Läget i Stockholms-regionen 2025

Uppföljning av den regionala utvecklings-planen RUFS 2050

Region Stockholm

Innehåll

Läget i Stockholmsregionen 1
Sammanfattning 3
Inledning 5
Måluppfyllelsen i uppföljningen 2025 6
Indikatorerna i uppföljningen 6
Utvecklingen under året 6
Hur har det gått 2025 9
En tillgänglig region med god livsmiljö 9
En öppen, jämställd, jämlik och inkluderade region 16
En ledande tillväxt- och kunskapsregion 23
En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp .. 29
En internationell utblick 35
Samlad bedömning av vägen framåt 38

Sammanfattning

Denna rapport är 2025 års uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Syftet är att ge en samlad lägesbild av Stockholmsregionens utveckling och förutsättningar att nå visionen om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

Uppföljningen för 2025 visar att Stockholmsregionen är ett län med god attraktionskraft. Vilket bland annat syns genom en hög befolkningstillväxt, utbildningsnivå och förhållandevis hög sysselsättning. Detta trots ett fortsatt tufft ekonomiskt läge. I årets uppföljning bedöms fler delmål i den regionala utvecklingsplanen som uppnådda jämfört med uppföljningen från 2024.

Exempelvis överstiger andelen elever i länet som fullföljer sin gymnasieexamen inom tre år för första gången 80 procent. Samtidigt har skillnaderna mellan kommunerna minskat, främst genom förbättrade resultat i kommuner med lägst andel. Sysselsättningsgraden har visserligen backat något jämfört med 2024, men ligger fortfarande på höga nivåer. Därtill har andelen sysselsatta i kunskapsintensiva yrken ökat och överstiger nu RUFS-målet om minst 55 procent för både kvinnor och män. Efter två år av nedgång i nyföretagandet visar 2024 ett tydligt trendbrott. Under tredje kvartalet 2025 ökade antalet nyföretagare ytterligare, med 43 procent jämfört med samma period 2024. Inom klimatområdet har utsläppen av växthusgaser minskat, och resandet i kollektivtrafiken verkar ha stabiliserats, om än på en lägre nivå än före pandemin.

Samtidigt står Stockholmsregionen inför flera utmaningar. Minskningen av växthusgaser sker i för långsam takt, och årets minskning är långt ifrån tillräcklig i förhållande till regionens koldioxidbudget. Transportsektorn står för mer än hälften av länets utsläpp. Under 2024 ökade nybilsförsäljningen av bensinbilar för första gången sedan 2018, samtidigt som försäljningen av elbilar minskade. Även om elbilsförsäljningen återhämtar sig under 2025 går omställningen av personbilsflottan betydligt långsammare än i jämförbara länder som Norge och Danmark. Trots att kollektivtrafikresandet stabiliserats har kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna minskat något, medan bilresandet har ökat. Även om förändringen är liten, är utvecklingen negativ i förhållande till delmålet.

Därtill syns en svagare utveckling även inom bostadsproduktionen. En minskad efterfrågan, stigande produktionskostnader och hög inflation har haft en kraftigt dämpande effekt. Antalet färdigställda bostäder minskade med 18 procent under 2024 och nedgången väntas fortsätta under 2025. Detta samtidigt som regionens befolkning förväntas öka med cirka 15 000 invånare per år.

Läget för näringslivet har fortsatt varit ansträngt och 2025 präglades av höga nivåer av konkurser och varsel. Den svaga utvecklingen på arbetsmarknaden de senaste åren har resulterat i att såväl arbetslösheten som långtidsarbetslösheten ökat i länet. Sett över en tvåårsperiod har arbetslösheten i länet ökat med 18 procent. Mot slutet av 2025 syntes dock vissa tecken på vändning, då både den totala arbetslösheten och antalet varsel minskade. Parallellt visar flera trygghetsindikatorer en negativ utveckling där oron för brott ökat samtidigt som tilliten till andra människor minskat.

I en internationell jämförelse står sig Stockholmsregionen väl, men tappar enstaka placeringar inom några av länets styrkeområden, däribland arbetsmarknadsområdet. Detta visar på den internationella konkurrensen. För att säkerställa att Stockholmsregionen även fortsättningsvis är en av Europas mest attraktiva storstadsregioner är det viktigt att regionens aktörer samlas kring de utmaningar som identifieras i uppföljningen. Dessa utgör också grunden för den nya regionala utvecklingsplan som antas 2026. Under den kommande perioden blir det särskilt viktigt att skapa samsyn mellan berörda aktörer och att alla som har möjlighet att bidra också deltar i genomförandet. Detta behövs för en mer positiv och långsiktigt hållbar utveckling av Stockholmsregionen.

Inledning

Klimat- och regionutvecklingsnämnden har i uppdrag att, i samråd med regionstyrelsen, årligen följa upp den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Syftet med uppdraget är att följa upp om Stockholmsregionen rör sig i rätt riktning och har möjlighet att nå målen i planen. Denna rapport utgör uppföljningen för år 2025.

Rapporten är uppdelad i fyra delar, nedan följer en beskrivning av respektive del i rapporten.

Del 1: Stockholmsregionens utveckling i förhållande till planens mål

Första delen av rapporten är en uppföljning av 16 delmål i RUFS 2050 som ska uppnås till år 2030. Delmålen utgår från fyra övergripande mål. Uppföljningen av de 16 delmålen har genomförts årligen och det går därför att få en bild av Stockholmsregionens utveckling över tid i förhållande till målen. Delmålen, även kallade indikatorerna, finns även tillgängliga på Region Stockholms hemsida.

Del 2: Hur har det gått 2025?

Den andra delen av rapporten fokuserar på utvecklingen under det gångna året. Analysen utgår från de fyra övergripande målen i RUFS 2050 och syftet är att ge en aktuell bild av läget i länet utifrån målen. Innehållet i detta avsnitt kan variera från år till år.

Del 3: En internationell utblick

I rapportens tredje del finns en internationell utblick med en jämförande analys av Stockholmsregionen i förhållande till andra europeiska storstadsregioner. Jämförelsen baseras på statistik från den europeiska databasen Eurostat. I avsnittet visas också Stockholmsregionens placering i utvalda internationella index.

Del 4: Samlad bedömning

I sista delen av rapporten görs en samlad bedömning av uppföljningens övergripande resultat och de utmaningar som identifieras och som fortsatt behöver stå i fokus för att Stockholmsregionen ska nå visionen om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att bo, leva och verka i.

Måluppfyllelsen i uppföljningen 2025

I den regionala utvecklingsplanen följs den långsiktiga utvecklingen upp genom ett antal indikatorer. Indikatorerna mäter de regionala delmålen som i sin tur utgår från fyra övergripande mål i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Nedan beskrivs utvecklingen i förhållande till indikatorerna i utvecklingsplanen.

Indikatorerna i uppföljningen

Tabellen på nästa sida ger en övergripande bild över trenden i länet i områden som indikatorerna mäter. Färgen på cirklarna illustrerar utvecklingen från föregående års mätvärde, och ger en uppfattning om utvecklingen är positiv, neutral eller negativ. Färgerna mäter inte graden av måluppfyllelse i förhållande till delmålen eller de övergripande målen i RUFS 2050. Däremot synliggörs måluppfyllelsen genom en grön bock i den högra kolumnen.

Frekvensen för uppdatering av den statistik som indikatorerna mäter varierar, vissa indikatorer utgår från statistik som uppdateras årligen medan andra uppdateras mer sällan. Tomma fält innebär att det saknas uppgifter för det aktuella året, till exempel saknar de flesta indikatorer ännu helårsstatistik för 2025. För några indikatorer finns också en eftersläpning i statistiken. Det innebär att de uppgifter som presenteras i årets rapport gäller för ett till två år tillbaka i tiden. Detta gäller exempelvis statistik för utsläpp samt energianvändning.

Utvecklingen under året

Uppföljningen av indikatorerna visar en sammantaget varierad utveckling. Jämfört med föregående år bedöms fler delmål som uppnådda. Bland annat överstiger andelen elever i länet som fullföljer sin gymnasieexamen inom tre år för första gången 80 procent. Skillnaderna mellan kommunerna har dessutom minskat, främst genom förbättrade resultat i de kommuner som tidigare haft lägst andel examinerade elever. Parallellt syns en svagare utveckling inom andra områden. Bostadsbyggandet har under de senaste åren dämpats kraftigt, till följd av minskad efterfrågan, stigande produktionskostnader och hög inflation. Bara under 2024 minskade antalet färdigställda bostäder med 18 procent i jämförelse med året innan. Även om helårsstatistik för 2025 ännu saknas, visar preliminära uppgifter att nedgången väntas fortsätta.

När det gäller arbetsmarknaden är den fortfarande präglad av lågkonjunkturen och visar en svagare utveckling. Bland annat har sysselsättningsgraden för invånare mellan 20–64 år minskat i jämförelse med föregående år. Samtidigt finns vissa ljusglimtar, exempelvis har andelen sysselsatta i kunskapsintensiva yrken ökat och överstiger nu delmålet om minst 55 procent för både kvinnor och män. Efter två år av minskat nyföretagande visar 2024 på ett trendbrott med en ökning. Senaste siffror från tredje kvartalet 2025, men som inte syns i indikators-

uppföljningen än, visar dessutom en påtaglig uppgång på 43 procent jämfört med samma period 2024.

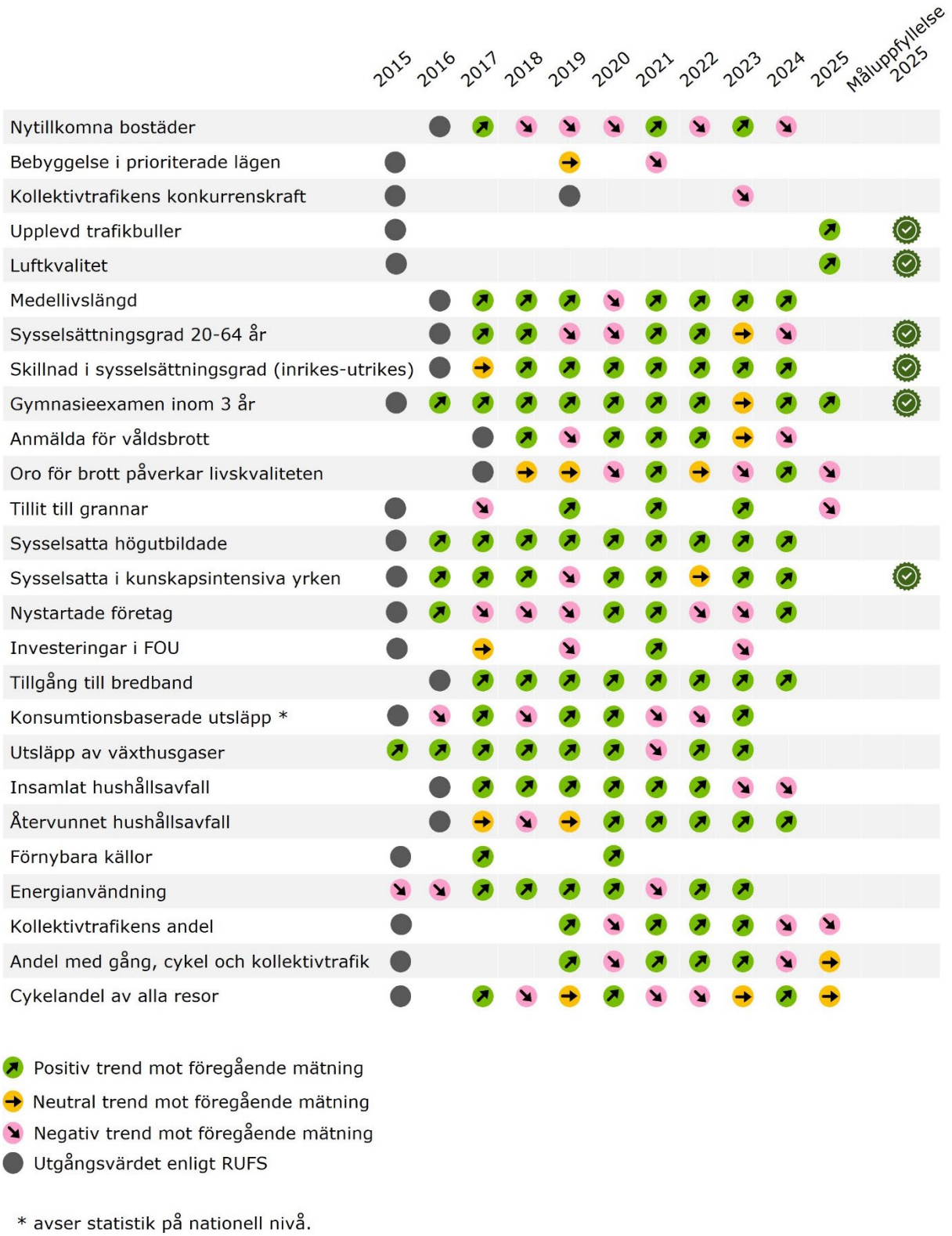
Inom klimatområdet har utsläppen av växthusgaser nu minskat två år i rad, dock inte tillräckligt för att nå delmålet. Det insamlade hushållsavfallet har ökat två år i rad, vilket är i fel riktning i förhållande till RUFS-målet. Även om andelen hushållsavfall som återvinns successivt ökar varje år, går utvecklingen för långsamt och avståndet till att uppnå delmålet är ännu långt.

