



Stockholms  
stad

# Framkomlighetsstrategin

Många möjligheter till  
rörelse och vistelse

Remissversion

Stockholms stads  
Framkomlighetsstrategi



Framkomlighetsstrategin, Stockholms trafikstrategi, är ett kraftfullt verktyg för framkomlighet och stadsutveckling i hela staden. När Stockholms stadsbyggande fokuserar allt mer på att bygga den täta och funktionsblandade staden, ställs det både krav på, och skapas nya möjligheter för, en ny typ av mobilitet. Efter att den första framkomlighetsstrategin beslutades 2012, skiftade fokus till yteffektiva resor och det offentliga rummets vistelsekvalitéer. Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen blev att fler behöver välja att gå, cykla eller åka kollektivt.

Framkomlighetsstrategin har på många sätt varit framgångsrik. En av de viktigaste aspekterna var att den skapade en gemensam bild av vad som behövde göras. Detta möjliggjorde effektiva samarbeten både internt i staden, och med de många offentliga och privata aktörer som utgör regionens transportsystem. Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har det vuxit fram ett ramverk med planer och styrdokument som innehåller mål och inriktningar för transportsystemets olika delar. 2018 fick framkomlighetsstrategin också ett systerdokument som fokuserar på attraktivitet och vistelsevärden – strategi för offentliga rum.

Under de tio år som gått sedan framkomlighetsstrategin antogs har inte bara stadens planering utvecklats och befolkningen växt utan det har också hänt mycket inom mobilitetsområdet. För att omfatta förändringarna gav kommunfullmäktige trafiknämnden i uppdrag att revidera framkomlighetsstrategin med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi där prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik ligger fast. Strategin skulle även fokusera på att minimera konsekvenser av trafikstörande arbeten.



## Förord

### Bakgrund

Syftet med strategin

Framkomlighetsstrategin och stadens pl

### Om staden och trenderna

Trafik är människor och gods – inte ford

Offentliga rum för det dagliga livet

Att planera innebär att prioritera – och p

Ett transportsystem som hänger samman

Resande i Stockholm idag

Förändrade vanor kräver flexibilitet

Omvärldstrender

### Övergripande inriktning för planeri

Tre utmaningar där planering av vägar

Stadens övergripande inriktning är den

### Planeringsinriktningar för väg- och

**Planeringsinriktning A – Kapacitet**

Hur kan staden planera efter inriktninge

**Planeringsinriktning B – Framkomlighet**

Hur kan staden planera efter inriktninge

**Planeringsinriktning C – Attraktivitet**

Hur kan staden planera efter inriktninge

**Planeringsinriktning D – Hållbarhet**

Hur kan staden planera efter inriktninge

### Fokus framåt

också starkt av hur vi som enskilda trafikanter beter oss. Våra beslut kan avgöra om transportsystemet är effektivt eller ineffektivt, och om en stad är hållbar eller ohållbar. Vi är inte fast i trafiken utan en del av den. Det är en viktig del av vad den här strategin handlar om. Ett av syftena med strategin är att visa hur staden kan planera så att enskilda trafikanter enklare ska kunna ta sitt ansvar för att använda stadens vägar och gator på ett så effektivt, miljövänligt och säkert sätt som möjligt.

## Framkomlighetsstrategin och stadens planering

Framkomlighetsstrategin hänger samman med planer och strategier för stadens och transportsystemets utveckling. Figur 1 visar det ramverk framkomlighetsstrategin hänger ihop i. Utgångspunkten är stadens vision och översiktsplanen. Framkomlighetsstrategin och strategin för offentliga rum är två pusselbitar som tillsammans beskriver utvecklingen av stadens gator, vägar, torg och kajer. De konkretiserar i planer för olika delar av transportsystemet. Planerna innehåller mål, inriktning för planering och åtgärder för utvecklingen av transportsystemet. Nya uppdrag och mål sätts också konventionellt i stadens budget som är överordnad ramverket.

Planering av transportsystemet och de offentliga rummen är avgörande för att uppnå stadens vision och översiktsplan. På nästa uppslag presenteras visionen och översiktsplanen. Även flera av stadens andra styrdokument, regionala planer och globala mål som har bäring på planeringen och utvecklingen av stadens vägar och gator presenteras.

