från stadens exploateringar.
- Verka för utbyggnad av laddinfrastruktur för lätta och tunga fordon.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målsansvarig</b>         | Strategi och Utveckling |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

## 2.3 En fossilfri organisation 2030

För Stockholms Hamnar är det viktigt att begränsa den egna klimatpåverkan och uppnå en verksamhet som är fossilfri. För detta behöver åtgärder vidtas avseende framför allt arbetsfordonen för godshantering på hamnplan, energianvändningen i byggnader, drivmedelsförbrukning för Stockholms Hamnars övriga fordon, resor i tjänsten samt upphandlade transporttjänster. De fossila utsläppen från Stockholms Hamnars egen verksamhet är väsentligt lägre än motsvarande utsläpp från sjöfartskunderna. En fullständig bild saknas dock över omfattningen av koldioxidutsläpp från de transporttjänster Stockholms Hamnar upphandlar, och detta ska kartläggas. För den egna verksamheten finns rådighet att uppnå minskad klimatpåverkan.

|                                    |  |       |
|------------------------------------|--|-------|
| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Stockholms Hamnars verksamhet som helhet är fossilfri senast år 2030</i>  |       |
| <b>Målnivå</b>                     | 2023   | 2030  |
|                                    | 300 ton (exkl. utsläpp från transporttjänster)   | 0 ton |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Klimatkrav i upphandling av avtal som omfattar transporttjänster</li> <li>2. Förändringar i Stockholms Hamnars egen fordonsflotta</li> <li>3. Arbete i enlighet med beslutad inköpsstrategi för terminaltraktorer</li> <li>4. Användande av fjärrvärme med successivt minskad fossil andel</li> <li>5. Dialog med samarbetspartners<sup>1</sup> om fossilfria lösningar</li> <li>6. Modifiering av Stockholms Hamnars mötes- och resepolicy</li> </ol> |       |
| <b>Målansvarig</b>                 | Ekonomi och Affärsstöd   |       |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling  |       |

|                                    |  |       |
|------------------------------------|--|-------|
| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Inga utsläpp av fossil koldioxid från Stockholms Hamnars truckverksamhet år 2025</i>  |       |
| <b>Målnivå</b>                     | 2023 utfall  | 2025  |
|                                    | 25 ton   | 0 ton |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dialog med drivmedelsleverantör om nivå på klimatavtryck för köpt HVO100 för 2025</li> <li>2. Arbete i enlighet med beslutad inköpsstrategi för terminaltraktorer</li> </ol> |       |
| <b>Målansvarig</b>                 | Ekonomi och Affärsstöd   |       |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling  |       |

### 3 Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem

Ekosystemen och artrikedomen står idag under stor press och i Sverige är idag drygt var femte art hotad. Detta innebär problem för matförsörjning, tillgång till rent vatten, ekonomi, hälsa och livskvalitet. Stockholm är en naturnära stad med ett unikt läge mitt emellan Mälaren och Östersjön, vilket skapar gynnsamma förutsättningar för växter och djur.

<sup>1</sup> Exempelvis containeroperatör och stuveriaktörer.

### 3.1 Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur

*Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Se över möjligheten att främja biologisk mångfald i hamnområdena, både på land och i vatten, genom åtgärder såsom planteringar och anpassade undervattenskonstruktioner.
- Utveckla arbetssätt för att säkerställa att perspektivet biologisk mångfald finns med i drift, underhåll och utveckling av hamninfrastrukturen och fastigheter.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Hamnoperativ verksamhet |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

### 3.2 Förbättrad vattenkvalitet och stärkta livsmiljöer

*Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Delta i arbetet i enlighet med lokala åtgärdsprogram (LÅP).

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Strategi och Utveckling |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

### 3.3 Staden bidrar till stärkt biologisk mångfald i omvärlden

*Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Krav på ekologiska och hållbarhetsmärkta produkter vid inköp av livsmedel till verksamheten.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Ekonomi och Affärsstöd  |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

## 4 Ett klimatanpassat Stockholm

Klimatet förändras och det för med sig bland annat ändrade väderförhållanden och höjda havsnivåer. Utöver arbete med att minska klimatpåverkan är det viktigt att i bolagets verksamhet möta effekterna av ett förändrat klimat och hantera exempelvis höga vattennivåer, flöden, skyfall och värmeböljor. Hamnnära städer är särskilt känsliga för översvämningar och ökade temperaturer på grund av omfattande hårdgjorda ytor.

