



Motpartens diarienummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-17

Mottagare
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Transportstyrelsens slutrapport ”Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar” (TSV 2019-5394)

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 de 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

- För att uppnå en konsekvent och stabil reglering av elsparkcyklar i svenska städer krävs enligt Voi:s mening ny nationell lagstiftning. Som utredningen visar råder stor otydlighet när det gäller reglering av delade elsparkcyklar på kommunnivå. 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 att reglera kortsiktigt 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, som till exempel hållbarhet, säkerhet, användarvänlighet med mera.
- Ett av de stora problemen är att kommuner inte har möjlighet att ställa likartade krav på uthyrare av elsparkcyklar för att få verka i kommunen. Utredningen konstaterar detta men ger inga förslag på åtgärder.



- 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.
- Delade elsparkcyklar bidrar till ett transportnätverk som ökar tillgången på bilfritt resande i städer och kompletterar befintlig kollektivtrafik. På så vis ökar tillgängligheten med hållbara mobilitetsalternativ. Därför är det bra att utredningen lyfter fram fördelarna med friflytande mikromobilitet.
- För att ytterligare öka användandet bör regelverk och skatter ses över. Idag är momsens sex procent på persontransporter inom Sverige såsom tåg-, flyg-, buss- och taxi, men momsens 25 procent på delbara elsparkcyklar. Momssatsen för nya hållbara mobilitetsalternativ borde sänkas till samma nivå som övriga persontransporter.
- En elsparkcykel är ett fordon som författningsmässigt är att betrakta som en cykel. Samma trafikregler gäller för elsparkcyklar som för cyklar. Utredningens undersökning visar att elsparkcyklar betraktas som en cykel i de allra flesta EU-länder och argumenterar för att klassificeringen inte ändras. Voi instämmer i detta då det främjar utvecklingen av mikromobilitetstjänster och underlättar för användaren att förstå vilka trafikregler som gäller.
- Voi välkomnar att förslaget för begränsning på 250 watt av motoreffekten tas bort. Förslaget underlättar teknikutvecklingen och gör regleringen inom EU mer enhetlig.
- Förslaget att elsparkcyklar inte får föras fram på gångbana är principiellt bra. Elsparkcyklar är att jämföra med en cykel och bör regleras därefter. Dock ser vi en risk att detta påverkar säkerheten och framkomligheten för elsparkcyklister. Vi ser därför ett starkt behov av ökade satsningar på cykelbanor, vilket ökar säkerheten och tillgängligheten för såväl cyklister som elsparkcyklister.
- Förslaget att förbjuda att cykla på körbanan när en cykelbana finns i närheten ställer sig Voi kritisk till. Cyklistens valfrihet bör värnas.
- Voi delar utredningens bedömning att det behövs mer information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till elsparkcyklar och cykling. Voi arbetar själva med att öka kunskapsnivån hos sina användare.

Del 1 Inledning

2.3 Uppdragets avgränsningar

Det konstateras i utredningen att tidigare erfarenheter visar att det kan ta tid innan nya fordon hittar sin plats i trafiken. Det stämmer väldigt väl med vår erfarenhet. Ökningen i resandet är exponentiell och reslängden ökar stadigt över tid. Enligt Fluctuo, dit samtliga operatörer utom Bird och Lime rapporter in



trafikdata, ökade resandet under augusti 2020 till augusti 2021 med hela 81 procent. Brott mot parkerings- och trafikregler beivras. Men likt utredningen framhåller är det viktigt att ha i åtanke att elsparkcyklar är ett nytt fenomen. Branschen har i praktiken endast funnit i dryga tre år i Stockholm och ännu kortare tid i många andra städer.

Del 3 Problemanalys

3.1 Generell överblick

Utredningen lyfter fram ett antal beteenden, till exempel gällande parkering av elsparkcyklar, som skapar problem i trafiken och som riskerar att leda till olyckor. Det kan tilläggas att det sker en kontinuerlig utveckling hos operatörerna för att öka säkerheten och för att påverka användarnas beteenden. Några exempel på säkerhetsåtgärder som Voi vidtagit:

