

Utlåtande 2010:94 RI+II (Dnr 303-1015/2010)

## Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande  
Programmet "Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden" godkänns, *bilaga 2*, med beaktande av vad föredragande borgarråden anför.

**Föredragande borgarråden Sten Nordin och Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Kommunfullmäktige beslutade 2009 att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett särskilt miljöprofilerat stadsutvecklingsområde och gav exploateringsnämnden i uppdrag att ta fram ett miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden som ska underställas kommunfullmäktige för beslut.

Visionen är att Norra Djurgårdsstaden ska bli en miljöstadsdel i världsklass och vara ett internationellt föredöme när det gäller hållbart stadsbyggande. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad ska tillvaratas och vidareutvecklas i den nya stadsdelen.

Norra Djurgårdsstaden ska inte bara befästa Stockholms position som en ledande huvudstad i klimatarbetet utan också stödja marknadsföringen av svensk miljöteknik och bidra till att ny teknik utvecklas som kommer allt bostadsbyggande i Stockholm, Sverige och omvärlden tillgodo.

En förvaltningsövergripande arbetsgrupp bestående av exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms

stadsdelsförvaltning har i dialog med Stockholms Hamn AB utarbetat ett förslag till program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Syftet med programmet är att vara ett övergripande mål- och styrdokument. Det innehåller vision och övergripande mål samt framtidsbild, operationella mål och åtgärder för olika sektorer. De operationella målen konkretiseras i form av miljö- och hållbarhetskrav i handlingsprogram för olika utbyggnadsstapper och verksamheter i området.

Det övergripande programmet utgör tillsammans med handlingsprogram, åtgärdsplaner och uppföljningsmodell ett sammanhållet program där konkreta mål- och kravnivåer utvecklas successivt medan övergripande vision och mål ligger fast. Precisering av de operationella målen kommer att ske kontinuerligt i takt med ökad kunskap, teknikutveckling och förändrade omvärldskrav. Programmet ska ses som ett dynamiskt program vars delar och detaljeringsgrad utvecklas över tiden.

*Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Hamn AB:s styrelse* har samtliga beslutat att överlämna förslaget till program för miljö och hållbar stadsutveckling för Norra Djurgårdsstaden till kommunfullmäktige för ställningstagande.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* uppfattar att programmets övergripande mål är mycket ambitiösa och uppmuntrar de ansvariga nämnderna att formulera tydliga mål och indikatorer som tillåter programmet att integreras med nämndernas verksamhetsplaner och därmed stadens övriga uppföljning. Stadsledningskontoret föreslår att programmet godkänns.

### *Våra synpunkter*

Stadshusalliansen har en vision om att Stockholm år 2030 ska vara världsledande i att utveckla och tillämpa ny energi- och miljöteknik. Vår strävan är att Stockholm ska vara en stad där nya stadsdelar utvecklas till att bli internationella föredömen. 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 2025 kommer den att rymma 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. Norra Djurgårdsstaden är först ut av de två geografiskt utpekade miljöprofilområden som beslutats under denna mandatperiod. Det andra är Västra Liljeholmen. Till detta kommer det tredje miljöprofilområdet i form av miljonprogrammets stadsdelar, som nu genomgår omfattande renoveringar och energieffektiviseringar.

Stadsdelar med hög miljöprofil planeras och byggs på flera håll i världen. Hammarby Sjöstad har blivit världsberömt som den första fullskaliga satsningen på att bygga en hållbar stadsdel där integrerad planering gör att miljöpåverkan minskar. Det handlar om stora infrastrukturella lösningar som sopsug och spårväg i området, lokalt omhändertagande av dagvattnet och smarta lösningar i fastigheterna såsom snåla vattenarmaturer och gröna tak. Varje år kommer tusentals besökare till Sjöstaden, från Sverige och från hela världen, för att låta sig inspireras och ta med sig goda exempel. I Norra Djurgårdsstaden går vi vidare med erfarenheterna vi förvärvat i ett årtiondes arbete med Hammarby Sjöstad och vidareutvecklar ambitionerna. Norra Djurgårdsstaden utmärker nästa generations hållbara stadsbyggande, inte minst på energiområdet.

Stadsdelen ingår som ett av 18 projekt i Climate Positive Development Program, det globala klimatprogram som initierats av Clinton Foundation och där bland annat projekt i London, San Francisco, Toronto, Melbourne och Seoul ingår. Norra Djurgårdsstaden är ett av två i hela Europa som ingår i projektet och kommer att ge uttryck för att en klimatpositiv utveckling är fullt möjlig även i storstäder.

Miljöprogrammet innehåller två övergripande klimatmål: år 2020 ska invånarna som bor i Norra Djurgårdsstaden ha halverade koldioxidutsläpp jämfört med andra stockholmare och år 2030 ska stadsdelen vara fossilbränslefri. Detta ställer stora krav på ett helhetstänkande med alltifrån smart sophantering och god kollektivtrafikförsörjning till energisnåla hus och på sikt till och med plusenergihus som förmår leverera energi till elnätet.

Den noggranna utvärdering av Hammarby Sjöstad som gjorts av Kungliga Tekniska Högskolan har fått ligga till grund för utformandet av föreliggande miljöprogram och det arbete som föregått det. Det präglas av 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.

En annan viktig lärdom från Hammarby Sjöstad är att involvera företagen tidigt i processen och även ha tydliga mål för hur tekniken som används i stadsdelen ska marknadsföras vid bland annat studiebesök. Ett exempel på detta är det av Kronprinsessan Victoria invigda Norra Djurgårdsstaden Innovation som kommer att utgöra en arena för kunskapsutbyte och information och till vilket också ett antal forsknings- och innovationsprojekt kan knytas.

I arbetet med att ta fram detta miljöprogram har stadens berörda nämnder arbetat i nära kontakt med byggföretagen, övriga näringslivet och KTH. De därigenom framtagna ambitiösa miljökraven skapar nya förutsättningar för att driva utvecklingen framåt. Norra Djurgårdsstaden erbjuder ett bra tillfälle att pröva ny teknik och exempelvis utforma smarta elnät.

För att nå de högt ställda målsättningarna är det centralt att samtliga involverade parter strävar mot samma ambitionsnivå. Det är därför som staden har slutit avsiktsförklaringar, så kallade Världsklassavtal, med de olika aktörer som finns med i projektet – byggherrar, ledningsdragande företag, andra näringslivsaktörer, med flera. Undertecknaren av Världsklassavtalet förbinder sig att vara föregångare, använda ny teknik och ligga i framkant för att uppnå högt ställda mål och krav på miljöprofileringen.

Eftersom stadsdelen byggs under en lång tid är det viktigt att inte kvantifiera målen på ett sätt som hämmar utvecklingen. Målen ska successivt flyttas fram och skärpas för att hela tiden ligga i framkant. Vi instämmer i stadsledningskontorets påpekande att ansvariga nämnder bör utarbeta indikatorer integrerade i verksamhetsplanerna som möjliggör uppföljning inom ramen för stadens sedvanliga rutiner för styrning och ledning. Berörda nämnder bör också sträva efter att uppnå harmonisering mellan de olika styrinstrument staden har till sitt förfogande – såsom markanvisningar, detaljplaner och exploateringsavtal – för att genom dessa åstadkomma en sammanhållen styrning mot uppsatta mål.