### VISION 2040

### ÖVERSIKTSPLAN

Hur staden ska växa

### FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI

Planering av stadens vägar och gator

STRATEGI FÖR OFFENTLIGA RUM

Cykelplan

Gångplan

Godstrafikplan

Keringsstrategi & plan

Kollektivtrafikplan

Trafiksäkerhetsplan

Plan för säkra skolvägar

Kajstrategi

Skyfallsstrategi

Eventuellt fler planer

der har uppstått för att människor ska kunna mötas. De offentliga rummen och transportsystemet kopplar samman stadens olika delar och möjliggör transporter av människor och gods, vilket skapar förutsättningar för Stockholms tillväxt. De formar så stockholmarnas dagliga liv: hur mycket vi rör oss, hur långa och hur trevliga våra olika resor är samt var i staden vi tycker det är attraktivt att bo och arbeta. Stadens vision är ett attraktivt, tryggt och hållbart transportsystem med minimal miljöpåverkan svarar mot stockholmarnas, besökarnas och näringslivets behov. Ett Stockholm som erbjuder offentliga rum sjuder av liv med sittplatser, kaféer och restauranger. En stad där alla vill vara välkomna och där det är attraktivt att leva, studera, arbeta och driva företag.

har hämt mycket i staden och omvärlden sedan den första framkomlighetsstrategin 2012:

- i har blivit 100 000 fler stockholmare och staden har utvecklats med nya bostadsområden
- staden investeringar har gjorts i väg- och spårinfrastruktur, och en stor utbyggnad av tunnelbanan pågår.

- stora förändringar av transportsystemet sker genom elektrifiering, digitalisering, automatisering, nya mobilitets tjänster, delningsekonomi och effektivare fordon som kan göra transporterna smartare, robustare och mer hållbara.

- nya planeringsideal med fokus på hälsosamma och attraktiva städer har vuxit upp som starkare både nationellt och internationellt. Exempel är Levande Stockholm och strategin för offentliga rum, konceptet hälsosamma gator i London eller 5-minutersstaden i Paris.

Enligt myndigheterna finns ett tydligt behov av att uppdatera framkomlighetsstrategin. För att staden ska kunna fortsätta växa och vara attraktiv ligger den övergripande inriktningen i att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik fast. Utöver att på så sätt möjliggöra nödvändiga transportfunktioner behöver staden också avsätta mer kvalitetsutrymme till vilstelse och nytta den nya teknikens möjligheter. Samtidigt är det fortsatt viktigt att planera en tät och blandad stad.

## Samverkan med strategin

Samkomlighetsstrategin är stadens trafikstrategi. Syftet med strategin är att beskriva stadens vägar och gator kan användas och utvecklas på bästa sätt när staden växer. Detta gäller för hela staden och avser både befintliga och nya vägar och gator. Framkomlighetsstrategin ger principer för hur vi ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, och för att utveckla stadens vision och översiktsplan. Strategin kan även tillämpas för andra offentliga rum där det finns både trafik- och vilstesfunktioner, som till exempel vissa torg och kajer. Framkomlighetsstrategins planeringsinriktningar anger inriktningen för utvecklingen, inte den exakta vägen. Strategin ska vara ett stöd i stadens samarbete med andra myndigheter, intresseorganisationer, i dialogen med stockholmarna. Näringslivet ska vara en viktig aktör. Den ska också vara ett stöd i stadens interna arbete.

## Samverkan i en större helhet

Strategin gäller bara för stadens egna vägar och gator. Det innebär att strategin måste

Alla ska ha lika rätt till stadens skydd, stöd och service samt ges möjlighet att delta i alla delar av samhällslivet. Personer med funktionsnedgång ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms alla miljöer. Full delaktighet förutsätter också att personer med funktionsnedgång inkluderas i stadens planering och beslutsprocesser på jämlika villkor.

visionen beskriver hur Stockholm ska vara år 2040. Stadens utbyggda kollektivtrafik är attraktiv och tillgänglig vilket är avgörande för arbetsmarknadens funktion regionen och därmed för den ekonomiska utvecklingen. Framkomligheten för godstransporterna prioriteras framför biltrafiken och det finns flexibla lösningar som konkurrerar med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller andelen klister. Stockholm är också en ledande fotgängarstad. Barnens vägar till skolan och fritidsaktiviteter är trygga och säkra. I hela staden finns gångar, levande torg och vattennära lägen är tillgängliga och attraktiva.

