

Strategi för att uppnå

30/30-MÅLET I STOCKHOLMSREGIONEN





Sammanfattning av projektet

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, som landstinget beslutade om 2010 är målet att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska minska med 30 % fram till år 2030 (30/30-målet). Målet har sin bakgrund i en bred politisk överenskommelse från 2007. Detta mål finns även med i Länsstyrelsens *Klimat- och energistrategi för Stockholms län*. Syftet med projektet var att verka för att uppfylla utsläppsmålen i RUFS och *Klimat- och energistrategi för Stockholms län*. Detta genom att presentera konkreta åtgärder för att minska utsläppen så att målet med att minska utsläppen från trafiken med minst 30 % till 2030 uppnås. I projektet genomfördes en enkätundersökning av samtliga kommuner i länet där vi frågade om de känner till 30/30-målet och om ja, hur de har jobbat för att uppnå det. Projektet presenterar även översiktliga förslag på enskilda åtgärder som framförallt kommunerna kan ta till, i detta fall att underlätta för bilpooler och ändrade parkeringsstrategier.

På enkäten svarade 19 av 26 kommuner ja på om de kände till målet, 3 svarade nej, 2 kommuner var osäkra på vad de skulle svara på första frågan och 2 kommuner svarade inte på enkäten alls. Det är alltså nästan 75 % som känner till målet, vilket får anses vara en relativt hög siffra med tanke på att målet sällan är uppe för diskussion. De åtgärder som angavs av kommunerna kan ses som något spretiga och i många fall även otydliga. Endast en kommun arbetar enligt svaren med en strategi för parkeringskvoter och ingen ser ut att jobba aktivt med bilpooler. Det är dock glädjande att Södertörnskommunerna (7 stycken) samarbetar kring målet med hjälp av samordnad varudistribution vilket beräknas minska utsläppen från varutransporter i kommunerna med minst 50%.

Det sistnämnda får ses som en av de viktigaste slutsatserna utifrån enkätsvaren. Det skulle behövas mer samverkan över kommungränserna för att nå målet. Nu arbetar kommunerna i de flesta fall enbart inom sina kommungränser vilket riskerar att göra arbetet mindre effektivt. De två åtgärder som vi i detta projekt räknat på är parkeringstal (p-tal) och bilpooler, båda är sådana som kommunerna själva har direkt rådighet över. Vi är medvetna om att dessa åtgärder för att kunna analyseras helt korrekt inte bara behöver ställas mot varandra utan även mot andra åtgärder som exempelvis ökande andel cykling, förbättrad kollektivtrafik och ändrad hastighet för bilar samt styrmedel som exempelvis trängselskatter och ett bonus-malus-system. Dock visar våra översiktliga beräkningar att en ökning av bilpoolsanvändare från 10 000 till 100 000 i teorin skulle kunna minska utsläppen med ca 40 000 ton CO₂/år och en ändring av p-tal från 0,6 till 0,3 i 100 000 befintliga bostäder i länet skulle ge en minskning med ca 50 000 ton CO₂/år. Sammanlagt skulle alltså dessa enskilda åtgärder ge en minskning av ca 90 000 ton CO₂/år 2030.

Inledning

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, som landstinget beslutade om 2010 är målet att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska minska med 30 % fram till år 2030 (30/30-målet). Målet har sin bakgrund i en bred politisk överenskommelse från 2007. Detta mål finns även med i Länsstyrelsens *Klimat- och energistrategi för Stockholms län*.

Trafikverkets underlagsrapport 2012:105: *Målbild för ett transportsystem* som uppfyller klimatmål och vägen dit drar slutsatsen att de åtgärder och styrmedel som redan beslutats inom transportsektorn inte kommer att leda till några utsläppsminskningar, varken till mållåret 2030 eller mållåret 2050 (s 19).

Våren 2012 höll Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) en hearing, som en del av ett projekt, där högre tjänstemän/beslutsfattare från bl.a. Trafikverket, SL, Stockholms handelskammare m.fl. deltog och gav sin syn på vad som krävs för att uppnå 30/30-målet. Det gav en översiktlig bild av olika åtgärder. Projektet "Strategi för att uppnå 30/30-målet i Stockholmsregionen" är en fördjupning av föregående projekt.

