

## Bilaga 1. Klimatstrategin 2007 - uppföljning och nulägesbeskrivning

Nyköpings kommuns klimatstrategi antogs 2007 med det övergripande målet att:

*Nyköpings kommun ska verka för en positiv hållbar tillväxt samtidigt som klimatpåverkande faktorer ska minska.*

Denna sammanställning visar, utifrån tillgänglig statistik, vilken utveckling som skett kopplat till fastställda mål samt ger oss en nulägesbeskrivning. Klimat- och energistatistiken bygger dock på data som tagits fram för att framför allt användas på nationellnivå och därför ska användas med viss försiktighet på lokalnivå.

### 1. Växthusgaser

**Kommentar till målen och statistiken:** Tidigare fanns inte kommunalstatistik för Nyköping tillgänglig för år 1990 (endast statistik för storkommunen - Nyköping, Trosa och Gnesta) varvid år 1995 valdes som basår istället. Vid framtagandet av Klimatstrategin 2007 gjordes därför egna beräkningar för utsläpp av växthusgaser för de olika sektorerna. Idag finns RUS<sup>1</sup> statistikunderlag för växthusgasutsläpp, vilket majoriteten av landets kommuner använder, men som alltid gällande statistik finns risk för felkällor i underlaget och i vissa fall även problem med statistiksekretess. I RUS finns inte utsläppsstatistik för år 1995, däremot för år 1990 med rätt geografisk inledning.

RUS utsläpp utgår från Sveriges officiella utsläppsstatistik, som rapporteras bland annat till FN:s klimatkonvention och luftvårdskonventionen. Utsläppen för Sverige har fördelats över landet i ett rutnät där rutorna motsvarar 1km<sup>2</sup>. Fördelningen sker med hjälp av relevant statistik och geografiska data, t.ex. vägnät, betesmark, avverkad skog och befolkningsuppgifter.

**Svenska utsläpp och konsumtion:** De svenska utsläppen av växthusgaser som rapporteras till FN och EU har minskat från 1990. De årliga svängningarna i utsläpp varierar i hög grad med konjunktur och väderförhållanden, men de enskilda drivkrafterna bakom utsläppsförändringarna är inte enkla att analysera då de kan samverka och motverka varandra. Utsläppsnivåerna 2009 och 2010 var på olika sätt extrema. Under 2009 var det rekordlåga utsläpp till följd av den ekonomiska

---

<sup>1</sup> RUS: Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet – Länsstyrelserna

krisen och 2010 hade vi mycket höga utsläpp till följd av kalla vintrar, begränsad kärnkraftsproduktion och ekonomisk återhämtning.

Globalt ökar utsläppen fortfarande, bakom ökningen ligger bla. en ökad konsumtion. Utsläppen i andra länder som sker till följd av svensk konsumtion (det som importeras) har ökat med 17 % eller 30 miljoner ton under åren 1993-2011. De inhemska utsläppen i Sverige orsakade av konsumtion minskar samtidigt med 13 miljoner ton. Konsumtionsperspektivet kompletterar den bild som den årliga utsläppsinventeringen av de nationella utsläppen ger, genom att ta hänsyn till de utsläpp som sker utanför Sveriges gränser<sup>2</sup>.

**1.a. Utsläppen av växthusgaser skall minska med 15 % till år 2015 jämfört med 1995 års nivåer.**

**1.b. Utsläppen av växthusgaser ska minskas med 20 % till år 2020 jämfört med 1995 års nivåer.**

De totala utsläppen av växthusgaser i Nyköpings kommun, som geografiskt område, har minskat med 44 % från år 1990 till 2014 (43 % mellan åren 1990-2013). I länet har det skett en minskning på 33 % från 1990-2014). I RUS statistiken ingår inte utsläpp från internationell luftfart eller sjöfart, endast inrikes. Beräkningar har dock gjorts tidigare och för 2011 stod utsläppen från internationell luftfart och sjöfart för 5,3 % av de totala utsläppen i Nyköpings kommun<sup>3</sup>.