Flera trygghetsindikatorer visar en negativ utveckling där invånarnas oro för brott ökat samtidigt som tilliten till andra människor minskat.

Resandet i kollektivtrafiken har stabiliserats, men på en lägre nivå än före pandemin. Detta samtidigt som det skett en minskning av dess marknadsandelar av motoriserade resor. Även om nedgången för kollektivtrafiken är svag, är utvecklingen negativ i förhållande till delmålet.

Sammantaget visar indikatorerna på framsteg inom flera områden. Fler delmål bedöms som uppnådda jämfört med uppföljningen för 2024, vilket visar en stärkt måluppfyllelse inom delar av regionens långsiktiga utveckling. Inom några områden går utvecklingen åt rätt håll, men i allt för långsam takt, däribland utsläppen av växthusgaser och andelen hushållsavfall som återvinns. Medan andra indikatorer visar en negativ utveckling, exempelvis indikatorer som mäter delmål inom bostadsbyggande, trygghet och kollektivtrafik. Avståndet till att uppnå många av delmålen är dessutom ännu långt. Resultatet understryker behovet av fortsatta och förstärkta insatser för att nå RUFS långsiktiga mål.

Figur 1. Tabell med indikatorer som mäter delmålen i RUFS 2050.



* avser statistik på nationell nivå.

Hur har det gått 2025

I detta kapitel redovisas Stockholmsregionens utveckling under 2025 utifrån de fyra övergripande målen i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Ambitionen har varit att beskriva läget i länet utifrån statistik och rapporter från det aktuella året. Viss statistik släpar dock efter och baseras på tidigare år, särskilt för regionala områden som utsläpp, energi och export.

De fyra övergripande målen i den regionala utvecklingsplanen är breda och rymmer många områden. Årets uppföljning fokuserar därför på följande områden:

- **Mål 1,** en tillgänglig region med god livsmiljö: fokuserar på befolkningsutvecklingen i länet, utvecklingen på bostadsmarknaden och resandet med kollektivtrafik samt cykel.

- **Mål 2,** en öppen, jämställd, jämlik och inkluderade region: fokuserar på deltagande på arbetsmarknaden, ungas utbildningsresultat och etablering samt befolkningens levnadsvillkor, hälsa och trygghet.

- **Mål 3,** en ledande tillväxt- och kunskapsregion: fokuserar på sysselsättningsgraden i länet, konkurser, export, besöksnäring och transporttillgänglighet.

- **Mål 4,** en klimateffektiv regionen: fokuserar på utsläpp och energiförsörjning.

En tillgänglig region med god livsmiljö

Detta avsnitt fokuserar på årets utveckling inom befolkning, bostadsmarknad, kollektivtrafik och cykel. Sammantaget visar årets uppföljning följande:

- **Befolkning:** Stockholms län ökade med 18 468 personer under 2024 (0,8 procent) vilket var den största ökningen i antal jämfört med övriga län. Barnafödandet var det lägsta sedan 2003 och inrikes flyttnetto negativt. Befolkningsprognos för 2025 visar en lägre folkökningen än 2024, men länet har fortfarande störst ökning i antal jämfört med andra län. Befolkningen ökar främst genom födda över döda och inflyttning från utlandet.

- **Bostäder:** Under 2024 färdigställdes drygt 13 600 bostäder, en minskning med 18 procent jämfört med 2023. Minskningen beror på färre nya byggprojekt och högre produktionskostnader. Antalet påbörjade bostäder minskade med drygt 8 procent under januari–oktober 2025 (cirka 6 800 bostäder), men vissa kommuner som Järfälla, Huddinge och Sundbyberg hade fortsatt hög byggtakt.

- **Kollektivtrafikresande:** Resandet har stabiliserats på en nivå lägre än före covid-19-pandemin. Under 2024 och 2025 har det varit relativt små rörelser i antalet resande i kollektivtrafiken, men andelen resor som sker ökar inte i paritet med målsättningen i RUFS.

- **Cykelinfrastruktur:** Under 2024 utökades det regionala cykelvägnätet med 9 kilometer (16 km 2023). Totalt har 85 procent av det regionala cykelnätet någon form av infrastruktur, varav 27 procent enligt hög regional standard.

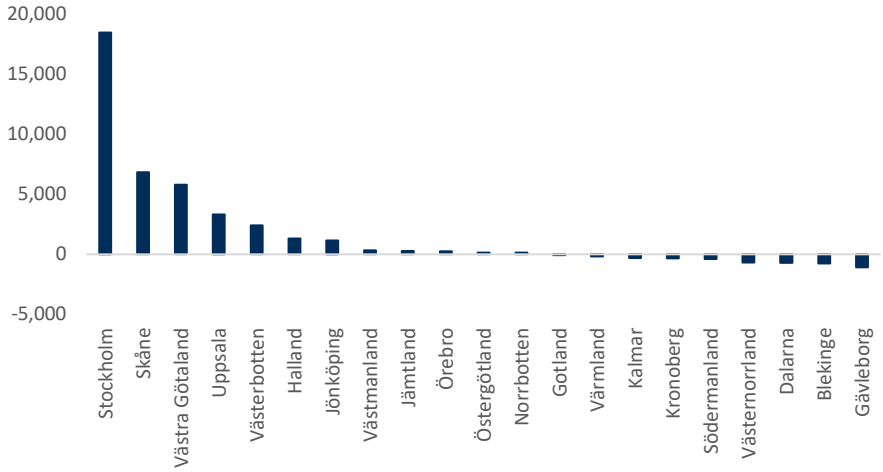
Befolkningsutvecklingen under året

Under 2024 ökade befolkningen i Stockholms län med 18 468 personer, motsvarande 0,8 procent.[1] I antal var det den största folkökningen jämfört med övriga län och den tredje högsta procentuella folkökningstakten, efter Västerbotten och Uppsala. Att ökningen blev större än året innan beror framför allt på att många ukrainska flyktingar som redan vistades i länet kunde folkbokföra sig och därför registrerades som invandrade 2024, trots att de kommit till Sverige ett eller två år tidigare. Samtidigt var barnafödandet det lägsta sedan 2003. Flyttströmmarna fortsatte att präglas av ett negativt inrikes flyttnetto, vilket innebär att fler flyttade ut från länet till övriga landet än tvärtom. Under 2024 var det 500 fler personer som flyttande ut från länet till övriga landet än in, inrikes nettoutflyttningen var år 2024 således minus 500. Senast fler från övriga landet flyttade in till länet än ut var år 2017.

Utvecklingen under de tre första kvartalen 2025 visar att folkökningen blir lägre än 2024, främst eftersom den stora ökningen 2024 till stor del förklaras av den ukrainska gruppen som då folkbokfördes. Barnafödandet väntas ligga på ungefär samma nivå som 2024 och det inrikes flyttnettot bedöms fortsätta vara negativt. Trots detta har Stockholms län under de tre första kvartalen av 2025 den största befolkningsökningen i antal jämfört med övriga län. Ökningen är större än den sammanlagda folkökningen i Skåne och Västra Götalands län. Endast Uppsala län har en högre procentuell folkökningstakt. Befolkningen i Stockholmsregionen fortsätter framför allt att öka genom att det föds fler än dör i länet och genom inflyttning från utlandet.

[1] Vid slutet av 2024 hade länet totalt 2 473 307 invånare

Figur 2. Folkökning år 2024 per län



Under året har Region Stockholm tagit fram en rapport om landsbygder och skärgårdsmiljöer i Stockholms län. Rapporten visar bland annat att landsbygden och skärgården i Stockholms län totalt hade 109 000 invånare år 2024, vilket motsvarar en medelstor svensk kommun. Den största delen av landsbygdsbefolkningen bor i tätortsnära landsbygd. Här har befolkningen vuxit snabbt, nästan med 10 procent mellan åren 2017–2024, vilket är snabbare än både länet i stort och tätorterna. I övrig (icke tätortsnära) landsbygd har tillväxten varit låg, cirka 2 procent under samma period. År 2024 var befolkningen i skärgården cirka 7 000 invånare, vilket motsvarande en liten svensk kommun. I skärgården ökade befolkningen med cirka 5 procent mellan åren 2017–2024. Arbetet med en mer samlad bebyggelse och service i ett antal noder med tillgång till kollektivtrafik ger bra förutsättningar för livskraftiga och hållbara landsbygder.[2]

Utvecklingen på bostadsmarknaden

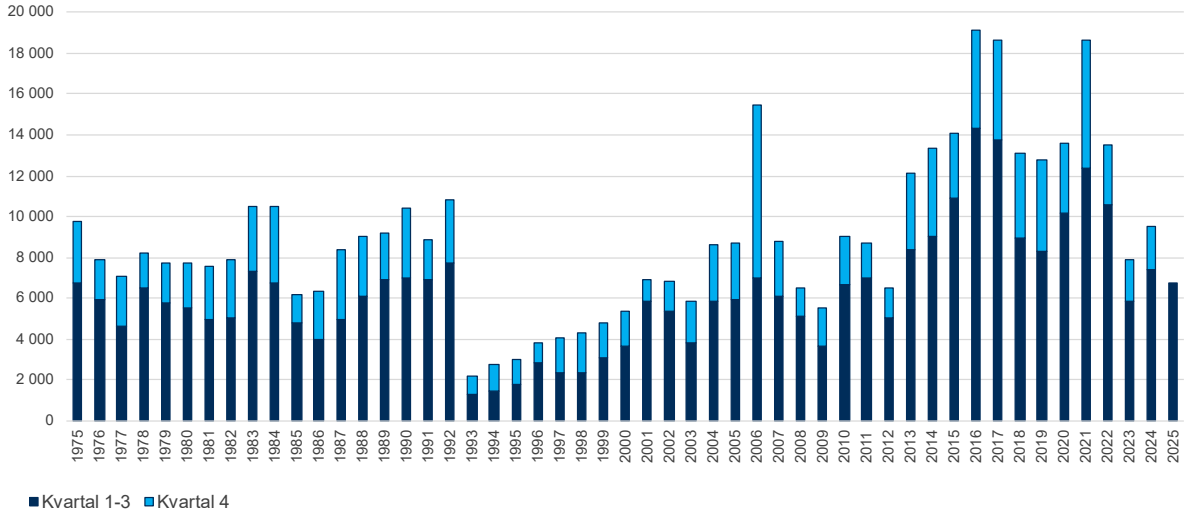
År 2024 färdigställdes drygt 13 600 bostäder, vilket innebär en minskning med 18 procent jämfört med rekordåret 2023. Antalet färdigställda bostäder under 2024 låg också under genomsnittet de senaste 10 åren. Denna nedgång var dock väntad med tanke på den kraftiga minskningen av antalet påbörjade bostäder åren dessförinnan.

Bostadsbyggandet har påverkats hårt av lågkonjunkturen, de snabbt stigande produktionskostnaderna och den höga inflationen. Sammantaget har detta skapat en obalans mellan utbud och efterfrågan. När nyproducerade bostäder i större utsträckning står tomma minskar incitamenten för att starta nya projekt. Utvecklingen skiljer sig dock tydligt åt geografiskt. I attraktiva och centrala lägen i regionen är det fortfarande möjligt att genomföra nya bostadsprojekt. Trots ökade kostnader är efterfrågan tillräckligt stark för att projekten ska vara ekonomiskt genomförbara. I större utbyggnadsområden utanför de centrala delarna ser

2 Region Stockholm, Livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer i Stockholms län, 2025

situationen annorlunda ut. Där är det betydligt svårare att upprätthålla en hög byggtakt när efterfrågan sjunker. Effekten syns bland annat i den preliminära statistiken över antalet påbörjade bostäder.

Figur 3: Antal påbörjade bostäder i Stockholms län, kvartal 1975K1 - 2025K3



Källa: SCB Lägenheter i nybyggda hus efter region och hustyp.