Syftet med projektet var att verka för att uppfylla utsläppsmålen i RUFS och *Klimat- och energistrategi för Stockholms län*. Detta genom att presentera konkreta åtgärder för att minska utsläppen så att målet med att minska utsläppen från trafiken med minst 30 % till 2030 uppnås. Ursprungsplanen var att dels samarbeta med studenter på KTH och att dessa skulle hjälpa till med att ta fram åtgärder, dels att sammanföra regionens

nyckelaktörer inom trafikplanering med syftet att objektivt diskutera hur de konkreta och verkningsfulla regionala åtgärderna skulle kunna genomföras och av vem.

Det visade sig dock att framtagande av åtgärder var ett alltför komplicerat arbete för studenter att genomföra. Vi upptäckte också efter hand att projektet var så oändligt mycket mer komplicerat än vi trott och kom till slut fram till att göra en ordentlig analys av vad som krävs för att uppnå 30/30-målet var mycket mer än vad vi hade resurser till. Det innebar att projektet drog ut på tiden och att en av finansiärerna, Stockholms läns landsting, hoppade av. Deras del av finansieringen, 30 000 kr, skulle bekosta ett seminarium vilket då ställdes in. Enligt överenskommelse med handläggaren på Länsstyrelsen i Stockholm beslöt vi oss för att projektet skulle innefatta följande delar:

- Ge översiktliga förslag på enskilda åtgärder som framförallt kommunerna kan ta till, ex underlätta för bilpooler och parkeringsstrategier (att ställa dessa åtgärder i förhållande till varandra och andra styrmedel och prognosticerad trafikutveckling var något vi helt enkelt inte klarade av).
- Genomföra en enkätundersökning av samtliga kommuner i länet där vi frågat om de känner till 30/30-målet och om ja, hur de har jobbat för att uppnå det. Detta har gett en del intressanta resultat.



Huvudresultat

Vi har i projektet riktat in oss på vilka åtgärder som kommuner och landsting har direkt rådighet över.

Vi måste minska utsläppen ca 800 000 ton totalt 2013 till 2030 ¹⁾. Av detta är de åtgärder enligt SOUn "Fossilfrihet på väg" ²⁾ ca 20 %, dvs 160 000 ton, som kommuner och landsting har rådighet över. Då kommunerna kommer ha en stor del i att uppnå målet är det intressant att veta om de känner till målet och om ja, hur de agerar utifrån det.

Enkät

En enkät (se bilaga 1 och rapport) sammanställdes med två frågor till kommunerna i Stockholms län:

1. Känner ni till 30/30-målet?
2. Om ja, vilka åtgärder planerar ni utifrån målet?

19 av 26 kommuner svarade ja, 3 svarade nej, 2 kommuner var osäkra på vad de skulle svara på första frågan och 2 kommuner svarade inte på enkäten alls. Det är alltså nästan 75 % som känner till målet, vilket får anses vara en relativt hög siffra med tanke på att målet sällan är uppe för diskussion. Även om kommunen inte kände till målet var det dock flera som beskrev vilka åtgärder som man genomför för att minska utsläppen. De åtgärder som angavs av kommunerna kan ses som något spretiga. Även en del fluffiga svar gavs, såsom "vi vill jobba mer med mobility management" och "vi kommer att påbörja arbetet med att ta fram ett miljöstrategiskt program". Vissa kommuner har inte angett konkreta åtgärder (ex kollektivtrafik och cykling) utan bara att de har klimatmål, vilket ju inte säger något direkt om vilka åtgärder som görs eller planeras.

Endast en kommun arbetar enligt svaren med en strategi för parkeringskvoter och ingen ser ut att jobba aktivt med bilpooler. Det är dock glädjande att Södertörnskommunerna (7 stycken) samarbetar kring målet med hjälp av samordnad varudistribution vilket beräknas minska utsläppen från varutransporter i kommunerna med minst 50%.