- **Teknisk utveckling av elsparkcykeln.** Det sker ett kontinuerligt arbete för att utveckla elsparkcyklarna så att de blir säkrare och mer användarvänliga. Till exempel genom större hjul, förbättrad stötdämpning och blinkers.
- **Dubbla cykelstöd.** Säkerställer att elsparkcykeln inte blåser omkull.
- **Fallvarnare.** Sänder en signal till operatören om att elsparkcykeln ligger ner på marken.
- **Geobaserad anpassning.** Med GPS-teknik är det möjligt att införa begränsningar och incitament kring var det går att köra elsparkcyklar. Vi arbetar kontinuerligt med att lägga till och anpassa den här typen av begränsningar för att skapa bättre ordning.
- **Tidsbaserad anpassning av hastigheten.** Hastighet är en betydande riskfaktor för olyckor och många olyckor sker under nattetid. Därför har Vois elsparkcyklar en begränsad maxhastighet om 15 km/h under nattetid torsdag till söndag. Under övriga tider är maxhastigheten 20 km/h.
- **Nyborjarläge.** Nya användare kan begränsa hastigheten de första resorna.
- **Incitament för att använda cykelhjälm.** Användare som använder cykelhjälm får rabatt.
- **Reaktionstest.** Ett test i appen som sker under helgkvällar för att testa användarens reaktionsförmåga. Användare som inte klarar testet uppmanas att inte åka elsparkcykel. Sedan testet infördes i september 2020 har det bidragit till att förhindra 65 647 potentiellt farliga resor.
- **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. Funktionen har pilottestats i Helsingborg



under 2021 med stor positiv effekt. Andelen rätt parkerade elsparkcyklar ökade sedan införandet med drygt tjugo procentenheter, från cirka 60 procent till över 80 procent. Sedan november 2021 har digitala parkeringskontroller införts i alla städer.

- **Stänga av användare.** De som upprepade gånger bryter mot Vois användarvillkor stängs av. Det är 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.
- **Virtuell trafikskola.** Sedan 2019 har tusentals användare genomgått Vois virtuella trafikskolan, RideLikeVoila, som utvecklats i samarbete med NTF.

Flera av dessa säkerhetsåtgärder borde vara standard för operatörer och kommunerna borde ha möjlighet att ställa krav på dessa säkerhetsåtgärder vidtas av de operatörer som verkar inom kommunen.

Baserat på erfarenhet av elsparkcyklar från hela Europa samt en genomlysning av tillgängliga utredningar och forskning har företaget identifierat sju faktorer som väsentligt påverkar risken för olyckor som leder till personskada.¹ Flera av dessa har med användarbeteenden att göra. Men det är viktigt att understryka att det även finns andra faktorer som påverkar trafiksäkerhet. Det rör till exempel infrastruktur och stadsplanering.

- Tunga fordon som kör i hög hastighet är de främsta trafiksäkerhetsriskerna.
- Brist på säker väginфраstruktur är en betydande risk för alla trafikanter på lättare fordon.
- Under de första resorna med elsparkcykel finns det en ökad risk för olyckor.
- Bristande kunskap om trafikregler ökar risken för oansvarigt körbeteende.
- Att åka elsparkcykel under påverkan av alkohol eller droger är en kritisk riskfaktor.
- Att inte använda hjälm innebär en ökad risk för huvudskador om en olycka sker.
- Felparkerade elsparkcyklar och åkning på trottoarer är en risk för andra trafikanter.

3.3.3 Finansieringsmodeller

¹ Voi:s årliga Säkerhetsrapport, juni 2021. Länk: <https://www.voiscooters.com/wp-content/uploads/2021/08/Voi-Safety-Report-2021-august-update-Swedish.pdf>



Som utredningen konstaterar finns det idag olika avgiftsmodeller för elsparkcyklar som hyrs ut. Vanligast är en upplåsningsavgift och minuttaxa. Men det finns även operatörer, såsom Voi, som erbjuder månadskort och dagpass.

Utredningen hävdar att minuttaxan ger föraren ett incitament att köra så fort som möjligt för att hinna fram till sitt mål på så kort tid som möjligt. Det kan här tilläggas att snittkörsträckan för Voi i Sverige 2021 var 1,9 kilometer. För de stora antalet resor har hastigheten endast en marginell inverkan på priset.

Priset kan skapa sådana incitament men det är sannolikt små och effekten av priset per kilometer ska sättas i förhållande till den mänskliga drivkraften att komma fram till målet. För alla fordon - elcyklar eller bilar - finns det förare som vill komma fram på snabbast möjliga vis och då tummar på trafiksäkerheten.

Att den låga minutkostnaden skulle driva fram en beteende som inte är säkert är mot ovan beskriven bakgrund en för teoretisk slutsats.

3.3.3 Kommuner

Som konstateras i utredningen har den friflytande mobiliteten inneburit en utmaning för städerna. Mycket på grund av användarnas beteende i trafiken och besvär med felparkering.

De kommuner – Stockholm, Malmö, Göteborg och Helsingborg – som intervjuats vid ett gemensamt möte lyfter samtliga fram behovet av att kunna reglera hyrningen och ställa krav på operatörer.

Voi anser att Sveriges kommuner, liksom kommuner och städer i flera andra europeiska länder, bör få möjlighet att ställa likartade krav på aktörerna för att få tillträde till den lokala marknaden. Detta skulle kunna ske via tillståndsförfarande, licenser, där kommuner och aktörer avtalar om hur tillträde till den lokala marknaden ska se ut. Kommunen kan då styra antalet operatörer som verkar på den lokala marknaden, vilket ansvar dessa operatörer tar och dessutom kunna ställa krav på tekniska lösningar för att öka ordning och säkerhet runt tjänsten.

