

Remissvar från Voi Technology

Motpartens diarienummer: I2022/00150

Mottagare

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Yttrande med anledning av promemoria Parkering av elsparkcyklar - diarienummer I2022/00150

Voi Technology är ett svenskt mikromobilitetsföretag inom marknaden för delade elsparkcyklar. Voi finns i ett stort antal länder såsom Storbritannien, Danmark, Tyskland, Spanien och Frankrike och i flera svenska städer. Vois huvudkontor ligger i Stockholm och bolaget sysselsätter cirka 1 000 personer, varav ungefär 300 i Sverige. Voi har omfattande erfarenheter och mycket god kunskap om delad mikromobilitet och reglering av elsparkcyklar.

Voi tackar för möjligheten att yttra sig över utredningens förslag med nedanstående kommentarer.

Sammanfattning

Voi avstyrker promemorians förslag om parkeringsregler för elsparkcyklar i sin nuvarande utformning. Delade elsparkcyklar bidrar till ett transportnätverk som ökar tillgången på bilfritt resande i städer och avlastar kollektivtrafiken. På så vis ökar tillgängligheten med hållbara mobilitetsalternativ. Därför är det bra att promemorian lyfter fram fördelarna och samhällsnyttan med friflytande elsparkcyklar. Det finns problem kopplade till parkering av elsparkcyklar, vilket inte är ovanligt när det gäller nya fordon. Voi menar att problemen bäst löses i samråd mellan operatörerna och kommunerna, inför kommande högsäsong har flera åtgärder vidtagits som sannolikt kommer att förbättra parkeringssituationen. Se Appendix 1.

De nya parkeringsreglerna som föreslås i promemorian är fel väg att gå och det hastiga införande som föreslås skulle riskera att leda till ett stort bakslag för mikromobilitet i Sverige och försvåra för hundratusentals användare av elsparkcyklar samt drabba befintliga cyklister.

Vår hållning är att det krävs en nationell genomlysning av rådande lagar och regleringar för att säkerställa att Sverige kommuner har rätt verktyg att reglera med. Vi behöver vidare en lagstiftning som säkerställer att det är möjligt för kommuner att ge exklusivitet vid en genomförd tjänstekoncessionsupphandling av delad mikromobilitet. Genom att använda upphandlingsverktyget likt Paris, London och Oslo kan kommuner ställa tydliga krav kring faktorer kopplat till exempelvis hållbarhet, trafiksäkerhet, arbetsförhållanden, geografisk täckning, datadelning och servicedesign som främjar ordnad parkering. En gemensam nämnare för de Europeiska städer som lyckats väl med att reglera delad mikromobilitet är att de alla har använt sig av ett konkurrensutsatt upphandlings (LUK)- och licensvertyg. Delad mikromobilitet behöver således precis som kollektivtrafiken utvecklas i samverkan mellan offentlig och privat sektor.

- Förutsättning för friflytande mikromobilitet är att det går att parkera nära sitt slutmål. Det råder idag brist på parkeringsinfrastruktur för cyklar, att då införa ett krav på att parkering för elsparkcyklar vid uppställningsplatser avsedda för cyklar är en dålig idé. Risken är överhängande att situationen skulle försämrats för cyklister och användare av elsparkcyklar om förslaget genomfördes.
- Promemorians förslag till parkeringsreglering saknar en erforderlig analys av hur många lediga uppställningsplatser för cyklar som finns i dag samt kommunernas möjlighet att fram till den 1 augusti 2022 upprätta nya uppställningsplatser.
- Under arbetet med framtagandet av dessa nya parkeringsregler har ingen dialog förts med operatörerna av elsparkcyklar. Voi vill understryka att det är beklagansvärt, särskilt som det i promemorian på flera ställen lyfts fram att operatörerna är centrala för att reglerna ska kunna införas i praktiken. Trots det har ingen dialog skett.
- I praktiken är risken stor att ett hastigt införande, som förordas i promemorian, kommer leda ett kraftigt bakslag i användandet av elsparkcyklar i Sverige då det kommer saknas parkeringsmöjligheter i stora delar av städerna.
- Parkeringsreglerna kommer även drabba cyklister då trängseln vid uppställningsplatser ökar särskilt då det redan idag råder brist på uppställningsplatser.
- Föreslagna regler gäller endast elsparkcyklar och inte till exempel uthyrda elcyklar eller hyrcyklar, vilket är fel då reglerna bör vara teknikneutrala. Risken finns därmed att problemen med parkering förskjuts till andra fordon.
- För att uppnå en konsekvent och stabil reglering av elsparkcyklar i svenska städer krävs enligt Vois mening ny nationell lagstiftning. Som utredningen visar råder stor

otydlighet på kommunnivå när det gäller reglering av delade elsparkcyklar.