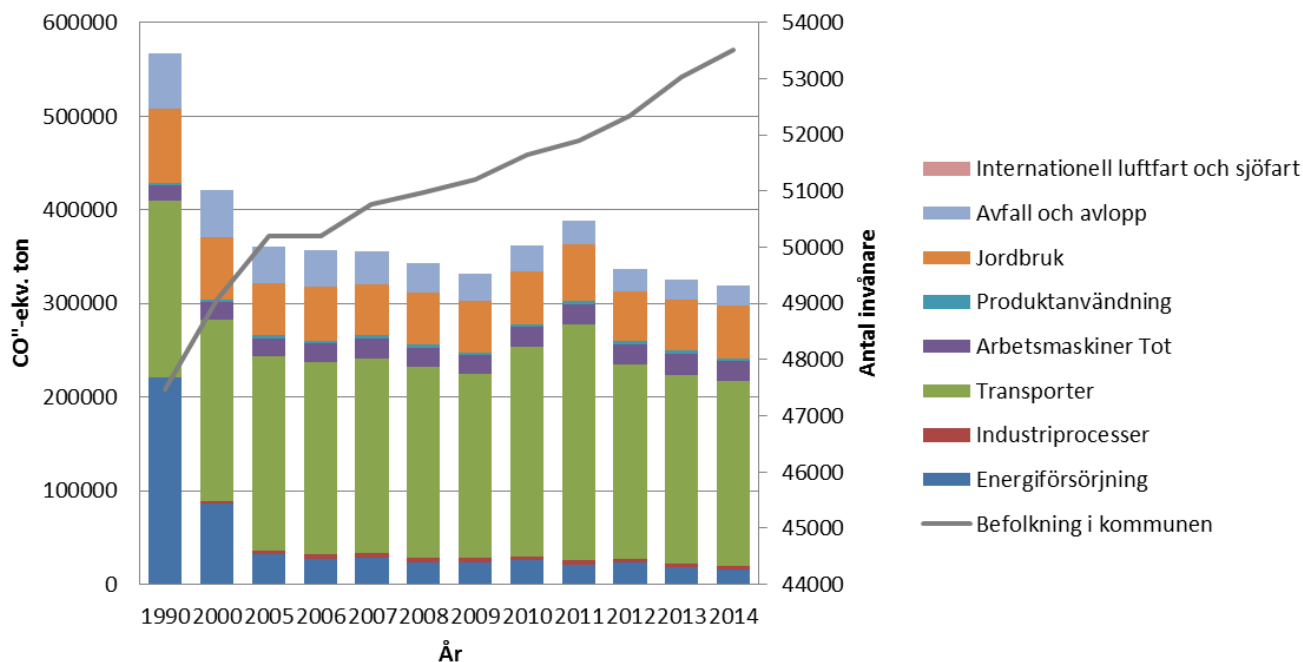
Det är inom sektorn energiförsörjning som majoriteten av utsläppsminskningarna skett, en reduktion på hela 93 % från år 1990 till 2014. Vilket är en följd av att oljeeldning för uppvärmning av bostäder och lokaler har ersatts med eldning av biobränsle, utbyggnad av fjärrvärme och värmepumpar. Leveranserna av eldningsolja till kommunen har minskat med 84 % från 2001 till 2014. Även inom sektorn avfall och avlopp (avfallsupplag, behandling av avloppsvatten) har utsläppen minskat med 65 %.

---

<sup>2</sup> Källa: Naturvårdsverket, Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

<sup>3</sup> Källa: RUS – Nationell emissionsdatabas. Riktlinjerna internationellt kräver att man utgår från mängd bunkrat bränsle inom landet. Emissionerna från detta bränsle sker sedan längs hela fartygets eller flygplanets färd och endast en mindre del emitteras inom Sveriges gränser. Nuvarande metodik för geografisk fördelning innebär att emissioner fördelas ut inom Sveriges gränser, och täcker därmed inte in specialfallet som växthusgaser från internationell luftfart och sjöfart utgör.

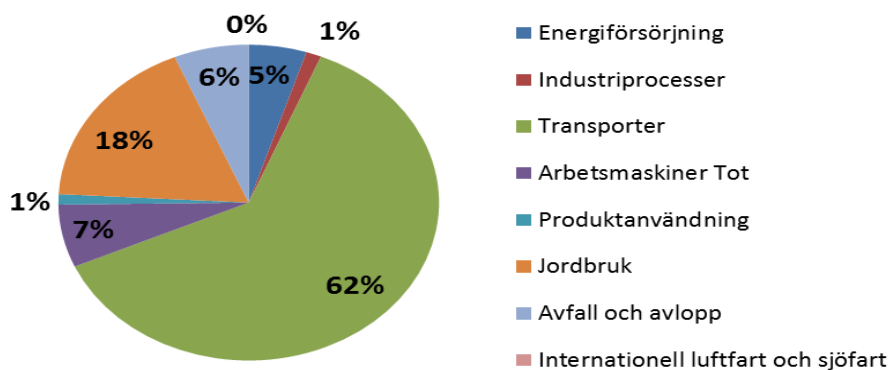
## Utsläpp av växthusgaser i Nyköpings kommun (ton/år)



Figur 1: Årliga utsläpp av växthusgaser för Nyköpings kommun, redovisat i ton per sektor

Sett till de olika sektorerna, figur 2, är det transportsektorn som står för majoriteten av växthusgasutsläppen, cirka 62 % år 2014. Utav dessa står personbilarna för majoriteten av utsläppen (ca 61 %) följt av tunga lastbilar (ca 23 %). I beräkningen ingår hela det statliga vägnätet samt kommunala vägnätet. Beräkningarna bygger bla. på information om trafikarbetet på varje väglänk avseende olika fordonstyper inklusive vilket bränsle de går på, hastighetsgränser, kallstartsandel m.m.