Genom att satsa på spjutspetsteknik och utveckla ett levande showroom kan vi gemensamt bidra till att öka svenska företags internationella anseende, marknadsföring och konkurrenskraft inom områden som anknyter till miljöteknik och energieffektivitet. Tillsammans kommer vi att bygga en miljöstadsdel i världsklass och fortsätta vårt tålmodiga arbete att förena en miljösmart och hållbar stadsutveckling med byggandet för ett växande Stockholm.

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. delvis bifalla programmet som ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden
2. anförda följande

Efter mycket om och men ska nu miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden antas. Norra Djurgårdsstaden har goda förutsättningar för att bli en klimatneutral stadsdel med ekologisk spjutspetsteknik och en god boendemiljö. Programmet är en bra inriktning för miljöarbetet i Norra Djurgårdsstaden, med många intressanta delar såsom hållbar livsstil och hållbara transportsystem. Det är dock oklart hur styrande programmet är, hur uppföljningen kommer att ske och hur slutresultatet kommer att se ut.

Vi är bekymrade över att programmet antas alldeles för sent i processen med framtagandet av det nya miljöprofilsområdet Norra Djurgårdsstaden. Flera detaljplaner har redan antagits, långt innan miljöprogrammet fastställts. Denna bakvända ordning är olycklig, eftersom programmets styrfunktion minimeras. Rimligtvis måste detaljplanerna i ett stadsutvecklingsområde med hög miljöprofil, anpassas efter ett miljöprogram med högt ställda miljö- och energikrav och där uppföljning betonas.

För att de miljöprofilerade stadsdelarna verkligen ska bli miljöanpassade är det av högsta vikt att staden tar fram program med konkreta och högt ställda miljö- och energikrav. T ex är det rimligt att byggnadernas energiförbrukning regleras. Då räcker det inte att skriva att energiförbrukningen ”ska vara mycket låg” utan måste definieras i kWh/m<sup>2</sup>/år. Miljöpartiet menar att energikraven ska vara 45-55 kWh/m<sup>2</sup>/år för ny byggnation i hela staden. Detta borde vara ett minimikrav för energiförbrukningen i Norra Djurgårdsstaden. Såsom det är nu så är det oklart vilka energikrav som ställs och var i processen de ställs. Det är också oklart hur och i vilket skede uppföljning av kraven ska ske.

En klimatsmart samhällsplanering är bilsnål. För att minimera biltrafiken i miljöprofilområdet Norra Djurgårdsstaden är det också rimligt att antalet parkeringsplatser regleras. Miljöpartiet menar att parkeringsnormen i staden som helhet ska vara 0,3-0,5 beroende på område, och 0,16 för studentbostäder. I Norra Djurgårdsstaden, som kommer inrymma en del studentbostäder, bör parkeringsnormen rimligtvis vara i den storleksordningen. Det föreliggande förslaget saknar en preciserad parkeringsnorm för Norra Djurgårdsstaden. Erfarenheterna från Hammarby sjöstad visar att en bilsnål planering är mycket viktig att planera in från början. Erfarenheterna visar också att det är viktigt att involvera invånarna i miljöarbetet i ett tidigt skede och att kontinuerligt ge de boende information om sitt miljöprofilområde.

Det är mycket positivt att staden beslutat om utbyggnad av Spårväg City. Spårvägen kommer möjliggöra ett hållbart transportalternativ i Norra Djurgårdsstaden. Det är dock viktigt att kollektivtrafiken finns på plats när de boende flyttar in i området. Det är därför olyckligt att beslut om detaljplanerna för bostäderna och spårvägen inte tas samtidigt. Det är också olyckligt att förslaget till miljöprogrammet inte innehåller några konkreta förslag på hur bilpooler ska se ut i området.

Vad gäller återföring av avloppsslammet, är det viktigt att slammet är av god kvalitet. Det handlar både om rening av tungmetaller och andra skadliga ämnen, men framför allt om att se till att dessa ämnen aldrig kommer ut i avloppsvattnet. Här har bl a läkemedelsindustrin ett stort ansvar.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Programmet "Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden" godkänns, *bilaga 2*, med beaktande av vad föredragande borgarråden anför.

Stockholm den 25 augusti 2010

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Tomas Rudin, Roger Mogert, Teres Lindberg och Malte Sigemalm* (alla s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. I huvudsak bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anför följande.

Projektet är mycket spännande och har många ambitiösa och realistiska målsättningar vad gäller framtida energi- och återvinningssystem, klimatanpassning, grönskande utomhusmiljö, hållbara vatten- och avloppssystem liksom en på sikt god ambition att kollektivtrafikförsörja dessa områden. Vi har dock några synpunkter.

Vi vill poängtera vikten av att planera för användandet av vatten vid stadsplanering i Stockholm. Att transportera både gods och människor på vattnet är ett miljövänligt

alternativ som väl passar sig en stadsdel med miljöprofil som Norra Djurgårdsstaden. Att detta inte finns med i planen är anmärkningsvärt.

Stadsdelen har också mycket höga målsättningar när det gäller hållbarhet och det är utmärkt. Det ställer dock också höga krav på dem som flyttar in i stadsdelen och vi tror därför att det krävs ett aktivt arbete för att miljötanken ska leva vidare.

Målet om att stadsdelen ska vara fossilfri gäller först till år 2030. Fram till dess hämtas fjärrvärmen från kolkraftverket i Värtahamnen. Vi vill se en snabbare konvertering av Värtaverket från kol till biobränsle.

Det är också tråkigt att området med sin närhet till universitetet inte har några studentbostäder inplanerade.

Vad gäller detaljerna som finns redovisade i ärendet så är svagheten den redovisade tidsplanen, som bland annat anger att projektet kommer att stå klar redan 2025 och att all trafik i området redan till år 2030 skall vara fossilfri. Det sistnämnda är betydligt mer optimistisk än stadens, regionens och forskningens studier på området. Från hamntrafiken i Norra Djurgårdsstaden passerar idag årligen cirka 200 000 person- och lastbilar. Det finns tyvärr ingen forskning eller prognoser från experter på området, förutom det som skissas i detta övergripande program, som talar för att det skulle vara realistiskt att alla dessa fordon kommer vara fossilfria redan till år 2030.

Den tidsplan som idag i praktiken avtalsmässigt gäller både för nedläggning av Loudden och Bergs oljehamn i Nacka är 2019. Erfarenheten från andra starkt förordnade områden är att det tar minst 2 år att genomföra enbart marksaneringar på sådana platser. Att sedan enbart på fyra år bygga andra etappen, fem tusen bostäder, kommer att vara en utmaning. Att den nya stadsdelen kan stå klar 2030 är mer realistisk, under förutsättning att alternativ lokalisering av de bägge terminalerna har hittats för bränsleförsörjningen av Stockholms län.

