

Utlåtande Rotel I (Dnr KS 2020/1750)

Revidering av Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden

Framställan från exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten AB, Stockholm Avfall AB och Östermalms stadsdelsnämnd

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, enligt bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Tidigare Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden (Dnr 123-1481/2016) upphör därmed att gälla.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, styrelsen för Stockholms Hamn AB, styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB samt Östermalms stadsdelsnämnd har tagit fram ett förslag till revidering av *Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden* (bilaga 2). Programmet har godkänts i respektive nämnd och styrelse.

Kommunfullmäktige beslutade 2008 att Norra Djurgårdsstaden ska vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling, och antog 2010 styrdokumentet "Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden". År 2017 antogs den första revideringen av programmet. Under hösten 2019 påbörjades arbetet att revidera programmet

för att säkerställa att senaste kunskapsutveckling och forskningsrön, stadens reviderade och framtagna styrdokument som till exempel Stockholms stads *Miljöprogram 2020-2023*, samt Agenda 2030:s globala mål, fångas upp.

Det reviderade programmet, *Program för hållbar Stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden*, är framtaget för att överensstämja med ursprungliga intentioner om en hög ambitionsnivå inom hållbar stadsutveckling. Detta innebär bland annat att staden genomför och utvärderar en högre andel utvecklingsprojekt i området än i andra stadsutvecklingsprojekt och låter därmed Norra Djurgårdsstaden vara en testbädd för hållbar stadsutveckling.

Förslaget omfattar en beskrivning av platsens förutsättningar, målområden och processbeskrivning. Fem målområden beskrivs; Levande stad, Tillgängligt och nära, Resurshushållning och klimatansvar, Låt naturen göra jobbet samt Engagemang och lärande. Varje målområde inleds med en kort introduktion som översiktligt anger hur målområdet kopplar till Agenda 2030 och stadens översiktsplan.

Viktiga förändringar jämfört med det tidigare programmet är att vision och mål är förkortade, att strategier numera kallas för målområden och att uppföljningsbarheten förbättrats. En koppling mot Agenda 2030-målen har också gjorts. Ett antal hållbarhetsmål har lagts till. Detta är till exempel femminutersstaden (närhet till vardagsservice och kollektivtrafik) och skyfallsplanering. Inom klimatområdet har målet om fossilfrihet till 2030 behållits.

Det reviderade programmet för hållbar stadsutveckling ska vara lättare att kommunicera, lättare att följa upp och förtydligar kopplingen till Agenda 2030-målen och översiktsplanens stadsbyggnadsmål.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten AB, Stockholm Avfall AB och Östermalms stadsdelsnämnd och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret ser positivt på att identifierade utmaningar utifrån erfarenheterna hittills legat till grund för revideringen, och att tydlighet och kommunicerbarhet stärkts i programmet. Ett centralt område inom klimatomställningen är elektrifieringen av transporterna, och här ser stadsledningskontoret att staden skulle vinna på att Norra Djurgårdsstaden utvecklade innovativa lösningar.

Mina synpunkter

Det är glädjande att det mycket omfattande hållbarhetsarbetet i Norra Djurgårdsstaden nu tar nästa steg in i framtiden. Stadsdelen befäster inte bara Stockholms position som en ledande huvudstad i miljö- och klimatarbetet utan stöder också marknadsföringen av svensk miljöteknik och bidrar till att ny teknik utvecklas som kommer allt bostadsbyggande i Stockholm, Sverige och omvärlden tillgodo.

Syftet med programmet är att det, tillsammans med handlingsprogram, åtgärdsplaner och uppföljningsmodell, ska utgöra ett sammanhållet program där konkreta mål- och kravnivåer utvecklas successivt medan övergripande vision och mål ligger fast. Precisering av de operationella målen sker således kontinuerligt i takt med ökad kunskap, teknikutveckling och förändrade omvärldskrav. Programmet är dynamiskt vars delar och detaljeringsgrad utvecklas över tiden. Detta är den tredje versionen av Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstadensedan 2010, och jag ser positivt på den ökade tydligheten. Bland annat har stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål omarbetats och preciserats, antalet stadsbyggnadsprinciper har blivit färre, liksom delmålen som också förtydligats, tidsatts och kompletterats med åtgärder.

Jag ser också mycket positivt på att miljöprogrammet tar fasta på arbetet med Agenda 2030 och sätter fokus på hur staden skapar god tillgänglighet och delaktighet för alla invånare, ett gynnsamt klimat för företag och innovation samt attraktiva boendemiljöer.

Den grönblå majoriteten har en ambition om att Stockholm ska vara en stad där nya stadsdelar utvecklas till att bli internationella föredömen inom hållbar utveckling. Nyckeln till denna utveckling, utöver stadens egna ambitioner, är en konstruktiv samverkan med näringsliv och forskning. I en växande stad är miljöprofilerade stadsdelar en omistlig del av ett integrativt miljöarbete. Det övergripande programmet för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden är det mest omfattande som tagits fram för ett byggprojekt av denna storlek i Stockholm. När stadsdelen står klar kommer den att rymma 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser. Staden önskar en ökad dialog kring utvecklingen av kollektivtrafiken till Norra Djurgårdsstaden där staden och regionen med stöd från Lidingö stad har bedömt Spårväg City som det bästa alternativet utifrån kollektivtrafikens attraktionskraft för det framväxande miljöprofilområdet. Region Stockholm ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik inom regionen.

Miljöprogrammet innehåller fem övergripande målområden: 1. Levande stad, 2. Tillgängligt och nära, 3. Resurshushållning och minskad klimatpåver-

kan, 4. Låt naturen göra jobbet, och 5. Engagemang och lärande. Arbetet ska präglas av en insikt om vikten av att sätta upp mål som kan kopplas till tydliga indikatorer och som därmed går att följa upp och utvärdera. Även här är helhetsperspektivet centralt – det handlar om mål som ska uppfyllas, inte bara i det ögonblick som byggnaderna står färdiga, utan under hela deras livstid.

I Norra Djurgårdsstaden har staden löpande arbetat vidare med erfarenheterna som förvärvats i det mångåriga arbetet med Hammarby Sjöstad och även vidareutvecklat dessa ambitioner. Norra Djurgårdsstaden utmärker nästa generations hållbara stadsbyggande, inte minst på energi- och miljöteknikområdet. Norra Djurgårdsstaden har sedan ett årtionde erbjudit möjligheter att pröva ny teknik och exempelvis utforma smarta elnät. Genom fortsatta satsningar på spjutspetsteknik kan staden gemensamt med byggaktörer, forskning och näringsliv bidra till att öka svenska företags internationella anseende, marknadsföring och konkurrenskraft inom områden som anknyter till miljöteknik och energieffektivitet. Detta arbete skulle med fördel kunna intensifieras ytterligare, och bidra till ökade möjligheter till uppskalning i staden som helhet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, 2020
3. Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, 2017
4. Så bidrar Norra Djurgårdsstadens Program för hållbar stadsutveckling till Stockholms miljöprogram och klimathandlingsplan

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att delvis godkänna förslaget till beslut.
- Att omedelbart se över viktningfaktorn för fjärrvärme för att säkerställa teknikneutralitet.
- Att på sikt mäta använd energi (nettoenergi) istället för köpt energi.
- Att staden driver att spårvägen förlängs från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.
- Att därutöver anföras följande.

Klimatsmart uppvärmning

En viktig del i klimatarbetet handlar om att bygga energieffektiva byggnader. I Norra Djurgårdsstaden är stadens ambition att vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling. Det görs genom att väva samman traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner. Vi menar att detta är en mycket bra ambition, men att den grönbå majoritetens praktiska politik leder till något annat i verkligheten. Norra Djurgårdsstaden har inte en sund inriktning för varken klimatet eller resursanvändningen.

Anledningen är att staden idag styr bort från fjärrvärme och istället styr mot ökad elanvändning för uppvärmning och minskad elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Varför är fjärrvärmesystemet viktigt i klimatomställningen? Historiskt har omställningen av bebyggelsens uppvärmning tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmesystemet är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergis minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. De minskade utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de några år senare stängde kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan, ett stenkast ifrån Norra Djurgårdsstaden. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken, det är mer än samtliga utsläpp från staden idag.

Varför är elbaserad uppvärmning dåligt för klimatet? I Stockholm råder idag effekt- och nätkapacitetsbrist. Det innebär att Stockholms effektuttag redan är lika stort som den tillgängliga effekten och att det saknas utrymme för ökade effektuttag. Samtidigt krävs ett ökat effektuttag för klimatomställningen, eftersom vi behöver elektrifiera bilar, bussar, lastbilar och flyg samt elansluta fartyg. Många aktörer är därför överens om att den rådande effekt- och kapacitetsbristen är så pass allvarlig att den utgör ett hinder för att staden ska kunna nå sina klimatmål. För klimatomställningen har vi alltså inte råd att låta effektuttaget gå till uppvärmning där det finns bättre alternativ.