### 4.2 Stärkt motståndskraft vid extremväder

*Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Kompletterande risk- och sårbarhetsanalyser (RSA:er) för skyfall inom utpekade riskområden samt framtagande av åtgärdsplaner.
- Genomlysning av hamnområden och särskilt kartlägga särskilt utsatta områden.
- Utveckla arbetssätt för att säkerställa att perspektivet klimatanpassning finns med i underhåll och utveckling av infrastrukturen.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Teknik och Projekt      |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

## 5 Ett resurseffektivt och cirkulärt Stockholm

Eftersom jordens resurser är begränsade är det viktigt att arbeta för resurseffektiva och cirkulära lösningar. Effektivt nyttjande av resurser innebär också att använda så lite energi som möjligt, men också att producera energi från alternativa källor.

### 5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning

Stockholms Hamnar är en stor användare av energi. En del av den köpta energin säljs vidare till lokalhyresgäster och till elanslutna fartyg. I den egna verksamheten används energi i hamnanläggningar, byggnader och som drivmedel till fordon och arbetsfordon.

Effektivisering av energianvändningen är ett fortsatt viktigt arbete. Som bolag i koncernen Stockholms Stadshus AB omfattas Stockholms Hamnar av lagen om energikartläggning i stora företag. Stockholms Hamnar genomför energikartläggningar och effektiviseringsåtgärder utifrån kartläggningarna.

| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Effektiv energianvändning i Stockholms Hamnars verksamhet</i>   |        |                                   |
|------------------------------------|--|--------|-----------------------------------|
| <b>Målnivå (jämfört med 2023)</b>  | 2023 utfall<br>(kWh per m <sup>2</sup> arrendeyta)   | 2026   | 2030                              |
|                                    | 6,37 kWh/m <sup>2</sup>  | – 10 % | Bestäms efter uppföljning av 2026 |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | Arbete i enlighet med Stockholms Hamnars beslutade energistrategi och tillhörande planer, framförallt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan för energieffektivisering</li> <li>- Plan för elproduktion solceller</li> </ul> |        |                                   |
| <b>Målansvarig</b>                 | Teknik och Projekt   |        |                                   |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling  |        |                                   |

### 5.2 Cirkulära kretslopp av resurser

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. Under de senaste åren har andelen avfall från Stockholms Hamnars verksamhet som går till materialåtervinning legat på en nivå runt 80 procent. Utfallet varierar något, bland annat utifrån vilken typ av bygg- och anläggningsprojekt som har genomförts under året. Utfallet för 2023 översteg till exempel

nivån 80 procent. Målnivån 85 procent för år 2027 innebär att andelen avfall till materialåtervinning då ska vara stabiliserad på en högre nivå.

Som hamn har Stockholms Hamnar en skyldighet att ta emot fast avfall och flytande avfall (det vill säga svart- och gråvatten) 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.

| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Ökad andel avfall från Stockholms Hamnars verksamhet som materialåtervinns eller återanvänds</i>  |      |                                   |
|------------------------------------|--|------|-----------------------------------|
| <b>Målnivå</b>                     | 2023 utfall  | 2026 | 2030                              |
|                                    | 89 %   | 85 % | Bestäms efter uppföljning av 2026 |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Förändrat arbetssätt internt för ökad återanvändning och materialåtervinning</li> <li>2. Utveckla arbetssätt i projektprocessen för att främja cirkulärt byggande</li> <li>3. Kravställa om avfallsförebyggande, ökad återanvändning/materialåtervinning i upphandlingar av projekt och ramavtal</li> <li>4. Arbeta efter och genomföra åtgärder i enlighet med stadens handlingsplan för masshantering</li> <li>5. Utvecklat samarbete med avtalad avfallsentreprenör</li> <li>6. Se över möjligheten att ställa krav på minskad plastanvändning i relevanta upphandlingar</li> </ol> |      |                                   |
| <b>Målansvarig</b>                 | Teknik och Projekt   |      |                                   |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling  |      |                                   |

| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Hållbar mottagning av fast och flytande avfall från fartyg i alla Stockholms Hamnars hamnar</i>   |
|------------------------------------|--|
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utveckla incitament för fartyg som har en hållbar hantering av fast och flytande avfall</li> <li>2. Samsyn mellan Stockholms Hamnar, berörda rederier och kommuner kring hantering av svart- och gråvatten</li> <li>3. Innovativa lösningar för hantering av svart- och gråvatten</li> </ol> |
| <b>Målansvarig</b>                 | Hamnoperativ verksamhet  |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling  |

