

Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2024/517)**Motion om bättre förutsättningar för elsparkcyklar**

Motion av Dennis Wedin (M)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen föreslås att staden förbättrar förutsättningarna för de företag som hyr ut elsparkcyklar och vidtar åtgärder som gör att elsparkcyklarna blir så användarvänliga som möjligt. Motionären anser att tillståndsprocessen är onödigt komplex och att tillstånden gäller alltför kort tid, vilket innebär att aktörerna inte kan planera sina verksamheter på lång sikt och att deras kompetensförsörjning försvåras.

I motionen föreslås trafiknämnden få i uppdrag att förlänga tillstånden för elsparkcykelföretagen till 1 år i stället för dagens 6 månader. Trafiknämnden föreslås även få i uppdrag att anpassa stadens regelverk med syfte att likabehandla cykel med elsparkcykel i fråga om hastighetsbegränsningar, inom ramen för kommunens rådighet i frågan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Cykelfrämjandet, Nordic Micromobility Association och Svensk Cykling.

Cykelfrämjandet och Svensk Cykling har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden har nära kontakter med såväl uthyrningsbranschen som användarna för att fånga upp förbättringsområden. Trafiknämnden utnyttjar redan möjligheten att ställa villkor kopplade till ordningslagen vid tillståndsgivningen när det gäller hastighetsbegränsning.

Trafiknämnden framhåller att staden har möjlighet att ställa villkor kopplade till ordningslagen vid tillståndsgivningen. Därmed går det redan att begränsa hastigheten för elsparkcyklar till gångfart i vissa områden. Det är viktigt med långsiktighet och

förutsägbarhet för aktörerna och därför har nämnden godkänt att kontoret får fatta beslut om tillstånd för en period upp till två år.

Farsta stadsdelsnämnd framhåller att det inte går att hyra elsparkcyklar i Farsta och att det inte planeras för utvidgning till Farsta i närtid. Nämnden är positiv till ett införande av elsparkcyklar, men påpekar att stadsdelsområdet har stora arealer parkmark och att erfarenheter från stadsdelsnämndsområden i innerstaden visar på problem med dumpade elsparkcyklar i natur- och stadsmiljö.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd uppger att elsparkcyklar från uthyrningsföretagen tidigare var ett problem i delar av stadsdelsnämndsområdet, eftersom de lämnades på platser där de skapade hinder och upplevdes som förfulande. De senaste åren har dessa problem minskat avsevärt.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att det är viktigt att exempelvis parker och grönområden med många besökare fredas från höga fordonshastigheter för cyklar och elsparkcyklar. Nämnden har inget emot att förlänga tiden för tillstånd till 1 år så länge det finns möjlighet att avsluta tillstånden vid omfattande problem i stadsmiljön.

Nordic Mobility Association betonar vikten av långsiktig planering och tydliga villkor och stödjer förslaget om att harmonisera hastighetsbegränsningar så att elsparkcyklar ges samma regler som vanliga cyklar.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Trafiknämnden fattade den 23 maj 2024 beslut om att införa längre tillståndsperioder för elsparkcyklar, upp till två år jämfört med tidigare maximalt 6 månader. Bakgrunden var att nämnden under de senaste åren fått mer kunskap om elsparkcyklarna och marknaden för uthyrning av dessa mognat.

På gator i staden som är skyltade som gångata gäller redan idag att cyklar ska framföras i gångfart (vilket är cirka 6-7 km/h enligt praxis i svensk lag). Staden ställer utöver detta krav på att bolag för att få tillstånd att hyra ut elsparkcyklar på allmän plats ska begränsa hastigheten för fordonen till gångfart i vissa områden med hjälp av geofencing. Det är inte möjligt att införa en liknande, ett geografiskt avgränsat område som ”inhägnats” med en programvara, för alla privata cyklar och elsparkcyklar som rör sig i Stockholms stad, då det bygger på att geofencing finns i fordonet och programmeras för gångfart.

Bilaga

Motion om bättre förutsättningar för elsparkcyklar dnr KS 2024/517-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar de förbättringar som kommit till vad gäller långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna med anledning av trafiknämndens beslut från 23 maj tidigare i år. Moderaterna står bakom vad bland andra Trafikkontoret skriver om att öka säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter. Staden har även rådighet över att reglera den lägsta hastigheten för elsparkcyklarna, något som borde kunna ses över för att öka trafiksäkerheten.