Slutligen bör parkeringstalen och möjligheter till angöring av fordon vara planerade på en sådan nivå att även barnfamiljer, företag och anläggningar för bilpooler kan leva och fungera i området i enlighet med dess miljöprofil. Erfarenheten säger också att man uppnår målen bättre om man planerar realistiskt från början och inte tvingas åtgärda problem efteråt utifrån en problematik som redan uppstått och utan goda planeringsmöjligheter och under tidspress. Med en framtida, mycket stor andel miljöanpassade personbilar kommer miljöbelastningen till och från området från dessa fordon, via en utomordentlig väganslutning via den nya Norra länken, bli mycket liten.

**Reservation** anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

1. delvis bifalla programmet som ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden
2. anföra följande

Det är positivt att det till slut utformats ett miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden – ett av stadens miljöprofilsområden. Dock behövs en del preciseringar och kompletterande åtgärder.

Det är grundläggande för ett miljöprofilsområde att det finns bra kollektivtrafik. Då vanor är svåra att bryta är det viktigt att kollektivtrafiken finns på plats redan när de första boende flyttar in. Det är därför olyckligt att beslut om detaljplanerna för bostäderna och den planerade Spårväg City inte tas samtidigt. Genom en väl utbyggd kollektivtrafik kompletterad med bra cykelvägar, gångvägar och bilpooler bör området kunna bli ett bilglost område med en P-kvot på 0,3.

För att säkerställa en god inomhusmiljö bör studier utföras för att tydligt klarlägga orsakerna till de så kallade sjuka-hus problemen och allt byggande därefter ske med full garanti för att giftemissioner inte skapas eller kan skapas genom fukt i betong i kombination med golvspackel. Vidare bör all dragning av el och IT-nätverk ske på sådant sätt att den elektromagnetiska strålningen inomhus reduceras till minst 1/10 av nuvarande svenska gränsvärde. Minst 100 lägenheter bör vara el- och IT-sanerade så att också personer särskilt känsliga för elektromagnetiska fält kan bo i lägenheterna.

För att möjliggöra alla typer av boende bör minst 50 % av lägenheterna vara hyresrätter eller kooperativa bostadsrätter.



## ÄRENDET

Kommunfullmäktige beslutade den 19 oktober 2009 att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett särskilt miljöprofilerat stadsutvecklingsområde. Kommunfullmäktige gav vidare exploateringsnämnden i uppdrag att ta fram ett miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden som ska underställas kommunfullmäktige för beslut.

Visionen är att Norra Djurgårdsstaden ska bli en miljöstadsdel i världsklass och vara ett internationellt föredöme när det gäller hållbart stadsbyggande. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad ska tillvaratas och vidareutvecklas i den nya stadsdelen.

Norra Djurgårdsstaden ska inte bara befästa Stockholms position som en ledande huvudstad i klimatarbetet utan också stödja marknadsföringen av svensk miljöteknik och bidra till att ny teknik utvecklas som kommer allt bostadsbyggande i Stockholm, Sverige och omvärlden tillgodo.

Att förena en snabbt växande stad med höga miljömässiga ambitioner är en utmaning som Stockholm liksom andra storstäder måste klara av. Norra Djurgårdsstaden har unika förutsättningar att bidra till det arbetet. I detta sammanhang har Norra Djurgårdsstaden ("Stockholm Royal Seaport") valts ut av Clinton Climate Initiative som ett av 18 projekt i världen som har goda förutsättningar att bli en klimatpositiv stadsdel.

Programmet bygger också på en dialog under 2009 och 2010 med byggherrar, infrastrukturbolag, teknikföretag och universitet i form av workshops, möten samt kick-off för miljöprofileringen som gick av stapeln den 2-3 februari 2010 med närvaro av H.K.H. Kronprinsessan Victoria.

En del av programmet berör etableringen av ett innovationscentrum som verktyg för att uppnå de höga miljö- och hållbarhetsmålen i Norra Djurgårdsstaden. För denna verksamhet – med namnet Norra Djurgårdsstaden Innovation – har ett mål- och styrdokument upprättats.

Syftet med programmet är att vara ett övergripande mål- och styrdokument för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden. Det övergripande programmet innehåller vision och övergripande mål samt framtidsbild, operationella mål och åtgärder för olika sektorer. De operationella målen konkretiseras i form av miljö- och hållbarhetskrav i handlingsprogram för olika utbyggnadsetapper och verksamheter i området.

Det övergripande programmet utgör tillsammans med handlingsprogram, åtgärdsplaner och uppföljningsmodell ett sammanhållet program där konkreta mål- och kravnivåer utvecklas successivt medan övergripande vision och mål ligger fast. Precisering av de operationella målen kommer att ske kontinuerligt

i takt med ökad kunskap, teknikutveckling och förändrade omvärldskrav. Precisering av målen leder också till att de blir mer uppföljningsbara. Programmet ska ses som ett dynamiskt program vars delar och detaljeringsgrad utvecklas över tiden.

De handlingsprogram som utvecklas av enskilda företag och verksamheter utgör en väsentlig del i den hållbara stadsutvecklingen även om staden formellt sett inte har rådighet över dessa. Ett bra samarbete mellan parterna ger dock den rådighet som krävs för att åstadkomma hållbara lösningar i stadsdelen.

Föreslagna åtgärder för olika sektorer består främst av utredningsinsatser för att skapa ett fördjupat underlag för precisering av mål och för konkreta insatser eller utvecklingsprojekt för att påbörja en önskvärd utveckling.

Programmet för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden har utarbetats av exploateringskontoret tillsammans med en förvaltningsövergripande arbetsgrupp där miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning ingått. Arbetet har skett i dialog med Stockholms Hamn AB.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 april 2010 att till kommunfullmäktige överlämna och åberopa exploateringskontorets med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Östermalms stadsdelsförvaltning samt Stockholms Hamn AB gemensamma tjänsteutlåtande för antagande av övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 maj 2010 att till kommunfullmäktige överlämna och åberopa miljöförvaltningens med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Östermalms stadsdelsförvaltning samt Stockholms Hamn AB gemensamma tjänsteutlåtande för antagande av övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (V), *bilaga 1*.

Ledamoten Karin Wanngård m.fl. (S) anmälde att de lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 maj 2010 att till kommunfullmäktige överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets med exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Östermalms stadsdelsförvaltning samt Stockholms Hamn AB gemensamma tjänsteutlåtande för antagande av övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

*Reservation* anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2010 att till kommunfullmäktige överlämna och åberopa trafikkontorets med exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, Östermalms stadsdelsförvaltning samt Stockholms Hamn AB gemensamma tjänsteutlåtande för antagande av övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

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

### **Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2010 att till kommunfullmäktige överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens med exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret samt Stockholms Hamn AB gemensamma tjänsteutlåtande för antagande av övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Johan Sjölin m.fl. (M), ledamoten Gunilla Gustafsson (FP) samt ledamoten Britt Westerlind (KD), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Rolf Lindell m.fl. (S), ledamoten Marion Sundqvist (MP) samt ledamoten Per Hamnström (V), *bilaga 1*.