*Så här arbetar Stockholms Hamnar i övrigt för att uppfylla delmålet*

- Fortsatt arbete med aktiviteter som bidrar till minskad nedskräpning, inklusive stöttning av ideella insatser som arbetar för minskad nedskräpning.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Hamnoperativ verksamhet |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

## 6 Ett giftfritt Stockholm

Användningen av kemiska ämnen som har skapats eller utvunnits av människan spelar en viktig roll i dagens samhälle, men vållar i många fall hälso- och miljömässiga problem. Exempelvis finns ämnen som är svåra att bryta ner, som ansamlas i levande organismer och är giftiga eller ämnen som stör hormonsystemet. Därför är det önskvärt att minska användandet av skadliga kemikalier.

I Stockholm finns mark- och sedimentområden som både potentiellt och konstaterat är förorenade, ofta som följd av historiska utsläpp. Staden ska därför vidareutveckla metoder för sanering på land och vatten.

### 6.1 Minskad användning och spridning av skadliga ämnen

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Successiv utfasning i Stockholms Hamnars verksamhet av produkter som innehåller skadliga ämnen</i>   |
| <b>Målnivå</b>                     | 2030<br>Ingen användning av produkter som innehåller utfasningsämnen (inkl. ftalater och bisfenoler) samt PFAS  |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kravställa i och följa upp upphandlingar avseende produkters innehåll av utfasningsämnen (inkl. ftalater och bisfenoler) samt PFAS</li> <li>2. Säkerställa kemikaliekraV för ”prioriterade inköpsområden” (bl.a. förbrukningsartiklar, livsmedel, textilier, möbler, IT-utrustning och lokalvård)</li> <li>3. Successivt fasa ut produkter i verksamheten (projekt och drift) som innehåller utfasningsämnen (inkl. ftalater och bisfenoler) samt PFAS</li> <li>4. Använda verktygen Chemsoft och Byggvarubedömningen för att dokumentera, bedöma och substituera kemiska produkter och bygg- och anläggningsmaterial</li> <li>5. Sköta grönområden och andra offentliga ytor utan användning av växtskyddsmedel</li> </ol> |
| <b>Målansvarig</b>                 | Teknik och Projekt  |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling   |

## 6.2 Renare mark och sediment

*Så här arbetar Stockholms Hamnar för att uppfylla delmålet*

- Se över inventering och klassificering av potentiellt förorenade områden samt möjlig finansiering av åtgärder.
- Genomföra ansvarsutredningar för prioriterade platser och områden.
- Utredda och åtgärda områden som innebär en risk för människors hälsa och miljön.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>Målansvarig</b>          | Strategi och Utveckling |
| <b>Uppföljningsansvarig</b> | Strategi och Utveckling |

## 7 Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Skadliga nivåer på buller och luftföroreningar från framför allt trafik utgör hälsorisker för stockholmarna. Därför är det viktigt att arbeta vid källan för att minska påverkan på luft- och ljudmiljö, men också med kompletterande skyddsåtgärder.

### 7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar

Utsläpp till luft av luftföroreningar (kväveoxider, svaveloxider och partiklar) från sjöfarten är en betydande miljöaspekt inom Stockholms Hamnars verksamhet. Det har under senare år skett en minskning av fartygens utsläpp av luftföroreningar till följd av bättre bränslen och restriktioner om lägre svavelhalt i fartygsbränslet.

|                                    |   |        |
|------------------------------------|---|--------|
| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Minskade utsläpp av luftföroreningar (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> och PM) från sjöfartskunderna inom Stockholms Hamnars hamnområden</i>   |        |
| <b>Målnivå (jämfört med 2019)</b>  | 2025  | 2030   |
|                                    | – 25 %  | – 50 % |
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Genomföra utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj i enlighet med fastställd plan</li> <li>2. Utveckla incitament för fartyg som har en hög miljöprestanda</li> <li>3. Bidra till elektrifiering av den lokala sjötrafiken i Stockholm</li> <li>4. Verka för förstärkt elnät i Stockholm, Nynäshamn och Norrtälje</li> <li>5. Genomföra åtgärder/investeringar i infrastruktur i hamnen, eller i hamnens närhet, för förnybara bränslen/e-bränslen/laddning, till följd av sjöfartskundernas satsningar</li> <li>6. Formera gröna sjöfartskorridorer (över Östersjön)</li> </ol> |        |
| <b>Målansvarig</b>                 | Marknad och Försäljning   |        |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling   |        |



