

Handläggare
Anders Johnson
08-508 265 03**Till**
Exploateringsnämnden
2020-02-20

Klimathandlingsplan 2020-2023. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Anse remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande
2. Beslutet förklaras omedelbart justerat

Johan Castwall
FörvaltningschefGöran Carlberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Exploateringsnämnden har fått en remiss från kommunstyrelsen med förslag på klimathandlingsplan 2020-2023 som anger hur staden ska nå sina ambitiösa klimatmål. I handlingsplanen redovisas åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser. Exploateringsnämnden har ett beting att minska stadens årliga utsläpp av CO₂e med 16 500 ton.

Exploateringskontoret konstaterar att handlingsplanen är förhållandevis välskriven och omfattande men skulle behöva utvecklas ytterligare med avseende på bl.a. analyser av målkonflikter, konsekvenser, genomförbarhet och resursåtgång.

Exploateringsnämnden berörs av flera åtgärder som gäller transportarbete. Exploateringskontoret håller med om att det finns en potential att staden kan minska godsflödena genom en bättre hantering av schaktmassor och genom att främja olika logistiklösningar. Det anges att exploateringsnämnden har en

Exploateringskontoret
Miljö och teknikFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 265 03
Växel 08-508 276 00
anders.johnson@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

stödjande roll för arbetet med parkeringsåtgärder, cykelåtgärder, bättre framkomlighet för buss och förtätad bebyggelse kollektivtrafiken. Eftersom exploateringskontoret planerar och bygger allmän platsmark tycker kontoret att det är oklart vad som menas med att bara ha en stödjande roll.

Vad gäller bränslen och fordon berörs exploateringsnämnden av åtgärder som innebär att ställa krav vid upphandling på klimateffektiva tunga transporter, miljöfordon, miljöbränslen, tjänster där transporter ingår samt på entreprenader. Exploateringskontoret håller med om att det är viktigt att staden som stor beställare kan gå före och vara ett gott exempel och inspirera omvärlden. Kravställning i samband med upphandling är en bra början, men även möjligheterna att använda utvärderingskriterier som incitament för anbudsgivare att uppnå maximal klimatmässig nytta bör lyftas i handlingsplanen.

Exploateringsnämnden berörs av flera åtgärder som gäller arbetsmaskiner där det bl.a. handlar om att staden ska ställa ytterligare skärpta krav på förnybara bränslen i arbetsmaskiner både vid upphandling av entreprenader och, i ett senare skede, även i samband med markanvisning och överenskommelse om exploatering.

Exploateringskontoret konstaterar att åtgärden att ställa krav på förnybara bränslen i arbetsmaskiner vid markanvisning och överenskommelse om exploatering innebär nya hållbarhetskrav på byggherrar. Exploateringskontoret tycker att det är tveksamt att införa dessa nya särkrav och att det behöver diskuteras vidare. Det är därför bra att staden väntar till nästa programperiod 2024-2027 med att införa dessa ytterligare åtgärder. Exploateringskontoret saknar här också ett resonemang om hur näringslivets egna initiativ påverkar stadens mål och åtgärder, t.ex. de färdplaner som tas fram inom fossilfritt Sverige.

Vad gäller energieffektivisering berörs exploateringsnämnden i första hand av åtgärden att ställa krav på 55 kWh per m² (vid A-temp) i samband med markanvisning och överenskommelse om exploatering på av staden ägd mark. Exploateringskontoret föreslår att eftersom byggbranschen har stora svårigheter med att nå dessa uppsatta energikrav borde Energicentrum på miljöförvaltningen öka samverkan med branschen på detta område. Exploateringskontoret konstaterar också att det behövs en analys av hur möjligheten att nå kravet påverkas av

stadsbyggnadsprocessen eftersom byggnadernas placering och utformning påverkar möjligheten att nå kravet.

Enligt handlingsplanen förväntas åtgärden ”Utveckla kravnivå för klimatprestanda i markanvisningsavtal för byggnader som byggs på stadens mark” påbörjas under programperioden. Det uppges även att åtgärden ”Framtagande av kravspecifikationer vid markanvisning inför nyproduktion av byggnader” innebär att krav ska ställas på beräkning av klimatpåverkan från byggprocessen senast 2023. Exploateringskontoret anser att det här kan behövas en total översyn av hur kravställningen i markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering ska se ut för att få önskad effekt. Nya krav innebär ett ökat behov av resurser för uppföljning.