Avsaknaden av nationell reglering har skapat en oklar situation för kommuner, operatörer och användare, särskilt gällande parkering och säkerhet.

- Ordningslagen kan vara ett bra verktyg för kortsiktig reglering, men är enligt Vois uppfattning och erfarenhet inte tillräcklig för att reglera elsparkcyklar på lång sikt. Ordningslagen ger inte kommunen rätt förutsättningar att välja operatörer utifrån objektiva kvalitativa kriterier kopplat till exempelvis hållbarhet, säkerhet, användarvänlighet med mera. Kommuner bör ges den lagliga möjligheten att via upphandling eller ett licenssystem ställa krav på de aktörer som söker tillträde till den lokala marknaden. Detta förslag bör utredas.

2. Elsparkcyklar i Sverige

2.1 Uthyrning av elsparkcyklar

I promemorian konstateras att elsparkcyklar är ett nytt fordon. Kommersiell korttidsuthyrning av elsparkcyklar har funnits i Sverige sedan augusti 2018, och i praktiken i större omfattning och i fler kommuner än Stockholm bara de senaste tre åren. Som konstateras i Transportstyrelsens utredning "Förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon" (TSV 2019–5394) tar det ofta tid för nya fordon att hitta sin plats i trafiken. Brott mot parkerings- och trafikregler beivras. Men likt Transportstyrelsens utredning framhåller är det viktigt att ha i åtanke att elsparkcyklar är ett nytt fenomen och det är naturligt att det tar tid för användarna att lära sig hantera och parkera fordonet rätt. Voi har också tillsammans med övriga branschen och i ett samarbete med kommuner vidtagit en rad åtgärder för att förbättra parkeringssituationen och öka säkerheten. Dessa beskrivs i mer detalj i Appendix 1.

Vidare konstateras i promemorian att elsparkcyklar idag har ett "samhällsekonomiskt värde" då de används för arbetspendling, avlastar kollektivtrafiken i rusningstid och för vissa är ett alternativ till bil. Elsparkcyklar motverkar därför trängsel och köbildningen vilket underlättar för kommuner att upprätthålla ordningen i stadsmiljön. Voi är övertygade om att delad mikromobilitet, såsom elsparkcyklar, kan vara en katalysator som bidrar till en omvandling av

hur vi transporterar oss i städer och minska bilresandet. Nästan 8 av 10 resor med Voi i Sverige sker under dagtid mellan sju på morgonen och sju på kvällen, med topp runt åtta på morgonen och fem på eftermiddagen. Det vill säga elsparkcyklarna används för pendling till och från arbetet. En stor del av resorna sker från kollektivtrafiknoder, till exempel tunnelbanan och utgör den sista delen av resan. Vois användarenkäter visar att cirka 6 av 10 kombinerar elsparkcykel med kollektivtrafik.

I november presenterade OECD en rapport i vilken de slår fast att politiska åtgärder för att främja delad mobilitet är "fundamental" för att accelerera utvecklingen av hållbara transportnätverk. Delad mikromobilitet sägs vara av särskilt vikt för att öka tillgängligheten med kollektivtrafiken.¹ I sammanhanget kan tilläggas att FN:s klimatpanel IPCC i sin senaste rapport om strategier för att minska klimatförändringen lyfter fram möjligheter med delad mobilitet. IPCC konstaterar att även delade mobilitetstjänster som tillhandahålls av privata aktörer kan anses vara en del av kollektivtrafiksystemet, då tjänsten är brett tillgänglig och inte kräver något ägande av fordon.² Koldioxidutsläppen från en körd kilometer med Vois elsparkcyklar ligger i dag i paritet, eller till och med lägre, än de genomsnittliga utsläppen per passagerarkilometer med busstrafiken.³

En studie genomförd i Paris visar att ökningen i användning av delade elsparkcyklar gått fyra gånger fortare än för stationsbaserad cykeldelning. Delade elsparkcyklar har visat sig ha en flexibilitet och attraktivitet för användaren som andra transportsätt saknar. Något som även Transportstyrelsen konstaterar i sin användarstudie gällande elsparkcyklar: "Elsparkcyklen har en tydlig attraktionskraft. Det är något som många kopplar ihop med körglädje och frihetskänsla men som också ses som ett komplement till kollektivtrafiken och en smart lösning på första eller sista kilometern"⁴

Voi är övertygade om att operatörerna tillsammans med myndigheter, kommuner och användarna kan komma fram till lösningar på parkeringsproblemen utan att införa åtgärder som hämmar utvecklingen för delad mikromobilitet.