Hur styr de grönbå bort från klimatpositiv fjärrvärme och dess effektproduktion för att istället premiера elbaserad uppvärmning? Genom det allvarliga felet att premiера elbaserad uppvärmning med värmepumpar framför fjärrvärme. Den främsta anledningen är att staden mäter *köpt* energi istället för faktiskt *använd* energi (nettoenergi). När vi kritiserat detta har den grönbå majoriteten argumenterat för att det är viktigt att använda samma mätmetod som Boverkets byggregler. Det har sedan framkommit att inte ens detta görs, vilket är närmast skandal. Staden använder inte Boverkets byggregler och dess viktningsfaktorer för köpt energi, utan istället görs avsteg från byggreglerna på ett sätt som viktar fjärrvärme *ännu sämre*. Detta leder till att det blir relativt lättare att uppnå stadens hårdare kravställning om max 55 kWh/m² med elberoende uppvärmningsalternativ än med fjärrvärme.

Resultatet av den förda politiken är att alltför bygggherrar i Norra Djurgårdsstaden tvingas välja bort att ansluta till den snart klimatpositiva fjärrvärmen ett stenkast bort och istället installera eldrivna värmepumpar.

Detta exempel på grönblå politik visar tydligt att majoriteten helt saknar ett samhällsekonomiskt helhetsperspektiv på distribution och lokala effektlösningar.

Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

I programmet för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden finns generella skrivningar om kollektivtrafik. Det står att kollektivtrafiken ska utgöra en ryggrad i formandet av stadsdelens struktur och att kollektivtrafiken ska vara frekvent, kapacitetsstark och lättillgänglig. Kollektivtrafikens rum ska formas som en integrerad del av staden för att både stärka stadslivet och dra nytta av stadsmiljön. Samtidigt saknas en av de viktigaste kollektivtrafikfrågorna för området, nämligen spårtrafikutbyggnaden från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

I mitten av september förra året kom från Region Stockholm den tredje i raden av studier om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Tre spårlösningar och två olika busslösningar presenteras men inga besked lämnades om varken finansiering eller bedömning av den praktiska genomförbarheten av de olika alternativen. Grundmaterialet i utredningarna är dock goda för att nu kunna ta beslut om hur området ska trafikförsörjas, utöver den tunnelbanekapacitet som redan finns i området.

Problemet är dock att Region Stockholm återigen inte avser att ta några beslut de närmaste åren om den ur kapacitetssynpunkt bästa lösningen med spårväg. Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M) som tidigare hävdade att det är stadens fel att spårvägen blir försenad säger till Mitt i att ”det är spännande på längre sikt att spårvagn är den lösningen som ger bäst kapacitet. Men det förutsätter att fler står för notan.” (*Nya beskedet om spårväg till Norra Djurgårdsstaden*, 2020-09-18).

Således inga besked om varken finansiering eller tidplan. Staden måste få besked från regionen om vilka markbehov som finns för att genomföra antingen spår eller busstrafik i området. Att dessa besked inte kommer från den blågröna ledningen i regionen är upprörande. Stockholms stad arbetar just nu med att planera övriga etapper i Norra Djurgårdsstaden och en exploatering av mark för spårväg tar betydligt större ytor och områden i anspråk än vad busstrafik gör. Dessa brister på besked är uppseendeväckande och dessutom påstår trafikregionrådet att ”vi kommande år nu kan ha en grund för konstruktiva samtal om vägen framåt” (vår understrykning). Detta sista uttalande visar på en okunnighet hos Moderaterna i regionen om hur stadsplanering går till. Staden måste få besked om vilken lösning som är aktuell för att på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt kunna kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden. Istället skjuter de blågröna i regionen upp spårfrågan på obestämd framtid.

Det bästa ur kapacitetssynpunkt är att trafikförsörja med spår. Vi menar att avtal om detta måste slutas omgående. Det kan inte vänta i flera år till. Stockholms stad kan i mindre omfattning också medfinansiera projektet, men huvudparten måste Region Stockholm som trafikhuvudman ansvara för. Programmet för hållbar utveckling i

Norra Djurgårdsstaden måste innehålla denna avgörande fråga för områdets kollektivtrafikförsörjning.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, enligt bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Tidigare Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden (Dnr 123-1481/2016) upphör därmed att gälla.

Stockholm den 25 augusti 2021

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Hans Altsjö

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) enligt följande.

1. Förslaget till beslut återremitteras och kommunstyrelsen ges i uppdrag att återkomma med ett förslag enligt följande:
 - en tydligare konkretisering av ambitionerna vad gäller social hållbarhet, eller i annat fall en förklaring till avsaknaden av konkreta sådana ambitioner och genomförandemål
 - en analys av den förväntade socio-ekonomiska och etniska diversiteten i den framtida befolkningssammansättningen i området givet existerande prisbild för bostäder i området
 - i det nya dokumentet återinfört tidigare delmål 1.2.1: ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar”
 - infört en precisering av hur delmålet om att en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom planområdet ska säkerställas
2. Därutöver anføres följande:

I inledningen av förslaget till uppdaterat hållbarhetsprogram för Norra Djurgårdsstaden står skrivet att Stockholms stad behöver arbeta för att ” motverka segregation och ojämlikhet” (s. 6). Vidare står att läsa att ”grunden för ett hållbart samhälle är en rättvis fördelning av resurser” samt att ”Även i Stockholm behöver mer göras för att minska ojämlikheten och segregationen, samt förbättra utsatta gruppers levnadsvillkor”.

I ljuset av dessa ställningstaganden framstår det som märkligt att programmet trots detta helt saknar ambitioner inom social hållbarhet. I den fortfarande gällande versionen av dokumentet ingår ett mål om att ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar”. Detta mål har i det nya förslaget strukits.

Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att majoriteten inte längre vill att Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar. Mer sannolikt är dock att man från majoritetens sida inser att de konkreta val och prioriteringar man för närvarande gör i planeringen av stadsdelen inte kommer att befämja integration, varför man istället helt sonika väljer att stryka målet.

Med utgångspunkt i den inriktning som den nuvarande majoriteten valt för det fortsatta utvecklingsarbetet i Norra Djurgårdsstaden framstår det sannolikt att stadsdelen kommer att bli en utpräglad välbeställd socioekonomisk enklav med mycket begränsad social blandning, som därmed på det stora hela kommer att bidra starkt negativt till den sociala integrationen i staden. Den kommer i praktiken bli ett socioekonomiskt segregerat område. Det skulle krävas helt andra prioriteringar och planeringsmetoder än de som för närvarande är i bruk för att råda bot på detta.

Utifrån ovanstående framstår det som magstarkt och på gränsen till hyckleri att föreslå att indikatorerna för uppnåendet av en ”Jämlik stad” (Mål 1.1) ska bestå av nöjdheten hos den mycket begränsade skara som kommer att ha råd att bosätta sig i området, samt denna privilegierade grupps möjlighet att välja mellan olika storlekar på lägenheter.

Det är positivt att det sedan tidigare formulerade målet om en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom programområdet föreslås kvarstå. Dock är den genomsnittliga hyresnivån i området för närvarande så hög att den utestänger en stor del av stadens befolkning. Det krävs därför ett målmedvetet arbete för att hitta sätt att hålla nere hyresnivåerna på de hyresbostäder som ska byggas i området, vilket är en ambition som helt saknas i dokumentet.

Reservation anfördes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att nämnden tillstyrker föreslagna ändringar

Därutöver vill vi anföra följande:

Sverigedemokraterna ser positivt på programmets övergripande inriktning med att skapa en funktionellt och formmässigt blandad stadsmiljö av innerstadstyp. Särskilt positivt är skrivningar som följande:

”Funktionsblandning och variation eftersträvas såväl i det enskilda huset som för ett kvarter eller delområde.”

”Gatumiljön ska vara varierad och upplevelserik med en medveten placering av verksamheter och aktiviteter i bottenvåningarna. Oavsett om gatan domineras av bostäder eller verksamheter ska en öppen karaktär med täthet mellan entréer eftersträvas.”

Sverigedemokraterna menar att planeringen i hög grad bör utgå ifrån och direkt inspireras av befintliga byggnaders arkitektur och omgivning. Det vore positivt om arkitekturen i detta område avvek från gängse fyrkantighet och färgsättning. Det kan vara värdefullt att olika stadsdelar ges olika arkitektoniska uttryck, för att stärka platsens identitet och särart.

