Regionledningskontoret
Magnus Kristiansson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-02-03

TRN 2021-0177

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 (TRN 2021-0177), godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

2. Tillväxt- och regionplanenämnden föreslår regionstyrelsen, föreslå regionfullmäktige att godkänna Stockholmsregionens utveckling under 2021 – Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 (TRN 2021-0177).

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplanenämnden har i uppdrag att följa upp den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084) och att årligen rapportera till regionfullmäktige. Den långsiktiga utvecklingen i Stockholmsregionen följs upp genom ett antal indikatorer. Dessa indikatorer finns från och med 2022 tillgängliggjorda via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande.

Med utgångspunkt i de nio regionala prioriteringarna som Stockholmsregionens aktörer behöver kraftsamla kring på kort sikt görs en samlad bedömning för Stockholmsregionens utveckling år 2021. Utvecklingen i Stockholmsregionen kommer kommande år att påverkas av tre grundfaktorer: befolkningstillväxten (fortfarande stark om än en lägre takt än tidigare), covid-19 pandemin samt klimatomställningen. Därtill står Stockholmsregionen inför sex nyckelfrågor där kraftsamling behövs kommande år.

Bakgrund
2018 fick tillväxt- och regionplanenämnden i uppdrag att, i samråd med regionstyrelsen, under perioden 2019 till 2026 följa upp den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) och att årligen rapportera till regionfullmäktige (LS 2015–0084, LS 2018–0279). Rapporten Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 har sammanställts av regionledningskontoret och ska efter beslut i tillväxt- och regionplanenämnden skickas vidare till regionstyrelsen inför beslut i regionfullmäktige.

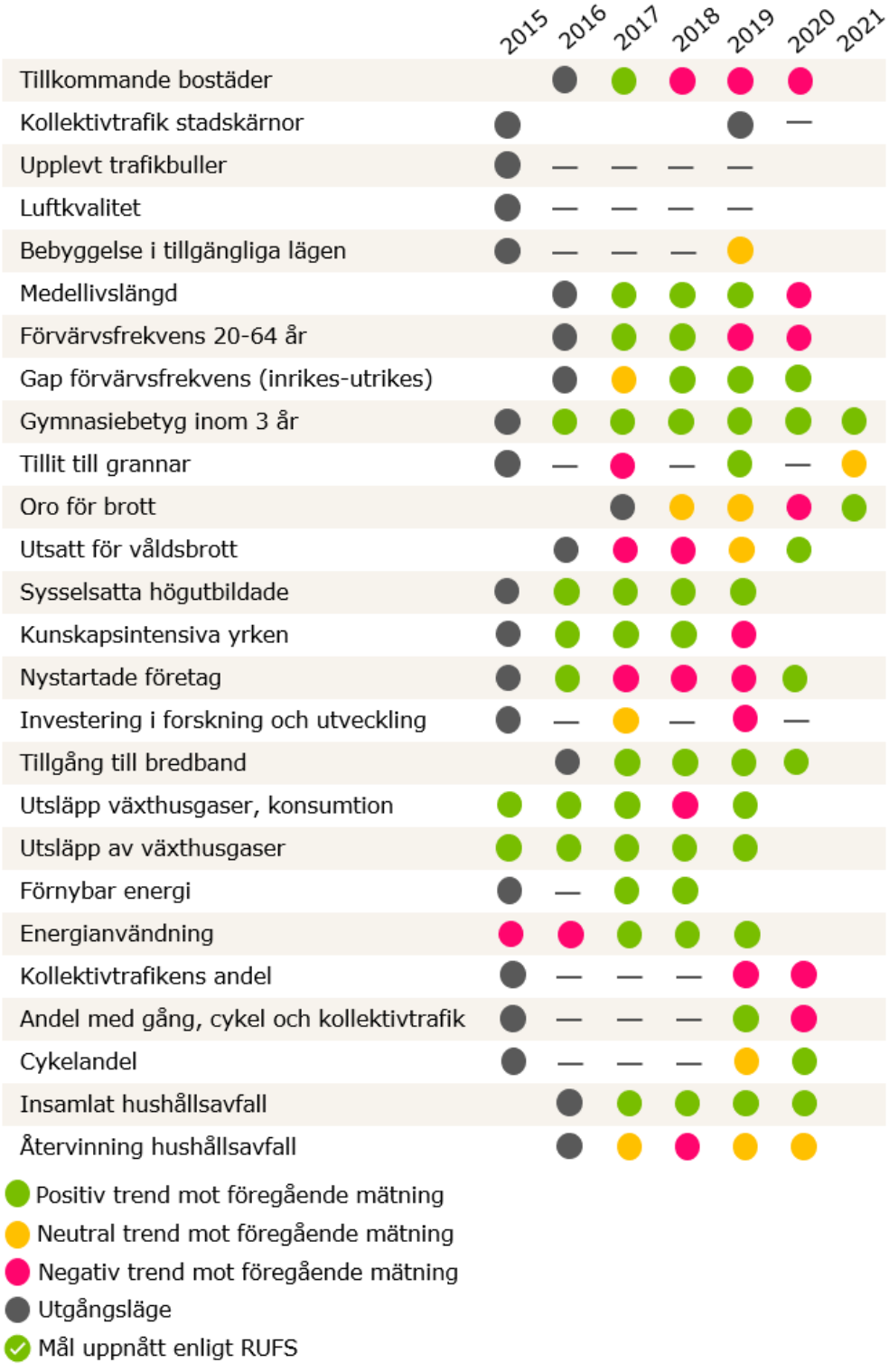
Regionledningskontorets förslag och motivering
Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen pekar ut riktningen för Stockholmsregionen mot visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

Stockholmsregionens utveckling över tid - Indikatorer och delmål
Den långsiktiga utvecklingen i Stockholmsregionen följs upp genom ett antal indikatorer. Dessa indikatorer finns från och med 2022 tillgängliggjorda via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande. Då alla indikatorer inte uppdateras årligen bör de främst studeras i ett längre trendperspektiv. Tabellen på kommande sida ger en övergripande bild över trenden i länet. Färgen på cirklarna illustrerar utvecklingen från föregående års mätvärde.

Inom en rad olika områden har Stockholmsregionen gått i rätt riktning under flera år. Direkta utsläpp av växthusgaser minskar och under 2019 var utsläppen 1,9 ton per person. Även energianvändningen har minskat och uppgår till 18,8 MWh per person. Insamling av hushållsavfall har också haft en stabil trend; det insamlade hushållsavfallet per person blir allt mindre. Det är positivt att flera indikatorer inom miljöområdet går i rätt riktning, men omställningen går långsamt och behöver skyndas på.

Skillnaderna i förvärvsfrekvens mellan utrikes- och inrikes födda fortsätter att minska, både för kvinnor och män. Fler har tillgång till snabbt bredband och i skolan är det en allt större andel av eleverna som klarar gymnasiet inom tre år.

Bostadsbyggandet når inte upp till målet om 22 000 bostäder per år, en utveckling som varit negativ under flera år. Återvinningen av hushållsavfallet har legat på ungefär samma låga nivåer under flera år; 32 procent samlas in för återvinning vilket är långt från målet om 70 procent 2030.


2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
Tillkommande bostäder
Kollektivtrafik stadskärnor
Upplevt trafikbuller
Luftkvalitet
Bebyggelse i tillgängliga lägen
Medellivslängd
Förvärvsfrekvens 20-64 år
Gap förvärvsfrekvens (inrikes-utrikes)
Gymnasiebetyg inom 3 år
Tillit till grannar
Oro för brott
Utsatt för våldsbrott
Sysselsatta högutbildade
Kunskapsintensiva yrken
Nystartade företag
Investering i forskning och utveckling
Tillgång till bredband
Utsläpp växthusgaser, konsumtion
Utsläpp av växthusgaser
Förnybar energi
Energianvändning
Kollektivtrafikens andel
Andel med gång, cykel och kollektivtrafik
Cykelandel
Insamlat hushållsavfall
Återvinning hushållsavfall
Positiv trend mot föregående mätning
Neutral trend mot föregående mätning
Negativ trend mot föregående mätning
Utgångsläge
Mål uppnått enligt RUFS

Hur det har gått år 2021
I RUFS 2050 finns nio regionala prioriteringar som Stockholmsregionens aktörer behöver kraftsamla kring på kort sikt. Genom att fokusera på dessa nio regionala prioriteringar görs en samlad bedömning för Stockholmsregionens utveckling år 2021. För de regionala prioriteringarna märks både positiva och negativa utfall och covid-19-pandemin har påverkat flera delar.

Bostadsbyggandet har under 2021 inte ökat till de nivåer som behövs för att nå målen och bedömningen, baserat på bland annat Boverkets prognoser, är att detta inte heller kommer att ske under de närmaste åren. De regionala stadskärnorna i länet fortsätter däremot att utvecklas. Befolkningen växer, bostadsbyggandet ökar och fler flyttar in än ut. Inrikes flyttnetto landade enligt Statistiska Centralbyrån på + 1 000 personer 2020, vilket kan jämföras med centrala stadskärnan och Stockholmsregionen i helhet som hade ett negativt flyttnetto samma period. Skillnaderna mellan kärnorna är däremot stora, vilket enligt regionledningskontorets bedömning beror på att stadsutvecklingen har kommit igång i olika omfattning. Näringslivets utveckling i kärnorna går långsammare än boendeutvecklingen, i synnerhet vad gäller nya företagsetableringar och arbetsplatser.

För resorna i länet har pandemin haft stora effekter men det är svårt att se de långsiktiga konsekvenserna. Årets uppföljning visar även att laddningsbara bilar i länet har ökat 2021 från 79 000 år 2020 till 127 00 i november 2021. Infrastrukturen byggs ut och laddningspunkter ökar; totalt finns 3 612 laddningspunkter i länet, varav 64 procent av dessa är lokaliserade i Stockholms stad. Transportsektorns klimatpåverkan är fortsatt hög även om det långsamt går i rätt riktning.

Trots att den totala arbetslösheten i länet har sjunkit under 2021, har långtidsarbetslösheten ökat. I skolan är det en större andel gymnasieelever som klarar sin examen på tre år och grundskolan uppvisar en positiv trend gällande behörighet till gymnasieskolan. Gällande Stockholmsregionens forskning och innovation är utgångsläget bra, Stockholmregionen är den mest innovativa regionen i Europa, enligt EU:s Innovation scoreboard 2021, och har flera framgångsrika universitet och högskolor.

Stockholmsregionen har en generellt sett god folkhälsa men det finns indikationer (exempelvis medellivslängd och gymnasielevernas hälsa) på att hälsan har påverkats negativt av pandemin. De finns inomregionala skillnader i folkhälsa och de skillnader som syns i vaccinationstäckning är ett tecken på de skillnader i hälsa som fanns sedan tidigare. Pandemin har

haft negativa effekter på vissa delar av länets näringsliv, speciellt besöksnäring men effekterna på hela näringslivet blev inte så omfattande som tidigare befarats.

Regional samverkan
Samverkan är en av grundförutsättningarna för att aktörerna i Stockholmsregionen ska nå mål och vision med RUFS 2050. Det är också en viktig del av Region Stockholms regionala utvecklingsansvar. Med anledning av det har en särskild analys av samverkan kring de regionala prioriteringarna genomförts.

Inom flera områden bedöms det finnas en etablerad samverkansstruktur som drivs av olika aktörer i länet. Under 2021 har samverkan skett via framtagande av olika planer/strategier. Samverkan som skulle behöva utvecklas ytterligare avser insatser som skapar medvetenhet och intresse för yrkesutbildningar. Det finns för få möjligheter för framtida elever att prova på olika yrken och det behövs insatser som når ut till en bredare och yngre målgrupp. Här är samverkan mellan såväl kommuner, Region Stockholm som företag och branschorganisationer viktig.

Nyckelfrågor
Stockholmsregionen är en snabbt växande huvudstadsregion med ett starkt näringsliv och attraktionskraft. Utvecklingen i Stockholmsregionen kommer kommande år att påverkas av tre grundfaktorer: befolkningstillväxten (fortfarande stark om än en lägre takt än tidigare), covid-19 pandemin, samt klimatomställningen.

I årets uppföljning av RUFS 2050, som har fokus på de regionala prioriteringarna, identifieras ett antal nyckelfrågor som påverkar Stockholmsregionens möjligheter att nå de uppsatta målen. Dessa utmaningar kan sammanfattas till sex nyckelfrågor som behöver stå i fokus kommande år:

1. Bostadsförsörjning och attraktiva livsmiljöer
De senaste åren har bostadsbyggandet varit på höga nivåer ur ett tjugoårsperspektiv. Trots det når bostadsbyggandet inte upp till målet i RUFS och bland annat Boverkets prognoser visar att målen inte kommer att nås kommande år. Det finns en utmaning i att matcha bostadsutbudet med demografin och byggtakten riskerar att påverkas av osäkerheten kring tillgången på cement. Det finns goda möjligheter med stadsutveckling i täta miljöer, men målkonflikter kan uppstå exempelvis vad gäller buller. Attraktiva livsmiljöer handlar också om möjligheten att främja

näringslivsetableringar och bygga blandstad, något som är en utmaning i de regionala stadskärnorna.

2. Stärk regionala grundförutsättningar för tillväxt
Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och en ledande tillväxt-, kultur och kunskapsregion med nästan en tredjedel av Sveriges bruttonationalprodukt (BNP). Det är viktigt att inte olika externa aktörer tar Stockholmsregionens styrkor för givna. Det råder en internationell konkurrens och förutsättningarna kan snabbt förändras. Att stärka de regionala grundförutsättningarna handlar om att Stockholmsregionens aktörer fortsätter arbeta aktivt med frågor som: en fungerande bostadsmarknad, kapacitetsstark transportinfrastruktur, elkraftförsörjning, internationell tillgänglighet, tillgång till kompetens samt trygghet och säkerhet.

3. Omställning i transportsektorn
Transportsektorn står för cirka hälften av länets direkta klimatpåverkan och tydliga åtgärder behövs för att främja kollektivtrafik, gång, cykel och hållbara godstransporter. Andelen bilresor ökade under pandemin vilket är en utmaning både i förhållande till bilresornas klimatpåverkan och vad gäller kapaciteten i transportsystemet. Bilen är fortfarande det dominerande transportmedlet för resor i länet.

4. Kompetensförsörjning
Behovet av kompetensförsörjning i Stockholmsregionen är stort och växer inom många branscher vilket både SCB samt Arbetsförmedlingens prognoser visar. Det finns vissa branscher med låg attraktion där olika insatser behövs för att kunna tillgodose behovet av kompetensförsörjning. Samtidigt pågår en strukturomvandling inom vissa branscher och vissa personalgrupper riskerar att slås ut från arbetsmarknaden parallellt med att långtidsarbetslösheten har ökat. Inom vuxenutbildningen och den högre utbildningen krävs det en god utbildningsplanering mellan utbildningsanordnare, lärosäten och branscherna för att kunna tillgodose arbetsmarknadens behov av kompetens.

5. Skillnader i folkhälsa
Det finns inomregionala skillnaderna i hälsa och utöver de direkta konsekvenserna, så påverkar hälsoskillnader andra samhällsutmaningar såsom den sociala sammanhållningen, tryggheten och förtroendet för myndigheter. De inomregionala skillnaderna i hälsa kan i stort härledas till ojämlika livsvillkor och levnadsförhållanden. De skillnader som syns i vaccinationstäckning är också ett tecken på de skillnader i hälsa som fanns sedan tidigare. Förutsättningarna att leva hälsosamma liv i sitt närområde

skiljer sig åt mellan olika områden, där exempelvis socioekonomiskt utsatta områden har en högre förekomst av trångboddhet, lägre nyttjande av trygga och kvalitativa grönområden samt högre exponering för buller och luftföroreningar vilket påverkar hälsan negativt.

6. Elförsörjning
I Stockholmsregionen är situationen för överföring av el tidvis ansträngd. Då Stockholm är en tillväxtregion förväntas situationen förvärras. Utbyggnad av överföringskapacitet från stamnätet pågår, men kommer vara färdigt tidigast år 2026. Elförsörjningen behöver säkras för att möjliggöra en omställning i transportsektorn, och attrahera näringslivsetableringar till Stockholmsregionen.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm. Insatser för att stärka genomförandet av i RUFS 2050 kommer att ske inom ramen för nämndens budget för respektive verksamhetsår.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag
1. Stockholmsregionens utveckling under 2021 – Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050
2. Bilaga 1. Uppföljning av RUFS 2050 - underlag regionala prioriteringar

Beslutsexpediering
1. Regionstyrelsen

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-02-03

Regionledningskontoret
Utveckling och regionplanering

RAPPORT
2022-02-03

Stockholmsregionens utveckling under 2021

Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) pekar ut riktningen för regionen mot visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Den långsiktiga utvecklingen i Stockholmsregionen följs upp genom ett antal indikatorer. Dessa indikatorer finns från och med 2022 tillgängliggjorda via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande. Eftersom alla indikatorer inte uppdateras årligen bör de främst studeras i ett längre trendperspektiv. Sammanfattningsvis visar uppföljningen av indikatorerna att det finns områden där trenden är positiv och måluppfyllelsen är nära. Det gäller exempelvis andelen gymnasielever som får sin examen inom tre år och bredbandsutbyggnaden. Det finns också områden där det krävs fördjupade insatser för att vända utvecklingen. Det gäller bland annat bostadsbyggandet.