2.2 Flertalet elsparkcyklar är att betrakta som cyklar

Ska mikromobilitetstjänster fortsätta att utvecklas behöver dessa tjänster vara tillgängliga för så många användare som möjligt, även längre ut från stadskärnorna. En elsparkscykel är ett

¹ [OECD \(2021\). Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design](#)

² [IPCC \(2022\). Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change](#)

³ [Voi \(2022\). Vårt Stockholm, en levande stad](#)

⁴ [Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon \(2021\)](#)

fordon som författningsmässigt är att betrakta som en cykel. Samma trafikregler gäller för elsparkcyklar som för cyklar, vilket även är fallet i de flesta EU-länder.

I promemorian konstateras att det ”knappast ligger i uthyrningsföretagens intresse” att fordonsklassificeringen ändras. Det är viktigt att även notera att det heller inte ligger i användarnas eller samhällets intresse.

De trafikregler som gäller idag för cyklar är välkända och något som den breda allmänheten är väl förtrogen med och kan hantera. Dagens regler innebär att tröskeln för att använda elsparkcyklar är låg och att tillgängligheten är hög. Skulle elsparkcyklar klassas som en egen kategori av fordon med andra regler än dagens riskerar det att ta bort marknaden för den här typen av friflytande mobilitetstjänster. Marknaden skulle snedvridas om det skulle vara olika regler som gäller för den som väljer att hyra en låncykel och den som väljer att hyra en elsparkcykel. Det skulle minska de positiva effekterna av mikromobilitet avsevärt. Därmed är det av avgörande betydelse att fordonsklassificeringen inte ändras.

Transportstyrelsens väl genomarbetade utredning ”Behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon” föreslog att begränsningen av motoreffekten på 250 watt ska tas bort, detta för att bland annat underlätta teknikutvecklingen. Det är anmärkningsvärt att infrastrukturdepartementet i promemorian inte hört sammat Transportstyrelsens förslag och istället fastslagit 250W genom att inkludera det i fordonsdefinitionen för parkeringsregleringen.

2.4 Elsparkcyklar parkeras oftast på ett bristfälligt sätt

Promemorian konstaterar att det finns problem kopplat till parkering av elsparkcyklar, det är viktigt att understryka att de flesta användare följer de parkeringsregler som finns, men då antalet resor har ökat exponentiellt de senaste åren har även antalet felparkeringar ökat. I promemorian slås fast att det inte går att säga att elsparkcyklar framförs mer vårdslöst än andra fordon. Voi anser att det borde genomföras fler användarstudier för att få så offentligt och bra beslutsunderlag som möjligt innan nya regler införs. Se appendix 1 för åtgärder som branscher och kommuner vidtar idag för att förbättra parkeringssituationen.

3. Parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbanor ska förbjudas

2. Avsnitt 3.1 Ett parkeringsförbud ska införas

Promemorians förslag är att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Voi anser att det är olyckligt att införa ett generellt förbud mot att parkera elsparkcyklar. Förutsättning för friflytande mikromobilitet är att det går att parkera nära sitt slutmål. Det råder idag brist på parkeringsinfrastruktur för cyklar, att då införa ett krav på att parkering för elsparkcyklar vid uppställningsplatser avsedda för cyklar är en dålig idé. Risken är överhängande att situationen skulle försämrats för cyklister och användare av elsparkcyklar om förslaget genomfördes.

Cyklister har särskilda parkeringsbehov då cykeln helst ska gå att låsa fast och vanligtvis används parkeringen över en längre tid, till exempel över natten eller under arbetsdagen. Den friflytande elsparkcykeln står still kortare stunder och behöver inte låsas fast. I promemorian nämns som en tänkbar åtgärd att alla elsparkcyklar ska utrustas med ett lås och vid parkering låsas fast i en särskild anordning på uppställningsplatsen. Det är ett anmärkningsvärt förslag som skulle leda till stora kostnader för operatörer, kommuner och försämrad användarvänlighet helt i onödan. Elsparkcyklar är redan idag låsta när de parkeras. I promemorian är slutsatsen även att detta förslag inte bör genomföras. I stället föreslås ett generellt förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Detta anses skapa färre problem för operatörerna och möjligare att de fortsätter hyra ut elsparkcyklar.