## **Stockholms Hamn AB**

**Stockholms Hamn AB:s styrelse** beslutade vid sitt sammanträde den 11 maj 2010 att till kommunfullmäktige överlämna och åberopa Stockholms Hamn AB:s med exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret samt Östermalms stadsdelsförvaltning gemensamma tjänsteutlåtande för antagande av övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Malte Sigemalm m.fl. (S), tjänstgörande ersättaren Peter Modesta (MP) samt ledamoten Anders Djerf (V), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Östermalms stadsdelsförvaltningens och Stockholm Hamn AB:s** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2010 har i huvudsak följande lydelse.

### *Bakgrund*

Kommunfullmäktige beslutade den 19 oktober 2009 att Norra Djurgårdsstaden ska utgöra ett särskilt miljöprofilerat stadsutvecklingsområde. De andra två utpekade områdena är Lövholmen och miljonprogramområdena (Dnr 303-4632/2007). Kommunfullmäktige gav vidare Exploateringsnämnden i uppdrag att ta fram ett miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden som ska underställas kommunfullmäktige för beslut.

Visionen är att Norra Djurgårdsstaden ska bli en miljöstadsdel i världsklass och vara ett internationellt föredöme när det gäller hållbart stadsbyggande. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad ska tillvaratas och vidareutvecklas i den nya stadsdelen.

Norra Djurgårdsstaden ska inte bara befästa Stockholms position som en ledande huvudstad i klimatarbetet utan också stödja marknadsföringen av svensk miljöteknik och bidra till att ny teknik utvecklas som kommer allt bostadsbyggande i Stockholm, Sverige och omvärlden tillgodo.

Att förena en snabbt växande stad med höga miljömässiga ambitioner är en utmaning som Stockholm liksom andra storstäder måste klara av. Norra Djurgårdsstaden

har unika förutsättningar att bidra till det arbetet. I detta sammanhang har Norra Djurgårdsstaden (Stockholm Royal Seaport) valts ut av Clinton Climate Initiative som ett av 18 projekt i världen som har goda förutsättningar att bli en klimatpositiv stadsdel.

Det övergripande programmet för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden har utarbetats inom exploateringskontoret i samarbete med en förvaltningsövergripande arbetsgrupp från fyra andra förvaltningar (stadsbyggnadskontor, miljöförvaltning, trafikkontor och Östermalms stadsdelsförvaltning) samt i dialog med Stockholms Hamnar. Programmet bygger också på en dialog under 2009 och 2010 med byggherrar, infrastrukturbolag, teknikföretag och universitet i form av workshops, möten samt KickOff för miljöprofileringen som gick av stapeln den 2-3 februari 2010 då även invigningen av Norra Djurgårdsstaden Innovation förrättades av Kronprinsessan Victoria.

En del av programmet berör etableringen av ett innovationscentrum som verktyg för att uppnå de höga miljö- och hållbarhetsmålen i Norra Djurgårdsstaden. För denna verksamhet – med namnet Norra Djurgårdsstaden Innovation - har ett mål och styrdokument upprättats.

#### *Programmets syfte och innehåll*

Syftet med det övergripande programmet för miljö och hållbar stadsutveckling är att ange inriktning och mål för planering, genomförande och förvaltning av stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Programmets uppgift är att vara styrande och vägledande genom att ange vision, mål och åtgärder. Det övergripande programmet ska vara:

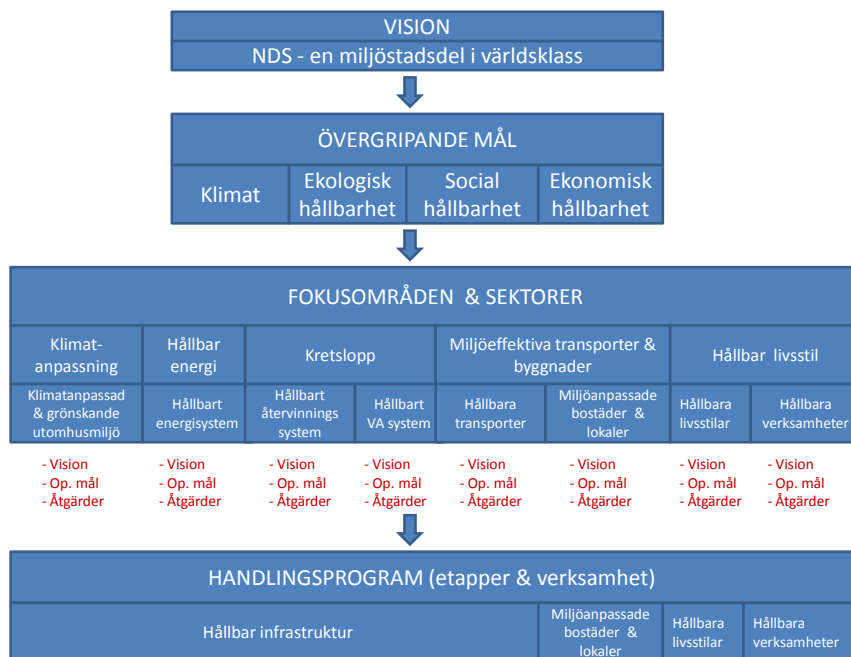
- styrande för formulering av handlingsprogram för olika utbyggnadsetapper (innefattande stadens miljö- och hållbarhetskrav för infrastruktur och markanvisningar för bostäder och lokaler, detaljplaneprocess samt exploateringsavtal)
- styrande för utveckling av uppföljningsmodell (inkluderande indikatorer, utvärderingar och kontrollplaner)
- styrande för upprättande av åtgärdsplaner (för genomförande av programmets åtgärder)
- vägledande för utveckling av handlingsprogram för hållbara verksamheter (som upprättas av respektive verksamhet i NDS)
- vägledande för utveckling av handlingsprogram för hållbara livsstilar
- vägledande för utveckling och marknadsföring av miljöteknik och kompetens inom hållbar stadsutveckling (kopplat till Norra Djurgårdsstaden Innovation)

Stadens övergripande program utgör tillsammans med handlingsprogram för olika utbyggnadsetapper samt uppföljningsmodell och åtgärdsplaner ett sammanhållet program där delarna utvecklas successivt medan övergripande vision och mål ligger fast.

I figuren nedan visas hur programmets olika delar hänger samman. Vision och övergripande mål ger inriktningen för olika sektorer (kapitel 5-12). De operationella

målen i respektive sektor styr handlingsprogram för olika utbyggnadsetapper och verksamheter i området. Handlingsprogram för olika etapper innehåller miljö- och hållbarhetskrav som utgör villkor för infrastruktur, markanvisning, detaljplaneprocess och exploateringsavtal. Uppföljning av mål och krav sker kontinuerligt i processen (kapitel 17).