## Översiktsplan för Stockholms stad

Stadens översiktsplan omfattar fyra mål: *En växande stad, En sammanhängande stad, En öppen och attraktiv miljö* och *En klimatsmart och hållbar stad*. Staden har som mål att bygga upp 100 000 bostäder mellan 2010 och 2030. Takten i bostadsbyggandet behöver sannolikt vara hög även därefter.

Staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Inriktningen i översiktsplanen är att biltrafiken ska minska. Detta är en fortsatt hög tillgänglighet avgörande för stadens och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner.

## Miljöprogram och klimathandlingsplan

Stadsöverenskommelsen om att hålla den globala uppvärmningen under två grader och sänka efter att begränsa den till en och en halv grad är utgångspunkten för stadens miljöprogram och klimathandlingsplan. Stadens mål är att vara fossilfri och klimatneutral 2040. Stockholm ska bland annat vara klimatanpassat, resurssmart och ha frisk luft samt en god ljudmiljö.

Stadsplaneringsmyndigheten utgör en viktig del i stadens miljö- och klimatarbete. Staden ska sänka efter att uppnå det nationella målet att minska utsläppen av växthusgas från transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå målen ska staden satsa på att minska koldioxidutsläpp från vägtrafiken genom elektrifiering, förnybara energikällor och ett transporteffektivt samhälle. Nationella styrmedel är avgörande för att uppnå målet att minska utsläppen av växthusgas från transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

## Näringslivspolitik

Stadsplaneringsmyndigheten är en förutsättning för stadens tillväxt och för att stockholmarna ska kunna må bra och utvecklas. Stockholm har över 90 000 arbetsställen och 100 000 anställda. Hälften av alla företag har en till fyra anställda. Därför är också många stockholmare företagare. Näringslivspolitikerna är ett strategiskt verktyg för stadens ambitioner att stärka näringslivet och för att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat. Ett effektivt näringslivssystem som leder till mindre utsläpp och bättre restider gynnar dynamiken på arbetsmarknaden och näringslivets transporter.

Alla ska ha lika rätt till stadens skydd, stöd och service samt ges möjlighet att delta i alla delar av samhällslivet. Personer med funktionsnedgång ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms alla miljöer. Full delaktighet förutsätter också att personer med funktionsnedgång inkluderas i stadens planering och beslutsprocesser på jämlika villkor.

## Strategi för en äldreännlig stad

15 procent av Stockholms befolkning är 65 år eller äldre och andelen kommer att öka med tiden. Stockholm ska vara en äldreännlig stad som är tillgänglig och inkluderande med en miljö som främjar ett aktivt liv – hela livet. Det är därför av stor betydelse att både gator och kollektivtrafik är trygga, välfungerande och anpassade efter äldres behov. Äldre är en heterogen grupp vilket behöver tas i beaktning vid planeringen av transporter och utformandet av gatumiljöer samt information om olika mobilitetslösningar.

## Regional utvecklingsplan för Stockholm – RUFSS 2050

De viktigaste prioriteringar för det regionala transportsystemet är att *öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, att styra mot ett transporteffektivt samhälle, att öka de eldrivna person- och varutransporterna och att utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stads kärnor*. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Cykelandelen ska vara 20 procent.

## Agenda 2030

De globala målen i Agenda 2030 ligger till grund för stadens hållbara utveckling och har även varit vägledande i arbetet med stadens vision. Agendan ska vara ett stöd för att utveckla stadens arbete för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Många mål i Agenda 2030 överlappar varandra och även om vi ibland fokuserar på något av målen behöver vi kunna arbeta mot flera eller till och med alla mål samtidigt. För framkomlighetsstrategin är några mål extra tydliga och möjliga att påverka: *Hälsa och välmående, Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Hållbara städer och samhällen* samt *Bekämpa klimatförändringarna*.

I arbetet med Agenda 2030 är det städerna som går före och driver utvecklingen i delar av världen. Det är här som förändringar och ny utveckling ofta uppstår och testas för första gången.

## Barnkonventionen

Barnkonventionen antogs av FN redan 1989 och blev lag i Sverige år 2020. För staden innebär det bland annat att barnens perspektiv ska analyseras och planeras för. Barn ska också kunna vara delaktiga i utvecklingen av staden och transportsystemet, vilket för Stockholm konkretiseras i Program för Barnets rättigheter och inflytande.