Resonemanget saknar tyvärr en genomarbetad konsekvensanalys. Vois erfarenhet är att de parkeringsmöjligheter i form av uppställningsplatser avsedda för cyklar, som promemorian hänvisar till, saknas i praktiken. Och även i de fall där det finns tillräckligt med uppställningsplatser är avståndet mellan dem för långt för en friflytande mobilitetstjänst. Man bör kunna kräva av Infrastrukturdepartementet att tydligare redovisa genomförbarheten i förslaget. En jämförelse skulle kunna vara att föreslå att bilar i stadsmiljö inte får stå på gatuparkering nattetid utan endast i parkeringsgarage, utan att analysera hur många p-plaster som finns tillgängliga i befintliga parkeringsgarage.

Mycket av den typ av felparkering som beskrivs i promemorian är redan förbjuden eftersom parkering inte får göras ”på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs” enligt Trafikförordningen. Det berörs i promemorian, men man menar att gränsen mellan godtagbar och felaktig parkering inte är tillräckligt stark. Voi håller

med om att parkeringssituationen måste förbättras. Dock är det fel väg att hänvisa all parkering till uppställningsplatser avsedda för cyklar. Ett bättre alternativ är att ta i beaktning att elsparkcyklarna är ett nytt fordon och att en fungerande parkeringsnorm har goda förutsättningar att växa fram i samverkan mellan operatörer, kommuner och användare.

Enligt förslaget ska kommuner ha möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter inför särskilda trafikregler om undantag från det föreslagna parkeringsförbudet. Ett undantag är bra, men förslaget borde vara det omvända, det vill säga att utgångspunkten ska vara att elsparkcyklar kan parkeras på gång- eller cykelbana men att kommuner kan införa förbud. Det skulle ge kommunen verktyg att stävja eventuella parkeringsproblem som uppstår och samtidigt ta tillvara den möjlighet som friflytande mikromobilitet för med sig.

I promemorian sägs att kommunerna har ansvar för att informera användarna om regelförändringen. Voi vill understryka att det är viktigt att den informationen utformas i samråd med operatörerna som har direktkontakt med användarna. Vidare föreslås i promemorian att de nya parkeringsreglerna endast ska gälla elsparkcyklar och inte till exempel uthyrda elcyklar som har en trampanordning. Voi anser att detta är fel och reglerna bör vara teknikneutrala och därmed gälla alla fordon som klassificeras som cyklar.

2. Avsnitt 3.2 Undantag från parkeringsförbudet ska inte märkas ut

Promemorian föreslår att undantag från förbudet mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana inte ska märkas ut. Voi har inget att invända mot förslaget. Via geostaket-funktioner kan operatörerna införa begränsningar för berörda områden. Voi anser dock att införandet är för hastigt, vilket beskrivs mer ingående i nästa avsnitt.

4. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse

Promemorians förslag är att bestämmelsen ska träda i kraft den 1 augusti 2022. Bedömningen är att det inte behövs övergångsbestämmelser. Voi delar inte den bedömningen. Den 1 augusti är forcerat införandet mitt under högsäsong, det är för kort tid för att kommunerna ska hinna anpassa parkeringsinfrastrukturen. I praktiken skulle ett så hastigt införande innebära att elsparkcyklar inte går att parkera på många platser i städer. Vid de befintliga uppställningsplatser för cyklar som finns är risken stor att det uppstår trängsel och ordningsproblem kopplat till parkering som kommer att drabba både elsparkcyklar och cyklister.

Kommunerna kommer inte att hinna fatta beslut om lokala trafikföreskrifter före ikraftträdandet. Det är viktigt att understryka att den föreslagna ikraftträdande, den 1 augusti 2022, är mitt i högsäsongen både för elsparkcyklar och cyklister. Samt en period då många

turister besöker städer. Ett så hastigt införande leder till stor ryckighet för enskilda med ökad risk för parkerings- och ordningsproblem. Det vore bättre att vänta med införandet till efter högsäsong. På så sätt får kommunerna och operatörerna tillsammans tid att anpassa sig till de nya parkeringsreglerna och initiera smarta parkeringslösningar. Flera kommuner har tillsammans med operatörerna vidtagit åtgärder för att förbättra parkeringssituationen inför denna högsäsong, se Appendix 1. Det vore rimligt att först analysera effekterna av dessa innan nya regler införs.