De åtgärder som föreslås inom olika sektorer kommer att tas upp i årliga åtgärdsplaner (bilaga 1). Aktuella åtgärder för exempelvis 2012 ska ingå i Åtgärdsplan NDS 2012 samt i budget för 2012. Innan en åtgärd vidtas bör den diskuteras med berörda aktörer för att finna lämplig tidpunkt och form för genomförandet.



### Nyheter i Norra Djurgårdsstaden jämfört med Hammarby Sjöstad

En av utgångspunkterna för miljöprofileringen av Norra Djurgårdsstaden är att lära av erfarenheterna från Hammarby Sjöstad och att utveckla nästa generation miljöstadsdelar. Några av nyheterna i Norra Djurgårdsstaden jämfört med Hammarby Sjöstad är följande:

- utveckla en klimatpositiv stadsdel (Clinton Climate Initiative) och en stadsdel som är anpassad till ett förändrat klimat
- byggnader med energiprestanda motsvarande passivhus / plushus
- utveckla smarta elnät (elproduktion i fastigheter, köp/sälj till nätet)
- utveckla mer slutna kretslopp och ett smart avfallssystem där det är lätt att

- göra rätt (matavfall till biogas/marknäring, återbruk)
- avancerad informations- och kommunikationsteknologi i byggnader & transporter
- hållbara livsstilar (individuell mätning, sociala mötesplatser, kultur, rekreation)
- hållbara verksamheter (handel, företag, hamnen, skolor etc)
- miljö- och hållbarhetskrav i markanvisningar & exploateringsavtal
- uppföljningsmodell för kontinuerlig uppföljning av mål och krav
- innovationsverksamhet som verktyg för att uppnå vision och mål
- mer marknadsföring av miljöteknik & kompetens (internationellt samarbete & export)

#### *Kostnader för miljöprofilering*

De kostnader som behöver täckas för miljöprofileringen av Norra Djurgårdsstaden i planeringsskedet är främst kostnader för utredningar, studier, FoU projekt, konsultinsatser, konferenser, workshops, utställningar och olika typer av samarbeten t ex medverkan i Clinton Climate Initiative och FoU-samarbete med KTH. Dessa kostnader kommer initialt att kunna täckas inom ramen för inriktnings- och genomförandebesluten för Hjorthagen och Värtan och fördelas på de aktuella etapperna i dessa områden. Kostnaden för etablering av Norra Djurgårdsstaden Innovation (i första skedet) ingår också i denna del. Budgeterade kostnader för miljöprofileringen år 2010 – 2012 är 8 Mkr per år. För Norra Djurgårdsstaden Innovation är budgeten på 4 Mkr för 2010 och 7 Mkr för 2011.

När det gäller investeringar som syftar till miljöprofilering kan det bli aktuellt med tilläggsinvesteringar i infrastruktur som är nödvändig för miljöprofileringen och där staden har ett primärt ansvar t ex separata ledningar för kretsloppsfraktioner såsom organiskt avfall. Det kan också bli aktuellt med olika former av pilotprojekt där staden behöver sätta av extra ekonomiska resurser för att stimulera test och användning av ny teknik Även utveckling av Norra Djurgårdsstaden Innovation kan komma att kräva större investeringar senare med exempelvis större lokaler i gamla gasverksområdet. För denna typ av kostnader kan det komma att krävas ekonomiska resurser som ligger utanför ramen för nuvarande genomförandebeslut varför beslut om miljörelaterade investeringar och större projekt kan behöva fattas i särskild ordning senare.

#### *Organisation för genomförande av programmet*

Programmet ska genomsyra allt arbete som görs i Norra Djurgårdsstaden. Ansvar för genomförande av programmets vision, mål och åtgärder vilar på alla berörda nämnder, förvaltningar och bolag i staden. Ansvar omfattar primärt sektorsansvaret men eftersom många av åtgärderna är tvärssektoriella till sin natur innefattar ansvaret även att samarbeta över sektors- och verksamhetsgränser för att finna lämpliga lösningar och strategier. För att genomföra programmet krävs att respektive förvaltning avsätter den tid och kompetens som krävs för utvecklingsarbetet. Detsamma gäller andra aktörer i

Norra Djurgårdsstaden såsom byggherrar, infrastrukturbolag och olika verksamheter som också behöver avsätta tid och resurser för sitt deltagande i utvecklingsarbetet.

För att leda och samordna arbetet finns en organisation inom staden med en förvaltningsövergripande styrgrupp bestående av förvaltningsdirektörer för exploateringskontor, miljöförvaltning, stadsbyggnadskontor och trafikkontor samt stabschef för stadsledningskontor och representant för Stockholms hamnar. Dessutom finns en arbetsgrupp med tjänstemän från exploateringskontor, stadsbyggnadskontor, miljöförvaltning, trafikkontor och Östermalms stadsdelsförvaltning för att samarbeta kring program, krav och olika frågeställningar. Till denna grupp har också knutits en forskargrupp vid avdelningen för Industriell Ekologi vid KTH som ett stöd i arbetet.

Exploateringskontoret är stadens projektansvariga och samordnande förvaltning för planering och genomförande av projektet Norra Djurgårdsstaden.

#### *Norra Djurgårdsstaden Innovation*

I mål- och styrdokumentet för Norra Djurgårdsstaden Innovation sägs att ”Norra Djurgårdsstaden ska vara en spjutspets för hållbart stadsbyggande där innovativ svensk miljöteknik och kreativa lösningar utvecklas, prövas och visas upp. Stadsdelen ska, på samma sätt som Hammarby Sjöstad, men med än större ambitioner, vara ett föredöme för andra städer. Det är mycket glädjande att Clinton Climate Initiative ser Stockholms stad som en naturlig partner i att göra Norra Djurgårdsstaden till en miljöstadsdel i världsklass.”

Syftet med Norra Djurgårdsstaden Innovation är att vara ett verktyg för att möta de nya utmaningar och behov som arbetet med miljöprofileringen i Norra Djurgårdsstaden innebär. Grundtanken är att Stockholms stad tydligt tar ansvar för Norra Djurgårdsstadens miljöprofilering genom problemformulering och genom att ställa krav samt att erbjuda en arena för kunskapsutbyte och innovation. För att förverkliga stadens och andra aktörers miljö- och hållbarhetsmål ska ett antal utvecklingsprojekt startas som kopplas till Norra Djurgårdsstaden Innovation (Stockholm Royal Seaport Innovation), vart och ett med egen finansiering.

Det huvudsakliga syftet med Norra Djurgårdsstaden Innovation är:

- att vara en mötesplats för att knyta kontakter, planera, genomföra, utvärdera och forska på hållbara lösningar som prövas i Norra Djurgårdsstaden.
- att främja utveckling och tillämpning av miljöteknik och systemlösningar för hållbar stadsutveckling inom Norra Djurgårdsstaden.
- att bidra till att visa att Stockholm och Sverige har ett unikt och bevisat kunskapsutbyte inom hållbar stadsutveckling.
- att ta emot olika slags studiebesök/delegationer och vara en plattform för samarbeten och program.