Vi föreslår därför följande ändring av tre meningar i programmet:

Nuvarande skrivning: För angränsande kvarter (intill Gasverket) gäller att Gasverkets särart ska framhävas genom att ny bebyggelse bildar en kontrast, till exempel i valet av fasadmaterial.

Alternativ: För angränsande kvarter (intill Gasverket) gäller att Gasverkets särart - liksom stadsdelen i sin helhet - ska framhävas genom att ny bebyggelse anpassas till och harmonierar med den gamla industriarkitekturen i valet av fasadmaterial, volym, färgsättning och arkitektonisk utsmyckning.

Nuvarande skrivning: Tillkommande bebyggelse kan inspireras av den industriella karaktären, till exempel när det gäller material och formspråk, men utvecklas mot en högre gestaltningsmässig ambitionsnivå.

Alternativ: Tillkommande bebyggelse ska inspireras av den industriella karaktären när det gäller material, formspråk, volym och skala.

Nuvarande skrivning: Att koppla ihop området till en sammanhängande stadsväv underlättar transporter till fots och med cykel. Norra länken, Lidingövägen och Värtabanan bildar idag delvis svårforcerade barriärer som behöver överbryggas på strategiskt viktiga platser.

Alternativ: Att koppla ihop området till en sammanhängande stadsväv underlättar transporter till fots, med cykel, med bil och med buss. Norra länken, Lidingövägen och Värtabanan bildar idag delvis svårforcerade barriärer som behöver överbryggas på strategiskt viktiga platser. För att undvika att stadsdelen kommer att upplevas som isolerad i förhållande till övriga staden är det viktigt att planera för stadsgator med blandade trafikslag till och igenom stadsdelen.

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, styrelsen för Stockholms Hamn AB, styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB samt Östermalms stadsdelsnämnd har tagit fram ett förslag till revidering av *Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden* (bilaga 2). Programmet har godkänts i respektive nämnd och styrelse.

Kommunfullmäktige beslutade 2008 att Norra Djurgårdsstaden ska vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling, och antog 2010 styrdokumentet "Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden". 2017 antogs den första revideringen av programmet. Under hösten 2019 påbörjades arbetet att revidera programmet för att säkerställa att senaste kunskapsutveckling och forskningsrön, stadens reviderade och framtagna styrdokument som till exempel Stockholms stads *Miljöprogram 2020-2023*, samt Agenda 2030s globala mål fångas upp.

Det reviderade programmet, *Program för hållbar Stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden*, är framtaget för att överensstämja med ursprungliga intentioner om en hög ambitionsnivå inom hållbar stadsutveckling. Detta innebär bland annat att staden genomför och utvärderar en högre andel utvecklingsprojekt i området än i andra stadsutvecklingsprojekt och låter därmed Norra Djurgårdsstaden vara en testbädd för hållbar stadsutveckling.

Förslaget omfattar en beskrivning av platsens förutsättningar, målområden och processbeskrivning. Fem målområden beskrivs; Levande stad, Tillgängligt och nära, Resurshushållning och klimatansvar, Låt naturen göra jobbet samt Engagemang och lärande. Varje målområde inleds med en kort introduktion som översiktligt anger hur målområdet kopplar till Agenda 2030 och stadens översiktsplan.

Viktiga förändringar jämfört med det tidigare programmet är att vision och mål är förkortade, att strategier numera kallas för målområden och att uppföljningsbarheten förbättrats. En koppling mot Agenda 2030-målen har också gjorts. Ett antal hållbarhetsmål har lagts till. Detta är till exempel femminutersstaden (närhet till vardagsservice och kollektivtrafik) och skyfallsplanering. Inom klimatområdet har målet om fossilfrihet till 2030 behållits.

Det reviderade programmet för hållbar stadsutveckling ska vara lättare att kommunicera, lättare att följa upp och förtydligar kopplingen till Agenda 2030-målen och översiktsplanens stadsbyggnadsmål.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2020 följande.

Exploateringsnämnden godkänner för egen del redovisningen och Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden och begär att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Reservation anfördes av Catharina Gabrielsson (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Stockholms Hamns AB:s, Stockholm Vatten AB:s, Stockholm Avfall AB:s och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Stockholms stads kommunfullmäktige beslutade 2008 att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett särskilt miljöprofilerat stadsutvecklingsområde. 2010 antogs styrdokumentet "Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden" av kommunfullmäktige. Exploateringskontoret gavs det övergripande ansvaret för genomförandet i nära samarbete med stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Östermalms stadsdelsförvaltning, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall.

2016 reviderades programmet och antogs 2017 av kommunfullmäktige under benämningen "Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden".

Under åren som programmet tillämpats har kunskapsutvecklingen på området stadig gått framåt. Även uppdateringar/revideringar av Stockholms stads styrdokument (vision 2040, Stockholms miljöprogram, klimathandlingsplan, översiktsplanen, m.m.) behöver arbetas in för att Norra Djurgårdsstaden fortsatt ska vara i framkant. På så sätt kan Norra Djurgårdsstaden agera hävstång och testbädd genom att utveckla erfarenheter och kunskap för kommande målformuleringar. De högre ambitionerna återspeglas t ex i hög energiprestanda, lokal produktion av energi, förberedelse för hållbara och elektrifierade transporter och innovationsprojekt. För mer detaljer, se bilaga 3.

Hösten 2019 beslutade styrgruppen för projektet att en revidering av målen skulle göras. Exploateringskontoret påbörjade därför tillsammans med stadsbyggnadskontoret en analys av programmet. Arbetet genomfördes i nära samverkan genom förvaltnings- och bolagsövergripande fokusgrupper från berörda förvaltningar och bolag. Syftet med analysen var att:

- Klargöra om befintliga målformuleringar leder till efterlevnad av visionen.
- Utreda om målen leder till att projektet fortsatt ligger i framkant.
- Se över hur stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål kompletterar varandra.
- Se över mätbarheten av hållbarhetsmål.
- Se över om dokumentets struktur och upplägg fungerar som ett effektivt verktyg för styrning av hållbarhetsarbetet.

Parallellt med detta påbörjade exploateringskontoret tillsammans med stadsbyggnadskontoret ett samarbete med representanter från stadens Agenda 2030-grupp för att koppla mot Agenda 2030-målen och beskriva hur stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål hänger ihop och samspelar för att möjliggöra en större utväxling i de insatser som görs. En analys av hur Norra Djurgårdsstaden bidrar till att uppfylla Agenda 2030 framgår i det reviderade programmet.

Jämställdhetsperspektiv integrerats i alla målområden och aktiviteter som främjar jämställdhet såsom jämställdhetsanalyser har tagits fram.

Processen

Vid en analys av programmet framkom att:

- Visionen var svårkommunicerad.
- Stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål upprepade varandras budskap.
- Stadsbyggnadsprinciper upplevdes för omständliga.
- Hållbarhetsmål upplevdes dels som åtgärder och dels som svåra att följa upp.
- Stadens horisontella perspektiv såsom jämställdhet, jämlikhet, social inkludering och klimatpåverkan behövde tydligare lyftas in.
- Kopplingen till Agenda 2030-målen behövde tydliggöras.

Med stöd av dessa slutsatser genomfördes diskussioner i två workshops där stadens förvaltningar och bolag fick en möjlighet att vidareutveckla och tydliggöra vision, stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål i programmet. Resultatet från dessa workshops användes sedan som utgångspunkt för revideringen.

Berörda förvaltningar och bolag har också haft möjlighet att framföra synpunkter på såväl målnivå som inriktning och upplägg, dels via beredande möten inför behandling i styrgruppen, men även via möten i fokusgrupper och hållbarhetsprofilgruppen. Omvärldsbevakning sker via fokusgrupper. Utöver detta har erfarenheter från redan färdigställda och pågående etapper tagits tillvara i revideringsarbetet genom uppföljning och dialog med byggaktörer.

Beskrivning av dokumentet

”Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden 2020” är styrande och beskriver stadens vision och mål avseende hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden. Programmet överensstämmer med ursprungliga intentioner och den höga ambitionsnivån inom hållbar stadsutveckling, vilket bland annat innebär att staden genomför och utvärderar en högre andel utvecklingsprojekt i området än i andra stadsutvecklingsprojekt och därmed låter Norra Djurgårdsstaden vara en testbädd för en hållbar stadsutveckling.

Dokumentet består av fyra huvudsakliga kapitel.

Först beskrivs visionen följt av en introduktion till projektet.

Därefter skildras platsens unika kvaliteter och förutsättningar, som är viktiga utgångspunkter att bygga vidare på.