## 7.2 Förbättrad ljudmiljö

Stadens hamnar är viktiga gods- och logistiknav för Mälardalsregionen samt har en viktig roll i besöksnäringen genom passagerartrafiken. När stadsutveckling sker nära hamnområden blir ljudpåverkan från fartyg och hamnverksamhet en viktig fråga för den fortsatta hamnverksamheten. När det gäller ljudmiljön i Stockholms Hamnars hamnområden ser situationen olika ut i de olika hamnarna och hamndelarna. I Stockholm och Nynäshamn finns stadsbebyggelse i närheten av hamnen där stadsutveckling pågår. 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.

| <b>Stockholms Hamnars mål</b>      | <i>Minskade negativa effekter av ljudnivåer från sjöfartskunder och hamnverksamhet inom Stockholms Hamnars hamnområden</i>   |
|------------------------------------|--|
| <b>Strategier för att nå målet</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Samarbeta med ansvariga förvaltningar inom berörda kommuner</li> <li>2. Utveckla incitament för fartyg som har en lägre ljudnivå</li> <li>3. Ha en aktiv dialog med sjöfartskunderna om möjligheter till åtgärder på fartygen</li> <li>4. Genomföra utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj i enlighet med fastställd plan</li> <li>5. Utveckla interna arbetsätt för att begränsa buller (t.ex. placering av fartyg)</li> </ol> |
| <b>Målansvarig</b>                 | Strategi och Utveckling  |
| <b>Uppföljningsansvarig</b>        | Strategi och Utveckling  |

## 4 Genomförande och uppföljning

### 4.1 Genomförande

Miljö- och klimathandlingsplanen är en flerårig plan som drar upp strategier och inriktning för Stockholms Hamnars miljö- och klimatarbete fram till 2030, med utblick mot 2040.

Planen verkställs genom att årligen identifiera aktiviteter och projekt, i linje med strategierna, som bidrar till att uppfylla Stockholms Hamnars och Stockholms stads miljömål. Detta sker i ett nybildat miljö- och klimatråd som kommer att hållas i tidigt skede inför den årliga verksamhetsplaneringen. Syftet är att utifrån handlingsplanen, med tillhörande åtgärds- och handlingsplaner från staden, planera vilka aktiviteter som ska genomföras nästkommande år. Aktiviteterna läggs in i den ordinarie verksamhetsplanen med koppling till stadens miljömål, bolagets egna miljömål och där det är tillämpligt ägardirektiv. I alla relevanta styrelsebeslut inkluderas en analys av miljö- och klimatkonsekvenser.

Miljö- och klimatrådet leds av avdelningen för Strategi och Utveckling med deltagande från samtliga avdelningar. Rådets arbete förankras i koncernledningen. Beslut om aktiviteter tas i samband med beslut om verksamhetsplanen i styrelsen.

### 4.2 Uppföljning

Miljö- och klimathandlingsplanen är integrerad i stadens överordnade system för ledning och uppföljning, ILS, genom vilken Stockholms Hamnars verksamhet följs upp. Även Stockholm stads *Miljöprogram 2030* är integrerat i ILS vilket innebär att Stockholms Hamnars miljö och klimathandlingsplan får en direkt koppling till såväl stadens övergripande mål som miljömålen i miljöprogrammet. Därmed sker uppföljningen av bolagets handlingsplan på ett naturligt sätt i samband med ordinarie uppföljningsprocesser med redovisning av utfall och prognos till styrelser och ägare varje tertial.

Varje år görs även en hållbarhetsrapport som visar hur bolaget arbetar för en hållbar utveckling samt resultaten av arbetet. Hållbarhetsrapport ingår i års- och hållbarhetsredovisningen. Uppföljning av miljömål redovisas i den årliga hållbarhetsrapporten i samband med årsbokslut. Stockholms Hamnars arbete med hållbarhetsrapportering enligt CSRD följer Stockholm stads gemensamma och samlade arbete, där bolaget tillhandahåller underlag till moderbolaget Stadshus AB som träffas av CSRD och därmed ska upprätta en hållbarhetsrapport.

Stockholms stad kommer ha en kontrollstation av miljöprogrammet första halvåret 2027 vilket innebär att det även kommer finnas anledning att se över Stockholms Hamnars miljö- och klimathandlingsplan samma i samband med det, baserat på utfall 2026.