Verksamheten kommer att bestå av innovativa FoU-projekt, besöksverksamhet, utställningar, samarbetsprogram, workshops och framtidsverkstäder samt vara en kreativ mötesplats för aktörerna och de boende i Norra Djurgårdsstaden. Exploateringskonto-



ret kommer att etablera verksamheten under 2010 och driva ett kansli som hanterar samtliga frågor kring centrets verksamhet och där olika aktörer driver FoU projekt kopplade till Norra Djurgårdsstadens miljö- och hållbarhetsmål. Verksamheten finansieras av staden och av sponsorer som har koppling till FoU aktiviteterna i stadsdelen.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att programmets övergripande mål är mycket ambitiösa och kommer, om de infrias, innebära ett avgörande steg framåt i Stockholms klimatanpassning och hållbarhetssträvanden.

Programmets styrka kring mål, åtgärder och uppföljning ligger inom klimat och miljö. Allmänt brukar en hållbar utveckling beskrivas som att ett samhälle har en riktning där människor, oavsett kön, ålder, etnisk eller kulturell tillhörighet, har samma möjlighet till delaktighet och välfärd. Företagen är konkurrenskraftiga med en tillväxt som sker på ett sätt så att det inte långsiktigt skadar människors hälsa och miljö, samt att samhället präglas av god hushållning och utnyttjandet av naturresurser äventyrar inte kommande generationers behov.

Stadsledningskontoret noterar det massiva engagemang som förelegat i arbetet att arbeta fram en ny innovativ och miljövänlig stadsdel med fokus på världsklass. Engagemanget har utgått från ett imponerande förvaltningsövergripande arbete som dessutom spridits till rader av privata intressenter med vars kunskande och intresse programmets innovativa karaktär kunnat säkerställas.

Programmets metodval ifråga om planering, genomförande och förvaltning lämnar utrymme att formulera handlingsprogram och utveckla uppföljningsmodeller med fastställande av indikatorer allteftersom arbetet fortskrider.

Programmet saknar för närvarande skarpa formuleringar angående mål för till exempel energiförbrukning. Dessa kommer att arbetas fram under projektets gång. Stadsledningskontoret konstaterar dock att exploateringsnämnden redan har tagit beslut om värden för energiförbrukning i nyproduktion vid markanvisningar om 55 kWh/kvm. Vid val och fastställande av indikatorer vill dock stadsledningskontoret uppmuntra de berörda nämnderna att formulera indikatorer som även fungerar väl inom respektive nämnds verksamhetsplan eller till och med som övergripande så kallad kommunfullmäktigeindikatorer. Det är också viktigt att riktlinjerna uppdateras kontinuerligt i takt med miljöteknikutvecklingen

Det kan noteras att programmet lyfter fram möjligheterna att genom avtal styra

verksamheterna mot de avsedda målen. Särskilt nämns markanvisningarna, själva detaljplanprocessen och exploateringsavtalen. Stadsledningskontoret bedömer att samordningsvinsterna bör vara betydande ur målhänseende om stadens styrinstrument kan synkroniseras i en process av motsvarande komplexitetsgrad. Stadsledningskontoret vill uppmuntra lokal- och bostadsförvaltande nämnder och bolag att tillsammans med ansvariga facknämnder i möjligaste mån fastställa mål och riktlinjer kring framförallt energiförbrukning, särskilt vid nyproduktion och ombyggnader eller renoveringar.

Programmet som utarbetats av exploateringsnämnden i nära samarbete med berörda nämnder och bolag kommer att utgöra ett avgörande styrdokument vid hållbarhetsformandet av Norra Djurgårdsstaden, men även kunna tjäna som generellt underlag för ett kompletterat miljöprogram avseende framförallt dimensionen ”hållbar stadsutveckling”.

Stadsledningskontoret föreslår att programmet för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden godkänns.

## RESERVATIONER M.M.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (MP) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar att bifalla programmet som ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden

Samt därutöver anförs följande:

Det är mycket positivt att miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden nu ska antas. Norra Djurgårdsstaden har goda förutsättningar att bli en klimatneutral stadsdel med ekologisk spjutspets teknik och en god boendemiljö. Programmet är ambitiöst skrivet, med många intressanta delar såsom hållbara livsstilar och hållbara transportsystem.

Vi är dock bekymrade över att programmet antas alldeles för sent i processen med framtagandet av det nya stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Flera detaljplaner har redan antagits, långt innan miljöprogrammet fastställts. Denna bakvända ordning är olycklig, eftersom programmets styrfunktion minimeras. Rimligtvis måste detaljplanerna i ett stadsutvecklingsområde med hög miljöprofil, anpassas efter ett miljöprogram med högt ställda miljö- och energikrav.

För att de miljöprofilerade stadsdelarna verkligen ska bli miljöanpassade är det av högsta vikt att staden tar fram program med konkreta och högt ställda miljö- och energikrav. T ex är det rimligt att byggnadernas energiförbrukning regleras. Då räcker det inte att skriva att energiförbrukningen ”ska vara mycket låg” utan måste definieras i kWh/m<sup>2</sup>/år. Miljöpartiet menar att energikraven ska vara 45-55 kWh för ny byggnation i hela staden. Detta borde vara ett minimikrav för energiförbrukningen i Norra Djurgårdsstaden.

En klimatsmart samhällsplanering är bilsnål. För att minimera biltrafiken i den miljö- och klimatsmarta stadsdelen är det också rimligt att antalet parkeringsplatser regleras. Miljöpartiet menar att parkeringsnormen i staden som helhet ska vara 0,3-0,5 beroende på område, och 0,16 för studentbostäder. I Norra Djurgårdsstaden, som kommer inrymma en del studentbostäder, bör parkeringsnormen rimligtvis vara i den storleksordningen. Det föreliggande förslaget saknar en preciserad parkeringsnorm för Norra Djurgårdsstaden. Erfarenheterna från Hammarby sjöstad visar att en bilsnål planering är mycket viktig att planera in från början. Erfarenheterna visar också att det är viktigt att involvera invånarna i miljöarbetet i ett tidigt skede.

Det är mycket positivt att staden beslutat om utbyggnad av Spårväg City. Spårvägen kommer möjliggöra ett hållbart transportalternativ i Norra Djurgårdsstaden. Det är dock viktigt att kollektivtrafiken finns på plats när de boende flyttar in i området. Det är därför olyckligt att beslut om detaljplanerna för bostäderna och spårvägen inte tas

samtidigt. Det är också olyckligt att förslaget till miljöprogrammet inte innehåller några konkreta förslag på hur bilpooler ska se ut i området.