I RUFS 2050 finns nio regionala prioriteringar som Stockholmsregionens aktörer behöver kraftsamla kring på kort sikt. Genom att fokusera på dessa nio regionala prioriteringar görs en samlad bedömning för Stockholms-regionens utveckling år 2021. För de regionala prioriteringarna märks både positiva och negativa utfall och covid-19-pandemin har påverkat flera delar. Bostadsbyggandet har under 2021 inte ökat till de nivåer som behövs för att nå målen och bedömningen, baserat på bland annat Boverkets prognoser, är att detta inte heller kommer att ske under de närmaste åren. De regionala stadskärnorna i länet fortsätter däremot att utvecklas. För resorna i länet har pandemin haft stora effekter men det är svårt att se de långsiktiga konsekvenserna. Årets uppföljning visar även att laddningsbara bilar i länet har ökat markant 2021 samt att transportsektorns direkta klimatpåverkan är fortsatt hög även om det långsamt går i rätt riktning.

Även om den totala arbetslösheten i länet har sjunkit under 2021 så har långtidsarbetslösheten ökat. I skolan är det en större andel gymnasieelever som klarar sin examen på tre år och grundskolan uppvisar en positiv trend gällande behörighet till gymnasieskolan. Gällande Stockholmsregionens forskning och innovation är utgångsläget bra, Stockholmregionen är den mest innovativa regionen i Europa med flera framgångsrika universitet och högskolor. Stockholmsregionen har en generellt sett god folkhälsa men det finns indikationer på att pandemin har påverkat hälsan negativt. Pandemin har haft negativa effekter på vissa delar av länets näringsliv, speciellt besöksnäring men effekterna på hela näringslivet blev inte så omfattande som tidigare befarats.

Stockholmsregionen är en snabbt växande huvudstadsregionen med ett starkt näringsliv och attraktionskraft. Utvecklingen i Stockholmsregionen kommer kommande år att påverkas av tre grundfaktorer: befolkningstillväxten (fortfarande stark om än en lägre takt än tidigare),

covid-19 pandemin samt klimatomställningen. Därtill står Stockholms-regionen inför ett antal nyckelfrågor där kraftsamling behövs kommande år:

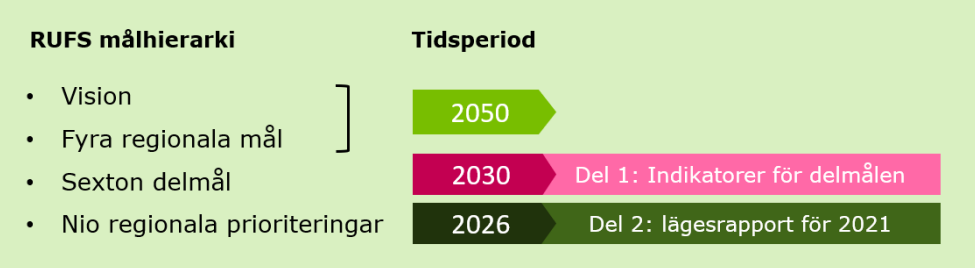
- Bostadsförsörjning och attraktiva livsmiljöer
- Stärk regionala grundförutsättningar för tillväxt
- Omställning i transportsektorn
- Kompetensförsörjning
- Skillnader i folkhälsa
- Elförsörjning

RAPPORT
2022-02-03

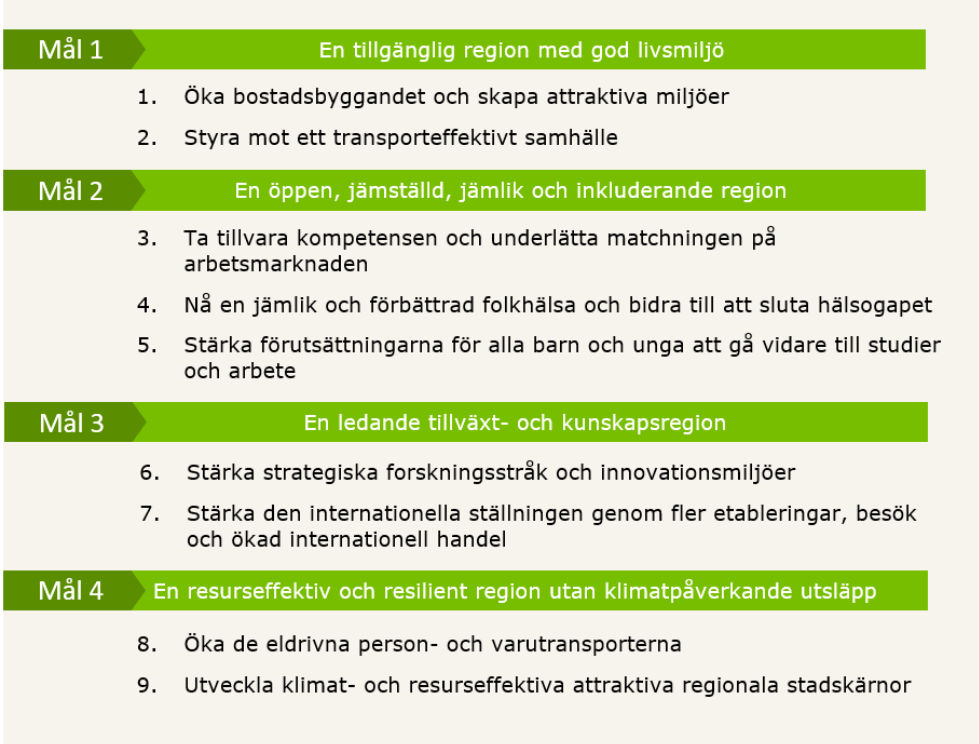
1. Inledning

Tillväxt- och regionplanenämnden har i uppdrag att, i samråd med regionstyrelsen, under 2019 - 2026 årligen följa upp den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050)[1]. Denna rapport utgör uppföljningen för år 2021. Målen och det kontinuerliga arbetet med RUFS 2050 är omfattande. För att kunna genomföra en årlig utvärdering har därför nya arbetssätt, jämfört med tidigare uppföljningar, krävts och vissa avgränsningar gjorts. Rapporten är uppdelad i flera delar utifrån målstrukturen i RUFS 2050 som i sin tur är uppdelad i vision, regionala mål, delmål och regionala prioriteringar som är satta för olika tidsperioder.

Figur 1. RUFS 2050 målhierarki och tidsperioder



Figur 2. Fyra regionala mål till 2050 och nio regionala prioriteringar till 2026



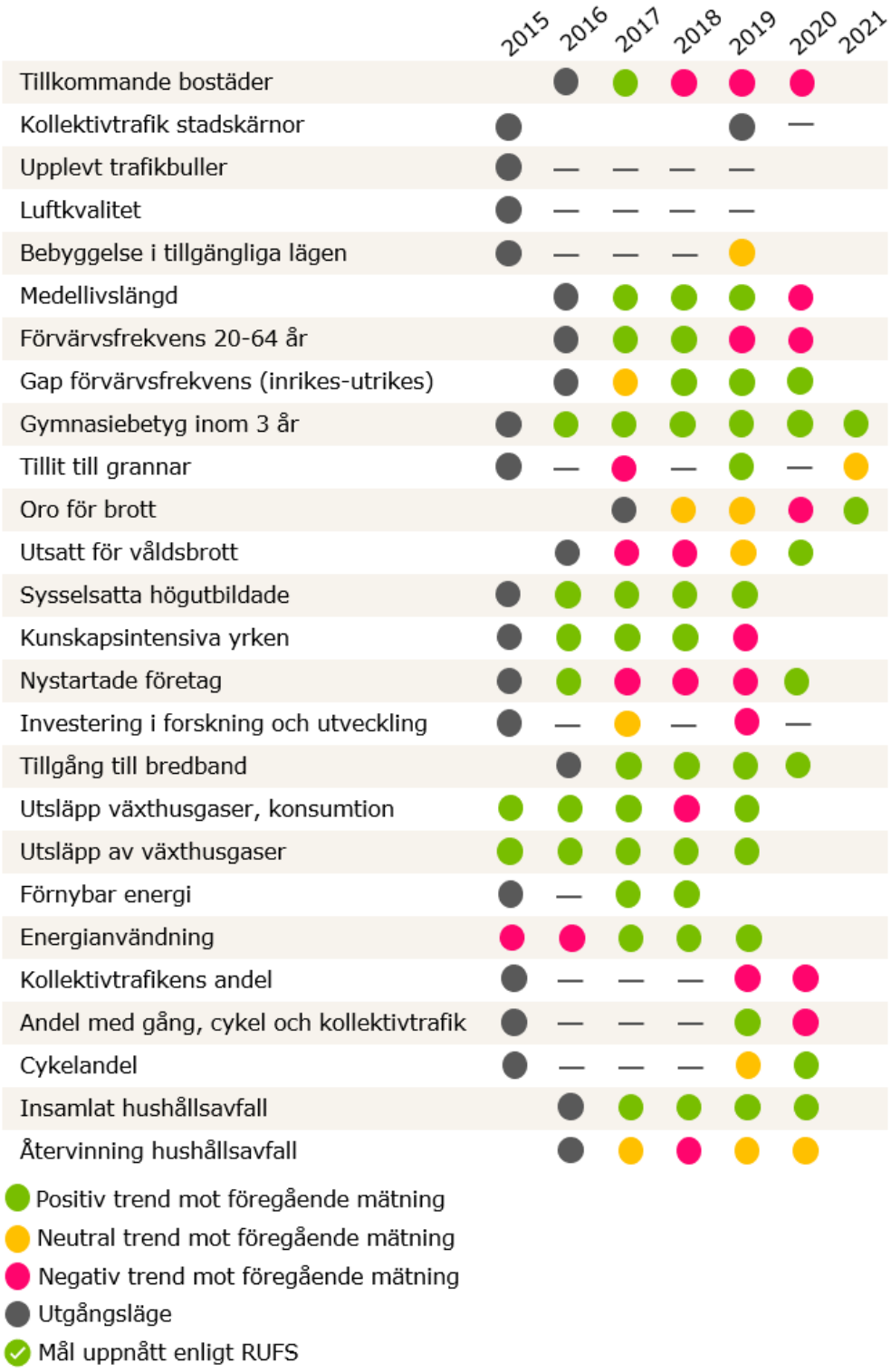
[1] LS 2015–0084, LS 2018–0279

Del 1: Indikatorer för delmålen - nu tillgängliga via hemsidan
Första delen av rapporten är en kort uppföljning av de 16 delmålen. En nyhet för i år är att indikatorerna som mäter delmålen nu finns tillgängliga på en webbapplikation via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande. I webbapplikationen samt i bilagans appendix går det även att få en överblick över hur Stockholmsregionen ligger till i förhållande till uppsatta mål. Även länets lägesbild över transportsektorn, ”Trafik och mobilitetsrapporten” finns tillgänglig i webbapplikationen. Denna del visar den långsiktiga utvecklingen i Stockholmsregionen genom att följa upp ett antal indikatorer.

Del 2: Lägesrapport för år 2021
Den andra delen av rapporten fokuserar på utvecklingen under år 2021. Detta följs upp genom att analysera RUFS nio regionala prioriteringar. Skälet till att uppföljningen fokuserat på de regionala prioriteringarna är att dessa har en tydligare koppling till vad Stockholmsregionens aktörer behöver kraftsamla kring på kort sikt. Här ges en samlad bedömning av samtliga nio prioriteringar, utförliga analyser och källhänvisningar finns i bilaga 1.

Del 3: Nyckelfrågor
I årets uppföljning av Stockholmsregionens utveckling, som har fokus på de regionala prioriteringarna, identifieras avslutningsvis tre grundfaktorer och sex nyckelfrågor som behöver vara i fokus kommande år för att nå målen.

2. Stockholmsregionens utveckling över tid



Stockholmsregionen är en snabbt växande huvudstadsregionen med ett starkt näringsliv och attraktionskraft. Befolkningen har ökat med sju procent sedan 2015 och idag bor 2,4 miljoner i länet. Fram till 2030 förväntas storstadsregionen få ett tillskott på 17 000 nya invånare varje år. Det är positivt att befolkningen ökar snabbt, men det ställer också krav på regionen inom en rad olika områden.

Den långsiktiga utvecklingen i Stockholmsregionen följs i RUFS 2050 upp genom ett antal indikatorer. Dessa indikatorer finns från och med 2022 tillgängliggjorda via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande. De regionala delmålen som indikatorerna mäter är formulerade på olika sätt med olika förutsättningar vilket gör att de inte enkelt går att visa graden av måluppfyllelse. Däremot går det få en överblick över hur Stockholmsregionen ligger till i förhållande till de uppsatta målen för 2030 i webbapplikationen samt i bilagans appendix. Eftersom alla indikatorer inte uppdateras årligen bör de främst studeras i ett längre trendperspektiv.

Tabellen på föregående sida ger en övergripande bild över trenden i länet. Färgen på cirklarna illustrerar utvecklingen från föregående års mätvärde. Inom en rad olika områden har Stockholmsregionen gått i rätt riktning under flera år. Fler har tillgång till snabbt bredband och i skolan är det en allt större andel av eleverna som klarar gymnasiet inom tre år.. Skillnaderna i förvärvsfrekvens mellan utrikes- och inrikes födda fortsätter att minska, både för kvinnor och män.

Även inom miljöområdet fortsätter Stockholmsregionen att utvecklas i rätt riktning. Direkta utsläpp av växthusgaser minskar och under 2019 var utsläppen 1,9 ton per person. Även energianvändningen har minskat och uppgår till 18,8 MWh per person. Insamling av hushållsavfall har också haft en stabil trend; det insamlade hushållsavfallet per person blir allt mindre. Det är positivt att flera indikatorer inom miljöområdet går i rätt riktning, men omställningen går långsamt och behöver skyndas på.

Inom några områden har utvecklingen varit negativ under flera år. Det gäller exempelvis bostadsbyggandet som inte når upp till målet om 22 000 bostäder per år. Återvinningen av hushållsavfallet har legat på ungefär samma låga nivåer under flera år; 32 procent samlas in för återvinning vilket är långt från målet om 70 procent 2030.

Utvecklingen över tid visar att det har skett ett trendbrott för Stockholmsregionen inom några områden. Antalet nystartade företag ökade 2020 efter några års nedåtgång. Andelen som anger att oron för brott påverkar livskvaliteten har under 2021 återgått till 2019 års nivåer efter en tillfällig uppgång 2020. Medellivslängden minskade för män och stagnerade för kvinnor år 2020 till följd av höga dödstal i covid-19. Pandemin har också påverkat arbetsmarknaden och andelen

förvärvsarbetande minskade under 2020 för första gången på länge. Även kollektivtrafiken drabbades hårt när resorna minskade. Kollektivtrafikens andel minskade från 48 till 29 procent mellan 2019–2020. Däremot är det en större andel som väljer cykeln; cykelandelen har ökat från sju till tio procent.

Sammanfattningsvis visar uppföljningen av indikatorerna att det finns områden där trenden är positiv och måluppfyllelsen är nära. Det finns också områden där det krävs insatser för att vända utvecklingen. Det gäller framförallt bostadsbyggandet. Samtidigt bör det poängteras att RUFS är omfattande och indikatorerna i sig inte ger hela bilden av Stockholmsregionens styrkor och utmaningar. I nästa kapitel finns en uppföljning av regionens nio regionala prioriteringar. Den ger en kompletterande bild till indikatorerna; med större fokus på hur det har gått 2021 och viktiga utmaningar kommande två till tre åren.

3. Hur det har gått 2021?

Det här kapitlet ger en samlad bedömning av utvecklingen i Stockholmsregionen under 2021 inom de nio regionala prioriteringarna. Ambitionen är att visa så aktuella data som möjligt men i vissa fall finns hänvisningar till 2020 då det inte finns tillgång till nyare data. Mer utförliga analyser och källförteckningar för samtliga nio regionala prioriteringar finns i bilaga 1.

De senaste åren har bostadsbyggandet varit på höga nivåer ur ett tjugoårsperspektiv. Trots det har bostadsbyggandet inte ökat till de nivåer som behövs för att täcka behovet och bedömningen, baserat på bland annat Boverkets prognos, är att detta inte heller kommer att ske under de närmaste åren. Prognosen är att minst 14 000 bostäder kommer påbörjas 2021 och 15 000 bostäder år 2022. Samtidigt fortsätter antalet färdigställda bostäder att minska. Snittet under 2015–2020 var drygt 15 500 bostäder och prognosen för 2021 är drygt 14 300 (både nyproduktion och ombyggnationer). Både påbörjade och färdigställda bostäder ligger långt under RUFS 2050-delmålet om 22 000 färdigställda bostäder per år fram till 2030.