Sedan redogörs för de fem målområden som gäller för all utveckling av området. Varje målområde inleds med en kort introduktion som översiktligt anger hur målområdet, direkt och indirekt, kopplar till Agenda 2030 och stadens översiktsplan. Målområdena är följande:

- Levande stad: fokuserar på människan genom formandet av en attraktiv och levande stadsmiljö
- Tillgängligt och nära: handlar om den täta och tillgängliga staden som ger underlag för hållbara transportsätt
- Resurshushållning och klimatansvar: i Norra Djurgårdsstaden skapas flexibla och robusta lösningar för att möta en föränderlig framtid
- Låt naturen göra jobbet: beskriver hur ekosystemen kan nyttjas för ett rikt växt- och djurliv och för människors hälsa och välmående
- Engagemang och lärande: i Norra Djurgårdsstaden skapas motivation och förankring på platsen, men även för att sprida kunskap och erfarenheter.

Avslutningsvis ges en processbeskrivning utifrån både stadsbyggnads- och exploateringsperspektiv.

I programmets bilaga 1 finns en sammanställning av mål och delmål och exempel på åtgärder tillsammans med nyckeltal för uppföljning av delmålen. Dessutom anges vilken nämnd/bolagsstyrelse som har huvudansvaret för att planera och genomföra åtgärder utifrån målen samt ansvar för uppföljning.

I programmets bilaga 2 beskrivs hur Norra Djurgårdsstaden bidrar till att nå Agenda 2030 och i programmets bilaga 3 framgår hur översiktsplanens stadsbyggnads-mål kopplar till Norra Djurgårdsstadens målområden.

Förändringar från förra programmet

Förändringar i det nya programmet jämfört med programmet version 2, 2017, är följande:

- Vision, stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål är förkortade
- Strategier kallas numera för målområden
- Stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål kompletterar varandra bättre
- Tydligare och bättre uppföljningsbara hållbarhetsmål, med tydligare nyckeltal.
- Exempel på åtgärder är tillagda
- Koppling mot Agenda 2030-målen och beskrivning av hur stadsbyggnadsprinciper och hållbarhetsmål hänger ihop
- Koppling till översiktsplanens stadsbyggnads-mål beskrivs
- Stadens horisontella perspektiv har tydliggjorts

Följande hållbarhetsmål har lagts till/förtydligats i det reviderade programmet:

- Sociotopyta
- Fem minuters staden (närhet till vardagsservice och kollektivtrafik)
- Aktiva bottenvåningar

- Massbalans
- Gråvatten för bevattning
- Minskad vattenanvändning
- Skyfallsplanering

Förvaltningarnas/bolagens sammanfattande bedömning

Förvaltningar/bolagen anser att en revidering av programmet behövs för att säkerställa att projektet även fortsatt ligger i framkant vad gäller hållbar stadsutveckling.

De förvaltningar och bolag som står bakom det nya förslaget ”Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden 2020” är eniga om att programmet beskriver den gemensamma visionen och målen inom hållbar stadsutveckling på ett tydligt sätt med bibehållen hög ambitionsnivå. Programmet väver samman de traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner som skapar en bred grund för Norra Djurgårdsstaden att bli ett föredöme inom hållbar stadsutveckling.

Det reviderade programmet för hållbar stadsutveckling är lättare att kommunicera, lättare att följa upp och förtydligar kopplingen till Agenda 2030-målen och översiktsplanens stadsbyggnadsmål.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 december 2020 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner för egen del redovisningen och Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden och begär att kommunfullmäktige ger miljö- och hälsoskyddsnämnden, genom miljöförvaltningen, i uppdrag att genomföra Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Reservation anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2020 följande.

Stadsbyggnadsnämnden godkänner för sin egen del redovisningen och Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden och begär gemensamt med övriga nämnder och styrelser att kommunfullmäktige ger stadsbyggnadsnämnden, genom stadsbyggnadskontoret, i uppdrag att genomföra Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Sara Stenudd m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark m.fl. (SD), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2020 följande.

Trafiknämnden godkänner för egen del redovisningen och Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden och begär gemensamt med övriga nämnder och styrelser att kommunfullmäktige ger trafiknämnden, genom trafikkontoret, i uppdrag att genomföra Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2020 följande.

Östermalms stadsdelsnämnd godkänner för egen del redovisningen och Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden och begär gemensamt med övriga nämnder och styrelser att kommunfullmäktige ger stadsdelsnämnden, genom Östermalms stadsdelsförvaltning, i uppdrag att genomföra Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Reservation anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB beslutade vid sitt sammanträde den 3 december 2020 följande.

1. För egen del godkänna redovisningen och förslag till Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden,
2. uppdra åt verkställande direktören att vidta erforderliga åtgärder för att implementera programmet.

Stockholm Vatten AB:s yttrande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Stockholm Avfall AB

Stockholm Avfall AB beslutade vid sitt sammanträde den 3 december 2020 följande.

1. För egen del godkänna redovisningen och förslag till Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden,
2. uppdra åt verkställande direktören att vidta erforderliga åtgärder för att implementera programmet.

Stockholm Avfall AB:s yttrande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden..

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB beslutade vid sitt sammanträde den 9 december 2020 följande.

1. Att för egen del godkänna redovisningen och förslag till Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden,
2. att uppdra åt VD att vidta erforderliga åtgärder för att implementera programmet.

Stockholms Hamn AB:s yttrande daterat den 8 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten AB, Stockholm Avfall AB och Östermalms stadsdelsnämnd och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild. Agenda 2030:s globala mål för hållbar utveckling ska ligga till grund för en hållbar utveckling och Stockholm ska vara ledande i genomförandet av de 17 globala hållbarhetsmålen.

Stadsledningskontoret konstaterar att reviderat *Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden* innebär att området har fortsatt höga ambitioner att vara en testbädd för hållbar stadsutveckling i Stockholm. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av de höjda ambitionerna i stadens Miljöprogram 2020-2023. Det reviderade hållbarhetsprogrammet innehåller också en tydlig koppling till Agenda 2030s globala hållbarhetsmål, vilket också stärker stadens möjligheter att ligga i framkant vad gäller kunskapsutveckling och tillämpning av hållbarhet i stadsutvecklingen. Att målet om fossilfrihet till 2030 behållits är viktigt bland annat för stadens åtagande i det Klimatkontrakt 2030 med staten som finansborgarrådet undertecknade under år 2020.

Stadsledningskontoret ser positivt på att identifierade utmaningar utifrån erfarenheterna hittills legat till grund för revideringen, och att tydlighet och kommunicerbarhet stärkts i programmet. Revideringen av målen är relevanta, exempelvis är målformuleringen femminutersstaden relevant för arbetet med ett transporteffektivt samhälle.

Ett centralt område inom klimatomställningen är elektrifieringen av transporter, och här ser stadsledningskontoret att det fortsatta hållbarhetsarbetet i Norra Djurgårdsstaden skulle kunna ta ytterligare steg framåt. Utvecklingen går mycket fort och frågor om laddinfrastruktur, affärsmodeller, mobilitetslösningar och näringslivets transporter är områden där staden skulle vinna på att Norra Djurgårdsstaden utvecklade innovativa lösningar.

Stadsledningskontoret noterar att en av de åtgärder som föreslås är att möjligheten till regional storskalig vindelproduktion ska utredas. I sammanhanget vill stadsledningskontoret lyfta att detta inte kan avse att staden ska utveckla vindkraftsteknik då detta inte är ett kommunalt uppdrag. Stadsledningskontoret noterar vidare att det inte heller är i linje med stadens policys att investera i vindkraftssystem.

Stadsledningskontorets föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att *Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden* godkänns.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Catharina Gabrielsson (V) enligt följande.

1. Exploateringskontorets förslag till beslut avslås.
2. Att exploateringskontoret får i uppdrag att återkomma med ett förslag som har: a) En tydligare konkretisering av ambitionerna vad gäller social hållbarhet, eller i annat fall en förklaring till avsaknaden av konkreta sådana ambitioner och genomförandemål. b) En analys av den förväntade socio-ekonomiska och etniska diversiteten i den framtida befolkningssammansättningen i området givet existerande prisbild för bostäder i området. c) I det nya dokumentet återinfört tidigare delmål 1.2.1: "Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar". d) Infört en precisering av hur delmålet om att en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom planområdet ska säkerställas.
3. Att därutöver anföra följande:

I inledningen av förslaget till uppdaterat hållbarhetsprogram för Norra Djurgårdsstaden står skrivet att Stockholms stad behöver arbeta för att "motverka segregation och ojämlikhet" (s. 6). Vidare står att läsa att "grunden för ett hållbart samhälle är en rättvis fördelning av resurser" samt att "Även i Stockholm behöver mer göras för att minska ojämlikheten och segregationen, samt förbättra utsatta gruppers levnadsvillkor". I ljuset av dessa ställningstaganden framstår det som märkligt att programmet trots detta helt saknar ambitioner inom social hållbarhet.