Idag sker ofta avtal mellan kommuner och operatörer kring vad som gäller för att verka kommersiellt inom en viss kommun. Dessa avtal är dock frivilliga. Idag föreligger ingen möjlighet för en kommun att stänga ute en operatör som inte följer de regler man kommit överens om. Det riskerar att snedvrider marknaden.

På en avreglerad marknad riskerar de operatörer som inte sköter sig att gynnas. Det beror på att de säkerhetsåtgärder som en operatör kan vidta är förknippade med kostnader. Dessutom



kan vissa åtgärder leda till en sanktion gentemot användaren. Exempel på en sådan sanktion är digitala parkeringskontroller. Vois erfarenhet är att användare som fått en parkeringsbot efter upprepade felparkeringar och varningar, slutar använda tjänsten och byter till en annan operatör där parkeringsböter inte delas ut.

Mot den bakgrunden bör kommuner ges den lagliga möjligheten att via upphandling eller ett licenssystem ställa krav på de aktörer som söker tillträde till den lokala marknaden.

3.4 Infrastruktur

Utredningen konstaterar att en stor andel av de olyckor som sker med cyklar orsakas av infrastrukturen, otillräcklig skötsel av cykelbanor och delade gång- och cykelbanor där trafikanter möts. Det som utredningen slår fast är att om kommunerna tar sitt ansvar gällande drift och skötsel skulle det även minska antalet olyckor med elsparkcyklar. Ytterligare en åtgärd som kan minska olyckorna är skärpta hastighetsbegränsningar för samtliga fordon i städer, till exempel en 30 km/h gräns för all vägtrafik som sker i anslutning till oskyddade trafikanter².

Därtill behövs fler och bättre cykelbanor. Trafikplanerare bör också ta hänsyn till elsparkcyklar vid utformning av nya vägar. Voi menar även att det vore önskvärt om man såg över möjligheter att värma upp fler cykelbanor för att öka förutsättningar att resa med cykel och elsparkcykel även vintertid.

3.5.2 Elsparkcykel

Den undersökning med allmänheten som redovisas i utredningen understryker att elsparkcyklar är ett nytt och ett växande fenomen. 2 av 10 är positivt inställda till elsparkcyklar att jämföra med att 6 av 10 är positiva till elcyklar. En förklaring till det är sannolikt att fler testat en elcykel än en elsparkcykel. Ytterligare en förklaring är sannolikt att delade elsparkcyklar ännu inte fått en naturlig plats i stadsrummet. En elsparkcykel är också något nytt och mer okänt, medan elcykel är en ny version av ett redan befintligt fordon. Voi är övertygad att när användare och övriga trafikanter blir mer vana vid elsparkcyklar i trafiken så kommer tryggheten att öka och attityden förändras. I sammanhanget bör det också sägas att under 2021 har mer än 630 000 personer tagit minst en resa med Voi i Sverige.

² Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 (2020), länk: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>



I utredningens analys av användarstudien konstateras att "elsparkcyklen har en tydlig attraktionskraft. Det är något som många kopplar ihop med körgläjde och frihetskänsla men som också ses som ett komplement till kollektivtrafiken och en smart lösning på första eller sista kilometern". En beskrivning som stämmer väl överens med Vois erfarenhet. Delad mikromobilitet, såsom elsparkcyklar, kan vara en katalysator som bidrar till en omvandling av hur vi transporterar oss i städer och minska bilresandet. En studie genomförd i Paris visar att ökningen i användning av delade elsparkcyklar gått fyra gånger fortare än för stationsbaserad cykeldelning³. Delade elsparkcyklar har visat sig ha en flexibilitet och attraktivitet för användaren som andra transportsätt saknar.

Nästan 8 av 10 resor med Voi i Sverige sker under dagtid mellan sju på morgonen och sju på kvällen. Med en topp runt åtta på morgonen och fem på eftermiddagen, det vill säga pendling till och från arbetet. En stor del av resorna sker från kollektivtrafiknoder, till exempel tunnelbanan och utgör den sista delen på resan. Vois användarenkäter visar att cirka 6 av 10 kombinerar elsparkcykel med kollektivtrafik.