De regionala stadskärnorna i länet fortsätter att utvecklas. Befolkningen växer, bostadsbyggandet ökar och fler flyttar in än ut. Inrikes flyttnetto landade enligt Statistiska Centralbyrån på + 1 000 personer 2020, vilket kan jämföras med centrala stadskärnan och Stockholmsregionen i helhet som hade ett negativt flyttnetto samma period. Skillnaderna mellan kärnorna är däremot stora, vilket enligt regionledningskontorets bedömning beror på att stadsutvecklingen har kommit igång i olika omfattning. Näringslivets utveckling i kärnorna går långsammare än boendeutvecklingen, i synnerhet vad gäller nya företagsetableringar och arbetsplatser. Enligt Företagsdatabasen (SCB) har antalet anställda i

stadskärnorna ökat med cirka två procent mellan kvartal fyra 2020 och kvartal fyra 2021. Antalet arbetsställen blev 500 fler under samma period.

För resandet har pandemin haft (och har fortsättningsvis) stora effekter. Under pandemin minskade det totala resandet i befolkningen, och andelen bil- och cykelresor ökade på bekostnad av kollektivtrafikresandet. Under hösten 2021 har pandemins effekter på resandet minskat och antalet resor (alla trafikslag) tycks vara på väg mot samma nivå som före pandemin. Det är dock svårt att säga vilka de långsiktiga effekterna för resvanorna blir. Det hänger även ihop med möjligheten och viljan till distansarbete. Uppföljningen visar även att laddningsbara bilar i länet har ökat kraftigt från 79 000 år 2020 till 127 00 i november 2021. Infrastrukturen byggs ut och laddningspunkter ökar; totalt finns 3 612 laddningspunkter i länet, varav 64 procent av dessa är lokaliserade i Stockholms stad. Transportsektorns klimatpåverkan är fortsatt hög även om det långsamt går i rätt riktning.

Även på arbetsmarknaden har pandemin haft stor inverkan. Arbetsmarknadsstatistiken visar att arbetslösheten i länet har sjunkit under 2021 efter uppgången i början av pandemin. Däremot har långtidsarbetslösheten ökat, i synnerhet för gruppen som varit arbetslösa 24 månader eller längre (+42 procent sedan 2019). I skolan är det en större andel gymnasieelever som klarar sin examen på tre år trots att Skolinspektionen har konstaterat negativa effekter med distansundervisning. Även data för grundskolan uppvisar en positiv trend gällande behörighet till gymnasieskolan. Däremot är det ett fortsatt minskat antagande på yrkesprogram.

Gällande Stockholmsregionens forskning och innovation har fem strategier beslutats som nu stärker de komparativa fördelarna för att utveckla och förbättra Stockholmsregionens forskning, innovation och tillväxt ytterligare. Utgångsläget är bra, Stockholmregionen är den mest innovativa regionen i Europa, enligt EU:s Innovation scoreboard 2021, och har flera framgångsrika universitet och högskolor.

Stockholms län var svårt drabbat under 2020 av överdödlighet, särskilt under den första vågen. Under 2021 har dödligheten (till och med vecka 44 i Folkhälsomyndighetens statistik) legat närmare en normaldödlighet i befolkningen. Uppföljningen visar att Stockholmsregionen har en generellt sett god folkhälsa men det finns indikationer (exempelvis medellivslängd, och gymnasielevernas hälsa) på att hälsan har påverkats negativt av pandemin. Det finns inomregionala skillnader i folkhälsa, och de skillnader som syns i vaccinationstäckning är ett tecken på de skillnader i hälsa som fanns sedan tidigare. Skillnaderna finns inom och mellan grupper, geografiska områden och beroende på vilka socioekonomiska förutsättningar människor har.

Pandemin har haft negativa effekter på vissa delar av länets näringsliv, speciellt besöksnäring, vars höga andel småföretag har drabbats särskilt hårt. Även kultursektorn, som i likhet med besöksnäringen domineras av småföretag, drabbades hårt av pandemin. Enligt statistik från Stockholm Business Region var antalet utländska gästnätter drygt hälften så många (-57 procent) under september 2021 jämfört med samma period 2019.

Pandemins effekter på hela näringslivet blev inte så omfattande som tidigare befarades och under 2021 har det skett en konjunkturuppgång och stark tillväxt, speciellt inom vissa branscher såsom tech, life science, logistik och avancerad produktion. Enligt Företagsdatabasen ökade antalet anställda i länet med fyra procent mellan 2020–2021 (kvartal fyra), och antalet arbetsställen blev 8 600 fler under samma period. Näringslivet i Stockholms län har en stark internationell prägel och nästan var fjärde anställd inom länets näringsliv tillhör ett företag som ägs eller kontrolleras från utlandet. Invest Stockholm, som arbetar med företagsetableringar, har under 2021 lyckats attrahera 25 investeringar och etableringar till Stockholmsregionen.

3.1 Regional samverkan

Samverkan är en av grundförutsättningarna för att aktörerna i Stockholmsregionen ska nå mål och vision med RUFS 2050. Det är även en viktig del av Region Stockholms regionala utvecklingsansvar. Därför har det gjorts en särskild analys av samverkan kring de regionala prioriteringarna.

Inom flera områden bedöms det finnas en väl etablerad samverkansstruktur som drivs av olika aktörer i länet. Detta gäller exempelvis kring bostadsfrågor, regionala stadskärnor och transportfrågor. Utmaningen här är främst att säkerställa att samverkan kontinuerligt anpassas till identifierade utmaningar och är ett direkt stöd till måluppfyllelsen.

Under 2021 har samverkan skett via framtagande av olika planer/strategier (exempelvis Länsplan, Cykelplan, Näringslivs- och tillväxtstrategi inklusive Life science-strategi, Forsknings-, utbildnings- och utvecklingsstrategi samt Innovationsstrategi). När dessa planer och strategier ska implementeras kommande år är det viktigt att den samverkan som föregått planerna omvandlas till en resultatinriktad samverkan med fokus på genomförande.

Även nya samverkansstrukturer har skapats under 2021, exempelvis Kompetensarena Stockholm, Fordonsdalen, Klimatarena Stockholm, Teknikcollage och Arena Folkhälsa.

Samverkan som skulle behöva utvecklas ytterligare avser insatser som skapar medvetenhet och intresse för yrkesutbildningar. Det finns för få

möjligheter för framtida elever att prova på olika yrken och det behövs insatser som når ut till en bredare och yngre målgrupp. Här är samverkan mellan såväl kommuner, Region Stockholm som företag och branschorganisationer viktiga.

4. Nyckelfrågor för kommande år

Stockholmsregionen står inför ett antal utmaningar där kraftsamling behövs. I årets uppföljning av RUFS, som har fokus på de regionala prioriteringarna, identifieras tre grundfaktorer och sex nyckelfrågor som påverkar Stockholmsregionens möjligheter att nå de uppsatta målen och behöver stå i fokus kommande år.

Tre grundfaktorer:

- Befolkningsutvecklingen: Senaste tio åren har länet haft en stark befolkningstillväxt. Framöver väntas takten minska något men länet fortsätter att växa med omkring 17 000 nya invånare varje år fram till 2030. En snabb befolkningstillväxt ställer krav på länets förmåga att växa och tillgodose behovet av bostäder, infrastruktur och service.

- Covid-19 pandemin: Pandemin har gett märkbara effekter på länets utveckling exempelvis vad gäller folkhälsa, arbetsmarknad och resvanor. Pandemin fortsätter att prägla Stockholmsregionen även kommande år.

- Klimatomställningen: Klimatarbetet fortsätter att intensifieras kommande år. Stockholmsregionen har en positiv utveckling inom flera klimat- och miljöområden, tex direkta utsläppsnivåer, men omställningen går långsamt.

Sex nyckelfrågor för kraftsamling

1: Bostadsförsörjning och attraktiva livsmiljöer

De senaste åren har bostadsbyggandet varit på höga nivåer ur ett tjugoårsperspektiv. Trots det når bostadsbyggandet inte upp till målet i RUFS. Det finns en utmaning i att matcha bostadsutbudet med demografin och byggtakten riskerar påverkas av osäkerheten kring tillgången på cement. Senaste året har fler flyttat ut än in till länet och bostadspriserna har ökat. Under 2021 har behovet av tillgång till attraktiv vardagsnära natur ökat som följd av pandemin och införda restriktioner. Det finns goda möjligheter med stadsutveckling i täta miljöer men målkonflikter kan uppstå exempelvis vad gäller buller. Attraktiva livsmiljöer handlar också om möjligheten att främja näringslivsetableringar och bygga blandstad, något som är en utmaning i de regionala stadskärnorna.

2: Stärk regionala grundförutsättningar för tillväxt
Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och en ledande tillväxt-, kultur och kunskapsregion med nästan en tredjedel av Sveriges bruttonationalprodukt (BNP). Det är viktigt att inte olika externa aktörer tar Stockholmsregionens styrkor för givna. Det råder en internationell konkurrens och förutsättningarna kan snabbt förändras. Att stärka de regionala grundförutsättningarna handlar om att Stockholmsregionens aktörer fortsätter att arbeta aktivt med frågor som: en fungerande bostadsmarknad, kapacitetsstark transportinfrastruktur, elkraftförsörjning, internationell tillgänglighet, tillgång till kompetens samt trygghet och säkerhet.

3: Omställning i transportsektorn
Transportsektorn står för cirka hälften av länets direkta klimatpåverkan och tydliga åtgärder behövs för att främja kollektivtrafik, gång,cykel och hållbara godstransporter Andelen bilresor ökade under pandemin vilket är en utmaning både i förhållande till bilresornas klimatpåverkan och vad gäller kapaciteten i transportsystemet. Bilen är fortfarande det dominerande transportmedlet för resor i länet.

4: Kompetensförsörjning
Behovet av kompetensförsörjning i Stockholmsregionen är stort och växer inom många branscher vilket både SCB samt Arbetsförmedlingens prognoser visar. Det finns vissa branscher med låg attraktion där olika insatser behövs för att kunna tillgodose behovet av kompetensförsörjning. Samtidigt pågår en strukturomvandling inom vissa branscher och vissa personalgrupper riskerar att slås ut från arbetsmarknaden parallellt med att långtidsarbetslösheten har ökat. Inom vuxenutbildningen och den högre utbildningen krävs det en god utbildningsplanering mellan utbildningsanordnare, lärosäten och branscherna för att kunna tillgodose arbetsmarknadens behov av kompetens.

5: Skillnader i folkhälsa
Det finns inomregionala skillnaderna i hälsa och utöver de direkta konsekvenserna, så påverkar hälsoskillnader andra samhällsutmaningar såsom den sociala sammanhållningen, tryggheten och förtroendet för myndigheter. De inomregionala skillnaderna i hälsa kan i stort härledas till ojämlika livsvillkor och levnadsförhållanden. De skillnader som syns i vaccinationstäckning är också ett tecken på de skillnader i hälsa som fanns sedan tidigare. Förutsättningarna att leva hälsosamma liv i sitt närområde skiljer sig åt mellan olika områden, där exempelvis socioekonomiskt utsatta områden har en högre förekomst av trångboddhet, lägre nyttjande av trygga och kvalitativa grönområden samt högre exponering för buller och luftföroreningar vilket påverkar hälsan negativt.

6: Elförsörjning
I Stockholmsregionen är situationen för överföring av el tidvis ansträngd. Då Stockholm är en tillväxtregion förväntas situationen förvärras. Utbyggnad av överföringskapacitet från stamnätet pågår, men kommer vara färdigt tidigast år 2026. Elförsörjningen behöver säkras för att möjliggöra en omställning i transportsektorn, och attrahera näringslivsetableringar till Stockholmsregionen.

Bilaga
1. Uppföljning av RUFS 2050 – underlag regionala prioriteringar

Regionledningskontoret
Utveckling och regionplanering

BILAGA 1
2022-02-03

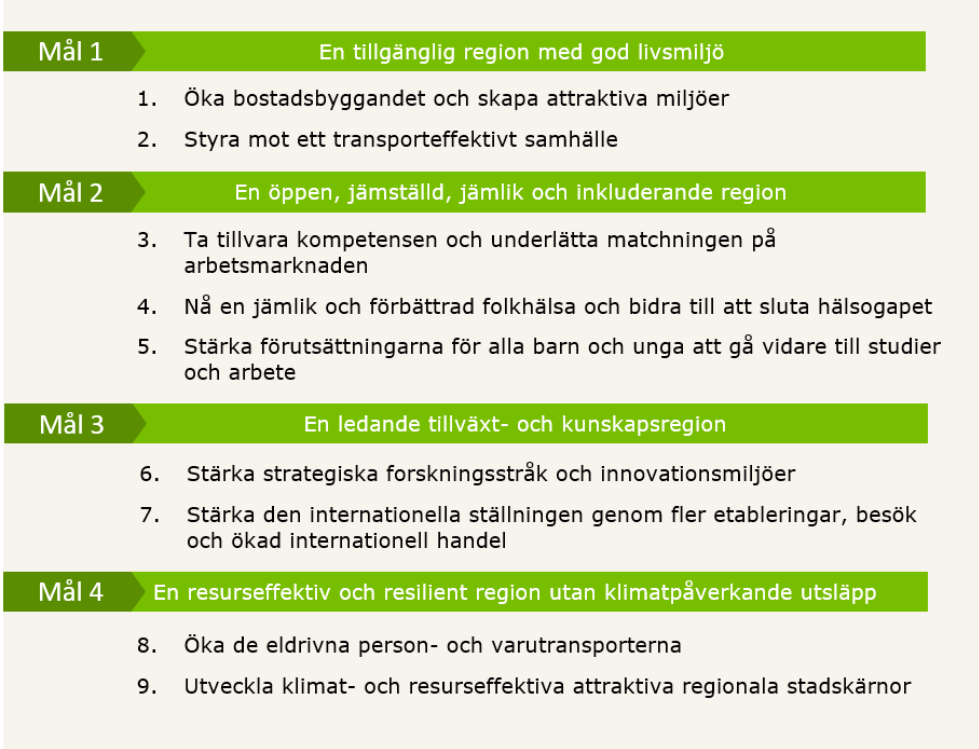
Bilaga 1.

Uppföljning av RUFS 2021 – underlag regionala prioriteringar

1. Uppföljning av de regionala prioriteringarna

För att uppnå visionen och de fyra regionala målen i RUFS 2050 finns det nio regionala prioriteringar som beskriver vad Stockholmsregionens aktörer behöver arbeta med på kort sikt (år 2018–2026).

Figur 1: Fyra mål till 2050 och nio regionala prioriteringar till 2026



I denna bilaga följs de nio regionala prioriteringarna upp i tre delar:

1) En sammanställning av hur det gått för Stockholmsregionen inom respektive regional prioritering under 2021
2) En beskrivning av aktuella utmaningar för respektive regional prioritering samt
3) En uppföljning av hur samverkan sker i Stockholmsregionen för respektive regional prioritering

Genom att följa upp och analysera de regionala prioriteringarna ges en aktuell bild av hur arbetet i Stockholmsregionen har gått under 2021, vilka utmaningar som väntar och hur samverkan ser ut. En sammanfattande analys av de regionala prioriteringarna finns i rapporten ”Stockholmsregionens utveckling under 2021”. Ambitionen har varit att använda så aktuella data som möjligt, både kvantitativ och kvalitativ.

Region Stockholm samlar årligen in tillgängliga data för att få en övergripande lägesbild över transportsektorns utveckling i länet i ”Trafik

och mobilitetsrapporten". Sammanställningen utgår ifrån RUFS 2050 och den regionala prioriteringen att styra mot ett transporteffektivt samhälle. I år finns statistiken samlad på en webbapplikation via Region Stockholms hemsida.

Även de 16 regionala delmålen och dess indikatorer presenteras på webbapplikationen. Sist i denna bilaga, som ett appendix finns en sammanställning av de 16 regionala delmålen, både utifrån ett trendperspektiv och måluppfyllelse enligt senaste mättillfälle.

1.1 Regional prioritering 1: Öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer

1.1.1 Uppföljning 2021

Pandemin har påverkat många delar av samhällslivet, även bostadsmarknaden. Konjunkturfallet har inte blivit så stort som först befarats. Enligt Länsstyrelsens bedömning påverkades inte bostadsbyggandet under 2020 vad gäller antalet påbörjade bostäder, som uppgick till 13 500. Prognosen är att minst 14 000 bostäder kommer påbörjas 2021 och 15 000 bostäder år 2022. Samtidigt fortsätter antalet färdigställda bostäder att minska. Snittet under 2015–2020 var drygt 15 500 bostäder och prognosen för 2021 är drygt 14 300 (både nyproduktion och ombyggnationer)[1]. Boverkets prognoser är lite mer optimistiska, de anger att 15 000 bostäder påbörjas 2021 och 16 500 – 17 000 bostäder påbörjas 2022[2].