Det sistnämnda får ses som en av de viktigaste slutsatserna utifrån enkätsvaren. Det skulle behövas mer samverkan över kommungränserna för att nå målet. Nu arbetar kommunerna i de flesta fall enbart inom sina kommungränser vilket riskerar att göra arbetet mindre effektivt.

Översiktliga åtgärder

Som beskrivs ovan så upptäckte vi efter hand att projektet var så oändligt mycket mer komplicerat (inte minst att ställa åtgärder i förhållande till varandra och andra styrmedel och prognosticerad trafikutveckling) än vi trott och kom till slut fram till att göra en ordentlig analys av vad som krävs för att uppnå 30/30-målet var mycket mer än vad vi hade resurser till.

Vad vi istället gjorde var att ta fram översiktliga förslag på enskilda åtgärder som framförallt kommunerna kan ta till, ex underlätta för bilpooler och parkeringsstrategier. Att ställa dessa åtgärder i förhållande till varandra och andra styrmedel och prognosticerad trafikutveckling var något vi helt enkelt inte klarade av.

Fokus lades på två åtgärder; bilpooler och parkeringsstrategier. "Fossilfritt på väg" säger att "Parkeringspolitiken i städerna inriktas på att antalet bilar på sikt kommer minska, liksom trafiken. Det kan t.ex. innefatta årlig minskning av antalet parkeringsplatser i kombination med höjda avgifter samtidigt som parkering för bilpool premieras - Bilpooler ges möjlighet att fortsätta öka trendmässigt".

Bilpooler

Ett både miljömässigt och privatekonomiskt attraktivt sätt att minska utsläppen av växthusgaser från trafiken är en ökning av antalet bilpoolsbilar. Enligt "Fossilfritt på väg" kan en ökning av bilpoolsbilar bidra med en minskning av utsläppen i storleksordningen 1-3 % till 2030 och 3-5 % till 2050. Sedan en lång tid tillbaka har man använt schablonvärdet att en bilpoolsbil kan ersätta 5-7 privata bilar. I en rapport av Trivector³⁾ påpekas dock att man i exempelvis Bremen i Tyskland kunnat visa att varje bilpoolsbil motsvarar 11 privata bilar. Trivectors rapport, som grundar sig på Sunfleets bilpooler i Stockholm, Göteborg och Malmö visar dock att varje bilpoolsbil ersatt 4-6 privata bilar. Totalt har de beräknade utsläppen av koldioxid enligt rapporten minskat med ca 3 200 ton per sett till alla tre städerna. Detta ger en minskning med 420 kg koldioxid per aktiv medlem och år. Den största bilpoolen, Sunfleet, i Stockholms län (ca 80-90 % av totalen) har ca 10 000 användare. Pondera att det företaget plus övriga bilpooler ökar sina användare till 100 000 till 2030, dvs en ökning med 90 000. Det skulle innebära en minskning med nära 40 000 ton/år.

1) SCB (Oljeleveranser kommunvis redovisning) + SPBI (CO₂-faktorer)

2) Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84

3) Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Trivector, Rapport 2014:84, version 1.1

Parkeringsstrategier

När man planerar nya bostäder lägger man in ett parkeringstal (p-tal) som visar hur många bilar per bostad som man räknar med. Om man i planeringen minskade p-talet från exempelvis 0,6 till 0,3 skulle man alltså få en minskad beräknad ökning av bilar i länet. I en rapport från Länsstyrelsen har kommunerna fått ange mål för årligt bostadstillskott till 2030, insamlat 2015. Det sammanlagda målet är 18 450 – 18 725 st. Vi har räknat på ett tillskott av 18 000 bostäder årligen under 15 år och vad skillnaden skulle bli med ett parkeringstal på 0,6 eller 0,3.

(18 000 st x 15 år = 270 000 bostäder
P-tal 0,6 – 270 000 x 0,6 = 162 000 bilar
P-tal 0,3 – 270 000 x 0,3 = 81 000 bilar)

Med ett p-tal på 0,6 skulle den siffran vara 162 000 bilar och på 0,3 skulle det få plats med 81 000 bilar, dvs en mindre ökning, men dock en ökning.

