Från:
Skickat: Wed, 15 Oct 2025 09:41:55 +0100
Till: "registrator.rlk@regionstockholm.se" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Ämne: Remissvar Diarienummer RS 2025-0095, Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
Bilagor: MRF_remissvar_RUS.docx, MRF_remissRUS_pdf.pdf
Categories: A

Härmed sänder MRF, Motorbranschens Riksförbund, in sitt remissvar på Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, med diarienummer RS 2025-0095.

Med vänlig hälsning,

Opinion och Kommunikation

Box 5611, 114 86 Stockholm
Karlavägen 14A

För bilbranschens bästa

Region Stockholm
Diarienummer RS 2025-0095

Remissvar, Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

MRF

Motorbranschens Riksförbund, MRF, är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

Ärendet

Ambitionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion –att bo leva och verka i. Den regionala utvecklingsplanen är tänkt att vägleda aktörer i Stockholmregionen genom det gemensamma arbetet. Nu finns en granskningshandling av ett förslag till ny regional utvecklingsplan. Regionstyrelsens infrastruktur och regionplanerings-utskott fattade den 3 juni beslut om att sända ut granskningshandlingen på remiss. Syftet med granskningen är att kvalitetssäkra planens innehåll.

Sammanfattning

MRF vill lämna följande synpunkter på det utsända förslaget.

- I Stockholms län är rekryteringsbehovet i motorbranschen uppskattat till 1 450 personer för perioden 2025-2027. Det måste lösas i dialog mellan branschen, myndigheter och beslutsfattare.
- Målbilden för framtidens mobilitet bör inte utformas på ett sådant sätt att en exakt andel av resandet ska reserveras för olika trafikslag. Det riskerar att bli en dyrköpt erfarenhet med sämre fungerande arbetsmarknad och försämrade livsvillkor. Behovet och prognoser ska istället styra.
- Elektrifieringen av bilparken som pågår för fullt ställer också krav på laddmöjligheter, vilket kräver god tillgång till parkeringsplatser främst vid bostäder, då mest laddning sker nattetid.
- Infrastrukturen bör byggas ut och anpassas efter växande behov av transporter. Ett aktuellt exempel är att östlig förbindelse snarast bör byggas i Stockholm.

MRF, Box 5611 (Karlavägen 14A, 1tr), 114 86 Stockholm
Telefon +46 8 701 63 00 **E-post** mrf@mrf.se **Hemsida** www.mrf.se

Synpunkter

Transporternas betydelse

MRF lämnar främst synpunkter på bilagan Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen, men kommer också med några allmänna inspel. Ekonomisk tillväxt och utvecklingen av effektivare och billigare transporter går hand i hand. När transporterna blir bättre kan resurserna användas på ett effektivare sätt och ekonomin växer. Det leder i sin tur till att fler människor får en bättre levnadsstandard i Stockholmsregionen.

Behovet av kompetens i en växande region

I en växande region blir behovet av kompetens stort. I Stockholms län är rekryteringsbehovet i motorbranschen uppskattat till 1 450 personer för perioden 2025-2027. Det är främst tekniker och mekaniker som behövs (50 procent), men också kundmottagare (20 procent), bilskadereparatörer (16 procent) samt chefer (8 procent) och fordonslackerare (6 procent). Detta kräver tät dialog mellan utbildningssektorn, politiker och branschen. På den kommunala och regionala nivån borde sammansättning av utbildningsplatser bättre spegla vilken efterfrågan som företagen har på kompetens och utbildad personal. Bilden av branschen behöver också förändras, då det ofta rör sig om högkvalificerade jobb bortom den klassiska bilden av smutsiga verkstäder. Vi är ett attraktivt karriäralternativ för unga.

Realistiska och kloka mål

Behovet av flexibla resor och transporter är stort och växer när antalet invånare gör det. Då behövs alla trafikslag, både bil, kollektivtrafik, buss, cykel och gång. I Stockholmsregionen sker i dagsläget 41 procent av personresorna med bil. Andelen bilresor ökar ju längre ut från de centrala delarna man bor. Störst andel resor med bil sker i Norrtälje (74 procent, RVU 2024, Region Stockholm). Samtidigt uttrycks det i planen att man vill se stärkta kopplingar mellan stad och land, vilket mycket riktigt kräver att ett grundläggande transportbehov kan tillgodoses i länets landsbygder. Detta gäller särskilt inom väginfrastrukturen där behovet av underhåll och utveckling är stort.

Mot bakgrund av detta är det orealistiskt att sätta upp som mål att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka till minst 75 procent på bekostnad av bilen till år 2035. Det är ett stelbent mål som riskerar att bryta upp regionen i flera isolerade delar. Enligt en WSP-rapport som MRF tagit fram behövs bilpendling för att arbetsmarknaden ska fungera. Stockholm-Mälardalen består med dagens bilpendling av 11 lokala arbetsmarknader. Utan bilpendling i skulle den brytas upp i 44 lokala arbetsmarknader.

Det innebär mindre flexibilitet och arbetsmarknaden fungerar sämre när invånarna inte kan ta jobben där de finns.

Det är inte exakt detta scenario som föreslås i den aktuella planen, men det säger något om vilka förödande konsekvenser det skulle få att bekämpa bilen på det sätt som ett mål om minskad bilism skulle få. Istället borde planeringen utgå ifrån Trafikverkets basprognoser som talar om ökad bilism de kommande decennierna.

En hållbar omställning och väl utbyggd infrastruktur

Elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del i att skapa långsiktigt hållbar mobilitet för både gods och människor. Viktigt är dock att teknikneutralitet råder. Även annan teknik och andra bränslen som kan bidra till minskade utsläpp måste tillåtas vara med och utgöra en del av lösningen.

Elektrifieringen av bilparken pågår dock för fullt, vilket också ställer krav på laddmöjligheter, vilket i sin tur kräver god tillgång till parkeringsplatser främst vid bostäder då mest laddning sker nattetid. Så pressar vi utsläppen samtidigt som flexibel och hållbar mobilitet skapas. Det talas i planen om en ändamålsenligt utformad parkeringspolitik som en del i att effektivisera vägtransportsystemet. Effektiv mark- och resursanvändning sker när utbud av boende- och besöksparkering speglar behovet av tillgången till parkering. Det ska inte syfta till att minska bilinnehavet och bilanvändning, utan möta de framtida behov av mobilitet som finns. Detta är även angeläget i regionens täta miljöer. Viktigt är att det planeras för god tillgång till parkering i framtiden. Det ska råda fri rörlighet och att utveckla miljözoner, styrmedel och liknande hindrande lösningar bör inte ske.

När fordonen blir effektivare och minskar sin miljöpåverkan blir även driften billigare. Det skapar effektivare transporter och innebär en stor samhällsvinst. Det är positivt att lägre kilometerkostnad med eldrift kan leda till ökad bilanvändning, vilket påverkar konkurrensförhållandet mellan bil och kollektivtrafik. Då bör infrastrukturen byggas ut och anpassa därefter. Ett aktuellt exempel är östlig förbindelse som snarast bör byggas i Stockholm. Det skapas förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter, länets varuförsörjning och ytterst alla invånare.