De senaste åren har bostadsbyggandet varit på höga nivåer ur ett tjugoårsperspektiv. Trots detta ligger både påbörjade och färdigställda bostäder långt under RUFS 2050-delmålet om 22 000 färdigställda bostäder per år fram till 2030.

Under 2021 genomförde Region Stockholm en studie[3] med stöd av Delegationen mot segregation (Delmos) om hushållens möjligheter att efterfråga en godtagbar bostad[4]. Studien visar att cirka 134 000 hushåll, av länets cirka en miljon hushåll, bor i en bostad vars utrymmesstandard inte motsvarar vad som bedöms vara rimlig utifrån hushållets storlek. Av

[1] Läget i länet Bostadsmarknaden i Stockholms län 2021, Rapport 2021:18 Länsstyrelsen Stockholm
[2] Boverkets indikatorer Nummer 1 juni 2021, Boverket
[3] Hushållens tillgång till godtagbara bostäder i Stockholmsregionen, Region Stockholm, TRN 2020–0127
[4] För att undersöka hushållens tillgång till godtagbara bostäder i Stockholmsregionen är det i huvudsak utrymmesstandard och boendeekonomi som har studerats

samtliga trångbodda hushåll i länet bedöms 61 000 hushåll inte ha ekonomiska möjligheter att tillgodogöra sig en godtagbar bostad.

Folkhälsa har generellt fått ett ökat fokus under 2021 bland annat på grund av pandemin, och med detta även frågan om jämlikhet i hälsa och kopplingen till människors livsmiljö. I den regionala prioriteringen ingår att skapa attraktiva livsmiljöer. Det handlar om attraktiva boendemiljöer, tillgång till parker, mötesplatser och andra offentliga miljöer, kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur av hög kvalitet samt god tillgång till natur-, kultur-, och idrottsmiljöer. Med andra ord om allt som finns och sker *i* och *mellan* byggnaderna i staden.

Den samlade bedömningen är att bostadsbyggandet ännu inte har ökat till de nivåer som behövs för att täcka behovet, och att detta inte heller kommer att ske under de närmaste åren. När det gäller att skapa attraktiva livsmiljöer finns det goda förutsättningar i form av politiska mål och ramverk.

1.1.2 Utmaningar

Osäkerhet kring tillgången på cement
Det är osäkert hur tillgången på cement kommer att se ut efter sommaren 2022. Enligt Boverkets bedömningar kommer detta med stor sannolikhet att påverka antalet påbörjade flerbostadshusprojekt negativt.

Bostadsbyggandet (och övriga infrastrukturinvesteringar) i Stockholms län kommer att drabbas de närmaste åren i och med det stora behovet av bostäder och att flerbostadshus dominerar i nybyggnationen. Alternativa byggtekniker och nya cement- och betongblandningar kan enligt Boverket inte på kort sikt ersätta beprövade tekniker. Det kommer fortsättningsvis finnas ett stort behov av cement och betong. Påverkan på bostadsbyggandet på längre sikt är svårt att förutsäga[5].

Bostadsmarknaden och demografi
Svårigheten för många hushåll att efterfråga godtagbara bostäder som uppfyller behoven i olika skeden i livet fortsätter att vara en utmaning för bostadsförsörjningen i Stockholmregionen. Regionens egen flyttstudie visar också att fler flyttar ut från Stockholms län än flyttar hit. Det gäller framför allt barnfamiljerna, som främst söker sig till omkringliggande län eller andra storstadsregioner. Att barnfamiljerna flyttar ut är inget nytt fenomen men volymerna har ökat senaste åren eftersom det finns en stor åldersgrupp i länet som nu kommit upp i barnafödande ålder. [6] Varför barnfamiljerna flyttar från Stockholms län är ännu inte klarlagt, men för

[5] https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/nyheter/sa-kan-cementbrist-paverka-bostadsmarknaden-i-sverige/
[6] Analys av utflyttningstrenden från Stockholm, Region Stockholm, 2021

storstadsregionerna i allmänhet visar pågående forskning att bostadsmarknaden och vardagslogistiken är viktiga faktorer.[7]

Målkonflikt för att skapa en attraktiv livsmiljö
Den täta staden innebär att konflikter kopplade till luftföroreningar, buller och riskfrågor riskerar att uppstå när exploatering sker i centrala lägen och längs trafikleder. Dessutom har exempelvis behovet av robust digital infrastruktur, samt behovet av tillgång till attraktiv vardagsnära natur ökat som följd av pandemin och införda restriktioner. Begreppet attraktiv livsmiljö behöver definierades tydligare, ett sådant arbete bör drivas av Region Stockholm i nära dialog med kommunerna och med sikte på hur begreppet kan tillämpas praktiskt i den regionala planeringen.

1.1.3 Samverkan

Samverkan mellan regionala aktörer kring bostadsfrågor sker regelbundet och kontinuerligt genom exempelvis Länsstyrelsens forum för boendeplanering, bygg- och bostadsnätverket med länets byggaktörer, och i kunskapshöjande seminarier om bostadsförsörjning och bostadsbyggande. Det sker även en lokal samverkan mellan respektive kommun och byggbranschens aktörer inom det kommunala planmonopolet.

Region Stockholm har under 2021 samverkat kring de regionala bostadssamtalen, där regionen tillsammans med Storsthlm har tagit fram ett positionspapper med gemensamma positioner för ett ökat bostadsbyggande och en tryggad bostadsförsörjning i Stockholmsregionen. Under 2021 har Region Stockholm också tagit initiativ till ett regionalt samtal om att öka byggandet av studentbostäder tillsammans med aktörer som regionens högskolor och universitet, byggaktörer och Stockholms studentkårer.

Samverkan mellan Region Stockholm och kommunerna kopplat till utveckling av god bebyggd miljö och attraktiva livsmiljöer görs exempelvis i arbetet med den fysiska planeringen av bebyggelseutvecklingen i länet, kollektivtrafikplaneringen, utbyggnaden av snabbt bredband, det regionala cykelkansliet, de tio regionala grönkilarna, samt folkhälsa.

1.2 Styra mot ett transporteffektivt samhälle

1.2.1 Uppföljning 2021

Markanvändningen är en grundläggande faktor för tillgänglighet och för vårt behov av att resa och transportera människor och gods. I Stockholms län bor drygt 70 procent av invånarna i något av de bebyggelselägen[8] som

[7] Livet utanför Storstaden, Karlstad Universitet och Umeå Universitet
[8] Primära bebyggelselägen, som beskrivs i plankartan, är de bebyggelselägena som har potential att utvecklas till täta och sammanhängande miljöer med vissa urbana

pekas ut i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050[9]. Det betyder att en relativt stor andel av befolkningen bor i förhållandevis tillgängliga lägen. Det är också en stor andel som bor inom 10 kilometer från sin arbetsplats och inom 1 200 meter från kapacitetsstark kollektivtrafik i form av stombuss eller spårbunden trafik[10].

Andra faktorer påverkar också tillgängligheten, så som en utbyggd bredbandsinfrastruktur. År 2020 var 91 procent av hushållen i Stockholmsregionen anslutna med fiber enligt Post och telestyrelsen. PTS ger inte någon prognos kring utbyggnaden men konstaterar att utbyggnadstakten har (nationellt) minskat kontinuerligt med cirka en procent om året från 5,5 procent år 2017 till 2 procent år 2020 då utbyggnaden sker i mer glesbebyggda områden[11].

Den digitala infrastrukturen har varit en nödvändighet under pandemin och varit det som möjliggjort den övergång till distansarbete som skett både inom flera branscher samt inom utbildningssektorn. En kartläggning från Region Stockholm visade att ca 44 procent av länets invånare under 2018 jobbade i sektorer med potential för att arbeta på distans[12]. En aktuell rapport från trafikförvaltningen visar att 75 procent av företagen i Stockholmsregionen möjliggjort arbete på distans under pandemin. Av de företag som tillämpat distansarbete menar åtta av tio företag att minst hälften av de anställda kommer att ha möjlighet att arbeta på distans även efter pandemin[13] . Detta är något som kan påverka våra resvanor framöver och kan potentiellt få stor betydelse för transporteffektiviteten.

Under pandemin minskade det totala resandet i befolkningen. Det skedde även en förändring där andelen bil- och cykelresor ökade på bekostnad av kollektivtrafikresandet. Under hösten 2021 har pandemins effekter på resandet minskat och antalet resor (alla trafikslag) tycks vara på väg mot samma nivå som före pandemin.

---

kvaliteter

[9] Indikator 1.4 visar att bebyggelse i prioriterade lägen har legat stabilt runt 70% de senaste åren

[10] andel som bor inom 1 200 meter från kapacitetsstark kollektivtrafik har legat på 71% (2017–2018), 71,2% (2019) och 71,1% (2020) se indikator för Trafik och Mobilitetsdata

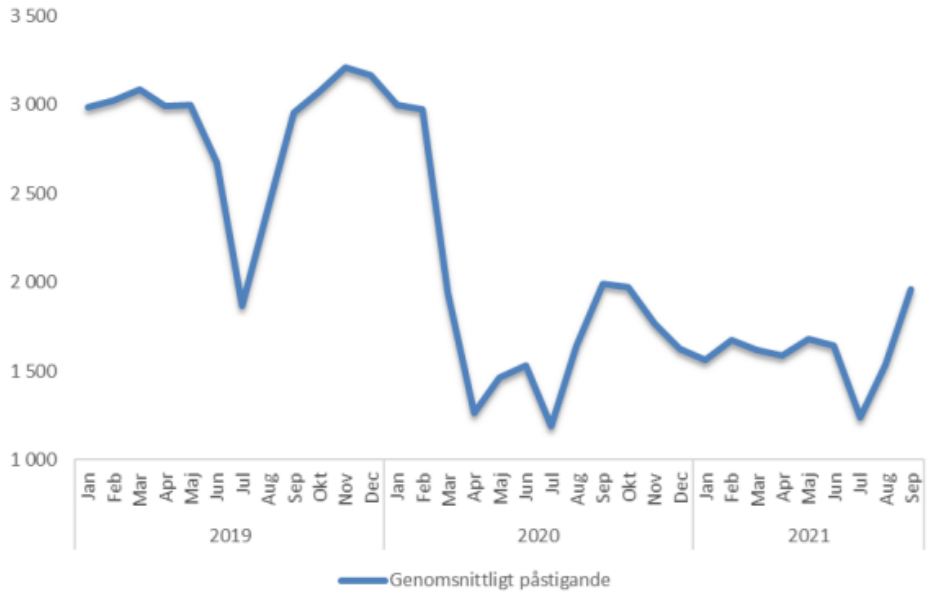
[11] PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2020 En geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige PTS-ER-2021:16

[12] Stockholmsregionens utveckling i spåren av covid-19 Risker och möjligheter för regionens näringsliv, kompetensförsörjning och trafikmönster, Region Stockholm, 2020, TRN 2020–0148

[13] Rapport: Trafikförvaltningen Distansarbete, företag, oktober 2021, Origo Group

Siffror över antalet påstigande i kollektivtrafik visar emellertid att det kollektiva resandet ännu inte är tillbaka på samma nivåer, men det ökar kraftigt sedan juni 2021.

Figur 2: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad[14]



Det är osäkert vad de förnyade restriktionerna som infördes i slutet av 2021 får för konsekvenser.

I takt med att befolkningen ökar blir det totala antalet bilar i länet fler samtidigt som det totala antalet fordonskilometer ökar (gällande elbilar se avsnitt 1.8). Detta trots att bilinnehavet per 1 000 invånare har legat relativt konstant sedan 2010 och körsträckorna både per bil och per person minskat något över tid[15]. En större andel väljer samtidigt att resa med cykel.

Antalet passager med cykel över det så kallade citysnittet har ökat med cirka 40 procent från 2010 till 2020. Kommunerna i länet påpekar att det finns stora behov vad gäller investeringar i cykelinfrastrukturen[16]. I den regionala cykelplanen för Stockholms län[17] som reviderades 2021 beskrivs den ytterligare potential som finns för ökad cykling i länet.

[14] Månadsrapport 2021 Trafiknämnden, TN 2021-0038
[15] Se Trafik & mobilitetsdata på hemsidan
[16] Remiss - Uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional transportinfrastruktur 2022–2033/2037 i Stockholms län, Region Stockholm 2021, RS 2021-0109
[17] RS 2020-0867

Transportsektorn är fortfarande den enskilt största utsläpparen av växthusgaser i Stockholms län. Utsläppen från transporterna i länet (exkl. utrikes flygtrafik) har minskat med cirka 20 procent från 2010 till 2019[18]. Skälet är i första hand ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel och att fordonen blivit mer energieffektiva[19]. I Trafikanalys rapport från 2021 konstateras att utvecklingen (nationellt) inte räcker för att etappmålet att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ska minska med 70 procent jämfört med år 2010 ska nås[20]. Detta betyder att omställningen behöver gå snabbare än idag.

1.2.2 Utmaningar

Resvanor post Covid

En utmaning när pandemins påverkan på vardagslivet nu blir mindre är att bibehålla de beteenden som är positiva ur ett transporteffektivitets-perspektiv samtidigt som gamla vanor, framförallt kring kollektivtrafik-resande, behöver återtas. Under pandemin utgjorde fritidsresor 60 procent av det totala resandet. Detta är resor som i större utsträckning än exempelvis arbetsresor utförs med bil[21].

Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

Transportsektorn står fortfarande för cirka hälften av länets klimatpåverkan. Kraftfulla åtgärder behövs för att främja kollektivtrafik, gång, cykel och hållbara godstransporter. Andelen bilresor ökade under pandemin vilket är en utmaning både i förhållande till bilresornas klimatpåverkan och vad gäller kapaciteten i transportsystemet. Bilen är fortfarande det dominerande transportmedlet för resor i länet[22] och bilarna drivs till övervägande del av fossila bränslen. I detta avseende är de långa tidsperspektiven i infrastrukturplanering och omställning av fordonsflottan en utmaning. En bättre samplanering behövs mellan Trafikverket, Regionen Stockholm och kommunerna.

1.2.3 Samverkan

Under 2021 har det skett ett intensivt arbete med flera olika planer för att ge förutsättningar att utveckla och förbättra transporteffektiviteten i Stockholmsregionen:

- En ny regional plan för transportinfrastruktur (länsplan)
- En reviderad cykelplan
- En kollektivtrafikplan

---

[18] https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/
[19] https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/
[20] Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021, Trafikanalys, Rapport 2021:6
[21] Resvaneundersökning 2020, Trafikanalys
[22] År 2015 stod de för 41 %, år 2019 för 40 % och 2020 för 49 % av reson inom Stockholmsregionen (se hemsidan)

Dessa planer har tagits fram i en bred samverkan mellan Stockholmsregionen olika aktörer. Samverkan framöver behöver nu fokusera på att gemensamt genomföra planerna.

Ett kontinuerligt samarbete sker inom ramen för ”En bättre sits”. Det är ett transportpolitiskt samarbete mellan sju län, Stockholms län, Uppsala län, Västmanlands län, Södermanlands län, Östergötlands län och Gotlands län. Samverkande aktörer är även kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. Ett annat exempel på kontinuerlig samverkan är godstransportrådet. Avsikten är bland annat att utveckla samverkan mellan transportlösningar och trafikslag och stärka samarbetet mellan näringsliv, akademin och myndigheter.

För att genomföra åtgärder som leder till ett transporteffektivt samhälle behövs samverkan, dialog och gemensamt arbete med såväl aktörer i länet som i Sverige och Europa. Denna samverkan är en förutsättning för att aktörer gemensamt och var för sig ska kunna arbeta med insatser som stärker genomförandet av de regionala prioriteringarna och därmed bidrar till måluppfyllelse av delmålen samt genomförandet av RUFS 2050. Inom transportområdet bedöms det finnas etablerade samverkansstrukturer. Det blir viktigt framöver att hitta kontinuerliga samverkansformer för genomförande av de olika planerna.