I den fortfarande gällande versionen av dokumentet ingår ett mål om att "Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar". Detta mål har i det nya förslaget strukits. Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att majoriteten inte längre vill att Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar. Mer sannolikt är dock att man från majoritetens sida inser att de konkreta val och prioriteringar man för närvarande gör i planeringen av stadsdelen inte kommer att befrämja integration, varför man istället helt sonika väljer att stryka målet. Med utgångspunkt i den inriktning som den nuvarande majoriteten valt för det fortsatta utvecklingsarbetet i Norra Djurgårdsstaden framstår det sannolikt att stadsdelen kommer att bli en utpräglat välbeställd socioekonomisk enklav med mycket begränsad social blandning, som därmed på det stora hela kommer att bidra starkt negativt till den sociala integrationen i staden. Den kommer i praktiken bli ett socioekonomiskt segregerat område. Det skulle krävas helt andra prioriteringar och planeringsmetoder än de som för närvarande är i bruk för att råda bot på detta.

Utifrån ovanstående framstår det som magstarkt och på gränsen till hyckleri att föreslå att indikatorerna för uppnåendet av en ”Jämlig stad” (Mål 1.1) ska bestå av nöjdheten hos den mycket begränsade skara som kommer att ha råd att bosätta sig i området, samt denna privilegierade grupps möjlighet att välja mellan olika storlekar på lägenheter.

Det är positivt att det sedan tidigare formulerade målet om en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom programområdet föreslås kvarstå. Dock är den genomsnittliga hyresnivån i området för närvarande så hög att den utestänger en stor del av stadens befolkning. Det krävs därför ett målmedvetet arbete för att hitta sätt att hålla nere hyresnivåerna på de hyresbostäder som ska byggas i området, vilket är en ambition som helt saknas i dokumentet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S) enligt följande.

1. Delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Att använd energi (nettoenergi) mäts istället för köpt energi.
3. Att staden ska driva att spårvägen förlängs från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.
4. Att därutöver anföras följande:

Klimatsmart uppvärmning

En viktig del i klimatarbetet handlar om att bygga energieffektiva byggnader. I Norra Djurgårdsstaden är stadens ambition att vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling. Det görs genom att väva samman traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner. Vi menar att detta är en mycket bra ambition, men att den grönbå majoritetens praktiska politik leder till något annat i verkligheten. Norra Djurgårdsstaden har inte en sund inriktning för varken klimatet eller resursanvändningen.

Anledningen är att staden idag styr bort från fjärrvärme och istället styr mot ökad elanvändningen för uppvärmning och minskad elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Varför är fjärrvärmen viktig i klimatomställningen? Historiskt har omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmen är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid bio-kraftvärmeverket i Värtan, ett stenkast ifrån Norra Djurgårdsstaden. På sikt är potenti-

alen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken, det är mer än samtliga utsläpp från staden idag.

Varför är elbaserad uppvärmning dåligt för klimatet? I Stockholm råder idag effekt- och nätkapacitetsbrist. Det innebär att Stockholms effektuttag redan är lika stort som den tillgängliga effekten och att det saknas utrymme för ökade effektuttag. Samtidigt krävs ett ökat effektuttag för klimatomställningen, eftersom vi behöver elektrifiera bilar, bussar, lastbilar och flyg samt elansluta fartyg. Många aktörer är därför överens om att den rådande effekt- och kapacitetsbristen är så pass allvarlig att den utgör ett hinder för att staden ska kunna nå sina klimatmål. För klimatomställningen har vi alltså inte råd att låta effektuttaget gå till uppvärmning där det finns bättre alternativ.

Varför styr de grönbå bort från klimatpositiv fjärrvärme och dess effektproduktion för att istället premiera elbaserad uppvärmning? Anledningen är att staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi).

Det innebär att lokalt producerad energi, inom byggnadens systemgränser, inte räknas som använd energi. Om till exempel eldrivna värmepumpar installeras i ett hus istället för att ansluta det till fjärrvärme innebär det med denna mätmetod att huset verkar dra mindre energi eftersom den köpta energin Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten Sida 4 (8) Tekniska nämndhuset Fleminggatan 4 Box 8136 104 20 Stockholm www.stockholm.se/miljoforvaltningen minskar. I verkligheten är huset inte mer energieffektivt, exakt lika mycket energi används som om det hade varit anslutet till fjärrvärme, det är bara den köpta energin som har minskat. Siffrorna blir alltså missvisande.

Utöver att siffrorna blir missvisande så innebär mätmetoden alltså att viss energiproduktion främjas, och annan hindras. Att köpa klimatkompenserad fjärrvärme missgynnas jämfört med eldriven värmepump. Ett mer korrekt och neutralt sätt att mäta är därför att redovisa faktisk använd energi. På så sätt får vi både rättvisande siffror samt möjlighet att styra mot mer energieffektiva byggnader och minskade klimatutsläpp.

Att mäta köpt energi går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och ökar elanvändningen för uppvärmning och minskar elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Resultatet av den förda politiken är att alltfler byggherrar i Norra Djurgårdsstaden tvingas välja bort att ansluta till den snart klimatpositiva fjärrvärmens ett stenkast bort och istället installerar eldrivna värmepumpar.

Varför den grönbå majoriteten driver att köpt energi ska mätas istället för använd energi är ett mysterium. Det är inte bra för klimatet, det ger inte rättvisande statistik och det går emot vad tunga organisationer förespråkar.

Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

I programmet för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden finns generella skrivningar om kollektivtrafik. Det står att kollektivtrafiken ska utgöra en ryggrad i

formandet av stadsdelens struktur och att kollektivtrafiken ska vara frekvent, kapacitetsstark och lättillgänglig. Kollektivtrafikens rum ska formas som en integrerad del av staden för att både stärka stadslivet och dra nytta av stadsmiljön. Samtidigt saknas en av de viktigaste kollektivtrafikfrågorna för området, nämligen spårtrafikutbyggnaden från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

I mitten av september i år kom från Region Stockholm den tredje i raden av studier om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Tre spårlösningar och två olika busslösningar presenteras men inga besked lämnades om varken finansiering eller bedömning av den praktiska genomförbarheten av de olika alternativen. Grundmaterialet i utredningarna är dock goda för att nu kunna ta beslut om hur området ska trafikförsörjas, utöver den tunnelbanekapacitet som redan finns i området.

Problemet är dock att Region Stockholm återigen inte avser att ta några beslut de närmaste åren om den ur kapacitetssynpunkt bästa lösningen med spårväg. Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M) som tidigare hävdade att det är stadens fel att spårvägen blir försenad säger nu att ”det är spännande på längre sikt att spårvagn är den lösningen som ger bäst kapacitet. Men det förutsätter att fler står för notan.”

Således inga besked om varken finansiering eller tidplan. Staden måste få besked från regionen om vilka markbehov som finns för att genomföra antingen spår eller busstrafik i området. Att dessa besked inte kommer från den blågröna ledningen i regionen är upprörande. Stockholms stad arbetar just nu med att planera övriga etapper i Norra Djurgårdsstaden och en exploatering av mark för spårväg tar betydligt större ytor och områden i anspråk än vad busstrafik gör. Dessa brister på besked är uppseendeväckande och dessutom påstår trafikregionrådet att ”vi kommande år nu kan ha en grund för konstruktiva samtal om vägen framåt” (vår understrykning). Detta sista uttalande visar på en okunnighet hos Moderaterna i regionen om hur stadsplanering går till. Staden måste få besked om vilken lösning som är aktuell för att på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt kunna kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden. Istället skjuter de blågröna i regionen upp spårfrågan på obestämd framtid.

Det bästa ur kapacitetssynpunkt är att trafikförsörja med spår. Vi menar att avtal om detta måste slutas omgående. Det kan inte vänta i flera år till. Stockholms stad kan i mindre omfattning också medfinansiera projektet, men huvudparten måste Region Stockholm som trafikhuvudman ansvara för. Programmet för hållbar utveckling i Norra Djurgårdsstaden måste innehålla denna avgörande fråga för områdets kollektivtrafikförsörjning.

Reservation anfördes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

1. Förvaltningens förslag till beslut avslås.
2. Att förvaltningen får i uppdrag att återkomma med ett förslag som har:
 - a) En tydligare konkretisering av ambitionerna vad gäller social hållbarhet, eller i annat fall en förklaring till avsaknaden av konkreta sådana ambitioner och genomförandemål

- b) En analys av den förväntade socio-ekonomiska och etniska diversiteten i den framtida befolkningssammansättningen i området givet existerande prisbild för bostäder i området
- c) I det nya dokumentet återinfört tidigare delmål 1.2.1: ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar”
- d) Infört en precisering av hur delmålet om att en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom planområdet ska säkerställas.

