Remissvar RUFS 2060

Stockholms Handelskammare

Diarienummer: RS 2025-0750

Oktober 2025



Sammanfattning

Stockholms Handelskammare (härefter SHK) verkar för att Stockholm ska vara Europas mest attraktiva huvudstadsregion för invånare och företag. Stockholm är, trots sin befolkningsstorlek, en ledande hubb för Europas näringsliv. Vi är den tredje största huvudstaden i Europa när det gäller antal huvudkontor för stora globala företag, efter Paris och London. Stockholms finansmarknad leder över andra europeiska börser i antal noteringar. Ekosystem inom tech, life science, och andra branscher skapar världsledande startups och innovationer.

För att behålla denna placering 2060 måste vi som stad och region leverera förbättringar på många områden: det handlar om att skapa fler och bättre bostäder, erbjuda ett gott företags- och innovationsklimat, höja kvaliteten på skola och högre utbildning, säkra villkor för kompetensförsörjning, bygga ett effektivt transportnätverk och kollektivtrafik, med mera.

Den regionala utvecklingsplanen är en viktig vägledare för de olika aktörer – såväl offentliga som privata - som bidrar till stadens fortsatta utveckling. En tydlig och gemensam vision underlättar samordning och skapar framdrift. Samtidigt visar erfarenheter från tidigare utvecklingsplaner att denna, för att inte bli en ren pappersprodukt, måste vara utformad på ett sådant sätt att den är tillgänglig, motiverar förändring, och är lätt att följa upp.

Sammantaget anser SHK att granskningshandlingarna som utgör underlaget till detta remissvar ger en tydlig bild av visionen för regionen 2060, men att det finns flera områden med förbättringspotential. En detaljerad beskrivning av synpunkter och förslag följer senare i dokumentet. Våra övergripande rekommendationer kan sammanfattas som:

a) **Sätt större fokus på näringslivets förutsättningar och tillväxt**. Samtliga mål, från hållbarhet och utsläpp till folkhälsa, stadens rumsliga struktur, eller den internationella tillgängligheten, är helt eller till stora delar beroende av utvecklingen i privat sektor. De kan bara uppnås genom att förbättra företagens förutsättningar att skapa värde. Företagens viktiga roll måste framgå tydligare i samtliga mål.
b) **Konkretisera mål och möjliggör uppföljning och redovisning av resultaten.** Planens mål är vagt formulerade och inte siffersatta. KPI:er är inte alltid önskvärda, men planen borde innefatta en tydlig beskrivning av hur och när målutfall ska följas upp och, i det fall mål inte är ser ut att nås, korrigerande åtgärder genomföras.
c) **Tydliggör ansvar, behov och beroenden av aktörer.** Det är inte tydligt vem som är ansvarig för att säkerställa utvecklingen som planeras. Många mål i RUFS:en är beroende av att beslut tas av andra aktörer än regionen – kommuner, myndigheter, regering, eller näringslivet. Klargör vilka beslut dessa är, och vilka aktörer eller instanser som behöver agera, för att underlätta att målsättningar uppnås.

Vi har valt att ge synpunkter på de områdena som har stor betydelse för regionens framtida tillväxt; infrastruktur, kollektivtrafik, bostadsbyggande och energiförsörjning. Endast de mål och delar av planen där vi ser brister eller utvecklingsbehov har kommenterats.

Område 1: En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Mål 1: År 2045 har Stockholmsregionen inte några nettoutsläpp av växthusgaser

För att Stockholmsregionen ska nå netto noll utsläpp är det avgörande att Stockholmsföretagen ges rätt förutsättningar för att vara konkurrenskraftiga och därmed ha råd att investera i utsläppsminskningar och hållbarhet. Det handlar bland annat om tillgång till energi, fungerande transporter, konkurrenskraftiga regelverk och rätt kompetens. Utan ett konkurrenskraftigt näringsliv är det inte möjligt att nå målet.

För att näringslivet ska kunna bidra till att minska utsläppen krävs tydliga, långsiktiga och teknikneutrala regelverk samt stabila incitament för investeringar i klimatsmarta lösningar. Styrmedlen ska vara teknikneutrala och rikta sig till resultat, inte en viss teknik. Därtill behöver kapaciteten i elnäten byggas ut i takt med elektrifieringsbehoven, och ansvarsfördelningen mellan kommuner, fastighetsägare och privata aktörer måste vara tydlig, exempelvis kring markanvändning, tillståndsprocesser och anslutning till elnätet.