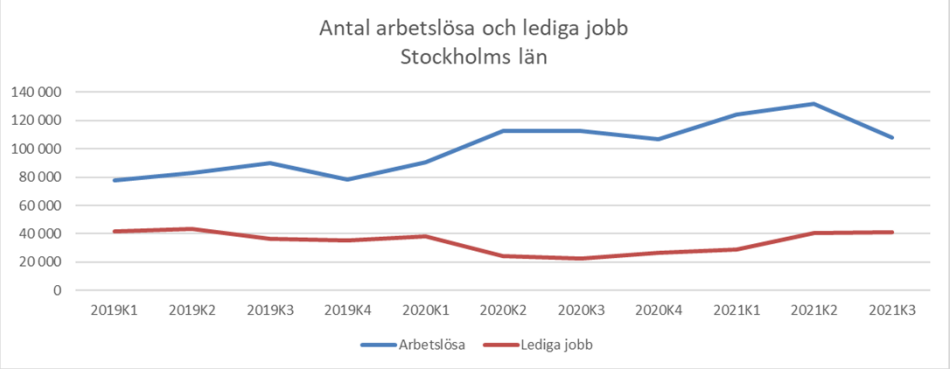
1.3 Ta till vara kompetensen och underlätta matchningen på arbetsmarknaden

1.3.1 Uppföljning 2021

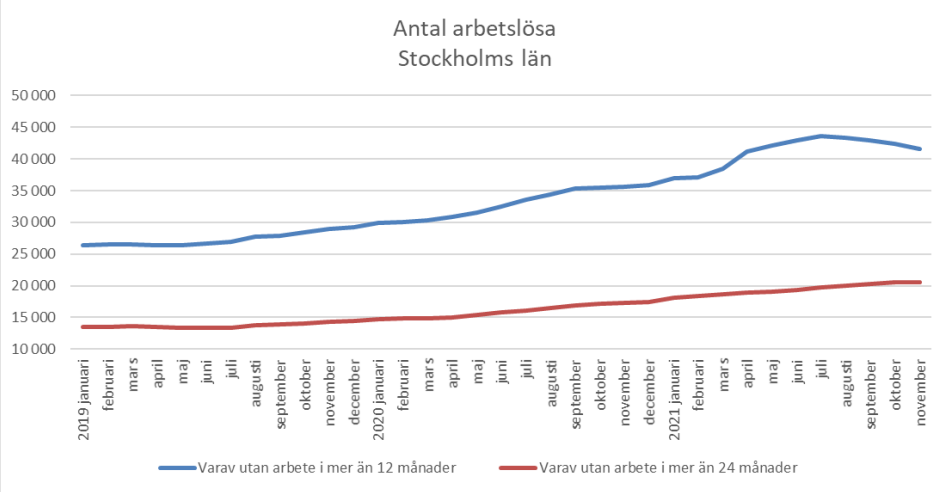
Enligt de regionala matchningsindikatorerna från SCB kan en tydlig pandemieffekt utläsas från början av år 2020 då antalet lediga jobb minskade och antalet arbetslösa ökade. Under 2021 har en viss återhämtning skett. I november 2021 var 85 000 personer arbetslösa[23] i länet. Det är en minskning med 19 procent i jämförelse med samma period 2020. Däremot har långtidsarbetslösheten ökat. Under 2021[24] har långtidsarbetslösheten ökat med 17 procent för gruppen arbetslösa 12 månader eller längre. För gruppen som varit arbetslös 24 månader eller längre är ökningen 19 procent mellan 2020–2021 och 42 procent mellan 2019–2021. Enligt Arbetsförmedlingens prognos förväntas en återhämtning på arbetsmarknaden nästa år och anställningsplanerna bland landets arbetsgivare är rekordstora inför 2022.[25]

[23] Öppet arbetslösa och sökande i program
[24] November 2020-november 2021
[25] Arbetsförmedlingen 2021, Arbetsmarknadsutsikterna hösten 2021

Figur 3: De regionala matchningsindikatorerna



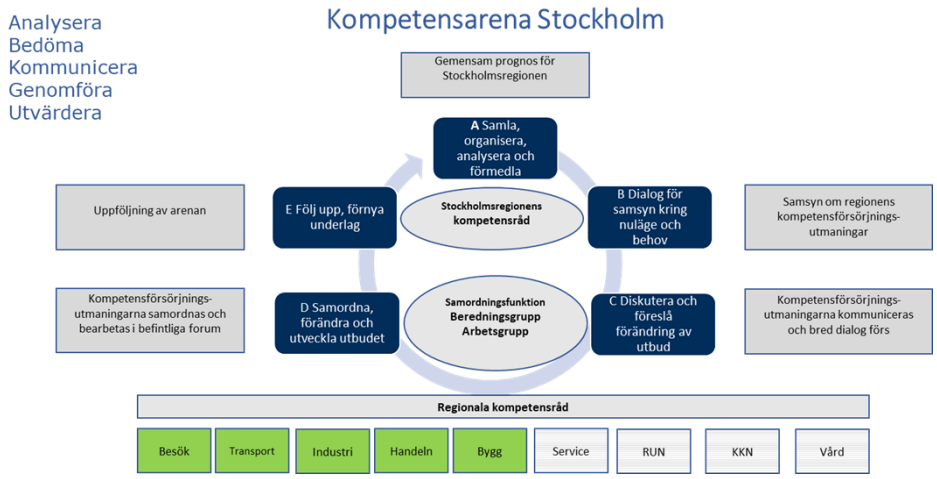
Figur 4: Långtidsarbetslösa i Stockholms län[26]



Region Stockholm har tillsammans med Arbetsförmedlingen, Stockholms stad och Storsthlm bildat och implementerat samverkansplattformen *Kompetensarena Stockholm* som sedan 2021 övergått till en ordinarie del av Region Stockholms verksamhet. Arenan syftar till att skapa ett systematiskt arbetssätt för samverkan kring matchningsproblematiken i regionen och matcha branschbehov mot utbildningsutbud. Genom att ta ett samlat grepp kring arbetsmarknad och utbildningsutbud skapas en effektivare kompetensförsörjning där fler individers kompetens tas tillvara. Kompetensarenan implementerades i april och är en del i Region Stockholms strategiska arbete med regional kompetensförsörjning, arbetsmarknad och integration.

[26] Statistik från Arbetsförmedlingens hemsida

Figur 5: Modell för kompetensarena Stockholm



Modellen är nyligen implementerad i ordinarie verksamhet och omfattar ett stort antal aktörer och organisationer.

Gällande antagningar till gymnasiet har det förändrats över tid. Enligt Storsthlms rapport[27] har antal antagna på högskoleförberedande program ökat med 24 procent de senaste tio åren (2011–2020). Ökningen har varit störst för ekonomiprogrammet, samhällsvetenskapsprogrammet och teknikprogrammet. Yrkesprogrammen har under samma period minskat med tre procent. De yrkesprogram som minskat mest är bygg- och anläggningsprogrammet och hantverksprogrammet.

1.3.2 Utmaningar

Växande och växlande kompetensförsörjningsbehov

Behovet av kompetensförsörjning är stort och växer inom många branscher vilket flera prognoser visar på[28]. Samtal förs med branschorganisationer beträffande utbud och efterfrågan av arbetskraft inom respektive bransch. Ett generellt problem är den låga attraktionskraften i att välja karriär och yrkesutbildning inom en specifik bransch. Detta gäller inom samtliga utbildningsformer, ungdomsgymnasiet, kommunal yrkesvuxenutbildning samt eftergymnasial utbildning (yrkeshögskolan och högre utbildning). Olika insatser behövs för att öka attraktionen för utbildning och därigenom kunna tillgodose det stora och breda behovet av kompetensförsörjning. Inom den kommunala vuxenutbildningen samt den högre utbildningen krävs det en god utbildningsplanering mellan utbildningsanordnare,

[27] Gymnasiebehovet 2021 Trender och kunskap om Stockholms läns gymnasieregion, Storsthlm
[28] Trender och Prognoser 2020 Befolkning, utbildning, arbetsmarknad – med sikte på år 2035, SCB samt Arbetsförmedlingens yrkesprognos

lärosäten och branscherna för att kunna tillgodose arbetsmarknadens behov av kompetens.

Strukturella förändringar på arbetsmarknaden
Flera personalgrupper riskerar att slås ut från arbetsmarknaden på grund av strukturella förändringar inom olika branscher, där även pandemin i dagsläget har en stor inverkan[29]. Det gäller till exempel handelsbranschen där många är kvinnor 55+ med kortare utbildning, som riskerar att hamna i långtidsarbetslöshet vid omställning till ökad e-handel och färre fysiska butiker. Prognoser och analysunderlag från Arbetsförmedlingen samt SCB:s *Trender och prognoser* ligger som grund för bedömningar av behoven på kompetens inom branscherna. Region Stockholm tar även fram egna analysunderlag och delar av detta arbete kommer att fortlöpa inom Kompetensarena Stockholm.

Personer som står långt från arbetsmarknaden
Problemet för personer som redan tidigare har haft svårt att etablera sig på arbetsmarknaden har förstärkts under pandemin. Det gäller personer med kortare utbildning, utan fullständig gymnasieutbildning, med bristande kunskaper i svenska, yngre personer (18 - 24 år), personer 55+ eller personer med funktionsnedsättningar eller tidigare psykisk ohälsa. Det är angeläget att finna former för hur denna arbetskraft kan tas tillvara på arbetsmarknaden.

Samordning av länets utbildningar
Det kommunala arbetet med kompetensförsörjning och matchning på arbetsmarknaden är centralt. Att samordna länets utbildningar är en viktig utmaning för att effektivisera länets kompetensförsörjning. Exempelvis kommunernas yrkesvuxenutbildningar och Arbetsförmedlingens motsvarande utbildningar. Det skulle även behövas ett regelsystem där vuxenelever inte begränsas till utbildningar som anordnas av den kommun som de är folkbokförda i. Det saknas också samordning och systematik inom Stockholmsregionen för att ta del av EU-medel. Ett positivt exempel på samordning är etableringen av ett regionalt Teknikcollege, se 3.5.1.

1.3.3 Samverkan

Samverkan är avgörande för att kunna arbeta effektivt med prioriteringen. Under 2021 har en milstolpe uppnåtts, ESF-projektet Kompetensarena Stockholm har implementerats i ordinarie verksamhet. Arenan drivs främst av Region Stockholm men är i allra högsta grad en gemensam samverkansarena med länets aktörer inom kompetensförsörjningsområdet. Kompetensarenan utgörs dels av ett högnivåforum, Stockholmsregionens

[29] Antal konkurser i Stockholmregionen var jan-oktober 1 809, det var en minskning med 13 % mot samma period 2020. Källa: Tillväxtanalys

kompetensråd (SRKR), fem branschspecifika regionala kompetensråd, beredningsgrupp och samordningsfunktion.

1.4 Nå en jämlik och förbättrad folkhälsa och bidra till att sluta hälsogapet

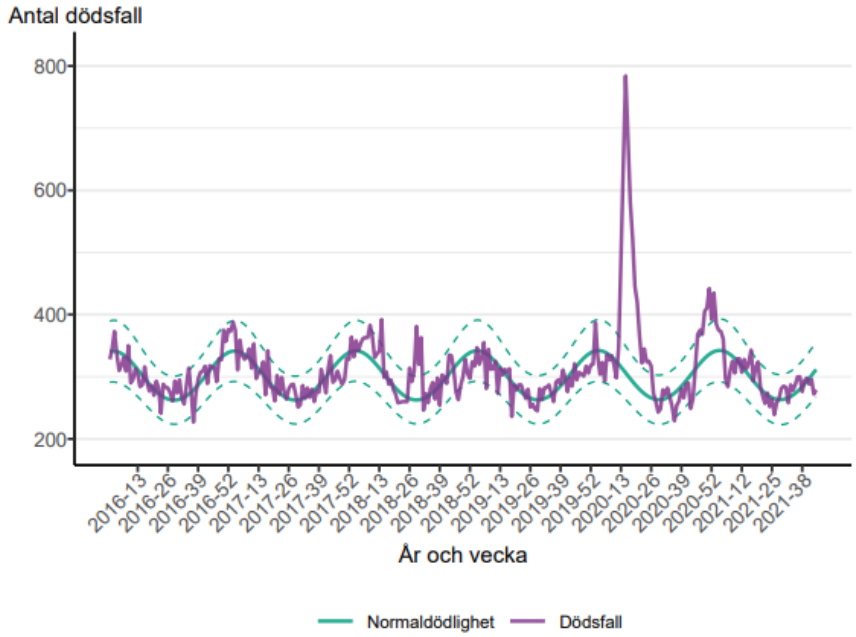
1.4.1 Uppföljning 2021

Det har under oöverskådlig tid funnits tydliga omotiverade skillnader[30] i medellivslängd. I Sverige är medellivslängden till exempel högre för de med hög inkomst jämfört med lägre inkomst, högre för sammanboende än för ensamstående och högre för de med längre jämfört med kortare utbildning, och skillnaderna har ökat de senaste åren[31]. Under 2020 minskade medellivslängden till följd av höga dödstal i covid-19, en liknande nedgång har inte observerats sedan andra världskriget. Nedgången var som tydligast i Stockholm och dess angränsande län, i Småland och i de södra delarna av Norrlandskusten[32].

Till följd av pandemin hade Sverige överdödlighet i perioder under år 2020–2021. Stockholms län var svårt drabbat under 2020 av överdödlighet, särskilt under den första vågen. Under 2021 har dödligheten (till och med vecka 44 som är senaste data) legat närmare en normaldödlighet i befolkningen. Det finns flera skäl till minskningen av dödlighet exempelvis vaccination, att Stockholms län tidigt i pandemin drabbades av höga dödstal vilket medförde att många med hög risk för svår sjukdom och dödlighet redan avlidit samt förbättrad behandling i hälso- och sjukvården[33].

Figur 6: Normaldödlighet och faktisk dödlighet i Stockholms län, till och med v.44 2021. Källa: Folkhälsomyndigheten[34].

[30] Systematiska skillnader i tillgång till resurser – förhållanden, villkor och möjligheter – mellan olika sociala grupper. Definierat av Kommissionen för jämlik hälsa, SOU 2017:47.
[31] Livslängden i Sverige 2011–2020 (scb.se)
[32] Överdödlighet och dödlighet i covid-19 i Sverige under 2020, Institutet för Framtidsstudier; 2021.
[33] Halvering av andelen döda bland dem som sjukhusvårdats för covid-19, Socialstyrelsen
[34] Rapport om överdödlighet till och med vecka 44, 2021, Folkhälsomyndigheten



Den självskattade hälsan är en viktig indikator för att förutsäga en persons framtida hälsa. Andelen invånare som skattade sin hälsa som bra eller mycket bra under 2017/20 (flerårsmedelvärde) var högst i Stockholms län[35]. Skillnaderna mellan olika delar av befolkningen är stora. Utvecklingen har generellt varit sämre bland kvinnor och yngre män, än bland män och äldre. Även vissa minoritetsgrupper uppger oftare en sämre självskattad hälsa. Det finns ännu ingen data för 2020 eller 2021 som visar hur utvecklingen sett ut i olika delar av befolkningen i länet.

Enligt Medborgarundersökningen 2021[36] är en stor del av invånarna i Stockholms län nöjda med livet i allmänhet men för första gången har andelen minskat. Under tidigare mätningar har andelen som är mycket eller ganska nöjda med sitt liv som helhet varit konstant kring 92 procent. Mätningen 2021 visar en nedgång med knappt fyra procent. Enligt Länsstyrelsen är pandemin och restriktionerna en rimlig förklaring till nedgången. Försämringen är framför allt tydlig i åldersgruppen 65–85 år[37].

Pandemin har också påverkat hälsan bland gymnasieelever. Enligt Skolinspektionens rapport från vårterminen 2021[38] har distansarbetet

[35] Självskattat allmänt hälsotillstånd — Folkhälsomyndigheten
[36] Länsstyrelsen i Stockholm, data insamlat under våren 2021
[37] Ibid
[38] Rapport: Fjärr- och distansundervisningens konsekvenser
Granskning av hur fjärr- och distansundervisningen under covid-19-pandemin påverkat elevers förutsättningar att nå målen och deras hälsa, Skolinspektionen
Diarienummer: 2021:640

påverkat många gymnasieelevers hälsa negativt både psykiskt och fysiskt. Det finns även könsskillnader där flickor i högre grad uppger en försämring av hälsan. Den negativa påverkan på hälsan varierar stort mellan individer och hänger ofta samman med elevens hemsituation (möjlighet till studiero, stöd, socialt nätverk) samt omfattningen av distansundervisningen (se även avsnitt 1.5.1).

1.4.2 Utmaningar

Minska skillnader i folkhälsa

Det finns inomregionala skillnaderna i hälsa och utöver de direkta konsekvenserna, så påverkar hälsoskillnader andra samhällsutmaningar såsom den sociala sammanhållningen, tryggheten och förtroendet för myndigheter. De inomregionala skillnaderna i hälsa kan i stort härledas till ojämlika livsvillkor och levnadsförhållanden. De skillnader som syns i vaccinationstäckning är också ett tecken på de skillnader i hälsa som fanns sedan tidigare. Förutsättningarna att leva hälsosamma liv i sitt närområde skiljer sig åt mellan olika områden, där exempelvis socioekonomiskt utsatta områden har en högre förekomst av trångboddhet, lägre nyttjande av trygga och kvalitativa grönområden samt högre exponering för buller och luftföroreningar vilket påverkar hälsan negativt.

Att klara omställningen till en god och nära vård

Nationellt och regionalt pågår strukturreformen för en god och nära vård med målbilden att flytta fokus till att arbeta mer personcentrerat, sammanhållet och hälsofrämjande. Detta är nödvändigt för att klara av de långsiktiga utmaningarna som hälso- och sjukvården står inför, med bland annat en försämrad försörjningskvot. Omställningen har på många sätt försvårats under pandemin[39], samtidigt som det bland annat lett till en mer utvecklad samverkan inom och mellan kommunala och regionala vård- och omsorgsverksamheter. Samtidigt kvarstår den stora kapacitetsbristen vad gäller kompetens inom hälso- och sjukvården samt omsorgen. Det är centralt att hälso- och sjukvården lyckas dra nytta av de lärdomar pandemin medfört i omställningen och samtidigt klarar av det uppdämda behovet av hälso- och sjukvård som är en konsekvens av pandemin.