*Reservation* anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar att godkänna övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden samt därefter anför följande:

Det är positivt att det till slut utformats ett miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden – ett av stadens miljöprofilsområden. Det är dock mycket märkligt att arbetet med Norra Djurgårdsstaden inte inleddes med att ta fram och anta ett miljöprogram, innan något annat arbete startades. Vi anser att miljöhänsyn och hållbar utveckling ska finnas med i alla stadsutvecklingsprojekt i Stockholm och inte appliceras i efterhand – då särskilt när det rör sig om ett miljöprofilsområde.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) enligt följande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bifaller programmet som ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden samt därutöver anför följande:

Det är mycket positivt att miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden nu ska antas. Norra Djurgårdsstaden har goda förutsättningar att bli en klimatneutral stadsdel med ekologisk spjutspetsteknik och en god boendemiljö. Programmet är ambitiöst skrivet, med många intressanta delar såsom hållbara livsstilar och hållbara transportsystem.

Vi är dock bekymrade över att programmet antas alldeles för sent i processen med framtagandet av det nya stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Flera detaljplaner har redan antagits, långt innan miljöprogrammet fastställts. Denna bakvända ordning är olycklig, eftersom programmets styrfunktion minimeras. Rimligtvis måste detaljplanerna i ett stadsutvecklingsområde med hög miljöprofil, anpassas efter ett miljöprogram med högt ställda miljö- och energikrav.

För att de miljöprofilerade stadsdelarna verkligen ska bli miljöanpassade är det av högsta vikt att staden tar fram program med konkreta och högt ställda miljö- och energikrav. T ex är det rimligt att byggnadernas energiförbrukning regleras. Då räcker det inte att skriva att energiförbrukningen ”ska vara mycket låg” utan måste definieras i kWh/m<sup>2</sup>/år. Miljöpartiet menar att energikraven ska vara 45-55 kWh för ny byggnation i hela staden. Detta borde vara ett minimikrav för energiförbrukningen i Norra Djurgårdsstaden.

En klimatsmart samhällsplanering är bilsnål. För att minimera biltrafiken i den miljö- och klimatsmarta stadsdelen är det också rimligt att antalet parkeringsplatser regleras. Miljöpartiet menar att parkeringsnormen i staden som helhet ska vara 0,3-0,5

beroende på område, och 0,16 för studentbostäder. I Norra Djurgårdsstaden, som kommer inrymma en del studentbostäder, bör parkeringsnormen rimligtvis vara i den storleksordningen. Det föreliggande förslaget saknar en preciserad parkeringsnorm för Norra Djurgårdsstaden. Erfarenheterna från Hammarby sjöstad visar att en bilsnål planering är mycket viktig att planera in från början. Erfarenheterna visar också att det är viktigt att involvera invånarna i miljöarbetet i ett tidigt skede.

Det är mycket positivt att staden beslutat om utbyggnad av Spårväg City. Spårvägen kommer möjliggöra ett hållbart transportalternativ i Norra Djurgårdsstaden. Det är dock viktigt att kollektivtrafiken finns på plats när de boende flyttar in i området. Det är därför olyckligt att beslut om detaljplanerna för bostäderna och spårvägen inte tas samtidigt. Det är också olyckligt att förslaget till miljöprogrammet inte innehåller några konkreta förslag på hur bilpooler ska se ut i området.

*Reservation* anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (V) enligt följande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förvaltningens förslag till beslut samt där-  
efter anför följande

När det övergripande programmet för miljö och hållbar utveckling genomförts i Norra Djurgårdsstaden har Stockholms stad tagit ett betydande steg mot ett ekologiskt anpassat samhälle. Dock behövs en del preciseringar och kompletterande åtgärder.

Genom en väl utbyggd kollektivtrafik kompletterad med bra cykelvägar och gångvägar bör området kunna bli ett bilglost område med en P-kvot på 0,3.

För att säkerställa en god inomhusmiljö bör studier utföras för att tydligt klarlägga orsakerna till de s.k. sjuka-hus problemen (jmf förvaltningens 3H-rapport) och allt byggande därefter ske med full garanti för att giftemissioner inte skapas eller kan skapas från ex. betong som är eller varit i kontakt med fukt. Vidare bör all dragning av el och IT-nätverk ske på sådant sätt att den elektromagnetiska strålningen inomhus reduceras till minst 1/10 av nuvarande svenska gränsvärde. Minst 100 lägenheter bör vara el- och IT-sanerade så att också personer särskilt känsliga för elektromagnetiska fält kan bo i lägenheterna.

För att möjliggöra alla typer av boende bör minst 50 % av lägenheterna vara hyresrätter eller kooperativa bostadsrätter.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att bifalla programmet som ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, samt att vidareutveckla programmet enligt följande:

Det är mycket positivt att miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden äntligen ska antas. Norra Djurgårdsstaden har goda förutsättningar att bli en klimatneutral stadsdel med ekologisk spjutspetsteknik och en god boendemiljö. Programmet är ambitiöst skrivet, med många intressanta delar såsom hållbara livsstilar och hållbara transportsystem.

Nämnden är dock bekymrad över att programmet antas för sent i processen med framtagandet av det nya stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Flera detaljplaner har antagits och t.o.m. kvalitetsprogram, långt innan miljöprogrammet fastställts. Denna bakvända ordning är olycklig, eftersom programmets styrfunktion minimeras. Rimligtvis måste detaljplanerna i ett stadsutvecklingsområde med hög miljöprofil, anpassas efter ett miljöprogram med högt ställda miljö- och energikrav.

Åtgärderna som föreslås för genomförande av programmets mål, är i allt för många fall inte konkreta utan enkom inriktade på utredning och inventering.

Med sitt läge i anslutning till och inom Nationalstadsparken är det att föredra att staden bemödar sig om att värna befintlig vegetation och nuvarande vattenstråk. Detta för att kunna utveckla befintliga biotoper i stället för att försöka nyskapa sådana när de ursprungliga förstörts. Nationalstadsparken bör "släppas in" i bebyggelsen för att berika densamma. Den slutna kvartersstaden, mycket långa byggnader, underbyggda gårdar och höga hushöjder lämnar lite utrymme för detta. I kommande planering ges möjlighet att förstärka svaga spridningszoner inom Nationalstadsparken. Givetvis ska chansen tas och bl.a. en ekodukt över Lidingövägen byggas.

För att de miljöprofilerade stadsdelarna verkligen ska bli miljöanpassade är det av högsta vikt att staden tar fram program med konkreta och högt ställda miljö- och energikrav. Text är det rimligt att byggnadernas energiförbrukning regleras. Då räcker det inte att skriva att energiförbrukningen "ska vara mycket låg" utan måste definieras i kWh/m<sup>2</sup>/år. Miljöpartiet menar att energikraven ska vara 45-55 kWh för ny byggnation i hela staden. Detta borde vara ett minimikrav för energiförbrukningen i Norra Djurgårdsstaden.