3. Att därutöver anföra följande:

I inledningen av förslaget till uppdaterat hållbarhetsprogram för Norra Djurgårdsstaden står skrivet att Stockholms stad behöver arbeta för att ” motverka segregation och ojämlikhet” (s. 6). Vidare står att läsa att ” grunden för ett hållbart samhälle är en rättvis fördelning av resurser” samt att ”Även i Stockholm behöver mer göras för att minska ojämlikheten och segregationen, samt förbättra utsatta gruppers levnadsvillkor”.

I ljuset av dessa ställningstaganden framstår det som märkligt att programmet trots detta helt saknar ambitioner inom social hållbarhet. I den fortfarande gällande versionen av dokumentet ingår ett mål om att ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar”. Detta mål har i det nya förslaget strukits.

Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att majoriteten inte längre vill att Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar. Mer sannolikt är dock att man från majoritetens sida inser att de konkreta val och prioriteringar man för närvarande gör i planeringen av stadsdelen inte kommer att befrämja integration, varför man istället helt sonika väljer att stryka målet.

Med utgångspunkt i den inriktning som den nuvarande majoriteten valt för det fortsatta utvecklingsarbetet i Norra Djurgårdsstaden framstår det sannolikt att stadsdelen kommer att bli en utpräglat välbeställd socioekonomisk enklav med mycket begränsad social blandning, som därmed på det stora hela kommer att bidra starkt negativt till den sociala integrationen i staden. Den kommer i praktiken bli ett socioekonomiskt segregerat område. Det skulle krävas helt andra prioriteringar och planeringsmetoder än de som för närvarande är i bruk för att råda bot på detta.

Utifrån ovanstående framstår det som magstarkt och på gränsen till hyckleri att föreslå att indikatorerna för uppnåendet av en ”Jämlig stad” (Mål 1.1) ska bestå av nöjdheten hos den mycket begränsade skara som kommer att ha råd att bosätta sig i området, samt denna privilegierade grupps möjlighet att välja mellan olika storlekar på lägenheter.

Det är positivt att det sedan tidigare formulerade målet om en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom programområdet föreslås kvarstå. Dock är den genomsnittliga hyresnivån i området för närvarande så hög att den utestänger en stor del av stadens befolkning. Det krävs därför ett målmedvetet arbete för att hitta sätt

att hålla nere hyresnivåerna på de hyresbostäder som ska byggas i området, vilket är en ambition som helt saknas i dokumentet.

Projektet Norra Djurgårdsstadens arbete för ekologisk hållbarhet är på många sätt föredömligt. Vi är dock bekymrade för att lärdomarna och erfarenheterna från olika utvecklingsprojekt inom projektet inte tillämpas och implementeras i andra stadsbyggnadsprojekt. Som en följd till detta gagnar de innovativa lösningarna mest redan resursstarka grupper som har råd att bosätta sig i området.

Norra Djurgårdsstaden är en komplex stadsbyggnadsprojekt, och förutsättningen för att lyckas med målsättningarna är en aktiv samverkan över förvaltnings- och organisationsgränserna. Det är lika viktigt med uppföljning för att säkerställa att målen verkligen uppnås.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Använd energi (nettoenergi) mäts istället för köpt energi.
3. Staden ska driva att spårvägen förlängs från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.
4. Därutöver anföra följande:

Klimatsmart uppvärmning

En viktig del i klimatarbetet handlar om att bygga energieffektiva byggnader. I Norra Djurgårdsstaden är stadens ambition att vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling. Det görs genom att väva samman traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner. Vi menar att detta är en mycket bra ambition, men att den grönbå majoritetens praktiska politik leder till något annat i verkligheten. Norra Djurgårdsstaden har inte en sund inriktning för varken klimatet eller resursanvändningen.

Anledningen är att staden idag styr bort från fjärrvärme och istället styr mot ökad elanvändningen för uppvärmning och minskad elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Varför är fjärrvärmen viktig i klimatomställningen? Historiskt har omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmen är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid bio-kraftvärmeverket i Värtan, ett stenkast ifrån Norra Djurgårdsstaden. På sikt är potenti-

alen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken, det är mer än samtliga utsläpp från staden idag.

Varför är elbaserad uppvärmning dåligt för klimatet? I Stockholm råder idag effekt- och nätkapacitetsbrist. Det innebär att Stockholms effektuttag redan är lika stort som den tillgängliga effekten och att det saknas utrymme för ökade effektuttag. Samtidigt krävs ett ökat effektuttag för klimatomställningen, eftersom vi behöver elektrifiera bilar, bussar, lastbilar och flyg samt elansluta fartyg. Många aktörer är därför överens om att den rådande effekt- och kapacitetsbristen är så pass allvarlig att den utgör ett hinder för att staden ska kunna nå sina klimatmål. För klimatomställningen har vi alltså inte råd att låta effektuttaget gå till uppvärmning där det finns bättre alternativ.

Varför styr de grönbå bort från klimatpositiv fjärrvärme och dess effektproduktion för att istället premiera elbaserad uppvärmning? Anledningen är att staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi).

Det innebär att lokalt producerad energi, inom byggnadens systemgränser, inte räknas som använd energi. Om till exempel eldrivna värmepumpar installeras i ett hus istället för att ansluta det till fjärrvärme innebär det med denna mätmetod att huset verkar dra mindre energi eftersom den köpta energin minskar. I verkligheten är huset inte mer energieffektivt, exakt lika mycket energi används som om det hade varit anslutet till fjärrvärme, det är bara den köpta energin som har minskat. Siffrorna blir alltså missvisande.

Utöver att siffrorna blir missvisande så innebär mätmetoden alltså att viss energiproduktion främjas, och annan hindras. Att köpa klimatkompenserad fjärrvärme missgynnas jämfört med eldriven värmepump. Ett mer korrekt och neutralt sätt att mäta är därför att redovisa faktisk använd energi. På så sätt får vi både rättvisande siffror samt möjlighet att styra mot mer energieffektiva byggnader och minskade klimatutsläpp.

Att mäta köpt energi går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och ökar elanvändningen för uppvärmning och minskar elproduktionen i kraftvärmesystemet. Resultatet av den förda politiken är att alltfler byggherrar i Norra Djurgårdsstaden tvingas välja bort att ansluta till den snart klimatpositiva fjärrvärmens ett stenkast bort och istället installerar eldrivna värmepumpar.

Varför den grönbå majoriteten driver att köpt energi ska mätas istället för använd energi är ett mysterium. Det är inte bra för klimatet, det ger inte rättvisande statistik och det går emot vad tunga organisationer förespråkar.

Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

I programmet för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden finns generella skrivningar om kollektivtrafik. Det står att kollektivtrafiken ska utgöra en ryggrad i formandet av stadsdelens struktur och att kollektivtrafiken ska vara frekvent, kapacitetsstark och lättillgänglig. Kollektivtrafikens rum ska formars som en integrerad del av

staden för att både stärka stadslivet och dra nytta av stadsmiljön. Samtidigt saknas en av de viktigaste kollektivtrafikfrågorna för området, nämligen spårtrafikutbyggnaden från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

I mitten av september i år kom från Region Stockholm den tredje i raden av studier om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Tre spårlösningar och två olika busslösningar presenteras men inga besked lämnades om varken finansiering eller bedömning av den praktiska genomförbarheten av de olika alternativen. Grundmaterialet i utredningarna är dock goda för att nu kunna ta beslut om hur området ska trafikförsörjas, utöver den tunnelbanekapacitet som redan finns i området.

Problemet är dock att Region Stockholm återigen inte avser att ta några beslut de närmaste åren om den ur kapacitetssynpunkt bästa lösningen med spårväg. Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M) som tidigare hävdade att det är stadens fel att spårvägen blir försenad säger nu att ”det är spännande på längre sikt att spårvägen är den lösningen som ger bäst kapacitet. Men det förutsätter att fler står för notan.”

Således inga besked om varken finansiering eller tidplan. Staden måste få besked från regionen om vilka markbehov som finns för att genomföra antingen spår eller busstrafik i området. Att dessa besked inte kommer från den blågröna ledningen i regionen är upprörande. Stockholms stad arbetar just nu med att planera övriga etapper i Norra Djurgårdsstaden och en exploatering av mark för spårväg tar betydligt större ytor och områden i anspråk än vad busstrafik gör.

Dessa brister på besked är uppseendeväckande och dessutom påstår trafikregionrådet att ”vi kommande år nu kan ha en grund för konstruktiva samtal om vägen framåt” (vår understrykning). Detta sista uttalande visar på en okunnighet hos Moderaterna i regionen om hur stadsplanering går till. Staden måste få besked om vilken lösning som är aktuell för att på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt kunna kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden. Istället skjuter de blågröna i regionen upp spårfrågan på obestämd framtid.