Under de tre första kvartalen 2025 minskade antalet påbörjade bostäder med drygt 8 procent jämfört med samma period 2024. Totalt påbörjades omkring 6 800 bostäder, att jämföra med cirka 7 400 motsvarande period 2024. Fördelningen mellan länets kommuner varierar stort, både i nivå och mellan kvartal. De flesta kommuner följer den nedåtgående trend som pågått sedan 2022, men några sticker ut med en fortsatt hög byggtakt. Järfälla, Huddinge och Sundbyberg har alla haft en positiv utveckling under 2025.

Utvecklingen pekar mot att antalet påbörjade bostäder landar på ungefär samma nivå som de två senaste åren, en stabilisering, men på en betydligt lägre nivå än tidigare. I relation till det bedömda behovet är detta otillräckligt. Trots något nedskrivna befolkningsprognoser väntas regionen växa med omkring 15 000 invånare årligen. För att undvika ytterligare försämringar på bostadsmarknaden bör byggtakten åtminstone inte minska ytterligare.

Bostadsbehovet handlar dock inte enbart om antal. Minst lika viktigt är att rätt typ av bostäder planeras. En central utmaning är att en relativt liten andel av befolkningen har svårt att hitta en bostad, samtidigt som majoriteten bor ungefär så som de vill. Det skapar svaga drivkrafter för större strukturella förändringar. Länsstyrelsen i Stockholms län lyfter detta i 2025 års rapport *Läget i länet*, där de pekar på att bostadsmarknaden är starkt uppdelad mellan en köpkraftig grupp som snabbt kan efterfråga en

bostad och en resurssvag grupp som hänvisas till långa köer, dyra andrahandshyror eller bostäder som inte motsvarar deras behov. Detta leder till att nyproduktionen i stor utsträckning riktas mot hushåll som redan är etablerade och har god ekonomi. Två tredjedelar av regionens hushåll kan efterfråga nyproducerade bostads- eller hyresrätter, medan endast omkring 15 procent kan efterfråga ett nytt småhus. Det innebär att en stor del av dagens byggande inte är anpassat till regionens långsiktiga behov.[3]

Region Stockholm har även publicerat en rapport om äldres situation på bostadsmarknaden. Den visar att behovet av bostäder anpassade för äldre ökar snabbt, drivet av att antalet personer över 80 år växer kraftigt. Parallellt saknar en stor del av det befintliga bostadsbeståndet hiss eller tillräcklig tillgänglighet, vilket begränsar möjligheten för äldre att bo kvar. Många äldre har dessutom svårt att flytta på grund av höga bostadspriser, begränsat utbud av lämpliga alternativ och avsaknad av mellan-boendeformer. Detta bidrar till inlåsningseffekter och minskad rörlighet på bostadsmarknaden. Det behövs därför både förbättrad tillgänglighet i det befintliga beståndet och fler bostäder som är funktionellt anpassade för äldre.

Den demografiska utvecklingen med en växande andel äldre har varit känd under lång tid. Med det som bakgrund kan det därför få konsekvenser att det statliga stödet för tillgänglighetsanpassningar av gemensamma ytor i flerbostadshus har fasats ut. Det riskerar att öka kraven på kommunerna när det gäller bostadsanpassning och kan få till följd att färre boendemiljöer anpassas när behoven ökar.[4]

En fråga som har återaktualiserats under 2025 är hur bostadssituationen i regionen påverkar möjligheterna för kompetensförsörjning. Höga priser och långa kötider gör det svårt för många samhällsviktiga yrkesgrupper att hitta en rimlig bostad. En rapport från Arena idé och Bostad 2030 visar hur situationen för en ensam sjuksköterska har förändrats över tid i Sverige och i Stockholmsregionen.[5] År 2000 räckte en genomsnittlig sjuksköterskelön till en bostadsrätt på 65 kvadratmeter i Stockholm, men 2024 räcker lönen endast till 34 kvadratmeter. Endast 21 procent av de bostäder som såldes i Stockholms stad 2024 låg inom ekonomiskt räckhåll för en sjuksköterska, vilket bidrar till att skapa ökade avstånd mellan arbete och boende. Den ekonomiska utvecklingen driver fram en växande segregation där stora delar av innerstaden blivit otillgänglig för personer med vanliga inkomster. Denna utmaning är i grunden inte kopplad till själva yrket utan till inkomstnivåer och berör en mängd olika funktioner som är viktiga för att bibehålla regionens attraktionskraft. Att säkra möjligheter till boende för de som ska etablera sig på arbetsmarknaden och samhällsviktiga yrken är en

[3] Länsstyrelsen Stockholm, Läget i länet – Bostadsmarknaden 2025
[4] Region Stockholm. Bo bra hela livet: utmaningar och möjligheter med äldres boende i Stockholmsregionen 2025
[5] Arena idé. Sjuksköterskeindex: Hur långt räcker lönen på bostadsmarknaden, november 2025

grund för att både ge en god service till invånare och samtidigt upprätthålla en god kompetensförsörjning.

Kollektivtrafikresandet i länet

Under helåret 2025 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna till 46 procent, vilket är en liten minskning jämfört med 2024 då andelen var 47 procent. Sedan 2024 har mätmetoden för att beräkna kollektivtrafikens marknadsandel ändrats, vilket försvårar jämförelser med tidigare år. En metodjustering indikerar dock en minskning även över tid. [6] Enligt SL:s årsrapport från 2024 beror minskningen på att bilens marknadsandelar ökat i förhållande till kollektivtrafiken. Möjliga förklaringar till det ökade bilresandet är bland annat den sänkta reduktionsplikten och att bränslepriserna sjunkit det senaste året.[7]

Lägger man i stället till trafikslagen cykel och gång hamnar den sammanlagda marknadsandelen för gång, cykel och kollektivtrafik på 57 procent helåret 2025. Resultatet från 2025 är ungefär detsamma som helåret 2024, med vissa marginella förändringar.[8]

Under 2024 ökade det genomsnittliga antalet påstigande i kollektivtrafiken en medelvardag med omkring 2 procent jämfört med 2023. För 2025 finns ännu ingen årsstatistik.[9]Totalt sett har resandet i kollektivtrafiken stabiliserats på en klart lägre nivå än före covid-19-pandemin.

Samtidigt har biltrafiken över innerstadssnittet historiskt stadigt minskat, men 2024 är andra året i rad med en ökning. [10] Det går ännu inte att avgöra om ökningen är tillfällig eller om den långsiktiga minskningen av biltrafiken har avstannat. Över tid finns dock tecken på att biltrafiken närmast centrala Stockholm fortsätter att minska, medan trafiken i övriga regionen ökar.[11]

När det gäller persontågen konstaterar Trafikanalys i uppföljningen för 2024 att punktligheten på nationell nivå försämrats ytterligare och nu är den lägsta sedan mätningarna startade 2013. Totalt anlände 87,1 procent av persontågen till sin slutdestination i Sverige högst fem minuter efter tidtabell. Trafikverket ansvarar för det statliga järnvägsnätet i Sverige och att transporterna i länet fungerar väl är en förutsättning för Stockholmsregionens utveckling. I uppföljningen för 2024 konstaterades att Stockholms län hade den största försämringen i landet vad gäller persontågens punktlighet.[12] Årets uppföljning visar att punktligheten för

6 Region Stockholm, Trafikförvaltningen, Kollektivtrafikbarometern
7 Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2024 - SL
8 Region Stockholm, Trafikförvaltningen, Kollektivtrafikbarometern
9 Region Stockholm, Trafikförvaltningen
10 Innerstadssnittet utgörs av Trängselskattestationerna i Stockholms stad
11 Trafikverket, Trafiken på vägarna i Stockholms län – En tillståndsbeskrivning 2024
12 Trafikanalys, Punktlighet på järnväg 2023

tåg med slutdestination i Stockholms län förbättrats något, med 1,5 procentenheter.[13]

Cykelinfrastrukturen

En väl utbyggd cykelinfrastruktur är avgörande för att andelen cyklister ska kunna öka. Under 2025 hade cykeln en färdmedelsandel på 8 procent, lika mycket som 2024.

Under 2024 utökades det regionala cykelvägnätet med ytterligare 9 kilometer, vilket är lägre än året innan då 16 kilometer byggdes ut. Totalt har 85 procent av det regionala cykelnätet någon form av cykelinfrastruktur. Av detta är 27 procent byggt enligt hög regional standard, vilket innebär att infrastrukturen uppfyller riktlinjerna i den regionala cykelplanen när det gäller trafiksäkerhet, attraktivitet och framkomlighet.[14]

Samlad bedömning

Stockholmsregionen fortsätter växa, men i långsammare takt. Barnafödandet är det lägsta sedan 2003 och det inrikes flyttnettot bedöms förbli negativt, även om länet fortfarande ökar mest av alla län sett till antal. Bostadsmarknaden är hårt ansträngd efter lågkonjunktur, höga produktionskostnader och inflation. Bostadsbyggandet minskade med 18 procent 2024 och väntas falla ytterligare 2025. De projekt som genomförs riktas främst mot hushåll med stark köpkraft, vilket försvårar för unga, äldre och hushåll med lägre inkomster. Trots något nedskrivna befolkningsprognoser väntas regionen växa med omkring 15 000 invånare årligen och att upprätthålla en god byggtakt är viktigt för att undvika ytterligare försämringar på en redan trång bostadsmarknad.

Resandet i kollektivtrafiken har stabiliserats på en lägre nivå än före pandemin, samtidigt som dess marknadsandel av de motoriserade resorna minskar till förmån för bland annat bilresor. Även om minskningen är svag, är utvecklingen negativ i förhållande till målen i RUFS 2050 där kollektivtrafikens marknadsandelar ska öka. Utvecklingen för att öka marknadsandelarna för gång, cykel och kollektivtrafik går även för långsamt när utsläppen från personbilar utgör en av regionens största klimatutmaning.

13 Trafikanalys, Punktlighet på järnväg 2024
14 Regionalt cykelbokslut 2025

En öppen, jämställd, jämlik och inkluderade region

Detta avsnitt fokuserar på årets utveckling inom arbetsmarknad, ungas utbildning, folkhälsa och trygghet. Sammantaget visar årets uppföljning följande:

- **Arbetsmarknad**: sysselsättningen ligger fortfarande högt, men lägre än tidigare år. Samtidigt har arbetslösheten och särskilt långtidsarbetslösheten ökat. Bland unga i länet (18–24 år) var 7,8 procent av arbetskraften arbetslösa under tredje kvartalet 2025. Det är något lägre än riksgenomsnittet.

- **Ungas utbildning**: gymnasiebehörigheten ökar och 2025 var 88,5 procent niondeklassare behöriga till gymnasieskolans nationella program, vilket är klart över rikssnittet. Andelen elever som tar examen inom tre år når för första gången över 80 procent. Skillnaderna mellan kommunerna i länet minskade dessutom 2025, vilket främst beror på att kommunerna med lägst andel förbättrat sina resultat.

- **Folkhälsa**: hälsoläget förbättras generellt, med stigande medellivslängd och minskad förtida dödlighet, men socioekonomiska skillnader i hälsa kvarstår och är stora. Även de miljörelaterade hälsoriskerna är ojämnt fördelade och drabbar socioekonomiskt svagare områden hårdare.

- **Trygghet**: den allmänna oron för brott ökar, där 54 procent upplever stor oro. Totalt känner 27 procent en otrygghet vid utevistelse under kvällstid. Parallellt är påverkan på livskvaliteten relativt stabil över tid, men högre i regionen än såväl rikssnittet som i övriga landet.

Utvecklingen på arbetsmarknaden

I september 2025 uppgick sysselsättningen i åldern 20–65 år till 79,3 procent vilket innebär en uppgång från årets lägsta notering under första kvartalet. Sett över en treårsperiod har dock de årliga toppar och bottnar gradvis försvagats, vilket visar på en negativ trend och en svagare arbetsmarknad.