Mål 3: Energiproduktion och elförsörjning

Stockholm, likt andra ledande storstadsregioner, har ett snabbt växande behov av el. Det beror på flera faktorer: växande befolkning, fler företag och industriella satsningar samt pågående klimatomställning som kräver elektrifiering av transport och produktion. Att prioritera elnätsutbyggnaden i storstäder är därför avgörande för att säkerställa att både näringslivet och samhället kan fungera effektivt och utvecklas.

Både transmissionsnät och regionnät behöver förstärkas för att åtgärda kapacitetsbrister och säkerställa att energin når slutanvändarna. Det krävs också snabbare tillståndsprocesser och en begränsning av tidsödande överklaganden för att kunna etablera nödvändig elinfrastruktur. Nätägare behöver involveras i den övergripande infrastrukturplaneringen och vid markkonflikter behöver elnätet tydligt erkännas som samhällskritisk infrastruktur och ges prioritet för att säkerställa en långsiktigt stabil elförsörjning.

När det gäller skrivningen om att fjärrvärmeaktörer behöver utveckla möjligheter till tekniska kolsänkor (bio-CCS och CCU) delar vi delvis ambitionen. Tekniken är emellertid kostsam och därför krävs tydliga politiska styrmedel för att möjliggöra investeringar. Dessutom borde tekniken även appliceras på fossilt avfall, då avfallsförbränning står för en betydande del av utsläppen i Stockholms fjärrvärmeanläggningar.

Mål 4: Stockholmsregionen har ett resurseffektivt och hållbart transportsystem som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv

Ett hållbart transportsystem är avgörande för företagens logistik och arbetsmarknadens funktion. Handelskammaren stödjer satsningar på infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel. Samtidigt behöver effektiva och klimatsmarta lösningar för godstransporter utvecklas ytterligare.

Omställningen till fossilfria transporter bör ske genom incitament som gör det lönsamt att investera i fossilfria fordon. Det krävs en utbyggd infrastruktur och tillgång till mark för omlastning och uppställning, som måste planeras och byggas ut i takt med behoven.

För att öka effektiviteten och minska trängseln i trafiken bör även ellastbilar tillåtas köra permanent under nattetid (så kallade off-peak-transporter). Detta kan bidra till att jämna ut belastningen på vägnätet, förbättra logistikflödena och samtidigt minska klimatpåverkan.

Mål 4.1: Transporteffektiviteten i Stockholmsregionen har ökat

SHK understryker vikten av att den fysiska transportinfrastrukturen i Stockholm ska bidra till tillväxt, utveckling och stadens attraktivitet. Det inbegriper att den ska underlätta för transporter av gods och människor, och att flöden i och runt staden optimeras. Detta framgår tydligt i granskningshandlingen. Däremot väljer man att aktivt inte ta ställning för kommande infrastrukturobjekt, vilket vi anser skulle behövas. Bland annat bör en Östlig förbindelse byggas för att binda ihop staden och förflytta trafik ut från stadskärnan. Det skulle inte bara minska trafiken i Södra Länken, på Essingeleden eller i City – det skulle också öka framkomligheten betydligt för både kollektivtrafik och annan vägbaserad trafik.

Mål 4.2: Tillgängligheten i transportsystemet har ökat för invånare och näringsliv

SHK delar uppfattningen att tillgängligheten i transportsystemet behöver öka, bland annat genom väl utbyggd kollektivtrafik. Kortare restider och effektiva kollektiva transporter kan tillsammans med andra åtgärder förbättra vardagen för både invånare och näringsliv. Hållbara transporter behöver också inbegripa biltrafik som i framtiden i all väsentlighet kommer att vara elektrifierad och fossilfri.

Ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt bör användas för att styra trafiken där lämpligt. Det är positivt att de som bidrar till trängsel eller utsläpp får vara med och bära kostnaderna, eftersom det kan leda till ett mer effektivt trafiksystem. Detta bör dock kombineras med satsningar på bättre kollektivtrafik.