1.4.3 Samverkan

I dagsläget förekommer samverkan på folkhälsoområdet i varierande omfattning och på olika nivåer i länet och det finns många goda exempel inom olika sakområden. Förutsättningarna för en förbättrad samordning bedöms som goda då tillgången på kompetens, data och kunskap inom folkhälsovetenskap i Stockholmsregionen är god.

---

[39] Uppföljning av omställningen till en mer nära vård 2020 Utvecklingen i regioner och kommuner samt förslag på indikatorer, Socialstyrelsen augusti 2021

Nedan följer några exempel på hur samverkan sett ut de senaste åren.

- Region, kommuner och Storsthlm styr gemensamma utvecklingsarbeten och lagstadgade samverkansuppdrag kopplade till hälso- och sjukvård och socialtjänst genom samverkansforumet VIS, vård i samverkan.
- För vissa sakfrågor såsom miljö- och samhällsplanering, buller, psykisk hälsa, ANDTS[40], jämställdhet, brottsprevention och mäns våld mot kvinnor finns regionala samverkansfora. Vissa av dessa avhandlar inte uttryckligen folkhälsa, men berör frågorna.
  En omstrukturering av det länsgemensamma arbetet med ANDTS och brottsförebyggande arbete pågår under ledning av Länsstyrelsen.

Region Stockholm har under året tagit initiativ till att utveckla samverkan inom folkhälsoområdet tillsammans med länets kommuner och andra aktörer. Initiativet syftar till att förbättra förutsättningarna för länets aktörer att arbeta tillsammans, bidra till att underlätta länets kort- och långsiktiga planering samt utveckla arbetet med faktaunderlag, analyser och kunskapsspridning inom folkhälsa. Framförallt ska arenan möjliggöra gemensam handling för att få dragkraft av varandra där behoven bedöms vara störst. Utvecklingsarbetet fortsätter under 2022.

1.5 Stärka förutsättningarna för alla barn och unga att gå vidare till studier och arbete

1.5.1 Uppföljning 2021

Skolinspektionen har, med anledning av pandemin under vårterminen 2021, granskat fjärr- och distansundervisningens konsekvenser för elevernas förutsättningar att nå målen och för deras hälsa[41]. De har tittat på grundskolans högstadium, gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning. Omfattningen av de konsekvenser som beskrivs beror till stor del på vilken mängd fjärr- och distansundervisning som elever fått vilket har varierat över landets skolor.

Skolinspektionen kan konstatera att stora delar av skolans uppdrag har fungerat väl trots omställningen till undervisning på distans. Trots dessa ansträngningar har dessvärre fjärr- och distansundervisningen sällan kunnat erbjuda samma förutsättningar för lärande som undervisning på plats i skolan. Oavsett skolform ger resultaten från distansinspektionerna

[40] Alkohol, Narkotika, Doping, Tobak, Spel
[41] Rapport: Fjärr- och distansundervisningens konsekvenser
Granskning av hur fjärr- och distansundervisningen under covid-19-pandemin påverkat elevers förutsättningar att nå målen och deras hälsa, Skolinspektionen
Diarienummer: 2021:640

sammantaget bilden att eleverna har fått den garanterade undervisningstiden sett över tid men elever upplever att de lär sig mindre. Undervisning på distans har även påverkat många elevers hälsa negativt både psykiskt och fysiskt.

Gymnasiet: I en rapport som Storsthlm har presenterat[42] konstateras att antal gymnasieskolor har ökat från 180 år 2020 till 184 år 2021 (i Stockholmsregionen plus Gnesta och Håbo kommun). Det finns en spridning av gymnasieskolor över hela länet med en tydligare koncentration av skolor i de centrala delarna av Stockholms län.

Antagningar till gymnasiet har förändrats över tid. Antal antagna på högskoleförberedande program har ökat med 24 procent de senaste tio åren (2011–2020). Ökningen har varit störst för ekonomi-programmet, samhällsvetenskapsprogrammet och teknikprogrammet. Yrkesprogrammen har under samma period minskat med 3 procent. De yrkesprogram som minskat mest är bygg- och anläggningsprogrammet och hantverksprogrammet[43].

När det gäller andelen elever som slutför sin gymnasieutbildning[44] inom tre år visar Skolverkets statistik (finns även som indikator för delmål 2:3) följande för skolor i Stockholms län, nationella program:

Tabell 1: Elever som slutför sin gymnasieutbildning

Examensår	Andel av elever som slutförde sin gymnasieutbildning med examen inom tre år (%)	Påbörjade sin utbildning läsåret
2021	79,0	2018/2019
2020	76,3	2017/2018
2019	74,6	2016/2017
2018	73	2015/2016
2017	70,6	2014/2015
2016	69,5	2013/2014
2015	69,2	2012/2013

Grundskola: För de elever som gick ut nionde klass visar tabellen nedan andelen som inte hade gymnasiebehörighet[45].

[42] Gymnasiebehovet 2021, Trender och kunskap om Stockholms läns gymnasieregion, Storsthlm
[43] Ibid
[44] Det kan noteras att finns en stor spridning mellan olika kommuner/kommundelar, siffrorna från Skolverket ger en aggregerad bild
[45] Skolverkets hemsida

Tabell 2: Elever som gick ut nionde klass

Examensår	Andel elever som gick ut nionde klass läsåret i Stockholms läns som inte hade behörighet till gymnasieskolan (%)
2021	9,8
2020	10,4
2019	10,8
2018	10,9

Ett treårigt pilotprojekt har initierats av Region Stockholm, Huddinge kommun och Södertälje kommun – att etablera ett delregionalt Teknikcollege i Stockholms län. Teknikcollege är en samverkansplattform för industrins kompetensförsörjning och en kvalitetsstämpel på utbildningar där kommuner, utbildningssamordnare och företag samverkar.

Även samverkansplattformen Kompetensarean Stockholm (som även beskrivs under 1.3) arbetar för att fler individer ska välja yrkesinriktad utbildning såväl från ungdomsgymnasiet som från kommunal yrkesvuxenutbildning.

1.5.2 Utmaningar

Att få unga att välja yrkesgymnasium
En utmaning för många branscher är att få fler unga att välja ett yrkesgymnasium. Det behövs tidiga insatser, redan under mellanstadie- och högstadietiden för att skapa medvetenhet som i ett senare skede kan skapa ett intresse för ett framtida yrkesval (jämför även 1.3.2 Växande och växlande kompetensförsörjningsbehov)

Gymnasiekompetens
De som inte når gymnasiekompetens kommer förr eller senare att behöva gå en kommunal vuxenutbildning. Det är därför av stor vikt att Kommunal vuxenutbildning har möjligheter att presentera sitt utbildningsutbud genom de kontaktytor som typiskt träffar dessa ungdomar.

1.5.3 Samverkan

Det finns flera olika insatser som görs idag och som behöver genomföras framöver för att få fler unga att välja yrkesorienterade utbildningar. Stockholmsregionens kommuner (plus Gnesta och Håbo) samverkar via Storsthlm och har ett gemensamt antagnings kansli för gymnasieutbildningar. Inom ramen för samarbetet finns även en gemensam prislista och strukturtillägg som kommunerna har kommit överens om.

Den samlade bedömningen är att insatser som skapar medvetenhet om och intresse för yrkesutbildningar och vilka yrken dessa kan leda till, är för få.

Framför allt, finns för få möjligheter för framtida elever att prova på olika yrken. Det finns självfallet en hel del positiva exempel, men det behövs fler som når ut till en bredare målgrupp i yngre åldrar än idag. Här är samverkan mellan såväl kommuner, Region Stockholm som företag och branschorganisationer viktiga.

1.6 Stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer

1.6.1 Uppföljning 2021

Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och en ledande forsknings- och kunskapsregion. De strategiska forskningsstråken och innovationsmiljöerna är avgörande för denna utveckling och ett viktigt skäl till att regionen ligger i det europeiska toppskicket avseende såväl innovation som konkurrenskraft[46]. Flera av Stockholmsregionens forskningsstråk och innovationsmiljöer är dessutom högt specialiserade och viktiga drivkrafter i upprätthållandet av regionens komparativa fördelar som hög forsknings-, utbildningsnivå samt en högt specialiserad arbetskraft.

Till stöd för insatser inom denna regionala prioritering och därtill kopplat mål, en ledade tillväxt- och kunskapsregion, har en Näringslivs- och tillväxtstrategi (NOT) och en Life science-strategi för Stockholmsregionen beslutats om i regionfullmäktige. Båda dessa strategier har ett fokus som omfattar hela Stockholmsregionen. Inom NOT återfinns även Forsknings- och innovationsstrategin för smart specialisering som har specifikt fokus på fyra av Stockholmsregionens internationellt framstående spetsområden.

Utöver dessa externt riktade strategier har regionfullmäktige i Region Stockholm beslutat om två strategier för att stärka Region Stockholms interna förmåga till forskning, utbildning, utveckling och innovation samt därigenom öka samverkan med Stockholmsregionens strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer. Dessa är Forsknings-, utbildnings- och utvecklingsstrategi för Region Stockholm samt Innovationsstrategi för Region Stockholm.

Den samlade inriktning som dessa strategier ligger till grund för stärker Stockholmsregionens innovationssystem och de komparativa fördelar som beskrivs i strategierna för att utveckla och förbättra regionens forskning, innovation och tillväxt.

[46] Regional Innovation Scoreboard 2021 Main Report, Europeiska Unionen 2021 samt Regional Competitiveness Index 2019 Scorecard SE11

Stockholmsregionens strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer består av ett välutvecklat system där många, både privata och offentliga aktörer, är med och bidrar. Centrala aktörer i ekosystemet är Stockholmsregionens fem innovationsnoder[47] som tillsammans arbetar för att stärka innovation och tillväxt i hela regionen. Innovationsnoderna har olika inriktningar och verkar i olika geografiska områden, men genom ett djupt samarbete och i linje med ovan nämnda strategiers inriktning nås synergier i arbetet med att stärka innovationsförmågan i regionen och öka attraktionskraften så att företag och organisationer etablerar sig här.

Stockholmsregionen utsågs 2021 enligt EU-kommissionens Regional Innovation Scoreboard till den mest innovativa regionen i Europa[48]. Några områden inom ramen för denna mätning där Stockholmsregionen uppvisar särskild styrka relativt andra regioner i Europa är IKT, Kunskapsintensiva verksamheter, Livslångt lärande, Immateriella tillgångar, Små och medelstora företag med produktinnovationer, Offentlig-privata forskningssamarbeten och Kunskapsproduktion inom näringslivet[49].

Stockholmsregionen har flera framgångsrika universitet och högskolor, vilket även framgår i internationella rankinglistor som mäter universitetens excellens inom forskning, utbildning och samverkan. Internationella rankinglistor är ett viktigt underlag för att bedöma universitetens globala konkurrenskraft. På ARWU listan (Shanghai) placerar sig KTH på plats 201 upp till 300, Stockholms universitet på plats 73 och Karolinska institutet på plats 38[50]. I rankingen över specifika vetenskapliga områden eller ämnen placerar sig Stockholmsregionens universitet betydligt högre än vad den totala rankingen anger. Det gäller inte minst KTH som har flera ämnen placerade i topp 30 samt Karolinska Institutet som enligt QS World Ranking of Universities[51] för år 2020 - 2021 är på plats 8 i världen och på plats 3 i Europa inom området ”Life Sciences and Medicine”.

1.6.2 Utmaningar

Tillgång till kompetens

Även om utbildningsnivån har ökat i länet under 2000-talet står Stockholmsregionen inför en utmaning med att matcha det framtida behovet av utbildad arbetskraft[52]. Det gäller särskilt teoretisk specialistkompetens med lång högskoleutbildning samt gymnasieutbildad arbetskraft. Med en utgångspunkt från dagens förvärvssiffror riskerar

---

[47] Stockholmsregionens innovationsnoder är Barkarby Science, Kista Science City, Stockholm Science City Foundation, Flemingsberg Science, Södertälje Science City
[48] Regional Innovation Scoreboard 2021 Main Report
[49] Ibid
[50] ShanghaiRanking; www.shanghairanking.com
[51] QS World University Rankings for Life Sciences and Medicine 2021 Top Universities
[52] Hänvisning till nulägesanalysen (ska tillföras)

Stockholmsregionen att stå inför ett underskott av högutbildade till år 2050[53], vilket kan påverka forskningens omfattning och kvalité i Stockholmsregionens.

Stockholmsregionen har demografiska utmaningar med en åldrande befolkning och sjunkande födslotal, vilket kan minska kohort-effekten[54] i detta sammanhang samt försvåra tillgången på eftersökt kompetens och understryka behovet av internationellt ledande talanger utifrån.

Svårt att rekrytera utländska forskare
Stockholmsregionens framgångar ska inte tas för givna då den globala konkurrensen i upprätthållandet av regionens komparativa fördelar är hård. Stockholmregionens universitet bedöms ha en låg mobilitet, vilket betyder att färre etablerade forskare rekryteras till regionens universitet än till andra jämförbara nationella eller internationella universitet[55]. Därmed riskerar regionen att gå miste om spetskompetens, en mer vidgad syn på forskningsfrågor och samarbeten mellan ämnen vilket kan försvåra upprätthållandet av en mer öppen forsknings- och universitetskultur[56].

Några av skälen till att Stockholmsregionen inte attraherar externa forskare i högre utsträckning är svårigheter att hitta lämplig bostad svårigheter för medföljande att etablera sig och platstillgången på engelskspråkiga skolor i Stockholmsregionen[57]..

Hinder för att gå från idé till innovation
Andra utmaningar för Stockholmsregionens strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer är behovet av åtgärder för att minska hindren i processen från idé till innovation vid etablerandet av tillväxtföretag[58]. Här är det viktigt att säkra ett innovations- och företagsfrämjande stödsystem med tydliga roller och långsiktig finansiering framförallt inför realiserandet av fler innovationer, inte minst för minskad miljö- och klimatpåverkan[59].

1.6.3 Samverkan

En viktig del för att kunna bidra till samverkan och genomförande av insatser till stöd för forskning och innovation är utformandet av tillgängliga investeringsverktyg. Region Stockholm har under året arbetat med

---

[53] Ibid
[54] Med kohort-effekt avses i detta sammanhang att äldre personer med i genomsnitt lägre utbildningsnivå ersätts av yngre personer med i genomsnitt högre utbildningsnivå.
[55] Universitets kanslers ämbetet Statistisk analys, 2020-02-27, Rörlighet mellan svenska lärosäten störst inom humaniora, konst och samhällsvetenskap
[56] Ibid
[57] Ibid
[58] Programstrategi för Eruf 2021 - 2027
[59] Ibid

uppdraget från regeringen att ta fram ett förslag på operativt program för Europeiska regionalfonden för programperioden 2021 – 2027 i Stockholms län.

Under 2021 påbörjades satsningar sprungna ur arbetet med Life science-strategin högt ställda målsättning att bli en av världens fem ledande Life science-regioner år 2025. En målsättning som ställer stora krav på samtliga medverkande aktörer i strategins genomförande. Dessa är Region Stockholm, Stockholmsregionens universitet och innovationsnoder, kommuner (exempelvis Stockholms stad) samt olika näringslivsrepresentanter. Under året har gemensamma handlingsplaner tagits fram som regelbundet följs upp och stäms av, ett exempel är Handlingsplan för stärkt samverkanskultur inom Life science-sektorn.

Inom Life science sektorn genomförs även regionalfondsprojekten Stockholm Life Tech och Stockholm Life Scale-up. Region Stockholm medverkar även i det tvärvetenskapliga forskningscentret Digital futures och under året har två projekt inom distansrehabilitering kopplat till digitalisering med behovsägare inom Region Stockholm fått finansiering via en utlysning från Digital futures.

Utöver ovan nämnda projekt och satsningar ska även Interreg-projektet Cohe3ion framhållas. Cohes3ion bidrar till implementering av Stockholmsregionens ”Forsknings- och innovationsstrategi för smart specialisering ”. Under året har en Regional Action Plan (RAP) för genomförande under 2022 tagits fram. Den omfattar bl. a tre insatsområden till stöd för policyförstärkande insatser i genomförandet av strategin för smart specialisering under 2022 och framåt.

1.7 Stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel

1.7.1 Uppföljning 2021

Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och en ledande tillväxt-, kultur och kunskapsregion med nästan en tredjedel av Sveriges bruttonationalprodukt (BNP), cirka 25 procent av Sveriges invånare och sysselsättnings samt en omfattande besöksnäring och kulturscen. Denna uppföljning har fokus på etableringar, export, utländsk spetskompetens, internationella tillgänglighet samt besöksnäring.