Den månadsvisa utvecklingen på arbetsmarknaden i länet följer generellt utvecklingen i riket, förutom under sommarsäsongen. Eftersom vikariat och sommaranställda är mindre vanligt i dominerande sektorer i länet, till exempel privat tjänstesektor. Andelen studenter påverkar också sommarvariationerna. Sedan pandemin har sysselsättningsgraden totalt varit något högre i riket än i Stockholmsregionen.[15] Samtidigt har sysselsättningen historiskt varit högre bland män, men de senaste två åren har den varit högre bland kvinnor. Det hänger samman med att kvinnor i regionen har högre utbildningsnivå än män, och att utbildningsnivån

15 Arbetsförmedlingen, Arbetsmarknadsläget i Sveriges län, kvartal 3 2025

överlag är högre i länet, en faktor som starkt påverkar arbetsmarknadsdeltagandet. [16]

Den försvagade sysselsättningen har även lett till en ökad arbetslöshet. I augusti 2025 var arbetslösheten 5,8 procent totalt i länet och drygt 94 000 personer var inskrivna hos Arbetsförmedlingen. Detta innebär nästan 5 000 fler än året innan och en ökning med 6 procent. Sett över en tvåårsperiod har arbetslösheten i länet ökat med 18 procent. Totalt sett har arbetslösheten ökat mer i länet än i riket. Det är främst storstadsregionerna som har en ökning på den nivån och ökningen beror främst på att gruppen långtidsarbetslösa ökar. Arbetslösheten varierar kraftigt mellan kommunerna, där de flesta kommuner ligger under riksnivån, medan några få har högre nivåer.

Även långtidsarbetslösheten har påverkats i länet. Under tredje kvartalet 2025 hade totalt 38 500 personer varit utan arbete i minst ett år, en ökning med 11 procent jämfört med året innan. Andelen långtidsarbetslösa varierar mellan kommunerna, där Vaxholm och Ekerö ligger lägst och Södertälje högst. Totalt utgör långtidsarbetslösa 41 procent av alla inskrivna arbetslösa i länet, vilket är något lägre än riksnivån, men något högre sätt som andel av arbetskraften.[17]

Bland unga i länet (18–24 år) var 9 000 personer inskrivna som arbetslösa under tredje kvartalet 2025, motsvarande 7,8 procent av arbetskraften. Det är något lägre än riksgenomsnittet. Skillnaderna mellan könen är dock tydliga med en högre arbetslöshet bland unga män (9,3 procent) än bland unga kvinnor (6,3 procent).[18]

Ungas utbildning

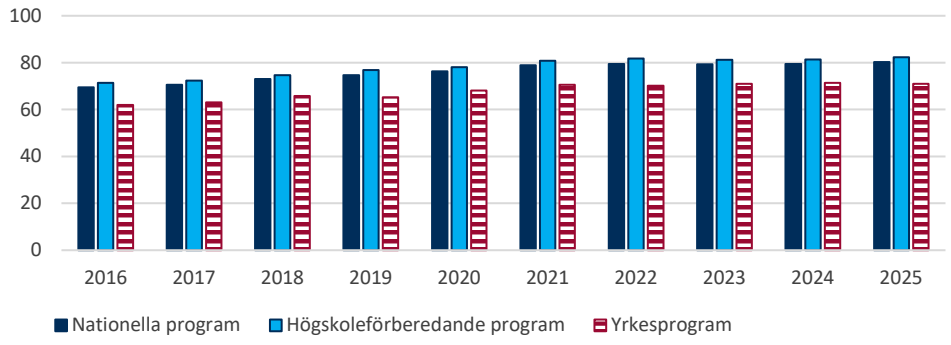
Under läsåret 2024/2025 var 88,5 procent av länets niondeklassare behöriga till gymnasieskolans nationella program, en ökning jämfört med föregående år. Stockholmsregionen ligger därmed klart över rikssnittet på 82,7 procent men skillnaderna mellan kommunerna i länet är stora. [19] Skolor i Sollentuna, Nacka, Lidingö, Danderyd och Vaxholm har högst andel behöriga elever till gymnasiet, tillsammans ett medelvärde på 95 procent. Parallellt har Haninge, Sigtuna, Salem, Nykvarn och Upplands-Bro lägst andel behöriga niondeklassare, med ett medelvärde på 81,8 procent. [20]

År 2025 slutförde 80,3 procent av eleverna i Stockholms län sin gymnasieutbildning inom tre år på något av de nationella programmen. Det är en tydlig ökning jämfört med fjolårets 79,5 procent och innebär

16 SCB, Befolkningens arbetsmarknadsstatus (BAS) 2025
17 Arbetsförmedlingen, Arbetsmarknadsläget i Sveriges län, kvartal 3 2025
18 Arbetsförmedlingen, Arbetsmarknadsläget i Sveriges län, kvartal 3 2025
19 Med behörighet till gymnasieskolans nationella program avses behörighet att söka till ett yrkesprogram, vilket är den behörighet som kräver minst antal godkända betyg
20 Skolverket, statistikdatabas, Behörighet till gymnasieskolan, per län och kommun, samtliga huvudmän

dessutom att andelen för första gången överstiger 80 procent för de nationella programmen på länsnivå och under den period som statistiken omfattar. Utvecklingen har varit positiv under det senaste decenniet, och sett över tio år har andelen elever som tar examen inom tre år ökat med nästan 11 procentenheter i länet. Årets resultat innebär också att RUFS-delmålet om att minst 80 procent av länets elever ska ha en gymnasieexamen inom tre år bedöms som uppnått.[21]

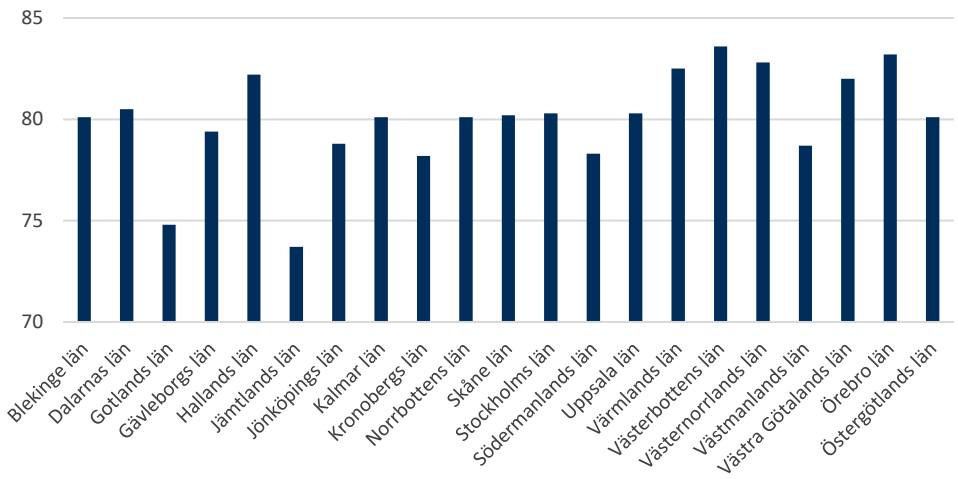
Figur 4. Andel elever (%) med examen från gymnasieskolan inom 3 år, nationella program, högskoleförberedande program och yrkesprogram. Examensår



För riket ligger andelen elever som slutför gymnasiet inom tre år på 80,6 procent. De län med högst andel är Västerbotten och Örebro, där över 83 procent av eleverna tar examen inom tre år. Stockholmsregionen utmärker sig däremot genom att ha haft den största positiva utvecklingen sedan 2016.[22]

21 Skolverket, statistikdatabas, Gymnasieskola - Tidsserie genomströmning 3 år, Nationella program, Stockholms län, samtliga huvudmän
22 Skolverket, statistikdatabas, Gymnasieskola - Tidsserie genomströmning 3 år, nationella program, samtliga huvudmän. Riksnivå och länsnivå

Figur 5. Gymnasieskola - Tidsserie genomströmning 3 år, nationella program, startläsår: 2022/23. Samtliga län



Inom länet är det i Botkyrka, Danderyd, Nacka, Täby och Värmdö där högst andel elever tar gymnasieexamen inom tre år. Läsåret 2024/2025 hade dessa kommuner tillsammans ett genomsnitt på 86,7 procent.[23]

Över tid är det dock kommunerna Sigtuna, Tyresö, Vallentuna, Lidingö och Botkyrka som har haft den största positiva utvecklingen. Sedan 2016 har andelen elever som tar examen inom tre år ökat med i genomsnitt 23,2 procentenheter i dessa kommuner. I Tyresö kommun är utvecklingen särskilt stark, där har andelen ökat med 30,8 procentenheter sedan 2016. I en handfull kommuner i länet har utvecklingen däremot gått ut fel håll med en sjunkande andel sett över tid. Genomgående har dock skillnaderna mellan kommunerna i länet minskat under 2025, främst beror det på att kommunerna med lägst andel förbättrat sina resultat.[24]

I en rapport från Region Stockholm om livsvillkoren i Stockholmsregionen konstaterades att var femte niondeklassare i länets sårbaraste geografiska områden saknar behörighet till gymnasieskolan. Att ha en avslutad gymnasieutbildning är en av de viktigaste skyddsfaktorerna för att inte hamna utanför arbete och studier.[25] Detta bekräftar även Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor i sin rapport om hur levnadsvillkoren skiljer sig mellan unga beroende på de socioekonomiska förutsättningarna i området där de bor. Där beskriver de hur unga i områden med socioekonomiska utmaningar halkar efter redan i grundskolan samtidigt

23 Skolverket, statistikdatabas, Gymnasieskola - Tidsserie genomströmning 3 år, nationella program, samtliga huvudmän. Kommunnivå
24 Skolverket, statistikdatabas, Gymnasieskola - Tidsserie genomströmning 3 år, nationella program, samtliga huvudmän. Kommunnivå
25 Region Stockholm, Livsvillkoren i Stockholmsregionen 2025

som det är mindre vanligt att dessa unga studerar vidare på högskola eller universitet jämfört med unga socioekonomiskt starkare områden.[26]

Folkhälsan i länet

Befolkningen i länet blir allt friskare och lever längre. Medellivslängden fortsätter att öka, den självskattade hälsan förbättras och den förtida dödlighet minskar över tid. Medellivslängden har ökat till 85,57 för kvinnor och 82,07 år för män[27], vilket är högt både nationellt och internationellt.

Trots den positiva utvecklingen har länet stora skillnader i hälsa. Skillnaderna är systematiska och återfinns i såväl självskattad hälsa och sjuklighet som medellivslängd, mellan kvinnor och män samt mellan olika socioekonomiska grupper. Region Stockholms Livsvillkorindex[28] visar att variationerna i medellivslängd mellan områden med högst respektive lägst socioekonomiska förutsättningar uppgår till cirka 3,7 år för kvinnor och 5,7 år för män. Skillnaderna visar på hur sociala och ekonomiska villkor påverkar levnadsvillkor och hälsa i länet.

Miljöhälsa

Region Stockholms Miljöhälsorapport[29] visar att befolkningen i länet generellt lever i goda miljö- och hälsomässiga förhållanden, men precis som för livsvillkor är skillnaderna mellan olika områden betydande. Miljöfaktorer såsom luftföroreningar, buller och trångboddhet är vanligare i delar av länet med sämre socioekonomiska förutsättningar. Dessa miljöstörningar samspelar ofta med redan existerande sociala och ekonomiska skillnader och förstärker skillnaderna i hälsa mellan grupper.

Miljöhälsorapporten visar att buller utgör en alltmer omfattande folkhälsoutmaning då nästan var fjärde stockholmare (cirka 23 procent av länets befolkning) bor i bullerutsatta lägen. Det motsvarar över 400 000 personer som exponeras för trafik- eller industribuller i nivåer där hälsopåverkan kan uppstå. Andelen som bor bullerutsatt är som högst i flerfamiljshus byggda efter 2016, vilket kan kopplas till införandet av trafikbullerförordningen (SFS 2015:216). Trots att andelen invånare som uppger att de störs mycket av buller har minskat något, har det faktiska antalet störda ökat i takt med befolkningstillväxten. Detta gäller särskilt sömnstörningar kopplade till trafikbuller, som enligt rapporten ökat från omkring 70 000 till cirka 90 000 personer under de senaste åren. Långvarig bullerexponering är bland annat kopplad till störd sömn, försämrad inlärning och ökad risk för hjärt-kärlsjukdom.

---

26 Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor, Olika plats - olika liv. Unga och socioekonomisk ojämlikhet. 2025
27 Statistiska centralbyrån, Statistikdatabasen, Hämtad: 2025-12-03
28 Livsvillkorindex synliggör skillnader i sociala och ekonomiska förhållanden mellan bostadsområden, baserat på ett antal variabler. Indexet är framtaget av Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin (CES), Region Stockholm, med statistik från SCB som datakälla.
29 Region Stockholm, Centrum för arbets- och miljömedicin, 2025 Miljöhälsorapport Stockholms län

Även luftföroreningar kvarstår som en betydande miljö- och hälsorisk. Halterna är i vissa täta urbana områden tillräckligt höga för att bidra till ökad risk för luftvägssymtom, hjärt- och kärlsjukdomar och förtida dödlighet. Miljöhälsorapporten lyfter också att klimatförändringarna är en växande miljöhälsoutmaning. Äldre, barn och personer med låg socioekonomi är särskilt utsatta för effekterna av värmeböljor, högre ozonhalter och brist på svalkande grönska.