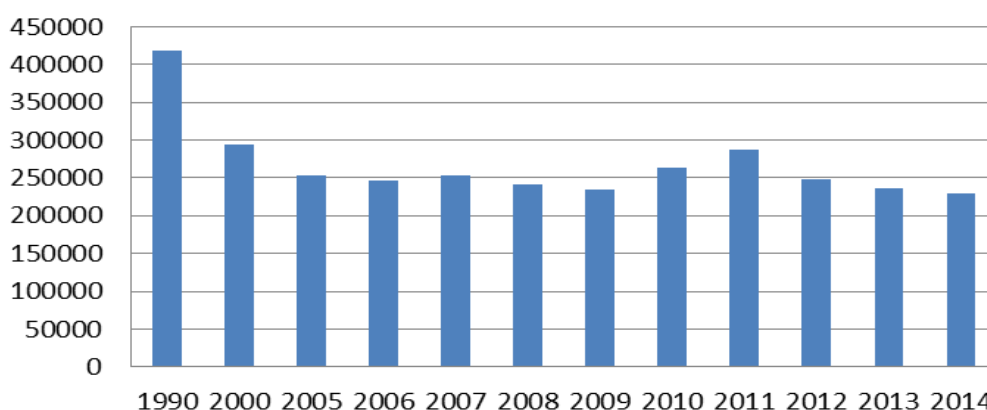
## Utsläpp av växthusgaser i Nyköpings kommun 2014



Figur 2: Utsläpp av växthusgaser i Nyköpings kommun år 2014, procentfördelning mellan de olika sektorerna

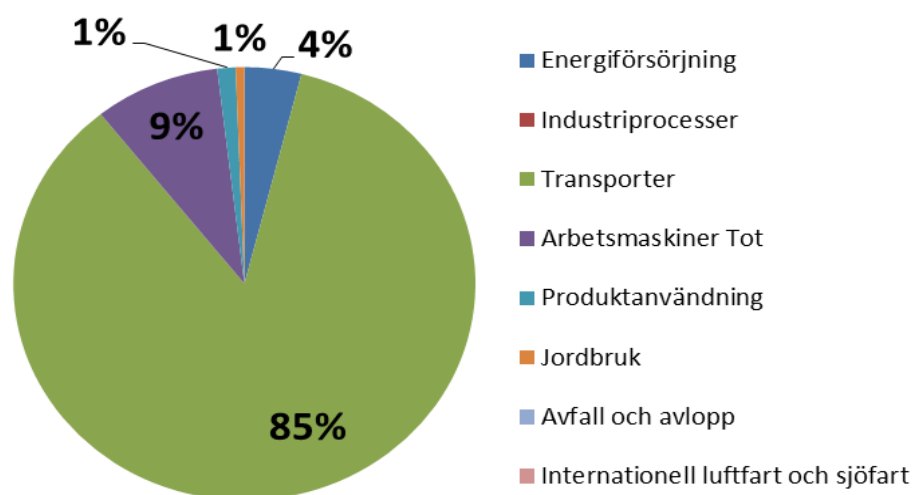
Koldioxid står för största delen av växthusgasutsläppen, övriga växthusgaser är av mindre omfattning och till viss del svårare att åtgärda på kort sikt men får för den skull inte försummas. Koldioxidutsläppen i Nyköpings kommun har minskat med 45 % från år 1990 till 2014. Transportsektorn står för största andelen av koldioxidutsläppen ca 85 %<sup>4</sup>.

## Koldioxidutsläpp i Nyköpings kommun, per år



Figur 3: Utsläpp av koldioxid (ton) i Nyköpings kommun mellan åren 2000-2014

## Koldioxidutsläpp, år 2014



Figur 4: Utsläpp av koldioxid (procent) i Nyköpings kommun år 2014.

