

Tid Tisdagen den 10 december 2020 kl. 16.00 – 16.45
Plats Bolindersalen, tekniska nämndhuset
Justering Fredagen den 18 december 2020, §§ 1-11, 13-17, 19-21,
23, 25, 29, 31-33

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 10 december 2020, §§ 12, 18, 22, 24, 26-28,
30

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M) §§ 8-16
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Marlene Karlén (V)
Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) för Ulla Hamilton (M)
Bo Arkelsten (M) §§ 1-7, 17-33 för Eva Ekmehag (M)
Bengt Ohlsson (S) för Emmelie Renlund (S)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M) §§ 8-16
Bo Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Emil Stensson (S)
Joel Höglund (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Raket Nilsson, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 33**Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden. Revidering**

Dnr T2020-01704

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 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.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, Östermalms stadsdelsförvaltnings, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB:s gemensamma tjänsteutlåtande.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att 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 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 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. 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 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.

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 forandet 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 buslösningar 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.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Åse Geschwind