5. Konsekvenser

Promemorian saknar en analys av kommunernas möjlighet att tillgodose erforderligt med uppställningsplatser för cykelparkering som de nya parkeringsreglerna skulle ge upphov till. Samt en analys av hur snabbt nya uppställningsplatser kan uppföras. Det gör att promemorians konsekvensanalys tyvärr även den blir bristfällig.

I promemorian konstateras att ”kommuner som inte har tillräckligt med uppställningsplatser för cyklar kan behöva uppföra sådan”, men hur många kommuner som har det behovet eller hur stort det är samt möjligheten att till den 1 augusti 2022 uppföra dessa analyseras inte. Därmed brister analysen i hur reglerna kommer att drabba enskilda användare av elsparkcyklar, cyklisterna samt operatörerna.

Voi är aktiva i tretton av Sveriges kommuner och har ett nära samarbete med operatörer och kommuner. Vår erfarenhet är att det råder stor brist på uppställningsplatser, särskilt i centrala delar av städerna. Den som vill hyra en elsparkcykel kan inte med de nya reglerna påbörja eller avsluta en resa flexibelt. Voi vill också att parkeringen ska ske på ett så ordnat sätt som möjligt. Men om nya parkeringsregler införs den 1 augusti 2022 kommer i praktiken parkering i centrum bli förbjudet för många användare och att använda en elsparkcykel blir ett mindre flexibelt alternativ än tidigare. Uppställningsplatser för cyklar, oftast vanliga cykelställ, finns i anslutning till flertalet bostadsområden, arbetsplatser, utbildningsplatser, handelsplatser med mera. Dock är de ofta fulla redan idag. Detsamma gäller viktiga noder för kollektivtrafik, vilket riskerar att leda till att den avlastning som friflytande elsparkcyklar innebär för kollektivtrafiken – och som också lyfts fram i promemorian som en samhällsnytta – upphör.

Vois uppfattning är att tidsförlusten som enskilda kan drabbas av om de nya parkeringsreglerna införs inte alls är försumbar, utan att det kommer leda till kännbara besvär. Vår erfarenhet från andra städer är att antalet resor minskat drastiskt där man testat fast parkering med låg densitet, ett exempel är Köpenhamn där antalet resor minskade med 80 procent. En drastisk minskning i antalet resor försvåra även möjligheten till fortsatt

innovation och investeringar. Sammantaget innebär både parkeringsreglerna i sig och dess snabba införande, om de implementeras, ett stort bakslag för mikromobilitet i Sverige.

Appendix 1. Exempel på fler åtgärder

Promemorian lyfter fram ett antal beteenden, framför allt parkering av elsparkcyklar, som skapar problem i trafiken och som riskerar att leda till olyckor. Det sker en kontinuerlig utveckling hos operatörerna för att öka säkerheten och för att påverka användarnas beteenden. Åtgärder likt dessa skulle kunna vara kriterier vid en upphandling. Några exempel på åtgärder som redan vidtagits :

- Teknisk utveckling av elsparkcykeln. Det sker ett kontinuerligt arbete för att utveckla elsparkcyklarna så att de blir säkrare och mer användarvänliga:
 - Dubbla cykelstöd. Säkerställer att elsparkcykeln inte blåser omkull.
 - Fallvarnare. Sänder en signal till operatören om att elsparkcykeln ligger ner på marken.
- Tydlig information till användarna kring hur och var man får parkera.
- Digital parkeringskontroll. En funktion som kräver att användarna fotar av sin elsparkcykel efter avslutad resa för att visa att den parkerats korrekt. Användare som slarvar får en varning eller en parkeringsbot om det sker vid upprepade tillfällen.
- Geobaserad anpassning. Med GPS-teknik är det möjligt att införa begränsningar och incitament, till exempel ge rabatterat pris för användaren vid avslutad resa när den parkerar på en angiven plats. Vi arbetar kontinuerligt med att lägga till och anpassa den här typen av begränsningar för att skapa bättre ordning i samarbete med kommunerna.
- Stänga av användare. De som upprepade gånger bryter mot Vois användarvillkor stängs av. Det är en normsättande funktion för hur elsparkcyklar ska användas.
- Registreringsskyltar. I Tyskland, England och Göteborg har Voi registreringsskyltar på elsparkcyklarna för att underlätta rapportering från allmänheten. Kombinerat med e-legitimation utökas ytterligare möjligheten till ansvarsutkrävande.
- Virtuellt trafikskola. Sedan 2019 har tusentals användare genomgått Vois virtuella trafikskolan, RideLikeVoila, som utvecklats i samarbete med NTF.