Men vi tror att det finns mer att göra, exempelvis vad gäller att se till att också privata elsparkcyklar och cyklister uppfyller dessa krav. Det kan handla om tydligare skyltning eller på vissa platser även gupp eller markeringar. Dessutom ser vi ett växande behov av att bättre skyltning vid övergångsställen över cykelbanor där många fotgängare upplever det osäkert att korsa i inte minst rusningstrafik.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 29 januari 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Ärendet

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären anser att elsparkcyklar och de företag som hyr ut dessa är ett välkommet tillskott till det dagliga transportlivet i Stockholm, inte minst sedan nationella parkeringsregler infördes. Samtidigt konstateras att det finns utmaningar för uthyrningsbranschen och för användarna. Staden föreslås förbättra förutsättningarna för uthyrningsföretagen och att vidta åtgärder som gör att elsparkcyklarna blir så användarvänliga som möjligt.

Vad gäller branschen, så anser motionären att tillståndsprocessen är onödigt komplex och att tillstånden gäller alltför kort tid. En konsekvens av detta är att aktörerna inte kan planera sina verksamheter på lång sikt och att deras kompetensförsörjning försvåras. Motionären föreslår att kommunfullmäktige ska ge trafiknämnden i uppdrag att förlänga tillstånden för elsparkcykelföretagen till 1 år i stället för dagens 6 månader.

Vad gäller användningen av elsparkcyklarna, så anser motionären att Stockholms stad bör vidta åtgärder för att förbättra upplevelsen och lyfter fram några sådana åtgärder. Specifikt föreslår motionären att kommunfullmäktige ska ge trafiknämnden i uppdrag att anpassa stadens regelverk med syfte att likabehandla cykel med elsparkcykel i fråga om hastighetsbegränsningar, inom ramen för kommunens rådighet i frågan.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Cykelfrämjandet, Nordic Micromobility Association och Svensk Cykling.

Cykelfrämjandet och Svensk Cykling har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Det framgår i kommunfullmäktiges budget för 2024 att trafiknämnden ska beakta utvecklingen av mobilitetstjänster och delningsekonomi i arbetet med att senast 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och att minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. Till stöd för arbetet med att förbättra förutsättningarna för uthyrningsbranschen har trafiknämnden Stockholms stads *Näringslivspolitik 2020-2024* (beslutad av kommunfullmäktige den 25 maj 2020, dnr KS 2019/273). Här anges bland annat att berörda nämnder och bolag ska bidra till att främja nyföretagande och entreprenörskap. Ett fokusområde är att vidareutveckla stadens myndighetsutövning, som sker genom tillståndsgivning. Stadsledningskontoret förutsätter att nämnden i detta arbete har nära kontakter med såväl branschen som användarna för att fånga upp potentiella förbättringsområden.

Stadsledningskontoret kan konstatera att trafiknämnden vid sammanträdet den 23 maj 2024 beslutade att tillstånd för elsparkcyklar kan ges med upp till 2 års längd, beroende på vid var tid gällande behovs- och verksamhetssituation (*Införande av prestationsbaserad tilldelning. Tillstånd för friflytande enpersonsfordon*, dnr T2024-01078).

Vad gäller hastighetsbegränsning för elsparkcyklar så utnyttjar trafiknämnden redan möjligheten att ställa villkor kopplade till ordningslagen vid tillståndsgivningen för de uthyrande företagen. Villkoren innebär att företagen, med användning av så kallad geofencing, måste begränsa hastigheten för elsparkcyklarna till 6 km/t i vissa områden, exempelvis gågator.

Stadsledningskontoret ser inga skäl att ge trafiknämnden ytterligare uppdrag inom området.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att Motion av Dennis Wedin (M) om bättre förutsättningar för elsparkcyklar besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 juli 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Anpassning av stadens regelverk i syfte att likabehandla cykel med elsparkcykel i fråga om hastighetsbegränsningar

Trafikkontoret följer trafiksäkerhetsplanen och arbetar förebyggande och systematiskt med att skapa säkra vägbanor och cykelbanor för att minska olyckor.

Den tidigare årliga ökningen av antalet olyckor med elsparkcyklar har brutits, antalet har minskat med 25 procent. Utvecklingen hänger troligen samman med ett minskat resande med elsparkcyklar men även med säkrare cyklar samt mer vana förare, enligt trafikkontorets rapport Trafikutvecklingen i Stockholm (2023).

Enligt STRADA, Transportstyrelsens nationella system för skador och olyckor inom vägtrafiken, sker de flesta olyckor med elsparkcyklar där tätheten av elsparkcyklar är som störst.

Hastighetsgränserna gäller lika för alla slags fordon, både cyklar och elsparkcyklar.