## Global handlingsplan för aktivare människor och en hälsosammare värld

Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) är brist på fysisk aktivitet en av de tio största riskfaktorerna för hälsa globalt sett. Fysisk aktivitet i alla former har en mängd positiva hälsoeffekter, både fysiska och psykiska. Skolbarn som är fysiskt aktiva har bättre hälsa och är mindre stressade av skolarbetet. WHO har tagit fram en global

Städernas offentliga rum och transportsystem har vuxit fram under en lång tid. Den största delen av staden och infrastrukturen finns redan och den behöver vi vårda och använda på bästa sätt. Planering och utveckling av vägar och gator behöver både utgå från det transportsystem och de resmönster staden har idag och vara flexibel för ändrade vanor, prioriteringar och nya lösningar.

## Trafik är människor och gods – inte fordon

Människor bor i städer för att få tillgång till många möjligheter – jobb, skolor, affärer, upplevelser och andra människor. Vi reser för att komma fram till en plats, inte för att ta oss fram i trafiken. Det viktiga är tillgänglighet, att smidigt komma fram till sitt mål. För att få ett fungerande och hållbart transportsystem behöver staden fokusera på att förflytta människor och gods istället för fordon.

Bilen kommer fortsatt att ha en mycket viktig funktion i flera sammanhang men för bilresandet ska vara effektivt i en storstad krävs att de flesta väljer andra färdmedel än egen bil. Samtidigt är det viktigt att skilja mellan olika typer av fordonstrafik. Mångtransporter som sker med motorfordon är helt nödvändiga för att staden och människors vardag ska fungera och behöver därför främjas. Det gäller till exempel utryckningstrafik, godstransporter<sup>1</sup> och annan yrkestrafik. Valfungerande godstransporter är en förutsättning för den attraktiva staden och för ett starkt växande näringsliv. De förser staden med varor och säkerställer att avfall och återvinningsmaterial transporteras bort.

## Offentliga rum för det dagliga livet

De offentliga rummen är utrymmet mellan husen. Gator, torg, parker och kajer bildar ett nätverk som kopplar samman staden. Här utspelar sig det dagliga livet. Trygga och välskötta gator är platser där människor lever, handlar, arbetar, möter sina grannar, där barn leker och verksamheter kan utvecklas och växa. Upplevelsen av stadens gator och andra offentliga rum påverkar vår hälsa, hur vi väljer att resa och tilliten till våra medmänniskor. Genom att vara ett andra vardagsrum kan de höja livskvaliteten för många som till exempel bor ensamma eller är trångboddade. Offentliga rum bidrar också med ekosystemtjänster som bland annat fördröjning av dagvatten och skugga från gatuträden.

Att delta i stadslivet är gratis. Väl utformade offentliga rum bidrar till förbättrade villkor för kommersiella verksamheter, skapar folkliv och höjer värdet på fastigheter. De ska användas för att stärka samband och utbyte mellan olika delar av staden och bidra till att överbrygga fysiska och mentala barriärer. På så sätt blir Stockholm en mer sammanhållen stad.



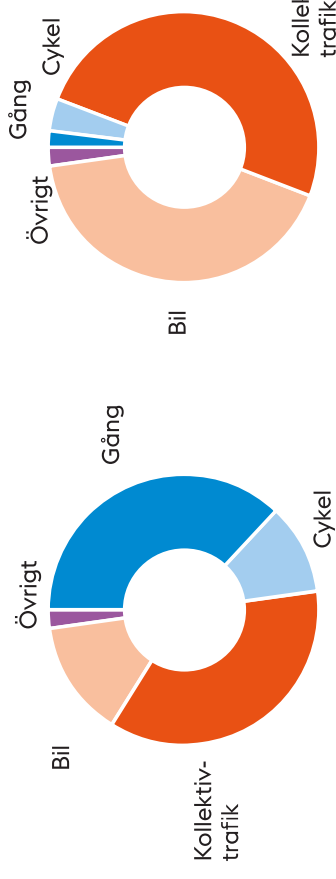


fördelningen av gatunivån tar dock lång tid att förändra.

## Hur stockholmarna reser

Stockholm är en kollektivtrafikstad med ett högkvalitativt kollektivtrafiksystem som är viktigt att värna. En stor andel av resorna görs med kollektivtrafik både inom och till eller från staden, se figur 8. Inom staden handlar det om en dryg tredjedel av resorna. Dessa står för nästan 60 procent av alla personkilometer inom staden. Ytterligare en dryg tredjedel av resorna görs till fots vilket visar att Stockholm också är en fotgängarstad. Drygt tio procent av resorna inom staden görs med cykel. Staden ska bli en cykelstad och genomför stora satsningar för att öka cykelresandet ytterligare. Biltrafiken står för drygt tio procent av resorna inom staden och ungefär 20 procent av körda kilometer, men är betydligt vanligare för resor till och från Stockholms stad.