### 4.3 Arbets- och förhållningssätt

Stadens miljöprogram identifierar fyra övergripande arbets- och förhållningssätt som är viktiga framgångsfaktorer för ökad måluppfyllelse. Dessa är *intern och extern samverkan, inköp, kommunikation och påverkan samt innovation, digitalisering och lärande*. Utöver dessa identifierar Stockholms Hamnar även *investering och finansiering* som ett viktigt förhållningssätt i miljö- och klimatarbetet.

#### **Intern och extern samverkan**

Samverkan med framför allt sjöfartskunder och andra verksamhetsnära samarbetspartners är nyckeln för att åstadkomma miljöförbättringar inom ramen för Stockholms Hamnars verksamhet. Stockholms Hamnar har inte full rådighet över all verksamhet som bedrivs i hamnområdena och många av utmaningarna inom miljöområdet, till exempel fartygens utsläpp till luft och ljudnivåer, har bolaget inte full möjlighet att påverka. Där arbetar Stockholms Hamnar nära sina kunder och samarbetspartners genom exempelvis löpande dialog om strategiskt miljöarbete och deltagande i gemensamma utvecklingsprojekt.

Ett viktigt verktyg för att kunna uppnå högt ställda miljökrav är att arbeta tillsammans även med hamnar som har reguljär trafik till Stockholm. Stockholms Hamnar har skrivit under överenskommelser med Helsingfors Hamn, Åbo Hamn och Tallinns Hamn om gemensamma satsningar på bland annat svart- och gråvattenhantering samt elanslutningar.

Hamnar är en del av internationella transportkedjor och därför krävs även samverkan med andra aktörer inom transportnäringen och hamnvärlden, såväl i Sverige som internationellt, offentliga och privata. Stockholms Hamnars arbetar idag i flera samarbetsprojekt tillsammans med andra hamnar. Det finns etablerade kontaktytor mot myndigheter och andra offentliga aktörer såsom Trafikverket och Sjöfartsverket där samverkan sker både på operativ och strategisk nivå.

För att nå framgång med miljöarbetet är det även viktigt med intern samverkan mellan olika verksamheter och geografiska områden inom bolaget, vilket möjliggörs med tydliga processer, gemensam målbild och ett gott samarbetsklimat.

#### **Inköp**

Inköp är ett centralt verktyg för att uppfylla många av miljömålen och för att verka för en hög miljöprestanda i leverantörskedjorna. I upphandlingar ställs både krav på att leverantörer har ett systematiskt miljöarbete och upphandlingsspecifika miljökrav, där det är relevant.

Uppföljning av leverantörer och avtal sker löpande över året genom exempelvis uppföljningsmöten, enkät och revisioner. Uppföljning av prioriterade avtal är en indikator i ILS, vilket innebär att Stockholms Hamnar följs upp av staden på avtalsuppföljningen.

**Kommunikation och påverkansarbete**

Miljöarbetet är ett vanligt förekommande tema i bolagets externa och interna kommunikation. Extern kommunikation syftar till att informera om Stockholms Hamnars miljöarbete och samarbete med andra aktörer men också för att visa på de möjligheter till miljöförbättring som finns inom sjöfarten. Den interna kommunikationen bidrar till engagemang och ökad kunskap om miljöfrågor och miljöarbetet bland Stockholms Hamnars medarbetare.

Stockholms Hamnar har historiskt varit mycket engagerade i hamn- och sjöfartsfrågor i olika branschorganisationer, både i Sverige och internationellt. Arbetet i dessa organisationer syftar till att främja sjöfart, driva hamnarnas och sjöfartens intressen, samverka och byta erfarenheter kring miljöfrågor och driva gemensamma projekt. Exempel på organisationer och forum där Stockholms Hamnar deltar är Sveriges Hamnar, Baltic Ports Organisation (BPO), European Sea Ports Organisation (ESPO), Cruise Baltic, Cruise Europe och C40 Green Ports Forum.

**Innovation, digitalisering och lärande**

Stockholms Hamnar tittar hela tiden på möjligheterna att utveckla nya arbetssätt och nyttja ny teknik och digitalisering för att öka miljöprestandan. En viktig del i detta är omvärldsbevakning. Vidare deltar Stockholms Hamnar ofta i olika innovativa projekt tillsammans med både privata och offentliga aktörer.