<sup>4</sup> Källa: RUS – Nationell emissionsdatabas

## 2. Transportsektorn

**Kommentar till målen och statistiken:** Från och med år 2008 planerades resvaneundersökningar att genomföras vart 4:e år, vilka skulle vara en del i uppföljningen av transportsektorns mål men endast en resvaneundersökning har hittills genomförts.

**Resvaneundersökning:** En resvaneundersökning har gjorts 2012 av WSP. Undersökningen har genomförts på de tio största arbetsplatserna i kommunen, samt med personer som pendlar från Nyköping till en annan kommun. Totalt deltog 1520 personer i resvaneundersökningen och på grund av det selektiva urvalet är resultaten därför inte representativa för hela befolkningen men ger en fingervisning om våra resvanor.

Resvaneundersökningen visar att lokala resor (resor inom kommunen) och regionala resor (in- och utpendlare som korsar kommungränsen) är av olika karaktär. De lokala resorna består till stor del av gång och cykelresor (43 %), medan andelen som reser med kollektivtrafiken är relativt låg (8 %). Majoriteten av respondenterna reser lokalt med bil (48 %). De regionala pendlingsresorna präglas av större andelar bilresor (66 %) och kollektivtrafikresor (25 %) och en lägre andel gång- och cykeltrafikanter jämfört med de lokala resorna.

**2.a. Antal körda mil per invånare ska minska från 2008 till 2012, genom att öka antalet årliga antalet årliga busstrafikanter med minst 25 % samt öka antalet cyklister med 10 %**

År 2008 var körsträckan per bil och invånare 750 mil, vilket minskat till 727 mil år 2012 (en minskning på 3 %). Jämfört med snittet i länet och riket är körsträckan per bil och invånare i Nyköping ca 9-10% högre. Under 2014 minskade antalet körda mil med ytterligare 2 % jmf med 2012<sup>5</sup>.

Andel busstrafikanter (ej skolkortsresenärer) ökade med 26 % till 2013<sup>6</sup>. Kommunens metod för mätning av antalet cyklister ändrades år 2013 för att få ett bättre underlag, bla. lades fler mätpunkter till eftersom cykelvägnätet byggs ut. Då endast två mättillfällen finns att tillgå enligt den nya mätmetoden går det inte att utläsa någon cykeltrend. Sett till den gamla mätningemetodiken har dock antalet cyklister minskat med 17 % från 2008-2012<sup>7</sup>.

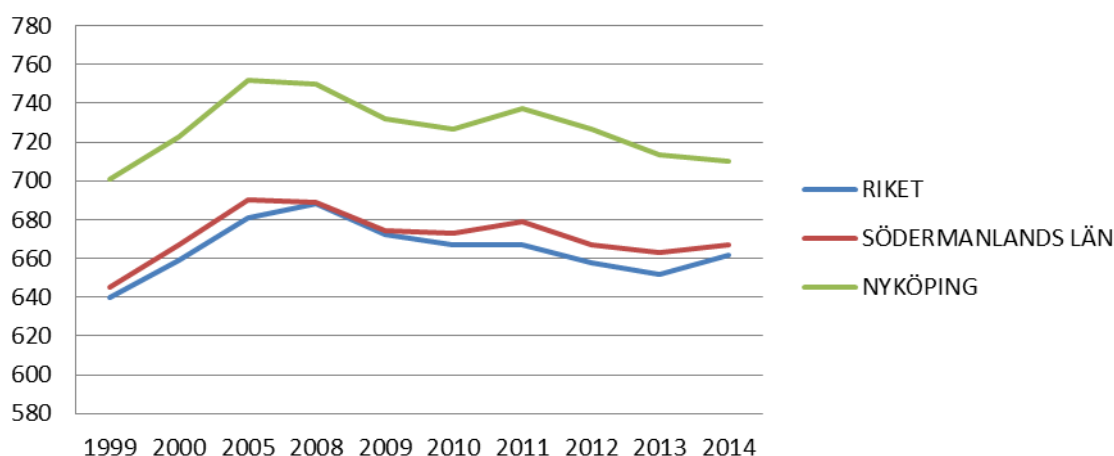
---

<sup>5</sup> Källa: RUS – Nationell emissionsdatabas

<sup>6</sup> Källa: Kollektivtrafikmyndigheten Sörmland, kommunens kollektivtrafikstrateg

<sup>7</sup> Källa: Gata/park/hamn, Tekniska divisionen

## Körsträcka per invånare (mil per år)



Figur 5: Årlig körsträcka per invånare och bil i Nyköpings kommun jämfört med länet och riket.

### 2.b. 2020 ska transportsektorns årliga förbrukning av fossila bränslen ha minskat med 20 %, jämfört med år 2005. Bl.a. genom att andelen biodrivmedel ökar.