Sammantaget visar rapporten att miljörelaterad ohälsa i länet är ojämlikt fördelad och i hög grad påverkad av socioekonomiska förutsättningar. Tillgång till tysta, gröna och trygga miljöer är en viktig skyddsfaktor, och minskad exponering för både buller och luftföroreningar är av stor vikt för att stärka invånarnas hälsa. För att skapa mer jämlika livsmiljöer behöver miljöhälsa, utifrån ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv, fortsätta integreras i samhällsplanering, bostadsutveckling och folkhälsoarbete så att länets invånare ges likvärdiga förutsättningar till en god hälsa och trygg livsmiljö.

Små barns hälsa, 0–5 år

Barnhälsovårdens årsrapport visar att barns hälsa i länet överlag är god, men att skillnaderna mellan grupper och geografiska områden är stora. Hälsoläget följer tydligt socioekonomiska förutsättningar där barns möjligheter till god hälsa, utveckling och en trygg uppväxt påverkas av familjers resurser och levnadsvillkor. Under 2023 och 2024 återgick andelen fyraåringar i länet med övervikt och obesitas till nivåer som motsvarar perioden före pandemin och uppgår nu till 8,3 respektive 1,8 procent. Nivåerna varierar dock betydligt mellan olika delar av länet, från omkring sex procent i innerstaden till över 15 procent i bland annat Södertälje. Exponeringen för tobaksrök i hemmet fortsätter att minska på länsnivå, men är högre i socioekonomiskt utsatta områden. Även deltagandet i föräldragrupper skiljer sig mellan kommuner och stadsdelar, vilket påverkar möjligheterna till tidigt stöd i föräldraskapet. Rapporten lyfter även flera positiva trender. Andelen nyfödda som får ett första hembesök av barnhälsovården har ökat till 91 procent, den högsta nivån på flera år och innebär en reell ökning jämfört med perioden före pandemin. Vaccinationstäckningen är hög och andelen barn som ammas vid fyra månaders ålder fortsätter att öka.[30]

Tandhälsan var under 2024 i genomsnitt god för länets treåringar, med 97 procent kariesfria barn. Kariesförekomsten varierar dock mellan kommuner och stadsdelar. Andelen barn med karies var högst i stadsdelen Järva i Stockholms stad, där 8,6 procent av treåringarna hade karies, medan inga kariesfall rapporterades i Vaxholm. I de områden där kariesförekomsten är hög undersöks alla ettåringar av Folktandvården som en förstärkt tidig insats.

30 Region Stockholm, Årsrapport Barnhälsovård i Stockholms län 2024

Sammantaget visar resultaten att små barns hälsa överlag är god, men att skillnader mellan områden och grupper kvarstår. Fortsatta tidiga, universella och behovsanpassade insatser är viktiga för att stärka barns hälsa, särskilt i de delar av länet där behoven är störst.

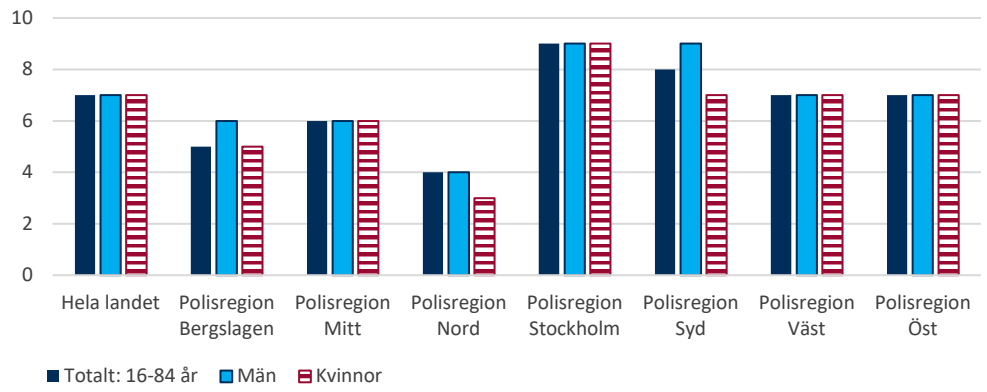
Tryggheten i länet

Varje år gör myndigheten Brottsförebyggande rådet en nationell trygghetsundersökning (NTU). Undersökningen mäter allmänhetens utsatthet för brott, otrygghet och oro för brott samt förtroende för och erfarenheter av rättsväsendet.[31] Årets undersökning visar att oron för brottsligheten i samhället fortsätter att öka.[32] Totalt är det 54 procent av befolkningen i länet som i stor utsträckning upplever oro. Störst är andelen bland kvinnor, där 56 procent oroar sig för brottsligheten. Ur ett längre tidsperspektiv har oron för brottsligheten i samhället kraftigt ökat, med 16 procentenheter sedan 2017.

I undersökningen från 2025 är det totalt 27 procent av befolkningen som uppger att de känner en otrygghet vid utevistelse sent på kvällen i det egna bostadsområdet. Ur ett längre perspektiv har denna siffra minskat något. Den största minskningen syns bland kvinnor, där otryggheten som högst var på 38 procent år 2021, medan årets undersökning visar att 33 procent av kvinnorna upplever otrygghet vid utevistelse. Parallellt visar undersökningen att indikatorn som mäter huruvida oron för brott påverkat livskvaliteten, legat hyfsat stabilt mellan åren 2017–2025. Nivån var som högst år 2020, vilket sammanfaller med flera andra otrygghetsindikatorer i undersökningen och sannolikt till stor del kan förklaras av den allmänna oro som präglade det första pandemiåret. Undersökningen visar att 9 procent av befolkningen upplever att oro för brott har haft en stor påverkan på livskvaliteten, vilket innebär en liten ökning från 2024. Resultatet i polisregion Stockholm ligger även över rikssnittet, som i år är 7 procent.[33]

31 Nationella trygghetsundersökningen är en del av Sveriges officiella statistik och sedan 2017 genomförs undersökningen med hjälp av webb- och postenkäter och bygger på ett urval på drygt 200 000 personer i åldrarna 16–84 år. Undersökningen genomförs årligen av Brottsförebyggande rådet.
32 Resultatet redovisas för polisregion Stockholm, som består av hela Stockholms län och Gotland.
33 Nationella trygghetsundersökningen (NTU 2025), Brottsförebyggande rådet

Figur 6. Om oro för brott har påverkat livskvalitet. Resultat avser de som upplever att oro för brott har haft en stor påverkan på livskvalitet.



Källa: Brottsförebyggande rådet (Brå) NTU 2025

Enligt Länsstyrelsens medborgarundersökning från 2025 uppger 11,2 procent av invånarna i länet att de inte litar på människor i sitt område, i jämförelse med 10,9 procent år 2023. Samtidigt uppger 87,1 att de på det stora är nöjda med livet de lever. Även om årets resultat innebär en minskning från föregående undersökning (88,2 procent) är andelen fortfarande hög.[34]

Samlad bedömning

Gymnasiebehörigheten och genomströmningen är höga och förbättras. Folkhälsan förbättras generellt men socioekonomiska skillnader i hälsa är fortsatt stora, och miljörelaterade risker är ojämnt fördelade. Orosnivån för brott ökar, parallellt som den faktiska otryggheten i utemiljö på längre sikt har minskat något. Detta mönster av en stark utveckling i genomsnitt men stora skillnader mellan grupper och geografier är genomgående inom de flesta målområden. Arbetsmarknaden är fortfarande försvagad och alltjämt präglad av lågkonjunkturen, vilket syns tydligt i sysselsättning och arbetslöshetssiffror. Däremot syns vissa indikationer på en vändning i konjunkturen under slutet av 2025.

En ledande tillväxt- och kunskapsregion

Detta avsnitt fokuserar på frågor om sysselsättningen i länet, läget för näringslivet, investeringar i forskning och utveckling (FoU) och export samt besöksnäringen samt internationell tillgänglighet. Sammantaget visar årets uppföljning följande:

- **Sysselsättning och läget för näringslivet:** arbetsmarknaden var fortfarande försvagad under 2025, men sysselsättningen låg ändå på relativt höga nivåer – 79,3 procent bland personer i åldern 20–65 år. Antalet konkurser var rekordhögt, delvis till följd av uppskjutna

34 Länsstyrelsen, Medborgarundersökning 2025

skatteanstånd från pandemin. Under årets senare del syntes dock en vändning, med ett kraftigt ökat nyföretagande och en stärkt framtidstro inom näringslivet, särskilt inom handeln. Näringslivets konfidensindikator, som tas fram av Konjunkturinstitutet och bygger på enkätsvar från företag i länet om hur de ser på sina förutsättningar, nådde då sin högsta nivå sedan 2022.

- **Investeringar och export:** Stockholmsregionens varuexport uppgick år 2023 till 392 miljarder kronor och är näst störst i landet. Den tidigare tillväxten planade ut 2023 på grund av lågkonjunktur och inflation. Data för rikets totala export under 2024 tyder på en dämpad tillväxt. Investeringar i FoU är viktigt för säkra en framtida tillväxt- och innovationsförmåga. 2023 uppgick investeringarna i FoU till 3,51 procent av BRP. Det är marginellt lägre än 2021 och en hel procentenhet ifrån målsättning om 4,5 procent.

- **Besöksnäring och internationell tillgänglighet:** under 2024 noterades 15,4 miljoner gästnätter, en ökning från föregående år. Under januari–september 2025 ökade antalet med ytterligare 2,1 procent. Endast gruppen utländska besökare ökade med 11 procent samma period. Ur ett längre perspektiv har det skett en kraftig minskning av den internationella tillgängligheten med flyg. Utöver flyg spelar den internationella tåg- och färjetrafiken också en viktig roll. Under 2024 minskade även hamntrafiken med 2 procent främst bland utrikesresenärer. Motsvarande siffror för tillgängligheten med tåg saknas i dagsläget.

Sysselsättningen i länet och läget för näringslivet

Utbildningsnivån i Stockholmsregionen fortsätter att öka och är fortfarande bland de högsta jämfört med andra europeiska storstadsregioner. År 2024 hade 58,6 procent av invånarna i åldern 25–64 år en eftergymnasial utbildning. Under tredje kvartalet 2025 var drygt 1,2 miljoner personer sysselsatta i länet och sysselsättningen i åldern 20–65 år var 79,3 procent. Av dessa arbetade över 980 000 inom näringslivet, detta innebär att regionen har en högre andel sysselsatta i näringslivet än Sverige som helhet.

Efter flera år med svaga konjunktursignaler förbättrades stämningsläget i näringslivet under andra halvan av 2025. Konjunkturinstitutets indikatorer steg under tredje kvartalet till positiva nivåer. Det liknar den utveckling som skedde under slutet av 2024 och början av 2025. Den förutspådda återhämtningen avbröts dock tillfälligt då nya tullar och handelshinder skapade osäkerhet, vilket sköt den förväntade konjunkturvändningen framåt.

Framförallt tjänstesektorn och handeln visade en positiv utveckling under tredje kvartalet 2025. Handeln har gynnats av att hushållen blivit mer optimistiska kring sin ekonomi, vilket nu börjar avspeglas i konsumtionen.

Tillverkningsindustrin har däremot haft en nedåtgående trend sedan en topp för två år sedan. Även byggsektorn har en alltjämt svag utveckling. Det är en sektor som varit hårt ansatt under lågkonjunkturen, vilket bland annat var tydligt i statistik över konkurser. Under 2024 var byggsektorn överrepresenterad i den statistiken.