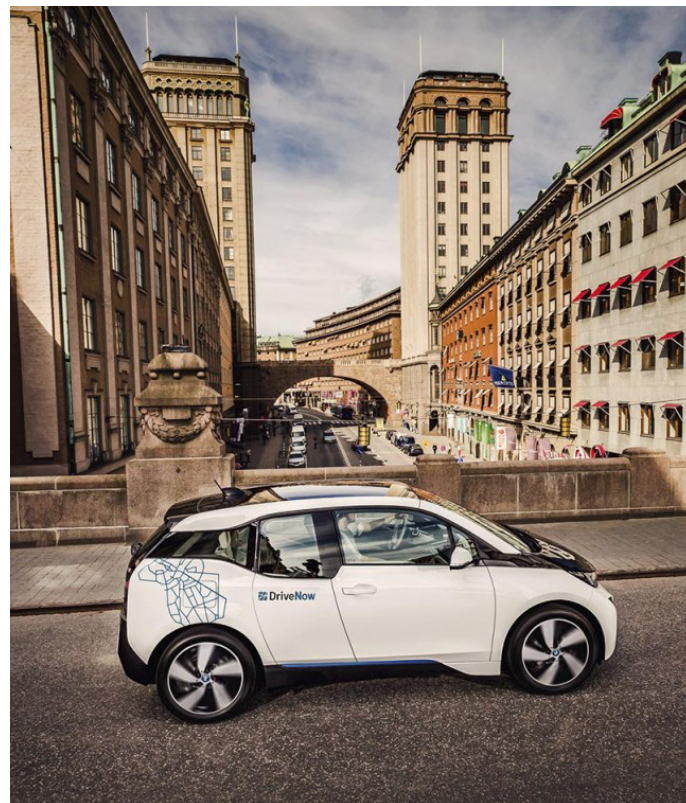
Vi är dock intresserade av att även på kort sikt minska antalet befintliga bilar för att få ner utsläppen. Ett annat sätt att räkna är då på befintliga bostäder då en minskning av parkeringstalet där skulle ge, åtminstone i teorin, en direkt minskning av utsläppen pga minskat antal bilar i länet. Låt säga att vi för 100 000 bostäder minskar p-talet från 0,6 till 0,3. Det ger då, i teorin, en minskning med 30 000 bilar.

(P-tal 0,6: 100 000 x 0,6 = 60 000 bilar
P-tal 0,3: 100 000 x 0,3 = 30 000 bilar)

Nya personbilar registrerade under 2015 förbrukade enligt Trafikverket⁴⁾ i genomsnitt 5,2 l/100 km (127 g CO₂/km). I Stockholms län fanns år 2015 ca 890 000 bilar vilka i genomsnitt körde 12 890 km/år⁵⁾. En minskning med 30 000 bilar genom sänkt p-tal skulle då ge en minskning av utsläppen med ca 50 000 ton/år.

Trafikverket har visat i sin rapport "Parkering i täta attraktiva städer" att fri parkering vid arbetsplatsen ger hög andel bilåkande. I samma rapport listas också ett antal nya åtgärder för att minska bilanvändningen. Några av dessa åtgärder är: Flexibla parkeringstal, bilfritt byggande och koldioxidifferntierade avgifter för boendeparkering.

Dessa tillsammans med nedanstående åtgärder skulle kunna minska bilåkandet i länet: Inte bygga flera motorvägar, satsa mer på kollektivtrafiken och flexibla trängselskatter. Dessa åtgärder har dock inte kommunerna direkt rådighet över.