Exploateringskontoret tycker att det är svårt att bedöma om den föreslagna klimatbudgeten för hela staden är rimlig och att det är svårt att härleda från handlingsplanen hur betinget för exploateringsnämnden blir 16 500 ton CO₂e. Eftersom det inte framgår hur redovisade minskningar beräknats kommer det även bli svårt att följa upp. Exploateringskontoret undrar här vad det egentligen är som skiljer åtgärder och beting.

Remissen

Exploateringsnämnden har fått en remiss från kommunstyrelsen med förslag på klimathandlingsplan 2020-2023 med svarstid senast 2020-01-17. Eftersom exploateringsnämndens första möte för året är 2020-02-20 har nämnden beviljats förlängd tid för yttrande till och med 2020-02-21.

Stockholms stads klimathandlingsplan 2020-2023 anger hur staden ska nå sina ambitiösa klimatmål som finns i Miljöprogram för Stockholm 2020-2023. Dessa mål är:

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
2. En fossilfri organisation 2030

Utöver dessa två inriktningsmål i miljöprogrammet finns också fyra etappmål till 2023. Dessa etappmål är:

- Minskade växthusgasutsläpp - högst 1,5 ton CO₂e per invånare
- Minskad klimatpåverkan från konsumtionen
- Minskade växthusgasutsläpp - högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter
- Effektiv energianvändning

Det har tagits fram en klimatbudget för staden till 2040 och ambitionen enligt denna budget är en maximalt tillåten utsläppsmängd på 19 miljoner ton växthusgaser under perioden 2020-2040. De växthusgaser som ingår i beräkningarna är koldioxid, metan- och lustgas.

För perioden 2020-2023 redovisas konkreta åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser. Dessa är angivna som beting för olika utpekade kommunala nämnder och bolagsstyrelser. Exploateringsnämnden har enligt handlingsplanen ett beting att minska stadens årliga utsläpp av CO₂e med 16 500 ton.

Handlingsplanen beskriver åtgärder inom följande åtgärdsområden:

- Transportsektorn
- Energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen
- El-produktion och användning
- Gasproduktion och användning

För varje åtgärdsområde redovisas rådande utsläpp av växthusgaser och vad staden behöver påbörja för processer för att bli fossilfri till år 2040. Därefter anges vad som ska göras under programperioden 2020-2023 för att påbörja denna minskning och vem som ansvarar för genomförande och uppföljning.

Målen är satta med ambitionen att Stockholm ska gå före och leda utvecklingen i klimatarbetet. Genom klimathandlingsplanen är ambitionen att staden ska kunna reducera utsläppen av växthusgaser kraftfullt. Stadens ambition är också att fortsätta vara ett internationellt föredöme som inspirerar andra städer att gå längre i sitt klimatarbete.

Ärendets beredning

Förslaget till klimathandlingsplan har granskats relativt brett inom exploateringskontoret och interna synpunkter har inkommit från sju medarbetare från avdelningen Miljö- och Teknik och från Norra Djurgårdsstaden. Detta yttrande innehåller de viktigaste synpunkterna.

Exploateringskontorets synpunkter

Generella synpunkter

Exploateringskontoret anser att förslaget till klimathandlingsplan är förhållandevis välskrivet och ett omfattande dokument. Det finns potential att korta ned vissa delar då uppgifter upprepas flera gånger. Samtidigt skulle vissa områden behöva utvecklas ytterligare. Det finns t.ex. behov av att det förtydligas hur handlingsplanen förhåller sig till andra befintliga styrdokument. Även analyser av målkonflikter, konsekvenser, genomförbarhet och resursåtgång skulle behöva utvecklas.

Det är ett ojämnt användande av referenser i handlingsplanen. På vissa sidor finns det upp till fem källhänvisningar. På andra sidor finns inga alls trots redovisning av utsläppssiffror och påståenden som bör ha en källhänvisning.

På flera ställen i handlingsplanen framgår att staden ska ställa krav i upphandlingar. Exploateringskontoret håller med om att det är viktigt att staden som stor beställare kan gå före och vara ett gott exempel och inspirera omvärlden. Kravställning i samband med upphandling är en bra början, men även möjligheterna att använda utvärderingskriterier som incitament för anbudsgivare att uppnå maximal klimatomfattning bör lyftas i handlingsplanen. En upphandling kan göras till en tävling om vilken leverantör som kan tillhandahålla den absolut bästa klimatlösningen.