Eftersom staden har möjlighet att ställa villkor kopplade till ordningslagen vid tillståndsgivning för friflytande fordon, gör villkoren det möjligt att begränsa hastigheten för elsparkcyklar till gångfart (6 km/timmen) i vissa områden. Syftet är

att öka säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter. Därmed kan staden begränsa hastigheten för de tillståndsgivna elsparkcyklarna, exempelvis på torg och gågator så som Drottninggatan, Hornsgatspuckeln och Levande Stockholms ytor, med hjälp av geofencing. Staden har inte möjlighet att begränsa hastigheten för privata elsparkcyklar eller för cyklar, även om hastighetsbegränsningen gäller även för dessa fordon.

Förlänga tillståndet för elsparkcykelföretag till 1 år istället för dagens 6 månader

När det gäller frågan om tillståndsperiodernas längd delar kontoret motionärens uppfattning att det är viktigt med långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna. Nämnden godkände, den 23 maj T2024-01078, att kontoret fortsättningsvis får fatta beslut om tillståndsperioder upp till 2 år.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Olof Petersson m.fl. (M), Rikard Werge (L) och Christer Eriksson (C), se Reservationer m.m.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 juni 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer i att elsparkcykel har blivit ett populärt transportmedel i Stockholm, framför allt i Stockholms innerstad, och att den är ett smidigt och miljövänligt transportmedel för att ta sig fram i staden. Elsparkcykel är ett viktigt komplement till kollektivtrafik och andra mobilitetslösningar.

Parkering av elsparkcyklar är tillåten i cykelställ på stadens mark och i särskilt avsedda parkeringsrutor. Trafikkontorets tillståndsavdelning reglerar vilka ytor som får användas som p-rutor och uppställningsplatser för elsparkcyklar.

I Farsta stadsdelsområde finns inte möjligheten att hyra elsparkcyklar. Vid kontakt med de fyra uthyrningsföretagen Voi, Lime, Ryde och Bolt så har VOI och Bolt svarat att de inte planerar för en utvidgning i närtid som innefattar Farsta stadsdelsområde.

Om det i framtiden skulle bli möjligt att hyra elsparkcyklar inom Farsta stadsdelsområde så anser förvaltningen att det är positivt då vissa områden, till exempel Fagersjö, har färre kollektiva förbindelser än andra.

Det kan dock vara värt att också ha i åtanke att Farsta stadsdelsområde har stora arealer parkmark och utifrån erfarenheter från innerstadsdelarna så förekommer problem med dumpade elsparkcyklar i natur- och stadsmiljö. Det är viktigt att

förebygga dumpning eller annan åverkan i natur- och stadsmiljö med generösa möjligheter till laddningsstationer och tillgång till parkeringar.

Klimat- och miljökonsekvenser

Förvaltningens bedömning är att elsparkcykeln kan ersätta resande med bil på korta sträckor vilket är positivt ur miljöaspekt. Användning av elsparkcyklar kan också innebära fler lediga platser i kollektivtrafiken, vilket kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv för dem som vanligtvis åker bil. Förvaltningen har inte kompetens att bedöma elsparkcykelns totala miljöpåverkan, till exempel aspekter som tillverkning, livslängd och batteriåtervinning.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Johan Nilsson m.fl. (M), Runar Finnman (SD) och Henrik Falk (C), se Reservationer m.m.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Elsparkcyklar från uthyrningsföretagen var tidigare ett problem i delar av stadsdelsområdet, eftersom de lämnades på platser där de skapade hinder och upplevdes förfulande. De kunde till exempel stå eller ligga på trottoarer, parkvägar, cykelbanor, och i park- och naturmark. De senaste åren har problemen minskat avsevärt och enligt stadsdelsförvaltningens stadsmiljöenhet kommer det få klagomål från allmänheten och parkdriftsentreprenörerna.

Förvaltningen har inga synpunkter på uthyrningsföretagens tillståndsperioder. När det gäller att jämföra elsparkcykel med cykel uppfattar förvaltningen att så är fallet idag. Elsparkcyklar klassas som cyklar och ska följa samma trafikregler som gäller för cyklar.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2024 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 augusti 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I motionen föreslås att trafiknämnden anpassar stadens regelverk så att cykel likabehandlas med elsparkcykel gällande hastighetsbegränsningar. Stadsdelsförvaltningen saknar kunskap för att kunna bedöma hur en sådan förändring eventuellt påverkar trafiksäkerhet och framkomlighet. Förvaltningen anser generellt det vara viktigt att exempelvis parker och grönområden med många besökare fredas från höga fordonshastigheter oavsett om det gäller cyklar eller elsparkcyklar.

I motionen föreslås vidare att trafiknämnden förlänger tillståndet för elsparkcykelföretag från nuvarande 6 månader till 1 år. Förvaltningen har inget att erinra vad gäller att förlänga tiden för tillstånd till 1 år så länge det finns möjlighet för staden att avsluta om en aktör skapar upprepade och omfattande problem i stadsmiljön. Förvaltningen anser att trafiknämnden har mest kunskap för att avgöra om en eventuell förlängning av tillståndstiden är lämplig.