Sammanfattning översiktliga åtgärder

De två åtgärder som vi i detta projekt räknat på är parkeringstal (p-tal) och bilpooler, båda är sådana som kommunerna själva har direkt rådighet över. Vi är medvetna om att dessa åtgärder för att kunna analyseras helt korrekt inte bara behöver ställas mot varandra utan även mot andra åtgärder som exempelvis ökande andel cykling, förbättrad kollektivtrafik och ändrad hastighet för bilar samt styrmedel som exempelvis trängselskatter och ett bonus-malus-system. Dock visar våra översiktliga beräkningar att en ökning av bilpoolsanvändare från 10 000 till 100 000 i teorin skulle kunna minska utsläppen med ca 40 000 ton CO₂/år och en ändring av p-tal från 0,6 till 0,3 i 100 000 befintliga bostäder i länet skulle ge en minskning med ca 50 000 ton CO₂/år. Sammanlagt skulle alltså dessa enskilda åtgärder ge en minskning av ca 90 000 ton CO₂/år år 2030.

4) <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/miljo-och-halsa/klimat/klimatbarometer/>

5) SCB

Genomförande

Enkätundersökningen genomfördes genom att först maila samtliga kommuner och sen ringa upp för att få svar. Vissa kommuner var snabba på att svara men vissa långsamma, därför tog enkäten mycket tid att sammanställa. Den översiktliga sammanställningen av åtgärder som kommuner och landsting har rådighet över togs fram dels genom två workshops med forskare och trafik- och klimatexperter, dels genom litteraturgenomgång.

Spridning

Rapporten som gjordes och som sammanfattar projektet ska spridas i olika fora, läggas upp på Naturskyddsföreningens i Stockholms län hemsida och på Facebook.



Bilaga 1

Enkät till kommunerna i Stockholms län om 30/30-målet

Samtliga kommuner i Stockholms län har blivit tillfrågade om de känner till 30/30-målet och i så fall vilka åtgärder de planerar för att nå 30/30-målet. Två kommuner, Solna och Täby, har inte svarat.

19 kommuner svarar att de känner till 30/30-målet.

3 kommuner säger att de inte känner till 30/30-målet.

1 kommun är osäker på hur de ska svara och 1 kommun har uppgett att de inte kan svara. 2 kommuner har vi inte kunnat få något svar från.

Botkyrka	Ja
Danderyd	Ja
Ekerö	Vill inte svara
Haninge	Ja
Huddinge	Ja
Järfälla	Ja
Lidingö	Ja
Nacka	Ja
Norrtälje	Ja
Nykvarn	Ja
Nynäshamn	Nej
Salem	Ja
Sigtuna	Ja
Sollentuna	Ja
Solna	Ej svarat
Stockholm	Ja
Sundbyberg	Nej
Södertälje	Ja
Tyresö	Ja
Täby	Ej svarat
Upplands-Bro	Ja
Upplands Väsby	Nej
Vallentuna	Ja
Vaxholm	Ja
Värmdö	Ja
Österåker	Osäker

Rapport - Fullständiga svar från kommunerna

Botkyrka kommun

Svarande	Ingrid Molander
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Mål i klimatstrategi att bli fossilbränslefri som geografisk plats 2030.

Danderyds kommun

Svarande	Ruth Meyer
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	• Vi gör löpande åtgärder i allt från direkt investeringar i infrastrukturen till mjuka åtgärder genom mobility management. • Danderyd är en kommun med stor potential att öka andelen huvudresor med cykel varför vi gör stora investeringar i cykelinfrastrukturen såväl på lokal som regional nivå. • Det finns idag en Trafikstrategi som innehåller mål om att minska andelen bilresor och öka andelen resor med hållbara färdmedel. • Kommunen har också en nyligen framtagen cykelplan som anger ett mål om att öka andelen huvudresor med cykel till 15% till 2024. • Dessutom har kommunen påbörjat ett arbete med framtagande av parkeringsstrategi vilket tidigare har saknats.