Figur 8. Färdmedel fördelat på antal resor inom respektive till/från Stockholm stad



Källa: Resvaneundersökning 2019, andelar av antal resor inom respektive till/från Stockholm stad gjorda av boende i Region Stockholm >15 år (inklusive stockholmare), inom respektive till/från Stockholms stad, alla veckodagar, huvudfärdmedel. Övrigt inkluderar exempelvis moped, mc, färdtjänst, fritidsbåt

## Kvinnor och mäns resande inom staden

Män gör två tredjedelar av alla bilresor i Stockholms stad. Kvinnorna står för en nästan lika stor andel av alla gång- och kollektivtrafikresorna. Fördelningen av cykelresorna är jämnare mellan könen. Hur mäns respektive kvinnors alla resor fördelas mellan olika färdmedel syns i figur 9 nedan.



Stortorgetsgatan: 80 000 fotgängare per dygn  
Stortorgetsgatan: 20 000 fotgängare per dygn  
Stortorgetsgatan: 7 000 fotgängare per dygn

Stortorgetsgatan: 20 000 cyklistar per dygn  
Stortorgetsgatan: 30 000 cyklistar per dygn  
Stortorgetsgatan: 15 000 cyklistar per dygn  
Stortorgetsgatan: rymmer 700 resenärer  
Stortorgetsgatan: över 2 miljoner påstigande i staden  
Stortorgetsgatan: nästan 280 i staden

## Uppgifter

Stortorgetsgatan: 30 000 fordon per dygn  
Stortorgetsgatan: 20 000 fordon per dygn

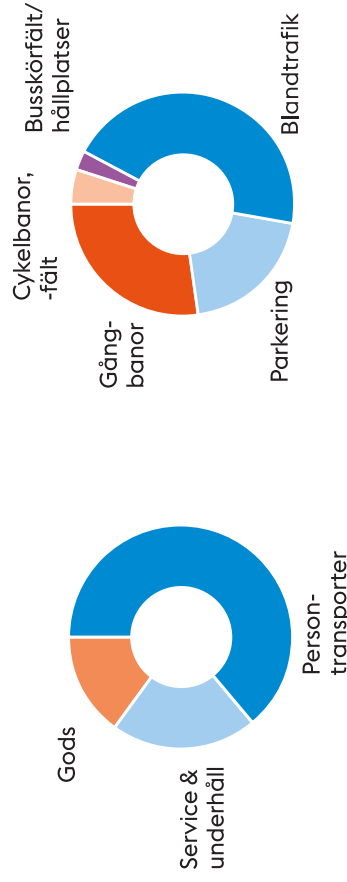
## Kalkyler

Stortorgetsgatan: 1000 fordon per dygn  
Stortorgetsgatan: 5000 fordon per dygn

## Biltrafikens fördelning i staden

Stortorgetsgatan: Procentuppskattning av fördelningen av körda kilometer i staden<sup>3</sup>, se figur 6.

Figur 6. Biltrafikens fördelning i staden



Figur 7. Kapacitet i vägnätet

## Kapaciteten i stadens väg- och gatunät

Stadens gatunät i Stockholm stad finns cirka 15 000 000 kvm gatunät. Cirka en tredjedel används som gångbanor och torgytor avsedda för gående. Två tredjedelar används som körbanor för fordonstrafiken i form av cyklar, bussar och spårvagnar, godstrafik och privatbilar. Vissa delar av körbanan har reserverats för särskilda ändamål: cirka femtedel för parkeringsplatser, cirka fyra procent för cykelbanor eller cykelvägar och cirka en till två procent för busskörfält och busshållplatser, se figur 7. Hur människor transporterats på dessa ytor visas i figur 8.