Det nämns även i handlingsplanen att staden ska samarbeta med andra städer, kommuner, regioner etc. Upphandlingsrätten ger möjlighet för gemensamma upphandlingar där staden kan ha avtal tillsammans med exempelvis andra europeiska storstäder. Sådant samarbete innebär en möjlighet att snabbt sprida klimativänliga lösningar. Vidare kan sådant samarbete ha en effekt på marknaden då den samlade köpkraften hos ett stort antal europeiska städer kan vara tillräckligt för att sätta klimativänliga standarder inom vissa industrier.

Under avsnitt om *Stockholms stads klimatomfattning* anges att ”Eftersom stora utsläpp sker till följd av stockholmarnas konsumtion är det viktigt att staden även arbetar med att försöka minska utsläppen från konsumtionen, trots att det saknas full rådighet över möjligheten att minska dessa utsläpp.”

Exploateringskontoret tror att detta kommer att bli mycket svårt och frågan är om staden kommer kunna ha något större inflytande över privat konsumtion hos dess invånare.

Transportarbete

Exploateringsnämnden berörs i första hand av följande åtgärder i handlingsplanen som gäller transportarbete:

Vägen mot 2040:

- Hantering och transporter av schaktmassor
- Inrätta mobilitetshubbar

Åtgärd 2020-2023:

- Masstransporter med båt istället för lastbil
- Parkeringsåtgärder
- Cykelåtgärder
- Bättre framkomlighet för busstrafiken
- Förtätad bebyggelse kollektivtrafiknära

Figur 3.4. som visar godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Stockholms län redovisar underlag som är 10 år gamla. Exploateringskontoret tror därför att den redovisade andelen transporter med sten, grus, sand m.m. kan vara i underkant med tanke på stora infrastrukturprojekt som förbifarten samt den stora andelen bostadsbyggande.

Exploateringskontoret håller med om att det finns en potential att staden kan minska godsflödena genom en bättre hantering av schaktmassor och genom att främja olika logistiklösningar. Möjlighet till återanvändning och mellanlagring påverkas dock av bergets sammansättning, t.ex. innehållet av sulfider. Exploateringskontoret konstaterar att handlingsplanen skulle ha kunnat vara mer utvecklad med avseende på stadens ambitioner vad gäller bygglogistik.

Exploateringskontoret bedömer att det kan finnas risk för målkonflikter mellan klimathandlingsplanens föreslagna åtgärder för transportarbete med miljöprogrammets målsättningar för biologisk mångfald och bättre vattenkvalitet. Stadens krav och riktlinjer för gatubredder, kollektivtrafik och cykel vid nyproduktion minskar ofta tillgängliga ytor för träd och annan växtlighet samt dagvattenhantering, vilket är de eftertraktade mångfunktionella ytorna som nämns frekvent i miljöprogrammet.

I handlingsplanen nämns cykelåtgärder och parkeringsåtgärder ett flertal gånger. Det framgår dock inte vad som mer konkret ingår i

desså åtgärder. Exploateringsnämnden står inte med som ansvarig för genomförande av åtgärderna ”utbyggnad av cykelbanor” och ”främjande av mobilitetslösningar”. Exploateringskontoret bedömer att även exploateringsnämnden berörs av dessa åtgärder eftersom exploateringskontoret planerar och bygger ut den allmänna platsmarken.

Det är oklart vad skillnaden är mellan att ha ansvar för att genomföra och följa upp och att ha en stödjande roll. Under åtgärder 2020-2023 för minskat transportarbete anges att exploateringsnämnden har en stödjande roll för arbetet med parkeringsåtgärder, cykelåtgärder, bättre framkomlighet för buss och förtätad bebyggelse kollektivtrafiknära. Exploateringskontoret arbetar dagligen med dessa åtgärder eftersom de berör utbyggnad av allmän platsmark. Trots det är det bara trafiknämnden som anges som ansvarig för genomförandet av dessa åtgärder.

Exploateringskontoret anser att det bör utredas hur stadens p-tal och parkeringsstrategi vid nybyggnation påverkar stadens målsättningar för klimatpåverkan och ett resurssmart Stockholm. P-talen gör att parkeringar i regel placeras under mark med stora överskott av massor som följd vilket kräver transporter och ytor för att bli av med massorna. Även kostnader att bygga parkeringar i markförlagda garage är betydande. Det bör utredas om p-talen skulle kunna utformas på ett sätt som minskar behovet av garage under mark.