Haninge kommun

Svarande	Frida Nordström
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Bebyggelse lokaliseras i första hand i kollektivtrafiknära lägen. En Klimat- och energistrategi har tagits fram som bl a säger att: Vid planering, utformning och drift av trafiknäten ska trafikslagens behov normalt prioriteras i följande ordning: 1. Gångtrafik 2. Cykeltrafik 3. Kollektivtrafik 4. Biltrafik • Vidare ska fyrstegsprincipen för prioritering och val tillämpas. • En trafikplan kommer att tas fram • Dubbelspår till fram till Tungelsta klart hösten 2012 • Utbyggnad av dubbelspår fram till Hemfosa är under utbyggnad, klart dec 2016, samt ny stations-entré vid Tungelsta. • Trafikverket håller på att ta fram en vägplan för gång-och cykelväg under 2015 mellan Västerhaninge och Årsta Havsbad. • Gångstudie för att förbättra förutsättningarna för fottrafikanterna i Handen, underlag till arbetet med stadskärnan • En ny pendelstation byggs i Vega, klar 2019. • Åtgärder i cykelplanen är genomförda och en ny plan håller på att tas fram http://haninge.se/sv/Trafik-och-infrastruktur/Trafik-och-gator/Cykelplan/Cykelplan-2010/ • Tillsammans med övriga Södertörnskommuner arbetar Haninge kommunen för att tillgången på fordonsgas och elladdstolpar öka • Sedan 2013 går det att tanka fordonsgas på OKQ8 i Handen

Huddinge kommun

Svarande	Katarina Persson
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Kommunen jobbar med många olika åtgärder för att nå växthusgasmål, både nationella, regionala och våra egna lokala mål.

Järfälla kommun

Svarande	Megha Huber
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	- Nyproduktion av bostäder förläggs i kollektivtrafiknära lägen. Utbyggnation av cykel- och gångtrafiknätet genomförs i enlighet med kommunens cykelplan. - Utbyggnationen av tunnelbanan kommer att gå genom Järfälla. Cykelkurser för nybörjare erbjuds. - Informationsinsatser som främjar hållbar resande genomförs årligen. Kommunen deltar t ex i Trafikantveckan. - Kommunen har en resepolicy där det framgår att medarbetare ska välja kollektivtrafik och cykel framför bil. - Kommunen har också deltagit i CERO-projekt för att mäta resvanor internt och utifrån det lägga upp en handlingsplan. Samtliga elever på gymnasieskolor i Järfälla får SL-kort kostnadsfritt. - En energi- och klimatplan ska tas fram under 2016. Planen kommer följa den regionala energi- och klimatstrategin och transporter kommer att ingå. - Uppföljning sker av transporter årligen i kommunen och kommuniceras på kommunens hemsida: http://miljolaget.jarfalla.se/det-klimatsmarta-jarfalla/ - Områden som följs upp är kollektivtrafik- och cykeltrafik och kommunens tjänsteresor.

Lidingö Kommun

Svarande	Catarina Kvarnmalm
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	- Stadens bilpark är till 86 % miljöbilar (100% av personbilarna). Utfasning pågår av kvarvarande större bilar. - Lidingö trafikstrategi till 2030 innebär att 80 % av lidingöborna ska gå, cykla eller åka kollektivt. - Vi arbetar med stadens tjänsteresor genom riktlinjer för resor (kollektivt, tåg) och med Cero-verktyget för resor i tjänst och till och från arbetet.

Nacka kommun

Svarande	Mikael Ranhagen
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Vi arbetar kontinuerligt med att öka attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik, bl.a. genom nya och bättre cykelvägar och högre framkomlighet för busstrafiken. I Nacka pågår även ett arbete med en gångstrategi.

Norrtälje kommun

Svarande	Erik L'Estrade, Infrastrukturplanerare
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Vi arbetar såklart i planeringen av staden för att minska utsläppen, allt från den strategiska planeringen inom trafik, gång, cykel och parkering med målet att minska bilinnehavet och bilanvändandet till den mer praktiska planering i respektive utbyggnadsprojekt.

Nykvarns kommun

Svarande	Pernilla Barrudd, Miljöstrateg/miljöinspektör
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Vi har inte ännu någon konkret handlingsplan för att nå det. Vi kommer att påbörja arbetet med att ta fram ett miljöstrategiskt program för Nykvarns kommun under hösten och kommer såklart att försöka få ett så heltäckande program kopplat till miljömålen som möjligt.