- 8%** pendlar över regiongränserna
- 23%** pendlar från de tio grannkommunerna
- 15%** pendlar från övriga kommuner i regionen
- 54%** pendlar inom staden

## Resor på fritiden

Stockholmarna och stadens besökare åker kollektivt, går eller cyklar i rusningstid när tåget på vägarna är som störst, men använder bilen i hög utsträckning under fritiden för längre resor utanför kommunen. Cirka 70 procent av stockholmarnas bilresor är fritidsresor.<sup>4</sup> Vid många fritidsresor transporteras saker och de sker på tider eller platser som gör det svårare att cykla eller åka kollektivt. Fritidsresandet har stor inverkan på hur transportsystemet används. Exempelvis kan beslutet om att äga en bil vara avgörande för behovet av bilen på fritiden.

## Regionalt resande i Stockholm

En stor del av stadens befolkning reser till andra delar av regionen. Förutom nästan en miljon egna invånare är det många andra som rör sig i transportsystemet för att de ska söka jobb eller arbetspendlar till Stockholm. 2019 gjordes över nio miljoner hotellövernattningsresor i staden.<sup>5</sup> Cirka 700 000 personer har sin arbetsplats i Stockholm. Av dem reser cirka 54 procent inom stadens gränser och ytterligare 23 procent i angränsande kommuner. 15 procent pendlar från övriga kommuner i regionen medan endast 8 procent pendlar från en annan region. Se figur 10.

Transportsystemet och staden som de ser ut idag är föränderliga både på kort och på lång sikt.

## Utveckling av gång- och cykelresandet

Gångtrafiken har ökat sedan staden började mäta den år 2015. Cykelmätningarna har pågått längre och de senaste 15 åren har cyklingen haft en stark utveckling. Det är framförallt arbetspendlingen mot innerstaden som ökat. Antalet cykelpassager i innerstadens mitt har mer än fördubblats och även i ytterstadens mätningar syns en markant ökning av antalet cyklister.<sup>6</sup> De senaste åren har också inneburit en större mångfald av cykelfordon, exempelvis i form av ecyklar, lastcyklar och elsparkcyklar. De sistnämnda kom som friflytande mobilitetstjänster till Stockholms innerstad sommaren 2018 och har ökat mycket sen dess.

## Utveckling av kollektivtrafik- och bilresandet

Kollektivtrafikresandet i Stockholm har ökat under en lång tid på grund av befolkningstillväxten, utbyggnad av kollektivtrafiken och införandet av trängselskatten. Mellan 2007 och 2018 ökade det totala antalet påstigande i kollektivtrafiken med 23 procent. Ökningen har framför allt skett under högtrafiktid.<sup>7</sup> Antalet körda kilometer med bil i det lokala vägnätet har samtidigt stannat på relativt konstanta nivåer över tid, trots att befolkningen har ökat. Däremot har bilresandet i det regionala nätet ökat.<sup>8</sup> Trängselskatten är tillsammans med begränsat utrymme under högtrafiken det som sannolikt har bidragit mest till den avstannande ökningen av biltrafiken i staden.

## E-handels påverkan på transportsystemet

E-handeln har haft enorma tillväxttal under de senaste åren. 2020 hanterades cirka 1 miljard paket i Sverige varje dag. Omsättningen ökade med 40 procent jämfört med 2019.<sup>9</sup> Trenden är tydlig även om siffrorna är osäkra på grund av pandemin. Det ökade antalet hemleveranser leder till en mer splittrad distribution av varor som går såväl till butiker som direkt till kunders hem. Utvecklingen kommer ha stor påverkan på stadens transportsystem i form av ökad leveranstrafik med både stora och små fordon.

## Mer vistelse i de offentliga rummen

Den förändrade användningen av stadens offentliga rum syns bland annat i konceptet Levande Stockholm som sedan år 2015 har gått från att omfatta två till mer än 30 sommarvärdigheter, sommartorg och pop-up parker år 2021. Samtidigt har antalet uteserveringar ökat och på gator med låga hastigheter har det tillkommit uteserveringar i körbanan. På många ställen i staden säljer food-trucks, cykel- och mopedvagnar mat och dryck. Även tillfälliga parker och stadsodlingar har blivit nya inslag i de offentliga rummen.

## Vad betyder förändringarna för staden?

Gemensamt för förändringarna som syns i Stockholm är att det både handlar om förändrade beteenden till följd av värderingar som förskjuts och förbättrad infrastruktur för framförallt gående och cyklister. Samtidigt öppnar den snabba utvecklingen av teknik och tjänster för nya möjligheter. Det finns ett större behov av flexibla lösningar för vårt resande och stadslivet får en större betydelse i våra gaturum. De nya trenderna kan ge en fingervisning om vart vi är på väg och hur staden behöver planera för framtiden.