En klimatsmart samhällsplanering är bilsnål. För att minimera biltrafiken i den miljö- och klimatsmarta stadsdelen är det också rimligt att antalet parkeringsplatser regleras. Miljöpartiet menar att parkeringsnormen i staden som helhet ska vara 0,3-0,5 beroende på område, och 0,16 för studentbostäder. I Norra Djurgårdsstaden, som ska inrymma en del studentbostäder, bör parkeringsnormen rimligtvis vara i den storleksordningen. Det föreliggande förslaget saknar en preciserad parkeringsnorm. Erfarenheterna från Hammarby sjöstad visar att en bilsnål planering är mycket viktig att inkludera från början. Erfarenheterna visar också att det är viktigt att involvera invånarna i miljöarbetet i ett tidigt skede.

Det är mycket positivt att staden beslutat om utbyggnad av Spårväg City. Spårvägen kommer möjliggöra ett hållbart transportalternativ i Norra Djurgårdsstaden. Det är väsentligt att kollektivtrafiken finns på plats redan när de boende flyttar in i området. Det är därför olyckligt att beslut om detaljplanerna för bostäderna och spårvägen inte tas samtidigt. Det är också olyckligt att förslaget till miljöprogrammet inte innehåller några konkreta förslag på hur området ska förses med bilpooler.

*Reservation* anfördes av ledamoten Maria Hannäs (V) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden, samt att därutöver anförda följande:

Det är positivt att det till slut utformats ett miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden – ett av stadens miljöprofilsområden. Det är dock mycket märkligt att arbetet med Norra Djurgårdsstaden inte inleddes med att ta fram och anta ett miljöprogram, innan något annat arbete startades. Vi anser att miljöhänsyn och hållbar utveckling ska finnas med i alla stadsutvecklingsprojekt i Stockholm och inte appliceras i efterhand. I synnerhet gäller detta givetvis ett område som skall vara ett miljöprofilsområde.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

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

1. Redovisningen godkänns i huvudsak.
2. Kontoret får i uppdrag att omarbeta delen ”hållbara transporter”
3. Därutöver anfördes följande:

Generellt sett är projektet spännande och har många ambitiösa och realistiska målsättningar som rör framtida energi- och återvinningssystem, klimatanpassad och grönskande utomhusmiljö samt hållbart vatten- och avloppssystem.

Det går dock starkt ifrågasätta realismen i delar av avsnittet om hållbara transporter. Att samtliga fordon, de boendes, besökande, och de cirka 200 000 person- och lastbilar från färjorna i området skall vara fossilbränslefria till år 2030 framstår tyvärr inte som trovärdigt. I andra dokument i staden, regionplaneringen samt i aktuell forskning finns bedömningar att mellan 40-90 % av personbilarna skulle kunna vara miljöanpassade och fossilbränslefria till detta år. Att även alla lastbilar och andra tunga fordon till år 2030 helt skulle vara fossilbränslefria är än mindre realistiskt.

Att förbjuda boende att ha egna bilar genom att ha mycket låga parkeringstal går också starkt ifrågasätta. I nya områden bosätter sig ofta bland annat en relativt stor andel barnfamiljer vilka ofta behöver bil. Trots att området ligger nära en utomordentlig nationell väganslutning i form av Norra Länken kommer varken boende eller besökande kunna angöra eller parkera i området enligt denna målformulering. Detta framstår som logistiskt sett mycket oklokt och dyrbart, inte minst om man har skäl att tro att det om 20 år kommer vara en stor majoritet av miljöanpassade fordon i Stockholmsregionen.

Spårväg City mellan centralen och norra Djurgårdsstaden bör inplaneras men bör inte byggas förrän man vet om första etappen med bostäder kan byggas som planerat

och särskilt ifall andra etappen kan genomföras. Den förutsätter dels att Loudden kan flyttas vilket är mycket svårlöst och bägge etapperna förutsätter också att den bullrande hamnverksamheten kan förenas med bostäder, vilket Länsstyrelsen med hänvisningen till hamnen som riksintresse hittills har sagt nej till.

Mot denna bakgrund bör transportavsnittet omarbetas till mer verkliga samhälls-ekonomiska och miljömässiga förhållanden med utgångspunkten att också människor och företag i området skall kunna få en fungerande vardag.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Johan Sjölin m.fl. (M), ledamoten Gunilla Gustafsson (FP) samt ledamoten Britt Westerlind (KD) enligt följande

Den blivande miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden ställer mycket höga krav på byggherrar, boende och på stadsdelsförvaltningen för att stadsdelen ska bli just så miljöinriktad som det planeras för. Vi vill därför betona vikten av att stadsdelsförvaltningen redan i ett tidigt stadium får delta i projektets styrgrupper. Detta speciellt som ansvaret för det fortlöpande miljöarbetet kommer hamna hos den lokala stadsdelsförvaltningen. Vi ser med spänning fram emot att få se tillämpningen av det uttänkta sättet att som individ kunna leva miljövänligt i en stadsmiljö och förutsätter att de lösningar och funktioner som tas fram är av den individuella typen snarare än den kollektiva. Vi vill också betona att samtidigt som Norra Djurgårdsstaden miljöarbete blir efter principen "lätt att göra rätt" gärna ser att det blir lätt att göra rätt även inom övriga delar av Östermalm. Vi hoppas därför att goda erfarenheter från den nya stadsdelen kommer att komma stadsdelens övriga invånare till nytta både när det gäller grundläggande lösningar och som för mer "avancerade" lösningar.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Rolf Lindell m.fl. (S), ledamoten Marion Sundqvist (MP) samt ledamoten Per Hamnström (V) enligt följande

Vi ser det som ett mycket bra övergripande program för hållbar stadsutveckling som presenteras av flera förvaltningar gemensamt. Vi förutsätter att stadsdelförvaltningen, liksom stadsdelsnämnden, ges möjlighet till aktivt och kontinuerligt deltagande i planeringsprocessen. Genom en slagkraftig satsning på miljö och hållbarhet kan Norra Djurgårdsstaden bli en viktig stadsdel som ger de boende en mycket god miljö. Dessutom kan stadsdelen bli en del i marknadsföringen av Stockholm internationellt. I den delen kan Norra Djurgårdsstaden komplettera marknadsföringen av Hammarby sjöstad, som till stor del kunde förverkligas genom de resurser för särskilda miljöinsatser som den tidigare socialdemokratiska regeringen Persson ställde till förfogande.



## **Stockholms Hamn AB**

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Malte Sigemalm m.fl. (S), som ledamot tjänstgörande ersättaren Peter Modesta (MP) samt ledamoten Anders Djerf (V) enligt följande

I ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling krävs för långsiktigt hållbara transporter att stadens vattenvägar utnyttjas i så stor omfattning som möjligt, med ett nät av lokala färjor och pendelbåtar för passagerare och cyklister, med smidiga omstigningar till kollektivtrafiken på land, helst spårbunden. Där, trots detta, biltrafik behövs, kortas körsträckorna med vägfärjor, för att minimera miljöbelastningen. Av detta finns inget med i programmet för Norra Djurgårdsstaden.

Trafiken på Värtabanan måste kunna fortgå utan störningar, särskilda hänsyn tas till detta i den fortsatta projekteringen