Det bästa ur kapacitetssynpunkt är att trafikförsörja med spår. Vi menar att avtal om detta måste slutas omgående. Det kan inte vänta i flera år till. Stockholms stad kan i mindre omfattning också medfinansiera projektet, men huvudparten måste Region Stockholm som trafikhuvudman ansvara för. Programmet för hållbar utveckling i Norra Djurgårdsstaden måste innehålla denna avgörande fråga för områdets kollektivtrafikförsörjning.

Reservation anfördes av Sara Stenudd m.fl. (V) enligt följande.

1. Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att kontoret får i uppdrag att återkomma med ett förslag som har:
 - a) en tydligare konkretisering av ambitionerna vad gäller social hållbarhet, eller i annat fall en förklaring till avsaknaden av konkreta sådana ambitioner och genomförandemål,

b) en analys av den förväntade socio-ekonomiska och etniska diversiteten i den framtida befolkningssammansättningen i området givet existerande prisbild för bostäder i området,

c) i det nya dokumentet återinfört tidigare delmål 1.2.1: ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar”,

d) infört en precisering av hur delmålet om att en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom planområdet ska säkerställas

2. och därutöver anförs följande:

I inledningen av förslaget till uppdaterat hållbarhetsprogram för Norra Djurgårdsstaden står skrivet att Stockholms stad behöver arbeta för att ”motverka segregation och ojämlikhet” (s. 6). Vidare står att läsa att ”grunden för ett hållbart samhälle är en rättvis fördelning av resurser” samt att ”Även i Stockholm behöver mer göras för att minska ojämlikheten och segregationen, samt förbättra utsatta gruppers levnadsvillkor”.

I ljuset av dessa ställningstaganden framstår det som märkligt att programmet i detta helt saknar ambitioner inom social hållbarhet. I den fortfarande gällande versionen av dokumentet ingår ett mål om att ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar”. Detta mål har i det nya förslaget strukits.

Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att majoriteten inte längre vill att Norra Djurgårdsstaden ska vara en plats för alla att bo och vistas i, oavsett kön, ålder, härkomst eller andra individuella förutsättningar. Mer sannolikt är dock att man från majoritetens sida inser att de konkreta val och prioriteringar man för närvarande gör i planeringen av stadsdelen inte kommer att befärja integration, varför man istället helt sonika väljer att stryka målet.

Med utgångspunkt i den inriktning som den nuvarande majoriteten valt för det fortsatta utvecklingsarbetet i Norra Djurgårdsstaden framstår det sannolikt att stadsdelen kommer att bli en utpräglad välbeställd socioekonomisk enklav med mycket begränsad social blandning, som därmed på det stora hela kommer att bidra starkt negativt till den sociala integrationen i staden. Den kommer i praktiken bli ett socioekonomiskt segregerat område. Det skulle krävas helt andra prioriteringar och planeringsmetoder än de som för närvarande är i bruk för att råda bot på detta.

Utifrån ovanstående framstår det som magstarkt och på gränsen till hyckleri att föreslå att indikatorerna för uppnåendet av en ”Jämlig stad” (Mål 1.1) ska bestå av nöjdheten hos den mycket begränsade skara som kommer att ha råd att bosätta sig i området, samt denna privilegierade grupps möjlighet att välja mellan olika storlekar på lägenheter.

Det är positivt att det sedan tidigare formulerade målet om en 50/50 fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter inom programområdet föreslås kvarstå.

Dock är den genomsnittliga hyresnivån i området för närvarande så hög att den utestänger en stor del av stadens befolkning. Det krävs därför ett målmedvetet arbete

för att hitta sätt att hålla nere hyresnivåerna på de hyresbostäder som ska byggas i området, vilket är en ambition som helt saknas i dokumentet.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark m.fl. (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna ser positivt på programmets övergripande inriktning med att skapa en funktionellt och formmässigt blandad stadsmiljö av innerstadstyp. Särskilt positivt är skrivningar som följande:

”Funktionsblandning och variation eftersträvas såväl i det enskilda huset som för ett kvarter eller delområde.”

”Gatumiljön ska vara varierad och upplevelserik med en medveten placering av verksamheter och aktiviteter i bottenvåningarna. Oavsett om gatan domineras av bostäder eller verksamheter ska en öppen karaktär med täthet mellan entréer eftersträvas.”

Sverigedemokraterna menar att planeringen i hög grad bör utgå ifrån och direkt inspireras av befintliga byggnaders arkitektur och omgivning. Det vore positivt om arkitekturen i detta område avvek från fyrkantighet, lådarkitektur och färgsättning. Det kan vara värdefullt att olika stadsdelar ges olika arkitektoniska uttryck, för att stärka platsens identitet och särart.

Vi föreslår därför följande ändring av tre meningar i programmet.

Nuvarande skrivning: För angränsande kvarter (intill Gasverket) gäller att Gasverkets särart ska framhävas genom att ny bebyggelse bildar en kontrast, till exempel i valet av fasadmaterial.

Alternativ skrivning: För angränsande kvarter (intill Gasverket) gäller att Gasverkets särart -liksom stadsdelen i sin helhet -ska framhävas genom att ny bebyggelse anpassas till och harmonierar med den gamla industriarkitekturen i valet av fasadmaterial, volym, färgsättning och arkitektonisk utsmyckning.

Nuvarande skrivning: Tillkommande bebyggelse kan inspireras av den industriella karaktären, till exempel när det gäller material och formspråk, men utvecklas mot en högre gestaltningsmässig ambitionsnivå.

Alternativ skrivning: Tillkommande bebyggelse ska inspireras av den industriella karaktären när det gäller material, formspråk, volym och skala.

Nuvarande skrivning: Att koppla ihop området till en sammanhängande stadsväv underlättar transporter till fots och med cykel. Norra länken, Lidingövägen och Värtabanan bildar idag delvis svårforcerade barriärer som behöver överbryggas på strategiskt viktiga platser.

Alternativ skrivning: Att koppla ihop området till en sammanhängande stadsväv underlättar transporter till fots, med cykel, med bil och med buss. Norra länken, Lidingövägen och Värtabanan bildar idag delvis svårforcerade barriärer som behöver överbryggas på strategiskt viktiga platser. För att undvika att stadsdelen kommer att upplevas som isolerad i förhållande till övriga staden är det viktigt att planera för stadsgator med blandade trafikslag till och igenom stadsdelen.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Att använd energi (nettoenergi) mäts istället för köpt energi.
3. Att staden ska driva att spårvägen förlängs från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.
4. Att därutöver anföras följande:

Klimatsmart uppvärmning

En viktig del i klimatarbetet handlar om att bygga energieffektiva byggnader. I Norra Djurgårdsstaden är stadens ambition att vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling. Det görs genom att väva samman traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner. Vi menar att detta är en mycket bra ambition, men att den grönblå majoritetens praktiska politik leder till något annat i verkligheten. Norra Djurgårdsstaden har inte en sund inriktning för varken klimatet eller resursanvändningen.

Anledningen är att staden idag styr bort från fjärrvärme och istället styr mot ökad elanvändningen för uppvärmning och minskad elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Varför är fjärrvärmen viktig i klimatomställningen? Historiskt har omställningen av bebyggelsens uppvärmning tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmen är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid bio-kraftvärmeverket i Värtan, ett stenkast ifrån Norra Djurgårdsstaden. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken, det är mer än samtliga utsläpp från staden idag.

Varför är elbaserad uppvärmning dåligt för klimatet? I Stockholm råder idag effekt- och nätkapacitetsbrist. Det innebär att Stockholms effektuttag redan är lika stort som den tillgängliga effekten och att det saknas utrymme för ökade effektuttag. Samtidigt krävs ett ökat effektuttag för klimatomställningen, eftersom vi behöver elektrifiera bilar, bussar, lastbilar och flyg samt elansluta fartyg. Många aktörer är därför överens om att den rådande effekt- och kapacitetsbristen är så pass allvarlig att den utgör ett hinder för att staden ska kunna nå sina klimatmål. För klimatomställningen har vi alltså inte råd att låta effektuttaget gå till uppvärmning där det finns bättre alternativ.

Varför styr de grönbå bort från klimatpositiv fjärrvärme och dess effektproduktion för att istället premiera elbaserad uppvärmning? Anledningen är att staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi).

Det innebär att lokalt producerad energi, inom byggnadens systemgränser, inte räknas som använd energi. Om till exempel eldrivna värmepumpar installeras i ett hus istället för att ansluta det till fjärrvärme innebär det med denna mätmetod att huset verkar dra mindre energi eftersom den köpta energin Miljö- och hälsoskyddsnämnden Sida 4 (8) Tekniska nämndhuset Fleminggatan 4 Box 8136 104 20 Stockholm www.stockholm.se/miljoforvaltningen minskar. I verkligheten är huset inte mer energieffektivt, exakt lika mycket energi används som om det hade varit anslutet till fjärrvärme, det är bara den köpta energin som har minskat. Siffrorna blir alltså missvisande.