Mål 4.3: Andelen resor med hållbara transportmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) har ökat till minst 75 procent till år 2035

Det är viktigt att RUFS:en tydliggör att bilen har en plats i en levande stad. Därför måste förutsättningarna för bilpendling och godstransporter säkerställas genom tillgänglighetsförbättringar och nya investeringar i väginfrastruktur; däribland tillskapandet av en Östlig förbindelse.

Med det sagt är vi odelat positiva till satsningar på kollektivtrafiken som gör att människors vardag förenklas. Om fler väljer kollektivtrafik kommer trängseln på vägarna att minska. Det är välkommet att bättre kollektivtrafik till och från Arlanda efterfrågas i granskningshandlingen; något som SHK arbetat med under lång tid. Konkretionsgraden i utvecklingsplanen är dock låg. SHK tillstyrker regionens skrivning om att tillgängligheten till Arlanda flygplats behöver förbättras; bland annat genom en förhandling med A-train för att få ner priserna på tågförbindelserna och använda spåren mer.

SHK efterlyser också att vikten av att öka Arlandas framtida kapacitet framkommer tydligare. Större utbyggnationer på och omkring flygplatsen behöver aktualiseras för att säkerställa regionens framtida internationella tillgänglighet. Bland annat bör ytterligare kapacitet på rullbanor övervägas för att möta framtidens flygbehov.

SHK utesluter inte att styrmedel som exempelvis trängselskatt i ökad utsträckning kan användas för att styra och optimera trafik. Den kan också användas som delfinansiering till nödvändiga nyinvesteringar i transportinfrastruktur eller kollektivtrafik.

Utifrån ett beredskapsperspektiv spelar Södertäljebron en allt viktigare roll eftersom den är en kritisk länk för att säkerställa transporter in och ut till Stockholm. Södertäljebron är i stort behov av investeringar och med tanke på brons strategiska betydelse för både civila och militära transporter är det en prioriterad fråga för regionen.

Område 2: En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö

Mål 5: Bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar

Stockholms Handelskammare delar uppfattningen att Stockholmsregionen har behov av en fungerande bostadsförsörjning för att attrahera talanger och för att kunna möta arbetsmarknadens kompetensbehov. Det förutsätter, likt regionen påpekar, en blandning av bostäder (olika storlekar, upplåtelseformer och prisnivåer) så att fler kan hitta en bostad som passar i livets olika faser. Det är också positivt att det tydligt framgår att det behövs fler nya bostäder i regionen för att möta den demografiska utvecklingen.

Det nämns i RUFS att bostadsbristen i Stockholm har minskat. Samtidigt är det viktigt att poängtera att trösklarna fortfarande är mycket höga både på den ägda marknaden och i det hyrda beståndet, och att den låga tillgången på bostäder är ett hinder för näringslivets utveckling. SHKs bedömning är att det krävs reformer på nationell nivå för att på riktigt sänka trösklarna in på Stockholms bostadsmarknad, exempelvis genom ett reformerat hyressättningssystem och lättade kreditrestriktioner.

Vi vill särskilt framhålla vikten av att regionen i samverkan med kommunerna arbetar för att effektivisera planprocesser och förenkla regler som hindrar snabb utveckling. Att etablera en regional *best practice* kan ta fram effektivare arbetsmetoder, till exempel inom detaljplanering.

Mål 8: Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen är flerkärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling

Stockholms Handelskammare delar uppfattningen att närhet till arbetsplatser och utbildning, service, kultur, natur och rekreation genom en flerkärnig struktur i stadsmiljön är önskvärt. Samtidigt måste utvecklingen styras mot en blandstad som är attraktiv för stadens invånare, baserat på medborgarnas efterfrågan.

Ett tydliggörande kring vilka verktyg som finns för att styra utvecklingen mot den prioriterade strukturen vore här önskvärt. För att det inte ska riskeras att målen blir retoriska, i stället för

vägledande, så behövs dessutom en skarp rollfördelning och i förlängningen ett partnerskap med näringslivet.

SHK skulle också vilja se ett klargörande för hur arbetsplatsintensiva stadsmiljöer kan skapas inom ramen för flerkärnighet. Det behövs en strategi för hur företagsklimat, kontorsetableringar och innovationsmiljöer kan främjas i dessa områden. Samverkan med näringslivet behöver konkretiseras.