Nynäshamns kommun

Svarande	Hanna Lilja
Känner kommunen till 30/30-målet?	Nej
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Gjort viss trafikrelaterad rådgivning via Energi- och klimatrådgivningen, men inga riktigt skarpa åtgärder. Vi vill jobba mer med mobility management, men har inte lyckats få igenom beslut om detta ännu tyvärr.

Salems kommun

Svarande	Jan Forsman
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Energieffektiviseringsstrategi för både byggnader och transporter. Deltar i ett projekt med 7 andra Södertörnskommuner för att minska utsläppen av koldioxid i kommunernas varutransporter (samordnade varutransporter)

Sigtuna kommun

Svarande	Helen Ericsson
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Ja vi har vidtagit åtgärder . Bland annat satsningar på cykelvägar, infartparkeringar, kollektivtrafik i den mån vi kan påverka osv

Stockholms stad

Svarande	Jonas Tolf
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Kommunen sätter upp egna klimatmål, minska utsläppen till 2,3 ton per person och år till 2020.

Sollentuna kommun

Svarande	Malin Möller
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Vi har bl a tagit en ny cykelplan och trafikpolicy som utgår från att gående och cykel prioriteras först. Vi genomför utifrån det flera satsningar på infrastruktur för cykel.

Sundbybergs kommun

Svarande	Angelica Aronsson
Känner kommunen till 30/30-målet?	Nej
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Inga åtgärder

Södertälje kommun

Svarande	Ebba jordelius
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Arbetar med att stötta utveckling av elladdstolpar och elfordon, mackar för biogas och annat förnyelsebart bränsle i kommunen. Vi genomför även samordnade varuleveranser för att minska transporter och utsläpp med de övriga Södertörnskommunerna.

Tyresö kommun

Svarande	Mette Kjörstad
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Tyresö kommun, tillsammans med de övriga sju södertörnskommunerna arbetar just nu med att införa samordnad varudistribution vilket beräknas minska utsläppen från varutransporter i våra kommuner med minst 50%. Samordnad varudistribution är redan nu igång i Tyresö

Upplands-Väsby kommun

Svarande	Andrea Rishaug
Känner kommunen till 30/30-målet?	Nej
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Största delen av kommunens koldioxidutsläpp kommer från trafiken och vi har mål om minskad bilism och minskade växthusgasutsläpp, därför ligger 30/30-målet i linje med kommunens arbete. Det man förövrigt kan säga om kommunens planering är att vi har tagit fram en stadsmässighetsdefinition och har en uttalad målsättning om att arbeta med förtätning vilket är ett sätt att driva utvecklingen mot mindre biltrafik och således mindre koldioxidutsläpp

Upplands-Bro kommun

Svarande	Malvina Hagbjörk
Känner kommunen till 30/30-målet?	Nej inte aktivt fört in målet
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Inga åtgärder.

Vallentuna kommun

Svarande	Pernilla Morris
Känner kommunen till 30/30-målet?	Nej
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Inga åtgärder.

Vaxholms kommun

Svarande	Ammi Wohlin
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja.
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Vi har fullt upp med våra åtgärder för hållbarhetsarbetet fram till 2020 via våra strategier, som antogs 2014 – miljöprogram och strategi för social hållbarhet.

Värmdö kommun

Svarande	Annica Lempke
Känner kommunen till 30/30-målet?	Ja.
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Arbetar med dessa frågor bland annat utifrån kommunens energi- och klimatpolicy.

Österåkers kommun

Svarande	Kristina Eriksson
Känner kommunen till 30/30-målet?	Svårt att svara på.
Vilka åtgärder planeras för att nå 30/30-målet?	Jobbar inte särskilt med målen som begrepp men med andra åtgärder, bl.a. inom transportsektorn.



Finansierat av Länsstyrelsen



Länsstyrelsen
Stockholm

Författare:

Mårten Wallberg
Ronny Fors
Beatrice Sundberg



Naturskyddsföreningen
Stockholms län