Utöver att siffrorna blir missvisande så innebär mätmetoden alltså att viss energiproduktion främjas, och annan hindras. Att köpa klimatkompenserad fjärrvärme missgynnas jämfört med eldriven värmepump. Ett mer korrekt och neutralt sätt att mäta är därför att redovisa faktisk använd energi. På så sätt får vi både rättvisande siffror samt möjlighet att styra mot mer energieffektiva byggnader och minskade klimatutsläpp.

Att mäta köpt energi går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och ökar elanvändningen för uppvärmning och minskar elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Resultatet av den förda politiken är att alltfler byggherrar i Norra Djurgårdsstaden tvingas välja bort att ansluta till den snart klimatpositiva fjärrvärmens ett stenkast bort och istället installerar eldrivna värmepumpar.

Varför den grönbå majoriteten driver att köpt energi ska mätas istället för använd energi är ett mysterium. Det är inte bra för klimatet, det ger inte rättvisande statistik och det går emot vad tunga organisationer förespråkar.

Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

I programmet för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden finns generella skrivningar om kollektivtrafik. Det står att kollektivtrafiken ska utgöra en ryggrad i formandet av stadsdelens struktur och att kollektivtrafiken ska vara frekvent, kapacitetsstark och lättillgänglig. Kollektivtrafikens rum ska formars som en integrerad del av staden för att både stärka stadslivet och dra nytta av stadsmiljön. Samtidigt saknas en av de viktigaste kollektivtrafikfrågorna för området, nämligen spårtrafikutbyggnaden från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

I mitten av september i år kom från Region Stockholm den tredje i raden av studier om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Tre spårlösningar och två olika busslösningar presenteras men inga besked lämnades om varken finansiering eller bedömning av den praktiska genomförbarheten av de olika alternati-

ven. Grundmaterialet i utredningarna är dock goda för att nu kunna ta beslut om hur området ska trafikförsörjas, utöver den tunnelbanekapacitet som redan finns i området.

Problemet är dock att Region Stockholm återigen inte avser att ta några beslut de närmaste åren om den ur kapacitetssynpunkt bästa lösningen med spårväg. Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M) som tidigare hävdade att det är stadens fel att spårvägen blir försenad säger nu att "det är spännande på längre sikt att spårvagn är den lösningen som ger bäst kapacitet. Men det förutsätter att fler står för notan."

Således inga besked om varken finansiering eller tidplan. Staden måste få besked från regionen om vilka markbehov som finns för att genomföra antingen spår eller busstrafik i området. Att dessa besked inte kommer från den blågröna ledningen i regionen är upprörande. Stockholms stad arbetar just nu med att planera övriga etapper i Norra Djurgårdsstaden och en exploatering av mark för spårväg tar betydligt större ytor och områden i anspråk än vad busstrafik gör. Dessa brister på besked är uppseendeväckande och dessutom påstår trafikregionrådet att "vi kommande år nu kan ha en grund för konstruktiva samtal om vägen framåt" (vår understrykning). Detta sista uttalande visar på en okunnighet hos Moderaterna i regionen om hur stadsplanering går till. Staden måste få besked om vilken lösning som är aktuell för att på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt kunna kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden. Istället skjuter de blågröna i regionen upp spårfrågan på obestämd framtid.

Det bästa ur kapacitetssynpunkt är att trafikförsörja med spår. Vi menar att avtal om detta måste slutas omgående. Det kan inte vänta i flera år till. Stockholms stad kan i mindre omfattning också medfinansiera projektet, men huvudparten måste Region Stockholm som trafikhuvudman ansvara för. Programmet för hållbar utveckling i Norra Djurgårdsstaden måste innehålla denna avgörande fråga för områdets kollektivtrafikförsörjning.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V) enligt följande.

1. att nämnden delvis bifalla förvaltningens förslag, att använd energi (nettoenergi) mäts istället för köpt energi,
2. att staden ska driva att spårvägen förlängs från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten samt
3. att därutöver anför följande;

Klimatsmart uppvärmning

En viktig del i klimatarbetet handlar om att bygga energieffektiva byggnader. I Norra Djurgårdsstaden är stadens ambition att vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling. Det görs genom att väva samman traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner. Vi menar att detta är

en mycket bra ambition, men att den grönbå majoritetens praktiska politik leder till något annat i verkligheten.

Idag styr staden bort från fjärrvärme och istället mot ökad elanvändning för uppvärmning och minskad elproduktionen i kraftvärmesystemet. Fjärrvärme möjliggör minskade utsläpp genom att använda ny teknik. Elbaserad uppvärmning är i teorin bra, men blir problematiskt i Stockholm som redan nu nästan har effektbrist. Det gör att staden kommer ha svårt att använda den tillgängliga effekten för att elektrifiera transportsektorn.

Varför styr de grönbå bort från klimatpositiv fjärrvärme och dess effektproduktion för att istället premiера elbaserad uppvärmning? Anledningen är att staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi). Det innebär att lokalt producerad energi, inom byggnadens systemgränser, inte räknas som använd energi. Om till exempel eldrivna värmepumpar installeras i ett hus istället för att ansluta det till fjärrvärme innebär det med denna mätmetod att huset verkar dra mindre energi eftersom den köpta energin minskar. I verkligheten är huset inte mer energieffektivt. Utöver att siffrorna blir missvisande så innebär mätmetoden alltså att viss energiproduktion främjas. Att köpa klimatkompenserad fjärrvärme missgynnas jämfört med eldriven värmepump. Ett mer korrekt och neutralt sätt att mäta är därför att redovisa faktisk använd energi. På så sätt får vi både rättvisande siffror samt möjlighet att styra mot mer energieffektiva byggnader och minskade klimatutsläpp.

Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

I programmet för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden finns generella skrivningar om kollektivtrafik. Det står att kollektivtrafiken ska utgöra en ryggrad i formandet av stadsdelens struktur och att kollektivtrafiken ska vara frekvent, kapacitetsstark och lättillgänglig. Samtidigt saknas en av de viktigaste kollektivtrafikfrågorna för området, nämligen spårtrafikutbyggnaden från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

I mitten av september i år kom från Region Stockholm den tredje i raden av studier om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Tre spårlösningar och två olika busslösningar presenteras men inga besked lämnades om varken finansiering eller bedömning av den praktiska genomförbarheten av de olika alternativen. Grundmaterialet i utredningarna är dock goda för att nu kunna ta beslut om hur området ska trafikförsörjas, utöver den tunnelbanekapacitet som redan finns i området. Problemet är dock att Region Stockholm återigen inte avser att ta några beslut de närmaste åren om den ur kapacitetssynpunkt bästa lösningen med spårväg. Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M) som tidigare hävdade att det är stadens fel att spårvägen blir försenad säger nu att ”det är spännande på längre sikt att spårvagn är den lösningen som ger bäst kapacitet. Men det förutsätter att fler står för notan.”

Det bästa ur kapacitetssynpunkt är att trafikförsörja med spår. Vi menar att avtal om detta måste slutas omgående. Det kan inte vänta i flera år till. Stockholms stad kan i mindre omfattning också medfinansiera projektet, men huvudparten måste Region Stockholm som trafikhuvudman ansvara för. Programmet för hållbar utveckling i

Norra Djurgårdsstaden måste innehålla denna avgörande fråga för områdets kollektivtrafikförsörjning.

Särskilt uttalande gjordes av Jaime Barrios (V) enligt följande.

Ett av hållbarhetsmålen för Norra Djurgårdsstaden är "Jämlig stad". Programmet avser att uppfylla detta mål genom att skapa olika upplåtelseformer och bygga en blandning av bostadsrätter och hyreslägenheter samt att bygga lägenheter av olika storlek som attraherar olika åldersgrupper. Vad som inte tas upp är frågan om ekonomisk jämlikhet/ojämlikhet. Vi bygger nu en segregerad stad. Ensamstående och familjer med låga inkomster har inte råd att köpa eller hyra en lägenhet i Norra Djurgårdsstaden. I stället måste vi bygga hyresrätter med en hyra som också lågbetalda yrkeskategorier kan klara. Bostadsbristen och bristen på bostäder med rimliga hyror får svåra sociala följder. Många familjer lider av trångboddhet, ungdomar kan inte starta sitt vuxenliv i brist på egen bostad och bostadslösa tvingas hyra dyrt i andra hand. Om vi ska uppnå målet om en Jämlig stad måste vi bygga hyreslägenheter med rimliga hyror som alla kan betala. Vi vill ha en stad för alla, en stad med social integration!