Nordic Mobility Association

Nordic Mobility Associations (NMA) yttrande daterat den 27 september 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Delad mikromobilitet är en viktig del av framtidens urbana lösningar. Med rätt infrastruktur och planering kan dessa transporter ge stora fördelar. När fler använder delad mikromobilitet i stället för bil för korta resor, ökar framkomligheten. Miljövinsterna är tydliga, med minskat buller och lägre utsläpp. Kort sagt, delad mikromobilitet är en nödvändig del av arbetet för att skapa hållbara städer.

NMA betonar vikten av långsiktig planering och tydliga villkor för operatörer som vill verka på denna marknad på ett ansvarsfullt sätt. Därför välkomnar vi motionens positiva inriktning mot delad mikromobilitet och ser fram emot en fortsatt diskussion om hur samarbetet mellan städer och operatörer kan utvecklas ytterligare.

NMA stödjer förslaget om att harmonisera hastighetsbegränsningar så att elsparkcyklar ges samma regler som vanliga cyklar. Tydliga och konsekventa regelverk underlättar efterlevnaden för alla trafikanter. Eventuella nödvändiga begränsningar i vissa områden kan hanteras av operatörerna genom till exempel geofencing.

När det gäller förslaget om tillståndens längd har operatörerna delvis olika konkurrerande intressen, varför NMA avstår från att ta ställning i denna fråga.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

1. Att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande.

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar de förbättringar som kommit till vad gäller långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna med anledning av trafiknämndens beslut från 23 maj tidigare i år. Moderaterna står bakom vad bland andra Trafikkontoret skriver om att öka säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter. Staden har även rådighet över att reglera lägsthastigheten för elsparkcyklarna, något som borde kunna ses över.

Men vi tror att det finns mer att göra, exempelvis vad gäller att se till att också privata elsparkcyklar och cyklister uppfyller dessa krav. Det kan handla om tydligare skyltning eller på vissa platser även gupp eller markeringar. Dessutom ser vi ett växande behov av att bättra skyltning vid övergångsställen över cykelbanor där många fotgängare upplever det osäkert att korsa i inte minst rusningstrafik.

Farsta stadsdelsnämnd

Reservation av Olof Peterson m.fl. (M), Rikard Werge (L) och Christer Eriksson (C)

1. Att föreslå kommunfullmäktige att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande.

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm - inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar de förbättringar som kommit till vad gäller långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna med anledning av trafiknämndens beslut från 23 maj

tidigare i år. Moderaterna står bakom vad bland andra trafikkontoret skriver om att öka säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter

Men vi tror att det finns mer att göra, exempelvis vad gäller att se till att också privata elsparkcyklar och cyklister uppfyller dessa krav. Det kan handla om tydligare skyltning eller på vissa platser även gupp eller markeringar. Dessutom ser vi ett växande behov av att bättre skyltning vid övergångsställen över cykelbanor där många fotgängare upplever det osäkert att korsa i inte minst rusningstrafik.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation av Johan Nilsson m.fl. (M), Runar Finnman (SD) och Henrik Falk (C)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande.

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar de förbättringar som kommit till vad gäller långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna med anledning av trafiknämndens beslut från 23 maj tidigare i år. Moderaterna står bakom vad bland andra Trafikkontoret skriver om att öka säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter.

Men vi tror att det finns mer att göra, exempelvis vad gäller att se till att också privata elsparkcyklar och cyklister uppfyller dessa krav. Det kan handla om tydligare skyltning eller på vissa platser även gupp eller markeringar. Dessutom ser vi ett växande behov av att bättre skyltning vid övergångsställen över cykelbanor där många fotgängare upplever det osäkert att korsa i inte minst rusningstrafik.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (M)

1. Att tillstyrka motionen
2. Att därutöver anföra följande.

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar de förbättringar som kommit till vad gäller långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna med anledning av trafiknämndens beslut från 23 maj tidigare i år. Moderaterna står bakom vad bland andra Trafikkontoret skriver om att öka säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter.

Men vi tror att det finns mer att göra, exempelvis vad gäller att se till att också privata elsparkcyklar och cyklister uppfyller dessa krav. Det kan handla om tydligare skyltning eller på vissa platser även gupp eller markeringar. Dessutom ser vi ett växande behov av att bättre skyltning vid övergångsställen över cykelbanor där många fotgängare upplever det osäkert att korsa i inte minst rusningstrafik.