Näringslivet i Stockholms län har en stark internationell prägel. Nästan var fjärde anställd inom länets näringsliv tillhör ett företag som ägs eller kontrolleras från utlandet. Denna siffra har succesivt ökat över en längre tid. Från 10 procent år 1990 till 21 procent vid millennieskiftet och 24

procent år 2019 (2018:22%)[60]. Under 2021 har Invest Stockholm som arbetar med företagsetableringar i Stockholmsregionen, lyckats attrahera 25 investeringar och etableringar till Stockholmsregionen. Det stora flertalet av dessa etableringar rör sig inom Stockholms län med Stockholm som huvudort.[61]

Varuexporten för länet uppgick till 278 miljarder kronor under 2020, vilket var näst högst i landet. Under perioden 2019 – 2020 hade flertalet län en negativ utveckling och varuexportvärdet i Stockholms län minskade med 4,5 procent, att jämföra med en minskning i Västra Götalandsregionen med 9,7 procent och en minskning på riksnivå med 5,7 procent.

En bransch som drabbats hårt av Covid-19 är besöksnäringen. Under 2020 backade gästnätterna i Stockholmsregionen allra mest i hela riket mot året innan (-55 %), och i synnerhet Stockholm stad (-62 %). Minskningen i Stockholm var marginellt lindrigare än i övriga europeiska storstäder. Under 2021 syns en återhämtning. De svenska gästnätterna var faktiskt fler i juli 2021 än någon annan juli-månad (+0,2 % jmf 2019), men de utländska gästnätterna i länet har till stor del uteblivit. De svarar normalt sett för 40 procent av länets gästnätter och ingen annan region i Sverige har så hög andel. Vid september 2021 saknades fortfarande mer än hälften av de utländska gästnätterna jämfört med samma period 2019 (- 57 %)[62].

Antalet flygpassagerare minskade i början av pandemin med nästan 100 procent mot 2019, och minskningen mot prepandemiska året är fortfarande slående (-53 %, oktober 2021). Den interkontinentala tillgängligheten till Stockholm är mycket reducerad, och först i oktober 2021 kunde viss USA-trafik återupptas. Flygtrafiken bedöms återhämtas någorlunda snabbare under 2022, och under 2023 torde den vara 80 procent av 2019 års nivå, enligt en nyutgiven prognos från Transportstyrelsen[63]. I Stockholms fall inträffar flera utökade satsningar på Arlanda, där operatörer utökar sin kapacitet och där flygplatsen kommer att utgöra nyetablerad bas för flera flygbolag. Även hamnpassagerarna är en bra bit ifrån full återhämtning med - 44 procent.

Under året etablerades ett International House i Kista. Tanken är att International House ska vare en one-stop-shop. Där personer ska få hjälp

---

[60] Tillväxtanalys, Utländska företag

[61] Exempel på dessa företag är Plug & Play (Grosvenor) i Skärholmen, Valneva i Solna, Costco i Täby, KRK Holding, Stockholm, Leyton, Stockholm, Gamification nation, Stockholm, Senior Materials Technology i Eskilstuna, mfl. Utöver dessa har Finnair etablerat en ny bas på Arlanda och etableringar långdistanslinjer till Bangkok, Phuket, Miami, Los Angeles och New York. Dessa räknas som etableringar inom ramen för Connect Sweden projektet.

[62] Stockholm Business Region, november 2021

[63] Flygtrafikstatistik, Utveckling under tredje kvartalet 2021, Transportstyrelsen

med alla sina myndighetsfrågor kring etablering i Sverige på ett och samma ställe. International House ska underlätta för talanger att komma till Stockholm[64].

Sammanfattningsvis har pandemin haft negativa effekter på vissa delar av länets näringsliv, speciellt besöksnäring, vars höga andel småföretag har drabbats särskilt hårt. Även kultursektorn, som i likhet med besöksnäringen domineras av småföretag, drabbades hårt av pandemin. Pandemins effekter på hela näringslivet blev inte så omfattande som tidigare befarades och under 2021 har det skett en konjunkturuppgång och stark tillväxt, speciellt inom vissa branscher såsom tech, life science, logistik och avancerad produktion[65]. Enligt Företagsdatabasen ökade antalet anställda i länet med 4 procent mellan 2020–2021 (kvartal 4), och antalet arbetsställen blev 8 600 fler under samma period.

1.7.2 Utmaningar

Förstärka regionala grundförutsättningar

Det är viktigt att Stockholmsregionen styrkor inte tas för givna. Det råder en stor internationell konkurrens, framför allt med andra storstadsregioner och förutsättningarna kan snabbt förändras, vilket inte minst pandemin med oönskad tydlighet påvisat. För att Stockholmregionen ska kunna fortsätta att attrahera internationella investeringar, etableringar, talanger och exportera samt ha ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv med hållbar tillväxt över tid krävs att vissa nationella och regionala grundförutsättningar stärks.

Dessa grundförutsättningar och utmaningar är[66]:

- ✓ En välfungerande bostadsmarknad
- ✓ En funktionell och kapacitetsstark transportinfrastruktur
- ✓ Elkraftförsörjning för att kunna attrahera etableringar såsom datacenter och produktionsanläggningar
- ✓ Internationell tillgänglighet
- ✓ Kompetensförsörjning- att företagen har tillgång till rätt kompetens vid etablering och expansion

Osäkerhet kring besöksnäringen

Besöksnäringen erbjuder ofta ett förstajobb för unga och utlandsfödda och verkar därmed som viktig integrationsmotor i regionen[67]. Besöksnäringen är en av de näringar som påverkats mest pandemin. Även näringens

[64] Stockholms stad 2021
[65] Stockholm Business Region, november 2021
[66] Näringslivs- och tillväxtstrategin för Stockholmsregionen och Stockholm Business Region
[67] RAPPORT BESÖKSNÄRINGEN – EN INTEGRATIONSMOTOR En beskrivning av nivån och utvecklingen av utlandsfödda i besöksnäringen perioden 2000–2017, VISITA

anställda har påverkats negativt där företag tvingas permittera eller varsla personal. Ett tillväxthinder och en identifierad svaghet för näringen i Stockholms län var redan innan pandemin kompetensförsörjning[68] . Kompetensförsörjning är fortsatt en stor utmaning dels för att återfå den kompetens som lämnat näringen under pandemin men även för att stärka det framtida kompetensbehovet och attraktiviteten för näringen.

Dessutom råder en ekonomisk ansträngning då lån och uppskjutna skatter ska återbetalas, vilket påverkar företagens förutsättningar. Bland de 3,9 miljarder utestående anstånd per november 2021 (inom logi och restaurang-branschen), så är över två tredjedelar kopplade till huvudstadslänet (71 %, 2,8 miljarder).

En kvarstående utmaning för flygtrafiken är den ojämna vaccinationstakten i Europa och interkontinentala restriktioner, vilket gör det svårt för flygbolagen att bedöma framtida potential. Detta gäller även färjetrafiken och bussbolag. Den stora hamnvolymen står vanligtvis finländarna för, och de visar ännu skepsis till resor mot Sverige/Stockholm[69].

1.7.3 Samverkan

Det pågår en mängd samarbeten inom arbetet med att stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel. Ett exempel är den regionala exportsamverkan som är en del av det regionala utvecklingsuppdraget och utgår från Sveriges export- och investeringsstrategi. Den regionala exportsamverkan ska bidra till att öka Sveriges export genom att på regional nivå samordna och tillgängliggöra det exportfrämjande systemets stöd till företag med tillväxtpotential - främst SMF, tillväxtföretag, startups, scaleups. Region Stockholm har i egenskap av RUA[70] uppdraget att leda och samordna Sthlm Global - den regionala exportsamverkan i Stockholms län. Under våren 2021 överfördes ansvaret för att operativt driva Sthlm Global till Almi Företagspartner Stockholm Sörmland.

Ett annat initiativ finns inom besöksnäringen; Stockholm Archipelago. Inom ramen för Stockholm Archipelago samverkar Haninge kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Nynäshamns kommun, Vaxholms stad, Värmdö kommun, Österåkers kommun, Stockholm stad/VisitStockholm, Region Stockholm och Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län. Arbetet bidrar till långsiktig regional samverkan med syfte att skapa förutsättningar för en starkare besöksnäring i Stockholms skärgård, året runt, med primär inriktning på internationell marknadsföring och exportinriktad lokal destinationsutveckling. Med

[68] Analys av besöksnäringen i Stockholms län, Region Stockholm TRN 2019–0186
[69] Stockholm Business Region, november 2021
[70] Regional utvecklingsstrategi

anledning av pandemin har de internationella besökarna minskat. Under 2021 arbetade Stockholm Archipelago utifrån en fördelning på 80 procent nationell marknad (”hemester”) och 20 procent internationell marknad.

Region Stockholm deltar även i arbetet inom partnerskapet Connect Sweden för att förbättra Stockholms internationella flygförbindelser där nya interkontinentala flygförbindelser ska prioriteras. Partnerskapet är viktigt i arbetat med att stärka Stockholms internationella tillgänglighet. I partnerskapet ingår Swedavia, Region Stockholm och Stockholm Business Region (Invest Stockholm och Visit Stockholm).

1.8 Öka de eldrivna person- och varutransporterna

1.8.1 Uppföljning 2021

Om Stockholmsregionen ska kunna minska de direkta klimatpåverkande utsläppen och ha förutsättningar att nå målet om netto-noll-utsläpp till 2045 måste utsläppen från bland annat transportsektorn minska väsentligt. En bidragande faktor är fordonsflottans omställning till eldrift samt utbyggnaden av en effektiv laddinfrastruktur i länet.

Senaste åren har debatten om elektrifieringens roll i omställningen av transportsektorn accentuerats. Diskussioner om att förbjuda fordon som drivs med fossila bränslen pågår världen över[71] och flera stora fordonstillverkare genomför satsningar på elektrifierade fordon[72]. Tekniken för att driva såväl person- som transportbilar finns tillgänglig och i ett nationellt perspektiv ökar nyförsäljningen av elbilar och ett nät av laddinfrastruktur håller på att byggs upp. Samtidigt sker denna utveckling på en nivå som fortfarande är på marginalen sett till fordonsparken och transportsektorn i sin helhet.

Data från Trafikanalys visar att utvecklingen på personbilssidan går snabbast och i synnerhet vad gäller nyregistreringen av personbilar så spelar elbilen och laddhybridbilen en betydande roll. Den ackumulerade nyregistreringen av personbilar januari till november 2021 visar att 52 procent av de nyregistrerade bilarna i länet 2021 var rena elbilar eller laddhybrider.[73] I november 2021 fanns totalt 127 000 laddningsbara fordon i länet vilket är en ökning från år 2020 då antalet var 79 000. Av personbilarna i länet utgörs 12,5 procent av elbilar och laddhybrider.[74]

---

[71] Som exempelvis beskrivs i SOU 2021:48 I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040
[72] Exempelvis Scania, Volvo och Volkswagen
[73] Trafikanalys – fordon på väg, fordonsstatistik månad för månad
74 Power Circle och ELIS – Elbilen i Sverige

Omställningen bland transportbilarna har inte kommit lika långt. Bland lätta lastbilar utgör eldrift knappt 2 procent av det totala beståndet av lätta lastbilar. Bland de tunga lastbilarna utgör eldrift bara 0,1 procent.[75]

Infrastrukturen för laddbara bilar byggs kontinuerligt ut. I november 2021 fanns det 324 laddstationer med totalt 3612 laddpunkter i länet. Det är det högsta antalet i landet, vilket är naturligt med tanke på att 43 procent av alla landets laddbara bilar är registrerade i länet. Flest laddpunkter finns i Stockholms stad (2 322), Sigtuna (360) och Solna (154).[76]

1.8.2 Utmaningar

Långsam omställning

Elektrifieringen av transportsektorn går framåt men det tar tid för fordonsflottan att förnyas på ett hållbart sätt och förändringarna sker från låga nivåer. Andelen laddbara fordon är fortfarande liten, i synnerhet bland transportbilar. Offentliga aktörer har en viktig roll i omställningen genom att vara föregångare i användandet av elektriska fordon. Stora upphandlingar de kommande åren kan bidra till att öka andelen eldrivna transporter. Trafikverket konstaterar samtidigt i en rapport från 2020 att elektrifieringen av transportsektorn inte räcker för att klimatmålen ska kunna nås.[77] Elektrifieringen behöver därmed ses i ett helhetsperspektiv och bör inte ses som ett alternativ till att verka för ökad transporteffektivitet och andra åtgärder för att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Säkra elförsörjningen

För att möjliggöra en omställning till eldrift behöver infrastruktur för laddning etableras och kraftförsörjning för denna infrastruktur säkras. I Stockholmsregionen är situationen gällande överföring av el tidvis ansträngd. Den senaste tiden har olika elnätsbolags abonnemang mot överliggande nät överskridits ett flertal gånger, samtidigt som lokal elproduktion i regionen avvecklats. Då Stockholm är en tillväxtregion förväntas situationen förvärras. Utbyggnad av överföringskapacitet från stamnätet pågår, men kommer vara färdigt tidigast år 2026. Dessa faktorer leder till att det under vissa perioder kan bli brist på eleffekt i regionen, främst under kalla vinterdagar när effektbehovet är som högst.[78]

---

[75] Statistik från Trafikanalys
[76] Månadsvis statistik från Power Circle, avser data till och med november 2021
[77] Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter Ett regeringsuppdrag, Mars 2020, Trafikverket, TRV 2020/43
[78] Eleffektiva kommuner Regional samverkan mot kapacitetsbrist, Energikontoret Stortshlm

1.8.3 Samverkan

Det pågår en rad samverkansinitiativ med fokus på elektrifiering av transportsektorn, såväl på regional som nationell nivå. Under 2020 inrättades den nationella elektrifieringskommissionen med ett tvåårigt uppdrag, inom ramen för Mälardalsrådet finns ett storregionalt godsråd med fokus på bland annat elektrifiering och Stockholms stad driver elektrifieringspakten som också arbetar för elektrifiering av stadens transporter. I juni 2021 slöts Stockholmsregionens elektrifieringslöfte där ett antal aktörer åtagit sig att intensifiera arbetet för elektrifieringen av framförallt de tunga vägtransporterna.

Flera av Region Stockholms verksamheter kan bidra till en snabbare elektrifiering av transportsektorn. Kollektivtrafiken håller i viss mån på att ställas om till eldrift och genom Region Stockholms egna transporter kan Region Stockholm bidra till omställningen. Därtill finns det behov av ökad kunskap bland annat kopplat till kraftförsörjningen i regionen och behoven av laddinfrastruktur på olika platser.

1.9 Utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor

1.9.1 Uppföljning 2021

En flerkärnig bebyggelsestruktur bidrar på flera sätt till en resurs- och klimateffektiv samhällsutveckling. En flerkärnig bebyggelsestruktur är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen och miljöpåverkan från transportsektorn. Att utveckla täta och blandade stadskärnor i några av regionens mest tillgängliga kollektivtrafiklägen minskar transportbehovet och bilberoendet i regionen genom att fler av regionens invånare får tillgång till service, arbetsplatser och mötesplatser inom gång- cykel- och kollektivtrafikavstånd.[79] Det är därför angeläget att de regionala stadskärnorna fortsätter att utvecklas och förmår att attrahera en blandning av olika funktioner för att på så vis bidra till en resurs och klimateffektiv bebyggelseutveckling.

Aktuell uppföljning fokuserar på att studera utvecklingen av arbetsplatser, bostäder och befolkning i de regionala stadskärnorna som indikatorer på om utvecklingen är på väg åt rätt håll.

De regionala stadskärnorna har haft en stabil och positiv bostads- och befolkningsutveckling de senaste åren. Under 2020 ökade antalet bostäder i de regionala stadskärnorna med 3 procent och befolkningen ökade med 2

[79] Bebyggelseutveckling för att minska regionens klimatpåverkande utsläpp, TRN budget 2016/2017

procent. De regionala stadskärnorna hade därmed en dubbelt till tredubbelt så hög procentuell utveckling som den centrala regionkärnan och den övriga bebyggelsestrukturen. Boendeattraktiviteten synliggörs även i flyttstatistiken. Under 2020 uppvisade kärnorna ett positivt inrikes flyttnetto på nästan 1 000 personer, vilket kan jämföras med den centrala regionkärnan och med Stockholmsregionen som helhet, vilka uppvisade ett negativt inrikes flyttnetto under samma period.[80]

Trots en stabil bostads- och befolkningsutveckling totalt sett, ser utvecklingen olika ut i de regionala stadskärnorna. Under 2020 uppvisade tre kärnor, Flemingsberg, Skärholmen-kungens kurva och Kista-Sollentuna- Häggvik, en svag negativ befolkningsutveckling till skillnad från tidigare år. Den minskade takten kan bero på att utrikes flyttnetto minskade i dessa kärnor som en följd av pandemin. En annan förklaring är att stadsutvecklingen i dessa kärnor inte har kommit igång i samma omfattning som i övriga kärnor.