Leveranserna av fossila drivmedel<sup>8</sup> (bensin och diesel) till Nyköpings kommun visar att från år 2005 till 2014 har de minskat med 17 %. År 2014 stod etanol (E85 och ED 95) för 1,6 % av leveranserna till Nyköpings kommun.

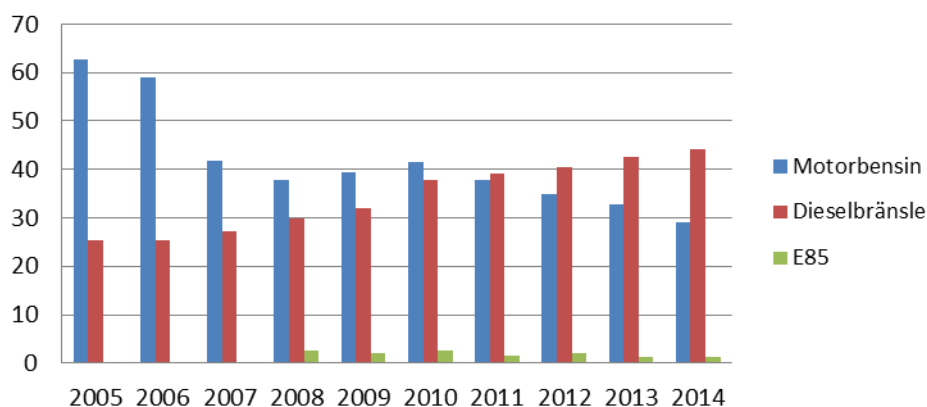
Leveranser av fordonsgas (biogas/naturgas) redovisas endast länsvis. Görs beräkningen för fossila drivmedel om till liter per invånare motsvarar det år 2014 hela 325 liter bensin och 138 liter diesel, vilket är en högre förbrukning jämfört med riket och länet<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> \*SCB Statistik oljeleveranser: SCBs uppgifter om oljehandelns leveranser av petroleumprodukter till slutliga användare med fördelning på län och kommun. Leveransuppgifterna omfattar motorbensin, dieselbränsle och eldningsolja. Tillförlitligheten i den regionala fördelningen påverkas av att leveranserna ej alltid hänförs till den kommun där den slutliga förbrukningen skett, tex då oljebolagen levererat till mindre återförsäljare (icke redovisningsskyldiga) med distribution över kommungränser eller då förbrukare (köpare) själv transporterar produkterna från leveransort till förbrukningsort belägen i annan kommun. För 2005, 2006 som är Nyköpings kommuns basår har betydande oljehandelsföretag haft svårighet med att lämna uppgifter till SCB. Detta har inneburit att skattningar gjorts för de delar av underlaget som saknas. Från och med 2008 redovisas även E85. Från år 2011 etanolen i motorbensin inkluderas i underlaget för motorbensin. Källa: [http://www.scb.se/statistik/EN/EN0109/2005A01/EN0109\\_2005A01\\_SM\\_EN13SM0601.pdf](http://www.scb.se/statistik/EN/EN0109/2005A01/EN0109_2005A01_SM_EN13SM0601.pdf)

<sup>9</sup> Källa: RUS – Nationell emissionsdatabas

Andelen miljöbilar i kommunen har ökat från 8,4 % år 2010 till 18,9 % år 2014<sup>10</sup>.

## Oljeleveranser Nyköpings kommun, 1000 m<sup>3</sup>



Figur 6: Leverans av fossila drivmedel (bensin och diesel) samt etanol (E85) till Nyköpings kommun

### 3. Energisektorn

**Kommentar till målen och statistiken:** Målen för energisektorn i Klimatstrategin 2007 reviderades år 2011 i samband med antagandet av Nyköpings Energiplan 2010 – 2020. Dnr: KK08/336.

Uppföljningen av energimålen ska ske år 2016 då en ny energikartläggning görs för att visa utvecklingen mellan åren 2008 till 2015. År 2021 sker ytterligare en energikartläggning för perioden 2015-2020 samt hela perioden 2008-2020.

**3.a. Utsläppen av koldioxid från energisektorn i Nyköping ska minska med 20 % till år 2020 jämfört med år 2008. Inkl. transporter samt miljövärdering av el.**

**3.b. I Nyköping ska energianvändningen minska med 15 %, exklusive transporter till år 2020 jämfört med år 2008.**

**3.c. Att 50 % av Nyköpings totala energianvändning ska komma från förnyelsebara källor år 2020.**

---

<sup>10</sup> Källa: Kolada, KKIK.