Antalet konkurser i länet har under de tre första kvartalen 2025 varit höga, med den högsta nivån på tio år. Till och med oktober låg nivån i linje med fjolåret, men antalet personer som drabbats är redan högre än under hela 2024. En betydande förklaring är Northvolts konkurs i mars 2025, där fem bolag med säte i Stockholm ingick. Dessa står ensamma för över 30 procent av de drabbade, även om majoriteten av de anställda hade sina arbetsplatser i Skellefteå och Västerås.[35] Det förhöjda antalet konkurser är kopplat både till lågkonjunkturen men det finns även en förskjutning sen pandemin. Under pandemin erbjöd staten möjlighet för företag att få tillfälliga anstånd med skatteinbetalningar. Många företag som fick stödet hade redan svag ekonomi innan. När anstånden nu löper ut har vissa konkurser som ”skjutits upp” istället inträffat under 2024 och 2025.[36]

Initialt under 2025 pekade varseltalen mot ett trendbrott med lägre nivåer än 2023 och 2024. Dock steg antalet varslade under september och oktober. Om den nivån håller i sig bedöms helåret 2025 landa på mellan 28 000 och 29 000 varslade, i nivå med 2023 men betydligt lägre än 2024.[37]

Trots svagare arbetsmarknadsutveckling och fortsatt höga varsel- och konkurstal finns flera tecken på tillförsikt i näringslivet. Under september och oktober ökade nyföretagandet kraftigt, med över 2 000 nystarter per månad, vilket innebär en uppgång på 43 procent jämfört med året innan. Den positiva utvecklingen bekräftas av Konjunkturinstitutets företags-undersökningar. Konfidensindikatorn tas fram av Konjunkturinstitutet och bygger på enkätsvar från företag i länet om hur de ser på sina förut-sättningar. Under tredje kvartalet 2025 steg konfidensindikatorn för hela näringslivet till den högsta nivån sedan första kvartalet 2022. Handeln stod för den tydligaste förbättringen med ett lyft på över 17 enheter, medan byggsektorn och tillverkningsindustrin fortsätter visa ett svagare stämningsläge.[38]

Stockholmsregionen är en stark kunskaps-, innovations- och forsknings-region. Regional Innovation Scoreboard (RIS) är EU:s index för att jämföra innovationsförmåga i 241 regioner. Baserat på 23 indikatorer konstateras att Stockholmsregionen är bäst av alla. Indexet ger en samlad bild av både förutsättningar och faktiska resultat av forskning och innovation på regional nivå. Topplaceringen förklaras av mycket starka resultat inom

35 Region Stockholm, Kvartalsrapport arbetsmarknad och sysselsättning
36 Riksrevisionen, Tillfälliga anstånd med inbetalning av skatt, 2025:1
37 Arbetsförmedlingen, Statistik om varsel, https://arbetsformedlingen.se/statistik/statistik-om-varsel
38 Region Stockholm, Regionledningskontoret, Läget i Stockholmsregionen Arbetsmarknad och Näringsliv kvartal 3, 2025

humankapital, internationell forskning, företagens FoU-investeringar samt samverkan mellan innovativa små och medelstora företag. Stockholms förbättrade resultat, i kombination med ett svagare utfall för tidigare ledande regioner, har sammantaget gjort att regionen nu når förstaplatsen i RIS 2025. [39]

En viktig aspekt kopplat till innovationsförmåga är investeringar i FoU. År 2023 uppgick de till 3,5 procent av BRP i Stockholmsregionen. En internationell jämförelse med andra storstadsregioner visar att Stockholmsregionen investerar mer av BRP än Paris, Berlin och Barcelona. Däremot investerar Köpenhamn, München och sedan 2019 även Helsingfors mer än Stockholmsregionen.

Investeringar och export

Kommerskollegium har sammanställt statistik över varuexporten för perioden 2013–2023 för samtliga svenska regioner. Stockholmsregionen är landets näst största exportregion och står för cirka en femtedel av den totala varuexporten.[40] År 2023 uppgick värdet av regionens varuexport till 392 miljarder kronor. Den största varuexportören är Västra Götalandsregionen, som samma år nådde 498 miljarder kronor. Efter en stabil ökning av varuexporten från 2016, med undantag för pandemiperioden, planade utvecklingen ut under 2023. Lågkonjunkturen har satt en tydlig prägel på exporten och åren 2022 och 2023 präglades dessutom av hög inflation, pådriven av globala prisökningar och höga energipriser i Sverige. Trots detta lyckades andra regioner öka sin varuexport under 2023. Exempelvis steg Västra Götalands varuexport med 49 miljarder kronor.

Statistiska centralbyråns uppgifter för 2024, som avser rikets totala export, visar även de på en generellt svagare tillväxttakt. [41] Det är en indikation på ett svagt 2024 även för regionen. Export som mått drivs primärt av efterfrågan i omvärlden och internationell konkurrenskraft. Dessa är i sin tur beroende av svensk ekonomis status genom kronans växelkurs mot viktiga exportvalutor. För att bibehålla konkurrensfördelar är det viktigt att återinvestera i forskning och utveckling (FoU). Genom att se till investeringar i FoU som andel av bruttoregionalprodukten (BRP) ger ett mått på reinvesteringstakten. Under 2023 uppgick investeringar i FoU till 3,51 procent av BRP. Sett över tid har andelen pendlat lite, mellan 3,77 och 3,33 men de två senaste mätningar är runt 3,5 procent. [42] Det är långt under målsättningen på 4,5 procent, men mätningar som RIS visar att ur en

39 European Commission, Regional innovation scoreboard. https://research-and-innovation.ec.europa.eu/statistics/performance-indicators/regional-innovation-scoreboard_en
40 Tjänstesektorns export som är en betydande del av Stockholmsregionens totala exportvärde är inte medräknad
41 SCB, Sveriges Export, https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhallets-ekonomi/sveriges-export/
42 Region Stockholm, Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen https://www.regionstockholm.se/statistik-och-fakta/uppfoljning-av-utvecklingsmal/mal-3-en-ledande-tillvaxt--och-kunskapsregion/

europeisk kontext klarar sig regionen bra sätt till forsknings- och innovationsförmåga.

Brottslighet inom näringslivet

Säkerhet och trygghet har tillsammans med lägre korruption och ett öppet samhällsklimat varit en av Stockholmregionens konkurrensfördelar, men på senare år har känslan av trygghet minskat. Brottsligheten påverkar både enskilda företag och samhället. Risken att utsättas för brott bidrar till en oro och rädsla som gör att företag avstår från viktiga investeringar.

Brottsbarometern från hösten 2025 visar att 44 procent av företagen i Sverige utsattes för något slags brott under de senaste 12 månaderna. En jämförelse med 2024 visar att andelen brottsutsatta företag inte förändrats mellan åren. Här utsattes 46 procent av företagen för något slags brott 2025. Mest utsatta för brott var företag inom handel (56 procent), besöksnäring (48 procent) och byggbranschen (46 procent). Vanligaste brottet som företag drabbas av är bedrägerier, där ett av fem företag drabbats. Därefter följer ringa stöld/snatteri, inbrott/stöld, cyberbrott och skadegörelse.[43]

Besöksnäringen i länet

Under 2024 uppgick det totala antalet gästnätter i länet till cirka 15,4 miljoner, vilket innebär en liten ökning jämfört med föregående år. Den positiva utvecklingen höll i sig under de nio första månaderna av 2025, då drygt 12 miljoner gästnätter registrerades. Det motsvarar en ytterligare ökning med drygt 250 000 gästnätter, eller 2,1 procent jämfört med samma period 2024. Under denna period hade Stockholms län dessutom fler gästnätter än både Västra Götaland och Skåne.[44]

Inrikes turister fortsätter att vara den största besöksgruppen i länet. Under 2025 stod svenska turister för 64 procent av alla gästnätter, medan 34 procent utgjordes av utländska besökare. Den största ökningen kommer dock från de utländska gästerna. Mellan januari och september 2025 ökade deras gästnätter med drygt 11 procent jämfört med samma period år 2024. Motsvarande ökning för svenska gästnätter var under samma period 3,5 procent. Stockholms stad står för den klart största andelen gästnätter i länet, cirka 66 procent under perioden. Därefter följer Sigtuna med 7,6 procent och Solna med 6 procent.[45]

Den internationella tillgängligheten

Efter covid-19-pandemin har tillgängligheten till flera europeiska storstadsregioner med flyg minskat. Stockholmsregionen är inget undantag och mellan åren 2018 och 2025 visar beräkningar att den internationella tillgängligheten med flyg till och från Stockholmsregionen minskat med 32

43 Svenskt Näringsliv, Brottsbarometern, 2025
44 Tillväxtverket, statistikportal, Inkvartering gästnätter per län. Hämtad 2025-11-25
45 Tillväxtverket, statistikportal, Inkvartering gästnätter per kommun hämtad 2025-11-25

procent. De senaste åren är det de mindre flygplatserna i regionen (Bromma, Skavsta och Västerås) som minskat i tillgänglighet, medan Arlandas tillgänglighet ökat något. Uppgången för Arlanda flygplats beror på att Braathens Regional Airlines (BRA) gick samman med SAS och år 2024 flyttade från Bromma till Arlanda flygplats. Arlandas uppgång var dock inte lika stor som de mindre flygplatsernas nedgång vilket innebär att den totala tillgängligheten i Stockholmsregionen med flyg minskade med 4 procent. Medan Stockholmsregionens internationella tillgänglighet med flyg minskade till samtliga regioner i världen efter pandemin och fram till 2023 har den de sista åren, det vill säga mellan 2023 och 2025, endast minskat till Nordamerika och Mellanöstern, medan den ökat något mot övriga världsdelar.

Under 2024 kom 7,2 miljoner resenärer till hamnar i länet. Majoriteten av resenärerna (över 80 procent) kommer från utlandet. Enligt statistik från Trafikanalys har det dock skett en liten minskning (2 procent) av gruppen utlandsresenärer. Kvartalsstatistik från 2025 och för ankomna passagerare till riket, visar en ytterligare minskning på 3,3 procent i utrikes passagerare för samma period 2024. En delförklaring är färre kryssnings-passagerare, de står för cirka 6 procent av de totala utlandsresenärerna men de har minskat med 14 procent för perioden juli-september 2025, jämfört med samma period 2024.[46]

Samlad bedömning

Stockholmsregionen har en mycket hög utbildningsnivå, stark innovations- och forskningsförmåga samt en stor andel sysselsatta i kunskapsintensiva yrken, vilket långsiktigt stärker konkurrenskraften. Samtidigt har såväl lågkonjunkturen som omvärldsförändringar bidragit till en svagare utveckling. Utvecklingen de sista åren präglas av en försvagad arbetsmarknad med höga varsel- och konkurstal, sysselsättningen är något lägre och arbetslösheten har ökat. Näringslivet visar dock ökande tillförsikt under andra halvan av 2025, med stigande konfidensindikatorer och kraftigt ökat nyföretagande. Exportutvecklingen har planat ut och den internationell tillgänglighet med flyg har minskat ytterligare, vilket innebär utmaningar framåt.

46 Trafikanalys, Sjötrafik 2024, november 2025

En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

Detta avsnitt fokuserar på frågor om utsläpp, energiförsörjning och elektrifiering. Sammantaget visar årets uppföljning följande:

- **Utsläppen av växthusgaser**: dessa har minskat med 3,5 procent mellan 2022 och 2023 men minskningstakten är otillräcklig. För att uppnå klimatmålen i enlighet med Parisavtalet och koldioxidbudgeten behövs en minskningstakt om 12,5 procent per år.

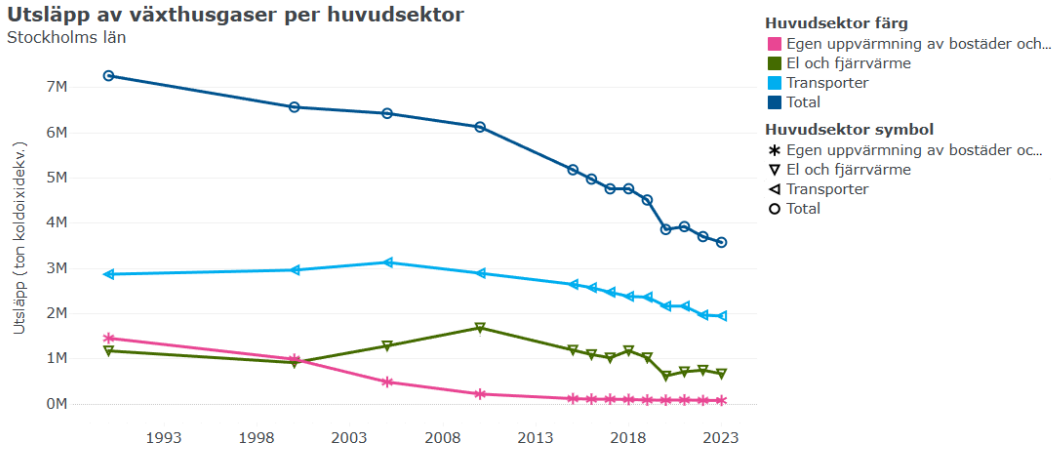
- **Transporterna i länet**: dessa står för över 54 procent av utsläppen varav personbilar för den största andelen om 36,5 procent. För första gången sedan 2018 minskade dessutom andelen nyregistrerade elbilar under 2024 samtidigt som nyregistrerade bensinbilar ökade. Senast statistik från 2025 tyder dock på en viss återhämtning.

- **Elektrifieringen:** en ökad elektrifiering ställer krav på elnätskapaciteten och nätförstärkningsarbeten pågår för att öka överföringskapaciteten. Förstärkningarna kommer bidra till att effektuttaget kan öka med 15 procent fram till 2030 och därmed i takt med behovet.