Bränslen och fordon

Vad gäller bränslen och fordon berörs exploateringsnämnden i första hand av åtgärden för perioden 2020-2023 att ”kräva klimateffektiva tunga transporter vid upphandling”.

Under avsnittet *Ökad elektrifiering* förklaras att ”utbyte av befintliga bilar till nya i Stockholm är med nationella mått mätt mycket snabb och här finns en viktig potential att ta tillvara.” Här önskar exploateringskontoret en problematisering kring klimatpåverkan i produktionen av elbilar och elbilarnas batterier. Det bör framgå var brytpunkten finns för när elbilar får en reducerande effekt. Hur långt måste en elbil rulla för att kompensera för utsläpp i produktionsskedet? Hur stor är miljöpåverkan av att skrota alla bilar och byta ut dem?

Under åtgärden ”Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling” borde även SVOA anges som en av de ansvariga

för genomförandet eftersom SVOA har både entreprenader och drift.

Arbetsmaskiner

Exploateringsnämnden berörs i första hand av följande åtgärder i handlingsplanen som gäller arbetsmaskiner:

Vägen mot 2040:

- Staden ställer ytterligare skärpta krav vid upphandling av entreprenader på förnybara bränslen i arbetsmaskiner
- Staden ställer krav vid markanvisning och överenskommelse om exploatering på förnybara bränslen i arbetsmaskiner
- Staden initierar pilotprojekt för att testa ny- och oprövad teknik

Åtgärd 2020-2023: Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling

Exploateringskontoret saknar under avsnittet *Arbetsmaskiner* referens till uppgiften att arbetsmaskinerna gav upphov till utsläpp av växthusgaser på ca 100 000 ton CO₂e år 2017. Under detta avsnitt framgår även att ”Användningen av arbetsmaskiner bedöms vara relativt oförändrad inom Stockholms geografiska område under lång tid framöver.” Exploateringskontoret önskar här information om hur stor denna användning är.

Exploateringskontoret anser att det inte bara är exploateringsnämnden som bör vara ansvarig för genomförandet av åtgärden ”Staden ställer ytterligare skärpta krav vid upphandling av entreprenader på förnybara bränslen i arbetsmaskiner”. Här bör även trafiknämnden och SVOA vara ansvariga eftersom de har både entreprenader och drift.

Exploateringskontoret noterar att för åtgärden ”Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling” saknas bl.a. fastighetsnämnden, SVOA och Stockholms hamnar som ansvariga för genomförandet. Exploateringskontoret tycker i detta sammanhang att det skulle kunna övervägas att staden inte bara borde arbeta med krav utan även med incitament, t.ex. att en entreprenör som går längre kan få bonus.

Exploateringskontoret konstaterar att åtgärden ”Staden ställer krav vid markanvisning och överenskommelse om exploatering

på förnybara bränslen i arbetsmaskiner” innebär nya hållbarhetskrav på byggherrar.

Under avsnittet *Slutsatser arbetsmaskiner* framgår att ”År 2024 bedöms utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner vara 70 000 ton CO₂e. Åtgärder som skulle kunna minska utsläppen ytterligare är fortsatt ökad reduktionsplikt, ytterligare skärpta krav vid stadens upphandlingar samt att införa krav på arbetsmaskiner och transporter i samband med markanvisning och överenskommelse om exploatering på stadens mark.”

Exploateringskontoret tycker att det är tveksamt att införa dessa nya särkrav på byggherrar med avseende arbetsmaskiner och transporter och att det behöver diskuteras vidare. Det är därför bra att staden väntar till nästa programperiod 2024-2027 med att införa dessa ytterligare åtgärder. Exploateringskontoret saknar här också ett resonemang om hur näringslivets egna initiativ påverkar stadens mål och åtgärder, t.ex. de färdplaner som tas fram inom fossilfritt Sverige.

Under avsnittet *Slutsatser arbetsmaskiner* anges det även att ”Givet dagens maskiner och bränslen bedöms krav på arbetsmaskiner och transporter vid markanvisning och överenskommelse om exploatering reducera utsläppen med cirka 30 000 ton CO₂e under en programperiod på fyra år.” Exploateringskontoret saknar ett underlag eller referens för denna slutsats och bedömer att detta är en tämligen grov uppskattning.