Vi efterlyser också en mer utvecklad syn på hur kvaliteter såsom levande bottenvåningar, levande och ljudligt kulturliv och mötesplatser påverkar stadens attraktivitet och näringslivets förutsättningar.

Mål 8.5: Livsmiljöerna i Stockholmsregionens grön- och blåstruktur har förbättrats och den biologiska mångfalden har ökat

Vi önskar att se en tydligare roll för näringslivets i att tillgängliggöra, utveckla och samfinansiera livsmiljöerna i grön- och blåstruktur. Det gäller till exempel hur parkmiljöer, kajstråk, vattennära lägen och urbana grönområden blir mer attraktiva och tillgängliga när de aktiveras genom exempelvis kaféer, kulturverksamheter, gästhamnar, temporära paviljonger eller idrottsnära funktioner. RUFS bör därför utveckla sin syn på hur gröna och blå stråk inte bara ska bevaras, utan också nyttiggöras i samverkan med privata aktörer. Det handlar om att utforma strukturer där näringsverksamhet, rekreation, biologisk mångfald och stadsliv samexisterar.

Mål 8.6: Stockholmsregionens kulturmiljöer bevaras, används och utvecklas varsamt och hållbart

Stockholms Handelskammare delar målsättningen att stärka de regionala stadskärnorna. Samtidigt kan vi konstatera dels att kulturmiljöer och stadens unika identitet är avgörande för dess attraktionskraft, dels att nuvarande planeringsverktyg är otillräckliga för att möta efterfrågan på bostäder och stadsutveckling. Vi menar att bevarande och förnyelse inte behöver stå i motsättning till varandra – tvärtom är utveckling av områden nödvändig för att bevara deras karaktär och relevans.

SHK skulle vilja se en tydligare strategi för hur regionen i samverkan med kommunerna verkar för att detaljplaner ska kunna moderniseras så att befintliga miljöer kan uppdateras med nya funktioner, utan att historiska värden förvanskas.

Vi önskar också att planen tydliggör att bevarandeintresset inte enbart handlar om att skydda det gamla, utan också om att förstärka det som gör miljön relevant i dag och framöver. Det kan innebära att komplettera med ny bebyggelse eller tillföra nya användningar som förstärker platsens karaktär och tillgänglighet.

Område 3: En global ledande tillväxt och kunskapsregion

Mål 12.2: Stärkt internationell tillgänglighet genom fler strategiskt viktiga förbindelser

Att Arlanda återtar den förlorade positionen som internationellt konkurrenskraftig flygplats är avgörande för regionens företag. SHK välkommar att planen explicit inkluderar ett mål som berör regionens internationella tillgänglighet, och att det tydligt beskriver värdet av god

kontakt med omvärlden. Arlandas ställning har försvagats kraftigt de senaste åren – en tredjedel av Sveriges internationella tillgänglighet (för vilken Arlanda står för en majoritet) har förlorats sedan 2019 enligt *Airport Council International Europe.* SAS flytt till Köpenhamn riskerar att förvärra situationen ytterligare. Det är olyckligt att ingenting i den regionala utvecklingsplanen reflekterar det allvarliga läget.

Mål 12.2 är, så som det nu är formulerat, mycket återhållsamt vad gäller flygsektorns framtida utveckling. Arlandas särställning som nav i Sverige ska inte stärkas utan behållas. Positionen gentemot andra flygplatser ska ”kunna flyttas fram”, och ”strategiskt viktiga flyglinjer” ska etableras, men planen innehåller inga reflektioner om vad detta kräver eller hur detta ska ske.

Tvärtom framhåller målet att alternativa transportmedel i stället ska gynnas över flyget. Förutsättningarna för hållbart resande inom flera trafikslag och med så lite miljöpåverkan som möjligt ska stärkas, och kontakt med övriga Norden och Baltikum ska ske genom järnväg, sjöfart, och väg – inte flyg.

Stärkt tillgänglighet via Arlanda är absolut nödvändigt för regionens fortsatta framgång, och det kan inte uppnås om regionens utvecklingsplan utgår från att antalet passagerare ska minimeras och flygresor i framtiden ska styras om till andra färdmedel. Planen måste tydligt ta ställning för att stärka trafiken via Arlanda. Vilka strategiskt viktiga direktlinjer som ska utvecklas bör förtydligas – främst till större städer i Nordamerika och Östasien, men också inom Europa.