När det gäller arbetsplatsutvecklingen i de regionala stadskärnorna så skiljer sig trenden från bostads- och befolkningsutvecklingen. Under flera år har den centrala regionkärnan utvecklats starkare än de regionala stadskärnorna och den centrala kärnan har fortsatt att stärka sin dominans och sin andel av regionens arbetsplatser [81]. Mellan kvartal 4 2020 och kvartal 4 2021 har antalet anställda ökat med cirka 2 procent i stadskärnorna och cirka 4,5 procent i centrala regionkärnan. Antalet arbetsställen blev 527 fler i stadskärnorna under samma period, kvartal 4 år 2020 respektive år 2021[82].

Enligt kommunernas prognoser planeras ett fortsatt expansivt bostadsbyggande i samtliga regionala stadskärnor mellan 2021 och 2026. Prognoserna visar en bostadsutveckling på ca 6 procent per år i de regionala stadskärnorna vilket är dubbelt så högt som den registrerade bostadsutvecklingen under 2020[83]. Enligt kommunernas prognoser för byggnation av arbetsplatser, planeras ca 17 procent av regionens arbetsplatser att byggas i de regionala stadskärnorna de kommande åren fram till 2026, vilket är en stark indikator.[84]

Samlad bedömning

---

[80] SCB, Regiondatabasen, statistik över inrikes in- och utflyttning 2018–2020
[81] Utvecklingen i de regionala stadskärnorna 2017–2019, https://arcg.is/DP4Dm
[82] Statistik från SCB, Företagsdatabasen. Statistiken avser arbetsställen som är registrerade på en adress i stadskärnorna. Ett företag kan ha flera arbetsställen. Alla arbetsställen kan inte kopplas till en belägenhetsadress och bortfallet bedöms vara omkring 10 procent.
[83] Uppgifter från länets 26 kommuner, insamlat av SCB
[84] Uppgifter från länets 26 kommuner, insamlat av SCB

Boendeattraktiviteten försätter att stärkas i kärnorna som senaste året ökat sin andel av regionens totala befolknings- och bostadsbestånd. Det finns däremot stora skillnader mellan kärnorna. Näringslivets utveckling är svagare än den skulle kunna vara och utmaning kvarstår att få till fler arbetsplatser i de yttre kärnorna.

1.9.2 Utmaningar

Intressekonflikter i kollektivtrafiknära lägen
Enligt den kommundialog som genomfördes 2021 med länets kommuner och med nätverket för det regionala stadskärnorna angavs statliga intressen och riskfrågor som de största hindren för att genomföra planerad stadsutveckling och för att bygga enligt RUFS 2050. Det är i de mest kollektivtrafiknära lägena som intressekonflikterna är som störst. Risk- buller- och luftmiljöfrågor kopplade till statliga väg- och järnvägsnätet, vatten- och avloppsfrågor samt riksintressen är exempel på målkonflikter som behöver hanteras i de mest centrala delarna av kärnorna.

Svårighet att öka antalet arbetsplatser och bygga blandstad
För att utveckla en mer flerkärnig region behöver de regionala stadskärnorna stärka sin attraktivitet gällande näringslivsetableringar gentemot den centrala regionkärnan. Flera kommuner nämner svårigheten att bygga en blandad stad och att tillskapa nya arbetsplatser utöver de arbetsplatser som följer naturligt av befolkningsutvecklingen[85]. Kommunerna önskar ett starkare samarbete med Region Stockholm, särskilt kring lokalisering av Region Stockholms egna verksamheter och ett större stöd i dialogen med de statliga aktörerna [86].

1.9.3 Samverkan

Det finns många initiativ och samverkansprojekt på gång i de regionala stadskärnorna som syftar till att driva på och stötta utvecklingen i kärnorna och med fokus på hållbar stadsutveckling. På en övergripande nivå finns Nätverket för de regionala stadskärnorna som drivs av region Stockholm och riktar sig till samtliga kärnkommuner och till regionens övriga samhällsaktörer, såsom Trafikverket, Länsstyrelsen, Storsthlm, Tillväxtverket och Trafikförvaltningen. Nätverket syftar till att öka samverkan och utbytet av erfarenheter mellan de regionala stadskärnorna samt till att ta fram nya kunskapsunderlag som kan stödja utvecklingen i de regionala stadskärnorna.

Det finn också många lokala initiativ i stadskärnorna. Ett exempel är Kista Limitless AB som drivs av de fyra störa fastighetsägarna i Kista. I september 2021 lanserade bolaget en gemensam handlingsplan för att utveckla Kista till en levande stadsdel och kreativt nav i norra Stockholm fram till 2035. Ett annat samverkansinitiativ i norra delarna av länet är Stockholm

[85] Sammanställning från nätverksmöte 2 med de regionala stadskärnorna 210412
[86] Sammanställning av kommundialog 2021, Region Stockholm

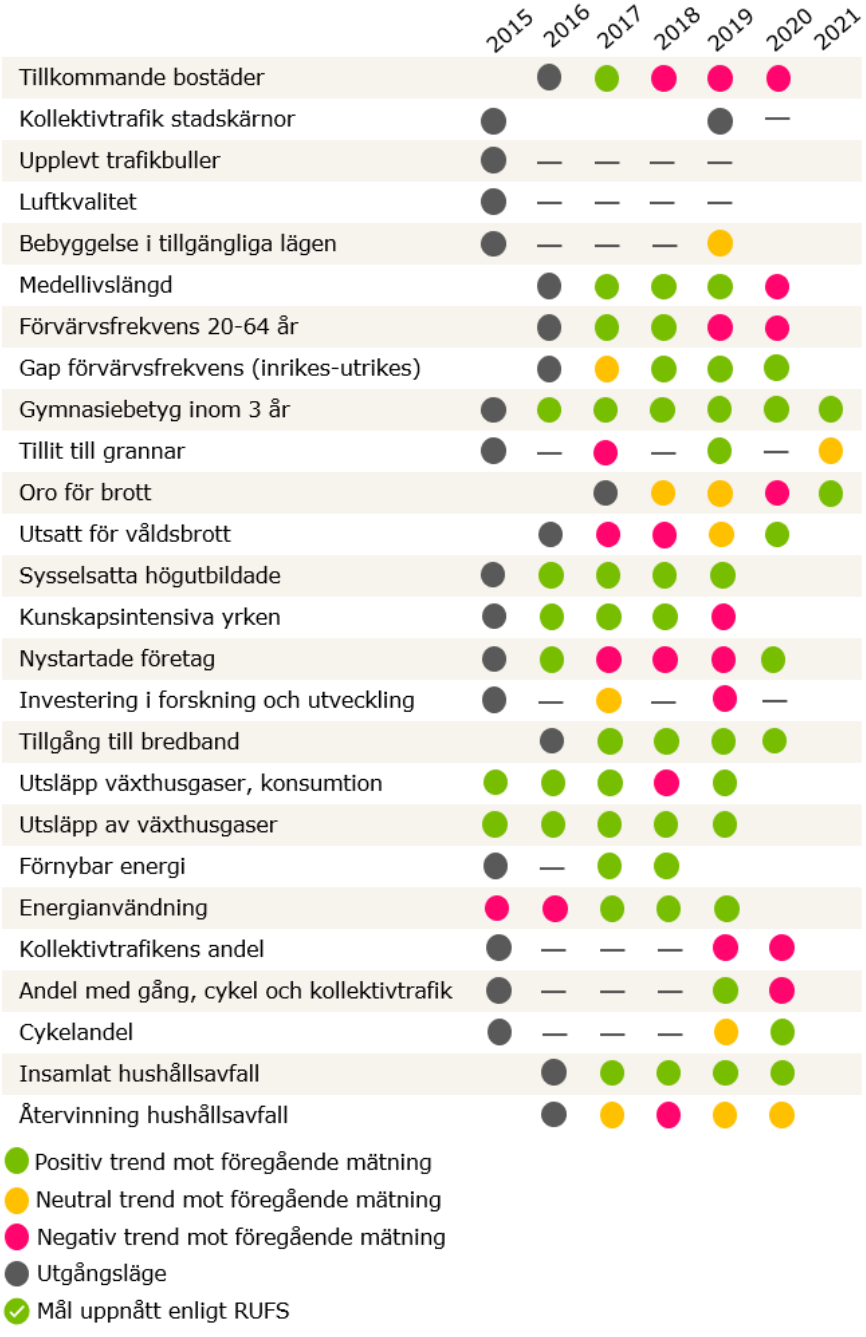
Nordost som tillsammans driver utvecklingsfrågor frågor i stadskärnan Täby-Arninge. I Järfälla deltar kommunen i klimatinitiativet Klimatneutrala Städer 2030. I södra delarna av länet pågår initiativet Flemingsberg 2050 som drivs av Region Stockholm, Huddinge kommun och Botkyrka kommun tillsammans. I Södertälje genomförs projektet BIO-CCS, där Södertäljeenergi under 2021 initierat en systemstudie för att undersöka möjligheterna att bygga en storskalig anläggning för koldioxidlagring.

Sammanfattningsvis finns en etablerad samverkansstruktur såväl regionalt som lokalt i enskilda kärnor. Samverkansformerna har lett till gemensamma kraftsamlingar som driver på stadsutvecklingen i kärnorna. Samverkan med akademi och näringsliv har även lett till att flera kärnor fungerar som testbäddar för olika initiativ och pilotprojekt inom hållbar stadsutveckling.

Appendix - 16 Regionala delmål

En nyhet för i år är att indikatorerna som mäter de 16 regionala delmålen nu finns tillgängliga på en webbapplikation via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande.

Så här ser Stockholmsregionens utveckling över tid ut:



De regionala delmålen som indikatorerna mäter är formulerade på olika sätt med olika förutsättningar vilket gör att de inte enkelt går att visa graden av måluppfyllelse. Tabellen nedan är ett försök att tydliggöra måluppfyllelsen och det gap som finns.

RUFS 2050

4 Mål 2050	16 Delmål 2030	Indikatorer	Gap - baserat på senaste mätningen	Gap
1. En tillgänglig region med god livsmiljö	1.1 Minst 22 000 bostäder per år behöver tillkomma	Tillkommande bostäder	År 2020 tillkom 14 312 bostäder - ett gap på 7 688 bostäder	Minus 7 688
	1.2 Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor, och till Arlanda flygplats, ska vara konkurrenskraftig med bilden restid	Kollektivtrafik stadskärnor	År 2019 var konkurrenskvoten till bilens fördel i 7 av 8 regionala stadskärnor	Ej kvantifierbar
	1.3 Andelen av länets invånare som upplever besvär av trafikbuller och dålig luft ska inte öka	Upplevt trafikbuller	Mellan 2007 och 2015 har de upplevda besvären av trafikbuller minskat från 12,7 till 11,2 för vuxna. Mellan 2011-2019 har de upplevda besvären av trafikbuller ökat från 7,7 till 9,4 för barn	Ökat för barn, I/U för vuxna
		Luftkvalitet	Mellan 2007 och 2015 har de upplevda besvären av luftkvalitet minskat från 8,4 till 7,3 för vuxna. Mellan 2011-2019 har de upplevda besvären av luftkvalitet minskat från 5,8 till 4,6 för barn	I/U för vuxna
	1.4 Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen	Bebyggelse i tillgängliga lägen	Mellan 2015 - 2019 var 70 % av tillkommande bebyggelse i tillgängliga lägen - ett gap på 25 %	25 procentenheter
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region	2.1 Skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska och medellivslängden ska öka för samtliga	Medellivslängd	År 2020 har medellivslängden stagnerat för kvinnor och minskat för män. Vi följer inte upp olika socioekonomiska grupper och inte utvecklingen över tid i kommunerna	Ingen ökning för medellivslängden, I/U om övriga skillnader
	2.2 Förvärvsfrekvensen hos befolkningen mellan 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män och gapet mellan inrikes- och utrikesfödda ska minska	Förvärvsfrekvens 20-64 år	Förvärvsfrekvensen för män och kvinnor som är födda i Sverige har mellan 2004-2020 legat på över 80%. För män födda utomlands år 2020 var förvärvsfrekensen ca 66 % och för kvinnor födda utomlands ca 71 %. Vi följer inte upp den totala förvärvfekvensen	I/U
		Gap förvärvsfrekvens (inrikes-utrikes)	Skillnaden i förvärvsfrekens mellan utrikes och inrikesfödda har minksat konstant från 2010 till 2020 både för män och kvinnor	Enligt målet
	2.3 Andelen gymnasieelever som inom tre år fullföljer utbildningen och får en gymnasieexamen ska vara högre än 80 procent, och skillnaderna mellan gymnasieskolorna och länets olika kommuner ska minska	Gymnasiebetyg inom tre år	År 2021 var andelen 79 % ett gap på 1 %. Skillnaderna mellan olika gymnasieskolor följs inte upp däremot i länets kommuner, här finns inte något mått på om skillnaderna har minskat	Gap 1 procentenhet
	2.4 Andelen som känner tillit till sina grannar ska öka samt otrygghetens påverkan på livskvaliteten och invånares utsatthet för våldsbrott ska minska	Tillit till grannar	År 2021 hade tilliten till grannar minskat från 2020	Minskat
		Oro för brott	Oro för brottens påverkan på livskvalitet har minskat från 10 % 2020 till 8 % 2021	Enligt målet
		Utsatthet för våldsbrott	Självskattad utsathet för våldsbrott har sammantaget minskat mellan 2019 och 2020	Enligt målet

3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion	3.1 Andelen sysselsatta med högre utbildning, respektive sysselsatta inom kunskapsintensiva yrken ska vara minst 55 procent för både kvinnor och män	Sysselsatta högutbildade	2019 var andelen sysselsatta med högre utbildning drygt 55 % för kvinnor och knappt 47 % för män. Ett gap på drygt 8 % för männen	Gap för män 8 procentenheter
		Kunksapsintensiva yrken	2019 var knappt 52 % av kvinnorna sysselsatta i kunskapsintensiva yrken, motsvarande siffra för män var knappt 53 % - ett gap på 3 respektive 2 %	Gap på 3 resp 2 procentenheter
	3.2 Antalet nystartade företag ska öka till 18 per 1 000 invånare	Nystartade företag	2020 var andelen nystartade företag knappt 15 per 1 000 inånare ett gap på 3 procentenheter	Gap på 3 enheter
	3.3 Privata och offentliga investeringar i forskning och utveckling (FoU) ska uppgå till minst 4,5 procent av bruttoregionalprodukten	Investering FOU	2019 var inesteringarna 3,3 % vilket är ett gap på 1,2 %	Gap på 1,2 procentenheter
	3.4 Samtliga invånare, företagare och offentlig sektor ska ha tillgång till fast och mobil bredbands uppkoppling med höga överföringshastigheter	Tillgång till bredband	2020 hade knappt 95 % av hushållen tillgång till fast uppkoppling med minst 100 Mbit/s och drygt 92 % av arbetsställen. Det är ett gap på 5 respektive 8 procentenheter	Gap på 5 resp 8 procentenheter
4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp	4.1 De årliga direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 1,5 ton per invånare och utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras	Utsläpp växthusgaser, konsumption	2019 låg utsläppen på 8,97 ton/invånaer ur ett konsumptionsperspektiv. En halvering från 2014 ger ett målvärde på drygt 5 och följaktligen ett gap på knapt 4 ton/invånare	Gap 4 ton/invånare (OBS PÅ NATIONELL NIVÅ)
		Utsläpp växthusgaser	Utsläpp av växthusgaser låg 2019 på 1,95 ton/invånare vilket är ett gap på 0,45 ton/invånare	Gap 0,45 ton/invånare
	4.2 Den årliga energianvändningen per invånare ska minska kontinuerligt till under 16 MWh, och regionens energiproduktion ska vara 100 procent förnybar	Förnybar energi	2018 var andelen förnybara energiproduktion knappt 79 % vilket ger ett gap på 21 %	Gap på 21 procentenheter
		Energianvändning	2019 var energianvädningen 18,8 MWh/invånare vilket var ett gap på 2,8 MWh/invånare	Gap på 2,8 MWh/invånare
	4.3 Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, och cykelandelen ska vara 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen	Kollektivtrafikens andel	Kollektivtrafikens andel var år 2020 29 % vilket ger ett gap på 25 procentenheter	Gap 25 procentenheter
		Andel med gång, cykel och kollektivtrafik	Andelen var 49 % år 2020 vilket ger ett gap på 21 procentenheter	Gap 21 procentenheter
		Cykelandel	Andelen 2020 var 10 % vilket ger ett gap på 10 procentenheter	Gap 10 procentenheter
	4.4 Hushållsavfallet ska ha minskat till högst 360 kg per person och år och minst 70 procent, inklusive matavfallet, ska materialåtervinnas	Insamlat hushållsavfall	År 2020 var 409 kg hushållsavfall per person insamlat, detta ger ett gap på 49 kg	Gap 49 kg/invånare
		Återvinning hushållsavfall	32,4 % av hushållsavgallet återvanns 2020 vilket ger ett gap på 35,6 procentenheter	Gap 35,6 procentenheter