**Investering och extern finansiering**

För att möjliggöra vissa miljöåtgärder och möta skarpare lagar och regelkrav på miljöområdet krävs ofta förändringar i hamninfrastrukturen, vilka ofta tenderar att bli kostsamma. Stockholms Hamnar tittar därför ständigt på möjligheten att få extern finansiering, främst från EU:s olika program och fonder. En inriktning är även att investeringar i stor utsträckning ska finansieras av de som nyttjar infrastrukturen. Stockholms Hamnar deltar även i stadens arbete för utökade externa ekonomiska stöd.



Bilaga: Sammanställning av Stockholms Hamnars mål och arbetsområden kopplat till Stockholms stads Miljöprogram 2030

| Miljöprogram 2030   | Stockholms Hamnars mål   | Arbetsområden (exempel)   |
|---|--|---|
| <b>1. En rättvis och inkluderande omställning</b>                 |  |   |
| 1.1 Stadens verksamheter stärker en rättvis omställning           |  | Krav och uppföljning av leverantörer  |
| 1.2 Stockholmarna är delaktiga i omställningen                    | Stockholms Hamnar har inget genomförandeansvar   |   |
| <b>2. Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck</b>                |  |   |
| 2.1 Ett Stockholm som är klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040 | 1. Minskade CO2-utsläpp från sjöfartskunderna i hamnområden<br>2. Fossilfri verksamhet 2030<br>3. Fossilfri truckverksamhet 2025 | Elanslutning av fartyg<br>Infrastruktur för förnybara bränslen<br>Incitament                        |
| 2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn                  | 1. Minskade CO2-utsläpp från sjöfartskunderna i hamnområden<br>3. Fossilfri truckverksamhet 2025                                 | Överflytt av gods<br>Hållbara landanslutningar till hamnområden                                     |
| 2.3 En fossilfri organisation 2030                                | 2. Fossilfri verksamhet 2030<br>3. Fossilfri truckverksamhet 2025  | Kravställning i upphandling<br>Förändringar i fordonsflottan inkl. truckar<br>Förändrade arbetssätt |
| 2.4 Halverad klimatpåverkan från konsumtion                       | Stockholms Hamnar har inget genomförandeansvar   |   |
| 2.5 Minskad klimatpåverkan från mat                               | Stockholms Hamnar har inget genomförandeansvar   |   |



| Miljöprogram 2030  | Stockholms Hamnars mål  | Arbetsområden (exempel)  |
|--|---|--|
| <b>3. Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem</b>           |   |  |
| 3.1 Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur      |   | Planteringar och undervattenskonstruktioner<br>Utveckla arbetssätt för att få med perspektivet |
| 3.2 Förbättrad vattenkvalitet och stärkta livsmiljöer        |   | Delta i arbete med lokala åtgärdsprogram.  |
| 3.3 Staden bidrar till stärkt biologisk mångfald i omvärlden |   | Inköp av ekologisk/hållbarhetsmärkta produkter   |
| <b>4. Ett klimatanpassat Stockholm</b>                       |   |  |
| 4.1 En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat     | Stockholms Hamnar har inget genomförandeansvar  |  |
| 4.2 Stärkt motståndskraft vid extremväder                    |   | Genomlysning av hamnområden<br>Utveckla arbetssätt för att få med perspektivet                 |
| <b>5. Ett resurseffektivt och cirkulärt Stockholm</b>        |   |  |
| 5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning         | 4. Effektiv energianvändning  | Energistrategi   |
| 5.2 Cirkulära kretslopp av resurser                          | 5. Ökad andel avfall som återvinns eller återanvänds<br>6. Hållbar mottagning av avfall från fartyg | Minskad nedskräpning   |



| Miljöprogram 2030  | Stockholms Hamnars mål  | Arbetsområden (exempel)              |
|--|---|--------------------------------------|
| <b>6. Ett giftfritt Stockholm</b>                        |   |                                      |
| 6.1 Minskad användning och spridning av skadliga ämnen   | 7. Utfasning av produkter med skadliga ämnen                                | Kravställning i upphandling          |
| 6.2 Renare mark och sediment                             |   | Inventera och utreda områden         |
| <b>7. Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö</b> |   |                                      |
| 7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar         | 8. Minskade utsläpp av luftföroreningar från sjöfartskunderna i hamnområden | Elanslutning av fartyg<br>Incitament |
| 7.2 Förbättrad ljudmiljö                                 | 9. Minskade negativa effekter av buller i hamnområdena                      | Elanslutning av fartyg<br>Incitament |