

2014 års uppföljning av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010

2014 års uppföljning av RUFS 2010 konstaterar att läget i regionen är relativt bra och att utvecklingen går i rätt riktning inom flera områden.

För indikatorerna miljö och klimat går utvecklingen i rätt riktning men det räcker inte för att nå målen i RUFS 2010. Ett sådant område är transportsektorns utsläpp som ökar. Bilresorna har ökat sedan 70-talet. Kollektivtrafikresandet har också ökat men inte lika mycket som bilresandet vilket gör att andelarna som reser kollektivt sjunker. På flera gator i länet är utsläppen av partiklar och kväveoxider också för höga för att nå EUs miljö kvalitetsnormer.

Regionens stora underskott av bostäder har inte åtgärdats, befolkningsökningen har vuxit snabbare än förväntat i RUFS 2010 och bostadsbyggandet har inte legat på tillräckligt hög nivå. Andelens hyresrätter i regionen har dessutom minskat radikalt.

När det gäller den internationella jämförelsen som gjorts mellan Stockholmsregionen och andra, likvärdiga, europeiska städer så rankas Stockholmsregionen förhållandevis bra. Inom följande områden behövs däremot fortsatt fokuserat arbete och tydliga åtgärder:

- **Energianvändningen inom både transport- och bebyggelsesektorn.**
- **Transportsektorns utsläpp av växthusgaser.**
- **Bostadsbyggandet behöver vara fortsatt högt.**
- **Insatser behövs för att öka kollektivtrafikresandet.**
- **Unga människor måste ges snabbare vägar in på arbetsmarknaden.**
- **De inomregionala skillnaderna inom området arbetsmarknad samt inom området trivsel och trygghet.**

För att komma tillrätta med de ökande utsläppen från transportsektorn måste trängselavgifterna användas aktivt. De behöver utökas och differentieras för tider och platser där trängseln är som störst. Trängselavgifter på Essingeleden ska införas och en översyn om fler större trafikleder kan beläggas med trängselavgifter bör göras. Överskottet från trängselskatten ska tillfalla regionen och, i enlighet med resultatet från folkomröstningen 2006, gå till utbyggnad av kollektivtrafik. Inte låsas till finansiering av motorvägen Förbifart Stockholm i 40 år framöver.

För att kunna öka andelarna kollektivtrafikresor måste investeringstakten öka, samtidigt som trafikdämpande åtgärder införs för biltrafiken. Det behövs fler direktbussar, fler kollektivtrafikkörfält, fler smidiga övergångar mellan trafikslag t ex. förlängningar av tunnelbana till pendeltågsstation. Vägprojekten Förbifart Stockholm och Österleden måste utgå ur planeringen och ersättas av satsningar på kollektivtrafiken.

Vidare behövs insatser för att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken. Enhetstaxa bör införas och det komplicerade och orättvisa zonsystemet avskaffas. För att kollektivtrafiken ska vara välkomnande behöver de höga glasdörrspärrarna ersättas med öppna spärrlinjer, samordningen förbättras för smidigare byten mellan trafikslag och alla fordon ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Om Stockholms län ska kunna utvecklas i riktning mot ökad social och miljömässig hållbarhet måste kollektivtrafiken både byggas ut och bättre samordnas med övrig fysisk planering, såsom etableringen av nya bostäder eller förtätningsprojekt. Här spelar den regionala utvecklingsplanen roll. Tyvärr lever många kommuner inte upp till intentionerna i RUFSS och bostadsbyggandet sker inte i den omfattning som krävs för att möta behoven hos den växande befolkningen. Det råder framförallt stor brist på hyresrätter med hyror som även studenter, ungdomar, ensamstående, äldre etc. kan efterfråga.