Utsläppen minskar, men alltför långsamt

Stockholms län behöver drastiskt minska koldioxidutsläppen inom länet som geografiskt område för att nå klimatmålen.[47] Den regionala utsläppsstatistiken från Nationella emissionsdatabasen visar att växthusgasutsläppen har minskat med 3,5 procent mellan åren 2022 och 2023. Den nuvarande minskningstakten för koldioxidutsläpp på ungefär 3 procent per år är dock otillräcklig. En årlig minskning på 12,5 procent krävs för att koldioxidbudgeten för Stockholms län ska räcka till 2045 i enlighet med Parisavtalet.[48]

47 Exempel på geografiska utsläpp eller så kallade territoriella är: Energiproduktion, transporter, jordbruk, avfall etcetera. Utsläpp från konsumtion ingår inte.
48 Region Stockholm, koldioxidbudget för Stockholms län 2025, Koldioxidbudget - Region Stockholm



Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Men omvärldsförändringar påverkar förutsättningarna för Stockholms-regionen att nå målet om resurseffektivitet, resiliens och klimatpåverkan. Pandemin förändrade exempelvis resvanorna i grunden och Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina har påverkat tillgången till energi i Europa.[49]

EU har under senare år lagt fram en rad regelverk, den så kallade gröna given, för att minska utsläppen. Sedan 2024 är ett nytt EU-parlament på plats som ökat fokus på att förenkla EU-regler i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft. EU-parlamentet har röstat igenom förenklingar och fler undantag från EU:s hållbarhetsdirektiv Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) och Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDD) som ställer krav på hur företagen ska se till att deras under-leverantörer utanför EU lever upp till krav om klimat och arbetsrätt. Det kan komma att påverka förutsättningarna för utsläppsminskningar långsiktigt.[50]

För Stockholmsregionen, vars största utsläpp kommer från transport-sektorn, innebär förändringar i de nationella styrmedlen att förutsättningarna för att nå de regionala klimatmålen försämrats. Regeringen har fattat beslut som direkt eller indirekt påverkar utsläppen så som förändrad reduktionsplikt som medfört en ökad användning av fossila drivmedel, främst diesel.[51]. OECD konstaterar också i sin granskning av Sveriges miljöpolitik, att Sverige under de senaste tio åren minskat växthusgasutsläppen snabbare än genomsnittet i EU. Men politiska förändringar, inom i synnerhet transportsektorn har gjort det tveksamt om Sverige kan uppfylla EU-åtaganden och våra egna klimatmål.[52] En liknande

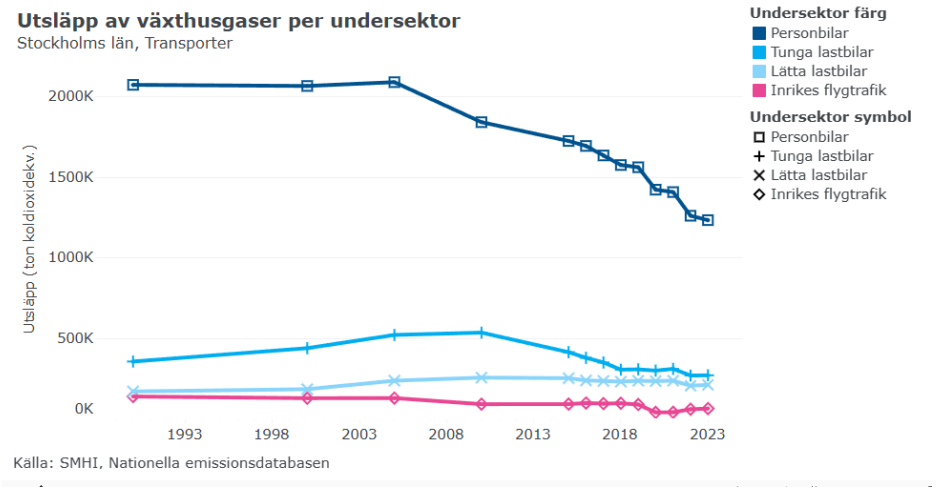
49 Europeiska kommissionen, Färdplan för att göra EU helt oberoende av rysk energi - Europeiska kommissionen, publicerad 6 maj 2025.
50 Europaparlamentet, Europaparlamentet ställer sig bakom förenklade hållbarhetskrav | Nyheter | Europaparlamentet, publicerad 13 november 2025
51 Naturvårdsverket, preliminära klimatutsläpp för år 2024, Sveriges utsläpp av växthusgaser
52 OECD, OECD Environmental Performance Reviews: Sweden 2025 | OECD, 12 mars 2025. OECD granskar med ett tioårsintervall sina medlemsländers miljöpolitik.

analys gör Klimatpolitiska rådet som bedömer att Regeringens nuvarande politik inte räcker för att nå Sveriges klimatmål och EU-åtaganden till 2030.[53]

I den officiella statistiken för utsläpp av växthusgaser ingår inte utsläpp från privat och offentlig konsumtion (så kallade konsumtionsbaserade utsläpp). De konsumtionsbaserade utsläppen beräknas dock vara runt fem gånger större än de geografiska utsläppen.[54]

Transporter står för över hälften av utsläppen i länet

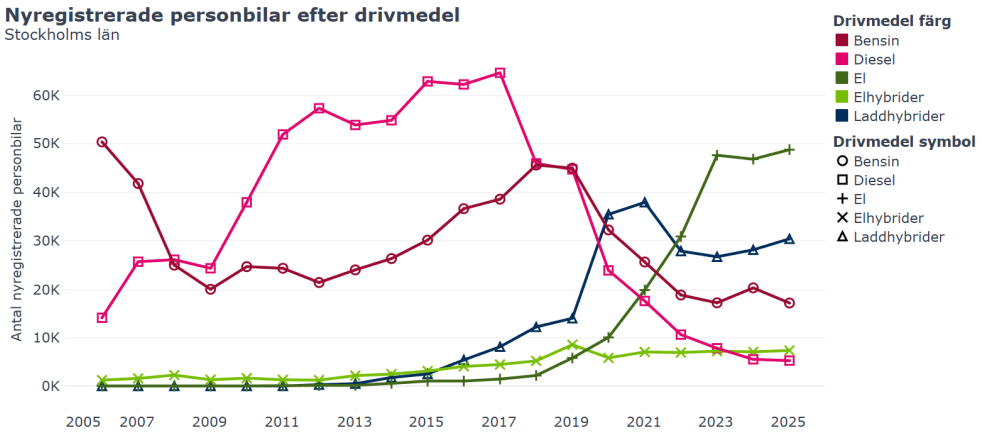
Utsläppen från transporter har sedan 2015 stått för mellan 50–56 procent av Stockholmsregionens totala geografiska utsläpp. Under 2024 kom 54 procent av utsläppen i länet från transportsektorn, varav personbilar stod för den största andelen om 36,5 procent.



Förutom att främja användande av gång, cykel och kollektivtransport, har övergången till eldrivna transporter spelat en viktig roll för att länet ska uppnå Parisavtalet. Andelen nyregistrerade elbilar har ökat relativt snabbt under de senaste fem åren, från sju procent 2019 till 43 procent 2024.

Nyregistreringen av el- och laddhybrider stod 2024 för 32 procent av det totala antalet nyregistrerade bilar. För första gången sedan år 2018 minskade andelen nyregistrerade elbilar och nyregistrerade bensinbilar ökade under 2024. Visserligen tyder nyare siffror från 2025 på en återhämtning, men utvecklingen behöver skyndas på för att öka förutsättningarna att uppnå klimatmålen. Parallellt rapporterar Naturvårdsverket att Sveriges nationella utsläpp från inrikes transporter har ökat med 22 procent, i jämförelse med 2023. Den främsta förklaringen är reduktionsplikten som medförde en ökad användning av fossila drivmedel, främst diesel.[55]

53 Klimatpolitiska rådet, Klimatpolitiska rådets rapport 2025, Publikationer | Klimatpolitiska Rådet
54 SCB, Växthusgasutsläpp från svensk konsumtion minskade 2023
55 Naturvårdsverket, preliminära klimatutsläpp för år 2024, Sveriges utsläpp av växthusgaser



Källa: SCB

I jämförelse med 2023 har andelen laddbara personbilar som rullar i länet ökat från 28 till 32 procent år 2024.[56] När det gäller elektrifiering av transportfordon går omställningen långsammare, särskilt för lätta och tunga lastbilar. Endast omkring nio procent av de lätta lastbilarna kan laddas med el och 0,2 procent av de tunga lastbilarna. Detta kan jämföras med sex procent respektive 0,7 procent för 2023.[57] Myndigheten för Trafikanalys bedömer att antalet eldrivna lätta lastbilar kommer att fortsätta att öka, om än relativt långsamt under 2025 och 2026. För eldrivna tunga lastbilar prognosticerar myndigheten dock en större ökning än tidigare då eldrivna lastbilar som väger upp till 4,25 ton nu kan köras med B-körkort, vilket bedöms öka efterfrågan i ett segment av relativt lätta tunga lastbilar.[58]

Elektrifieringen ställer krav på elnätskapaciteten

Elektrifieringen ställer krav på kapaciteten i elnäten. Behovet av el och eleffekt ökar i takt med att Stockholmsregionen växer och fordonsflottan elektrifieras. Till början av 2030-talet bedöms eleffektbehovet i länet öka med 1 400 MW till cirka 6 200 MW.[59] Det är en ökning med 30 procent relativt dagens nivå, vilket är i samma storleksordning som hela Stockholms stads effektbehov en kall vinterdag. En begränsande faktor för etablering av laddpunkter kan vara kapaciteten i elnätet på den efterfrågade platsen. Fordonsladdning innebär särskilda utmaningar för elsystemet, särskilt vad gäller så kallade snabbladdare som är särskilt effektkrävande.

Stockholms län är beroende av tillförsel av el utifrån och för att öka överföringskapaciteten behöver stam- och regionnätet förstärkas och

56 Trafikanalys, Fordon på väg, personbilar i trafik i Stockholms län år 2024 och 2023. För att få siffrorna 28 respektive 32 procent har antalet elbilar och el- och laddhybrider räknats ihop.
57 Trafikanalys, Fordon på väg lätta lastbilar och tunga lastbilarfordon i trafik i Stockholms län år 2024 och 2023. För att få siffrorna har antalet lätta lastbilar som drivs av el samt el- och laddhybrider räknats ihop. På samma sätt har antalet tunga lastbilar som drivs av el samt el- och laddhybrider räknats ihop.
58 Ökad andel elbilar – men fortsatt svag tillväxt av fordonsflottan, Ökad andel elbilar – men fortsatt svag tillväxt av fordonsflottan
59 Region Stockholm, Elförsörjning i Stockholms län - Fördjupat kunskapsunderlag om ett system i förändring

byggas ut. I länet pågår två stora utbyggnadsprojekt: Stockholms ström och Storstockholm väst. I slutet av 2024 nåddes en milstolpe i länets södra halva då Svenska kraftnät kopplade ihop elnätet från station Hall, söder om Stockholm, ända upp till Skanstull station. Tillsammans med åtgärder som regionnätsbolagen har genomfört innebär det att effektuttaget i Stockholmsregionen kan öka med cirka 15 procent. Omkring år 2030 förväntas de nödvändiga nätförstärkningarna vara klara och överförings-kapaciteten kan då öka i takt med behovet. Länets kommuner är nyckel-aktörer för att utbyggnadsprojekten ska kunna genomföras. Under 2025 har Regionalt Elförsörjningsforum i Stockholms län, REST, fortsatt dialogerna med kommunerna för att utveckla samarbetet kring planerings-frågor och för ökad förståelse för inblandade aktörers perspektiv och processer.