En åtgärd där exploateringsnämnden anges som ansvarig är även att ”Staden initierar pilotprojekt för att testa ny- och oprövad teknik”. Exploateringskontoret undrar om det finns några mer konkreta tankar vad denna åtgärd ska innehålla.

Energieffektivisering

Vad gäller energieffektivisering berörs exploateringsnämnden i första hand av en åtgärd för perioden 2020-2023 att ställa ”Krav på 55 kWh per m² (vid A-temp) i samband med markanvisning och överenskommelse om exploatering på av staden ägd mark.

Under bakgrunden för avsnittet *Energieffektivisering i byggnader* anges att ”Trots höga ambitioner har byggbranschen stora svårigheter med att nå uppsatta energikrav. Staden behöver därför öka sin samverkan med branschen för att utveckla rutiner vid produktion, uppföljning och återkoppling i syfte att uppnå ställda krav.” Exploateringskontoret föreslår här att det i första hand är

Energicentrum på miljöförvaltningen som borde öka denna samverkan med branschen. Erfarenheterna från Norra Djurgårdsstaden visar att det i första hand är byggaktörernas genomförande som är den främsta anledningen till att kravet inte nås.

I detta sammanhang konstaterar exploateringskontoret också att det behövs en analys av hur möjligheten att nå kravet påverkas av stadsbyggnadsprocessen eftersom byggnadernas placering och utformning påverkar möjligheten att nå målet. Det bör utredas om staden kan göra mer i planprocessen för att få bättre förutsättningar att nå målet och om det är möjligt att genomföra p.g.a. andra miljöfrågor som påverkar utformning och placering av byggnader, framför allt buller. Exploateringskontoret vill påpeka att energikravet ses som ett s.k. särkrav i PBL vilket begränsar stadsbyggnadsnämnden som myndighet att bidra till måluppfyllelsen. Här vore det således bra om det fanns en målkonfliktsanalys.

Enligt handlingsplanen beräknas krav på energiprestanda vid markanvisning och överenskommelse om exploatering leda till en minskning på 7 500 ton CO₂e. Det är dock oklart hur man kommer fram till detta. Exploateringskontoret konstaterar att kravet har ställts sedan 2012. Eftersom denna åtgärd utgör 44 % av nämndens beting ligger i praktiken en stor del av nämndens beting utanför nämndens rådighet då det beror på hur väl byggherrarna klarar dessa energikrav. Exploateringsnämnden kan ställa kravet, men har svårt att vidta åtgärder i det fall kravet inte uppnås. Exploateringskontoret utvecklar just nu ett nytt digitalt stödsystem för att möjliggöra en systematisk uppföljning av de olika hållbarhetskraven som staden ställer på byggherrar.

Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter

Under avsnittet för *vägen mot fossilfri organisation 2030* är det främst följande två åtgärder som berör exploateringsnämnden:

- Krav på miljöfordon och miljöbränslen vid upphandlingar av tjänster där transporter ingår
- Krav på miljöbränslen vid upphandling av entreprenader

Här återkommer således vissa åtgärder från tidigare delar av handlingsplanen.

Under avsnittet *Hela stadens organisation behöver bidra* framgår att klimatpåverkan från byggprocess och byggmaterial ”har visat sig vara ungefär lika stor som klimatpåverkan av energianvändningen i de färdiga byggnaderna under 50 år”. Här

saknar exploateringskontoret en referens som styrker detta påstående.

Under avsnittet *Hela stadens organisation behöver bidra* anges det också att ”när mer data har sammanställts finns kunskap om hur exploateringskontoret kan ställa krav i markupplåtelseavtal på klimatberäkningar”. Exploateringskontoret antar att det är ”markanvisningsavtal” som avses. Återigen, här kan det behövas en total översyn av hur kravställningen i markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering ska se ut för att få önskad effekt. Nya krav innebär ett ökat behov av resurser för uppföljning. Dessutom behöver det analyseras vad staden har för möjlighet att beivra samt vilken effekt näringslivets egna initiativ kommer att ha, t.ex. de färdplaner som tas fram inom ramen för fossilfritt Sverige.

Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

Vad gäller *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser* berörs exploateringsnämnden i första hand av följande åtgärder:

Vägen mot 2040: Utveckla kravnivå för klimatprestanda i markanvisningsavtal för byggnader som byggs på stadens mark.
Åtgärder för 2020-2023:

- Framtagande av kravspecifikationer vid markanvisning inför nyproduktion av byggnader.
- LCA-krav vid upphandling av nyproduktion av byggnader och anläggningar.

Enligt handlingsplanen förväntas åtgärden ”Utveckla kravnivå för klimatprestanda i markanvisningsavtal för byggnader som byggs på stadens mark” påbörjas under programperioden. Det uppges även att åtgärden ”Framtagande av kravspecifikationer vid markanvisning inför nyproduktion av byggnader” innebär att krav ska ställas på beräkning av klimatpåverkan från byggprocessen senast 2023. Även dessa åtgärder handlar således om krav i samband med nyproduktion av byggnader och anläggningar. Exploateringskontorets synpunkter på ytterligare kravställning i markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering framgår av tidigare delar av detta tjänsteutlåtande.

Handlingsplanen hänvisar till att ”för anläggningskonstruktioner kan Trafikverkets Klimatkalkyl användas.”

Exploateringskontoret menar att det är mer lämpligt att staden istället använder IVL:s vidareutvecklade beräkningsverktyg.

Vad gäller avsnittet *Flygets klimatpåverkan* kan exploateringskontoret konstatera att eftersom staden har stor rådighet som markägare för Bromma flygplats så finns stor potential att minska utsläppen av växthusgaser från flyg inom handlingsplanens systemgränser.

Beting

Exploateringskontoret tycker att det är svårt att bedöma om den föreslagna klimatbudgeten för hela staden är rimlig och konstaterar att det sätts stor tilltro till biokol. Det är också svårt att härleda från handlingsplanen hur betinget för exploateringsnämnden blir 16 500 ton CO₂e.

Exploateringskontoret noterar att åtgärden ”Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling” - beräknas leda till en minskning på 10 000 ton CO₂e, men det framgår inte hur denna minskning fördelar sig mellan angivna nämnder och bolag. Exploateringskontoret har inte kännedom om hur denna minskning har räknats fram och undrar därför om det finns något förslag på lämplig indikator. Om exploateringsnämnden ska vara ansvarig för uppföljningen bör det anges en gemensam indikator för berörda nämnder och bolag för att möjliggöra en uppföljning.

Eftersom det inte framgår hur redovisade minskningar beräknats kommer det bli svårt att följa upp och redovisa om betinget uppfylls till 2023. Exploateringskontoret undrar vad det egentligen är som skiljer åtgärder och beting. I handlingsplanen har de föreslagna åtgärderna beräknats vara förknippade med en viss utsläppsminskning. Summan av dessa ger nämndens beting. Exploateringskontoret får därför anta att genomförande av de föreslagna åtgärderna bör leda till att nämnden lever upp till sitt beting.

Övriga synpunkter

Handlingsplanen skulle i vissa fall behöva vara mer konsekvent med begrepp genom hela dokumentet och mer tydlig med vad som menas. T.ex. förekommer ordet trafikbromsande vilket kan betyda både minskning av trafiken eller en hastighetsdämpande åtgärd.

I avsnitt om *En ökad ambition i Stockholms klimatarbete* framgår att ”Satsningarna på klimateffektiva tekniker kan även bidra till att främja den tillväxt som är en förutsättning för att klara klimatutmaningen.” Detta påstående skulle behöva utvecklas. Är detta något som lyfts av IPCC eller andra forskare - att tillväxt är

en förutsättning för att klara klimatutmaningen? Med tanke på hur frekvent det förekommer referenser i dokumentet i övrigt så vore det bra med en källhänvisning.

Tabellen på sidan 32 behöver förtydligas. Minskningar bör föregås av minustecken och tabellen bör numreras och ha en tabelltext som beskriver vad tabellen visar. Även andra tabeller saknar tabellnummer och tabelltext.

Exploateringskontoret föreslår vidare att den sista tabellen på sidan 34 kan utgå eftersom den inte tillför något. Den snarare förvirrar.

Slut

Bilagor

1. Klimathandlingsplan 2020-2023. För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, 2019-11-19.
<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1979759>
2. Tjänsteutlåtande: KS 2019/1041, 2019-11-11.
<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1978325&rt=0&t=>