Förbränningen av plast en utmaning

Merparten av Stockholmsregionens energi- och elförsörjning kommer från fjärrvärme. Fjärrvärmen avlastar elsystemet, dels genom att uppvärmningen sker med värme i stället för med el, dels produceras el samtidigt som värme produceras i kraftvärmeverken. Att minska utsläppen från förbränning av restavfall och i synnerhet av plast är nödvändigt. En plockanalys av verksamhetsavfall från 11 svenska avfallsförbrännings-anläggningar visar att ungefär en tredjedel av avfallet som går till förbränning består av avfallsströmmar med egna insamlingssystem. Det mesta av detta, ungefär en fjärdedel, är förpackningar. Det finns med andra ord en betydande potential att förbättra källsorteringen hos verksamheter, särskilt av förpackningar.[60]

Normförändring på gång inom bygg- och anläggning

En mer cirkulär bygg- och anläggningssektor kan lösa målkonflikten mellan minskade utsläpp och en växande Stockholmsregion.[61]Det senaste årens utveckling visar flera tecken på att en normförändring är på gång i Stockholmsregionen. Det blir allt vanligare att renovera eller bygga om i stället för att riva.[62] Principer för cirkulärt byggande integreras nu i kommuners styrdokument.[63] För att få till en omställning på samhällsnivå krävs ett systematiskt arbete. Projektet ”Klimatarena bygger cirkulärt” och dess 14 projektparterns, har därför tagit fram cirkulära principer till stöd i organisationer och projekt.[64] Genom tydliga materialkrav på cement, stål, arbetsmaskiner, tunga transporter och asfalt kan utsläppen minska med mellan 50–70 procent utan att det blir kostnadsdrivande för projektet.

---

60 Naturvårdsverket, Sammansättning av verksamhetsavfall som går till förbränning, Verksamhetsavfall till förbränning i Sverige, Utgiven 2025-11-21

61 Klimatarena Stockholm är ett gemensamt initiativ av Region Stockholm och Länsstyrelsen Stockholm som arbetar för att ta fram verktyg och sprida kunskap och inspiration med syftet att minska klimatutsläppen och snabba på omställningen av branschen till att bli cirkulär.

62 Huddinge, kommun, Byggande och hållbarhet, läst 2025-11-24.

63 Miljöprogram 2030 - Stockholms stad med tillhörande Klimathandlingsplan 2030; handlingsplan för cirkulärt byggande, läst 2025-11-24 samt Översiktsplan Järfälla 2050, granskningsversion 2025-04-28, Ny översiktsplan för Järfälla kommun - Järfälla kommun

64 Ny process ska göra cirkulärt byggande till norm, läst 2025-11-24.

Tidigare nämnda material står för cirka 80 procent av anläggningsprojektens klimatpåverkan.[65]

Samlad bedömning

Utsläppen minskar, men långt ifrån den takt som krävs. Transportsektorn står för mer än hälften av utsläppen, och elektrifieringen av lätta och tunga lastbilar går långsamt. Samtidigt ökar nyregistreringen av bensinbilar för första gången sedan 2018, och elbilsförsäljningen minskar. Nationella beslut om reduktionsplikten gör det även svårare att uppnå delmålen i Stockholmsregionen. Parallellt ställer omställningen krav på elnätskapaciteten som är väsentlig i såväl ett hållbart bostadsbyggande, näringsliv och för en industriell omställning.

65 Klimatarena Stockholm, Minska klimatpåverkan i anläggningsprojekt, vägledning, Version 1 – juni 2025: Ny vägledning för minskad klimatpåverkan i anläggningsprojekt

En internationell utblick

Detta kapitel innehåller en jämförande analys av hur Stockholmsregionen står sig i förhållande till andra storstadsregioner. Analysen bygger främst på statistik från den europeiska databasen Eurostat, men regionens placering i utvalda internationella index redovisas också.

Enligt RUFS 2050 ska planen följas upp genom internationella jämförelser. Syftet är att se hur Stockholmsregionen presterar i förhållande till andra europeiska regioner. Jämförelserna utgår från regionens fyra långsiktiga mål.

Stockholmsregionen i jämförelse med andra storstadsregioner

I den internationella jämförelsen jämförs Stockholmsregionen med tio andra europeiska storstadsregioner: Oslo, Helsingfors, Köpenhamn, Berlin, Amsterdam, Dublin, Paris, München, Barcelona, London/Milano.[66]

Tabellen på nästa sida visar hur Stockholmsregionen presterar inom flertalet områden. Ju högre placering desto bättre. I några av fallen saknas uppdaterade uppgifter till årets uppföljning. Till exempel har uppgifter om hushåll med tillgång till bredband och uppgifter om investeringar i forskning och utveckling inte uppdaterats av Eurostat. Här vet vi alltså inte om rakningen förändrats sedan år 2021.

I jämförelse med de andra europeiska storstäderna har Stockholmsregionen sina styrkor inom arbetsmarknad, näringsliv, utbildning och hälsa. Som exempel har Stockholmsregionen högst utbildningsnivå av de elva jämförda regionerna. Därtill har länet även en hög sysselsättningsgrad, hög medellivslängd och stor andel som arbetar i kunskapsintensiv sektor. Samtidigt visar uppföljningen att länet tappar placeringar i några av styrkeområdena, bland annat sysselsättningsgrad och andelen unga som varken arbetar eller studerar (UVAS). Sannolikt beror tappen på det tuffa ekonomiska läget som präglat arbetsmarknaden i Sverige och länet de sista åren vilket resulterat i en svagare utveckling. Även om årets resultat visar på marginella förändringar, är det förändringar och en utveckling som är viktig att följa framöver.

Stockholmsregionen presterar jämförelsevis sämre inom turism och internationell tillgänglighet med flyg. Antalet flygpassagerare är färre, likaså utländska gästnätter på turismboende. Sedan pandemin har en återhämtning skett av flygpassagerare och utländska gästnätter i de flesta storstäder men Stockholmsregionens ranking har förblivit oförändrad trots att det skett en positiv utveckling i länet sett över tid. År 2023 var utländska gästnätter uppe i samma nivåer som före pandemin för flertalet av storstadsregionerna, så även i Stockholm, vilket för Stockholms del inte

66 I några jämförelser ingår Milano i stället för London. Detta till följd av att London slutat rapportera in värden efter att de lämnat Europeiska unionen.

återspeglar sig i denna jämförelse. Senast tillgängliga statistik över antalet flygpassagerare avser år 2023. Då var resandet inte riktigt uppe i samma nivåer som före pandemin.

Tabell 1. Stockholmsregionens placering i jämförelse med tio europeiska storstadsregioner

Indikatorer från Eurostat	Senaste År	Värde	Placering	Trend Fem senaste placeringar	Högst placerad
Antal flygpassagerare	2023	23,031	9 av 11		Paris
Hushåll med tillgång till bredband	2021	93.5%	7 av 9		Amsterdam
Utländska gästnätter på turistboende	2024	5,550,295	9 av 11		Barcelona
Sysselsättningsgrad 20-64 år	2024	83.7%	3 av 11		München
Unga som varken arbetar eller studerar 15-24 år	2024	5.1%	3 av 11		Amsterdam
Medellivslängd	2023	84.5	2 av 11		Paris
Folkökning, procent	2023	0.6%	7 av 11		Helsingfors
Bruttoregionalprodukt, BRP	2023	58,300	6 av 10		Dublin
Högskoleutbildade, 25-64 år	2023	59.6%	1 av 11		Stockholm
Investeringar i forskning och utveckling (FoU), andel av BRP	2021	3.6%	3 av 8		München
Anställda inom forskning och utveckling (FoU)	2023	35,435	7 av 9		Paris
Anställda inom teknologi och kunskapsintensiv sektor	2024	11.2%	2 av 11		Dublin

Källa: Eurostat

Regionens placering i internationella index

Region Stockholm bevakar årligen Stockholmsregionens placeringar i internationella index. Syftet är att få en uppfattning om hur andra aktörer bedömer regionens konkurrens- och attraktionskraft, inom områden som ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Resultatet från flera index kan många gånger tillsammans ge en övergripande bild av regionens styrkor och svagheter jämfört med andra städer och regioner samt hur utvecklingen går.

För 2025 är den sammanvägda bilden varierad, regionen går framåt i index som har fokus på innovation och tillväxtpotential men tappar placeringar i

index med fokus på transportsystem, stadsutveckling och livsvillkor. De indexen med resultat för 2024 eller 2025 visar att Stockholm hamnar bland de främsta 10 i över hälften av alla index. Generellt klarar nordiska storstäder sig bra där samtliga nordiska huvudstäder toppar minst ett index. För Stockholmsregionens del har länet året 2025 en förstaplats i indexet som mäter regioners innovationsförmåga, Regional innovation scoreboared.

I tabellen nedan redovisas resultatet av några utvalda index för åren 2024 och 2025.

Tabell 2. Stockholmsregionens placering i utvalda internationella index

Internationell ranking	Placering	Högst rankad	År	Förändring senaste mätning
Regional Innovation Scoreboard	1 av 241	Stockholm	2025	+1
Oliver Wyman Urban Mobility Index	6 av 65	San Fransisco	2024	-3
The Economist Liveability Index	50+ av 173	Copenhagen	2025	Försvunnit från topp 50*
EU Regional Social Progress Index	3 av 242	Helsinki-Uusimaa	2024	
Saffron City Brand Barometer	28 av 111	New York City	2025	-6
The Arcadis Sustainable Cities Index	12 av 100	Amsterdam	2024	-10
Regional Potential Index	2 av 66	Oslo	2024	+1

* Hela listan är ej öppet publicerad. Stockholm låg 2024 på plats 42 men fanns inte med bland topp 50 år 2025.

Samlad bedömning av vägen framåt

Trots att Stockholmsregionen fortsätter att växa och vara attraktiv för både invånare och näringsliv är utvecklingstakten inte tillräcklig, och i vissa avseenden går utvecklingen i fel riktning i förhållande till målsättningarna i RUFS 2050. Sammantaget visar uppföljningen att flera utmaningar går för långsamt, vilket innebär att avståndet till måluppfyllelse fortfarande är långt.

En av dessa utmaningar rör klimatområdet. Utsläppen i länet minskar förvisso, men takten är otillräcklig i förhållande till målen, och vägen dit är fortfarande lång. Effekterna av klimatförändringarna, till exempel i form av översvämningar och värmeböljor, är redan kännbara vilket både påverkar och ställer ökade krav på samhällets verksamheter och infrastruktur. Transportsektorn är fortsatt den största utsläppskällan, där personbilar står för en betydande andel. En negativ utveckling är det trendbrott som kan konstateras i årets uppföljning där nyregistreringen av bensinbilar ökar för första gången sedan 2018 och försäljningen av elbilar minskar. Visserligen ser nyförsäljningen av elbilar ut att öka igen under 2025, men arbetet med att ställa om personbilsflottan går betydligt långsammare än i bland annat grannländerna Norge och Danmark. Något som indikerar att mer finns att göra för att ytterligare driva på incitament som driver elektrifieringen.

Samtidigt som elektrifieringen av transportsektorn är en central del i omställningen måste även åtgärder för att främja kollektivtrafik, gång och cykel intensifieras. Detta särskilt när kollektivtrafikens marknadsandelar inte ökar i den takt som krävs för att nå målen i strategin. För att möta framtidens behov och långsiktigt behålla regionens konkurrenskraft krävs därför ett transportsystem som är robust, pålitligt och hållbart – vilket i sin tur förutsätter en trygg och långsiktigt säkrad elförsörjning.

Stockholmsregionen står även inför strukturella utmaningar kopplade till bostadsförsörjning och jämlika livsvillkor. Även om folkökningstakten väntas avta kommer befolkningen att fortsätta växa, vilket ställer ökade krav på bostadsmarknaden. Att regionen är attraktiv att bo och leva i bekräftas av Region Stockholms invånarenkät 2025, där 84 procent av invånarna uppger att de är nöjda med att bo i länet. Nöjdheten är dessutom utbredd och hög i samtliga av länets kommuner.

Samtidigt fungerar bostadsmarknaden inte för stora grupper i länet. Endast 40 procent av invånarna som anser att det är lätt att hitta en bostad utifrån sin ekonomi och för nästan varannan kvinna i länet är detta en utmaning.

Parallellt byggs det för få bostäder i länet och bostadsbyggandet har kraftigt minskat de sista åren. Bara under 2024 minskade bostadsbyggandet med 18 procent och ytterligare minskning väntas 2025. De projekt som genomförs riktas främst till hushåll med stark köpkraft, vilket försvårar för unga, äldre och hushåll med lägre inkomster. Detta riskerar att på sikt

hämma såväl regionens kompetensbehov som kompetenskraft. Inte minst för samhällsbärande grupper inom bland annat hälso- och sjukvården samt omsorgen där en förändrad försörjningskvot, med färre invånare som ska försörja fler, ställer ökade krav.

För att säkerställa att Stockholmsregionen även fortsättningsvis är en av Europas mest attraktiva storstadsregioner är det viktigt att samlas kring de övergripande utmaningarna som pekas ut. Dessa utgör också grunden för den nya regionala utvecklingsplan som antas 2026. Under den kommande perioden blir det särskilt viktigt att skapa samsyn mellan berörda aktörer och att alla som har möjlighet att bidra också deltar i genomförandet. Vilket är viktigt för en mer positiv och långsiktigt hållbar utveckling av Stockholmsregionen.