På sikt skulle elsparkcyklar kunna integreras i kollektivtrafiken. En studie från Stuttgart som Voi genomförde med tågoperatören S-Bahn Stuttgart och MaaS-tjänsten Mobimeo, visade att resandet med kollektivtrafiken ökade signifikant när elsparkcyklar integrerades⁴. En annan studie från svenska K2 – Sveriges nationella centrum för forskning om kollektivtrafik – pekar på att det i framtiden kan behövas en ändrad uppfattning om vad kollektivtrafik är och hur den ska finansieras för att stödja andra former av delade tjänster⁵. En rapport från den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP, som Voi är medlem i, pekar på att delade on-demand tjänster för mikromobilitet kompletterar konventionella kollektivtrafiksystem på ett sätt som skapar unika möjligheter att möta olika mobilitetsbehov⁶. En variation av delade mobilitetstjänster som kombinerar med kollektivtrafik kan bidra till att förflytta människor på ett mer effektivt sätt och minska behovet av bilar.

³ Uses and users of free-floating e-scooters in France (2019), länk: <https://6-t.co/en/free-floating-escooters-france/>

⁴ Micro-mobility and Public Transport Synergies (2021), länk: <https://www.voiscooters.com/wp-content/uploads/2021/06/20210628-WP-SBahnStuttgart-Voi-Antoniou-2.pdf>

⁵ Public transport funding under pressure (2021), <https://www.k2centrum.se/public-transport-funding-under-pressure>

⁶ Better Urban Mobility Playbook (2021) <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2021/12/Report-BETTER-URBAN-MOBILITY-PLAYBOOK-final-3.pdf>



4.3 Internationell utblick

4.3.2 Är ett eldrivet enpersonfordon en cykel, moped eller något annat?

En elsparkscykel är ett fordon som författningsmässigt är att betrakta som en cykel. Samma trafikregler gäller för elsparkcyklar som för cyklar. Utredningens undersökning visar att elsparkcyklar betraktas som en cykel i de allra flesta EU-länder.

Ska mikromobilitetstjänster fortsätta utvecklas behöver dessa tjänster vara tillgängliga för så många användare som möjligt. Det är då av avgörande betydelse att klassificeringen inte ändras. De trafikregler som gäller idag är välkända och något som den breda allmänheten är väl förtrogen med och kan hantera. Dagens regler innebär ett 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.

4.4 Sammanfattande analys av internationell utblick

Utredningen innehåller en mycket intressant genomgång av situationen i flera länder inom och utanför Europa. Problematiken som beskrivs är snarlik oavsett land – parkeringsproblem och användare som kör oförsiktigt. Som konstateras är detta vanligt när det gäller nya typer av fordon.

Voi har stor internationell erfarenhet och är verksam på marknader med olika typer av reglering. Några åtgärder har visat sig fungera dåligt:

- **Att begränsa parkeringen av elsparkcyklar till bestämda parkeringsplatser**, förutsatt att de inte är utplacerade med en väldigt hög tillgänglighet. Det vill säga ta bort den friflytande funktionen. En del av funktionen med en elsparkcykel, precis som en cykel, är att man kan ta sig så nära sitt resmål som möjligt. Därför fungerar denna lösning inte för användarna om fasta parkeringsytor



med låg densitet införs. Ett annat problem är att parkeringsplatserna blir överfulla. Det är bättre om parkeringen av elsparkcyklar och cyklar kan spridas ut.

- **För många operatörer.** Oslo införde 2021 ett tak på 8000 elsparkcyklar, och fördelade dessa på tolv operatörer. För användaren är detta opraktiskt, då det krävs olika appar för varje operatör vilket kraftigt försämrar tjänsten. Med en liten flotta ökar incitamenten för operatörerna att placera fordonen centralt där användningen är som störst, vilket också innebär att problemen oordning riskerar att kvarstå. Det hämmar också innovationen då operatörerna med så begränsad flotta saknar det ekonomiska förutsättningarna för att utveckla tjänsten. Systemet ses nu över, efter kritik från bland andra det norska konkurrensverket och transportforskare.
- **En allt för avreglerad marknad.** I Sverige har kommunerna inte möjlighet att styra vilka operatörer som går in på den lokala marknaden. Det leder till överetablering i vissa städer där operatörer placerar ut ett stort antal elsparkcyklar vilket ökar trängseln, parkeringsproblemen och risken för olyckor. Kommunen har heller ingen rådighet över situationen. Ett exempel är Växjö som uttalat att de inte vill se någon etablering av elsparkcyklar, vilket efterföljs av nästan alla i branschen men en operatör har valt att etablera sig mot kommunens vilja. Frånvaron av nationell lagstiftning gör även att många kommuner avvaktar med att tillåta etablering av elsparkcyklar.

Vår erfarenhet från mer än 90 miljoner resor visar att när vi ökat tillgängligheten på elsparkcyklar ser vi också en ökad användning. För att delad mikromobilitet ska vara attraktivt krävs det en viss densitet av fordon. Om vi vill minska bilismen är det viktigt att skapa förutsättningar för bilfritt resande genom att tillgängliggöra alternativ.

Det fungerar bäst i de länder och städer med licenssystem som gör det möjligt för kommunen eller staden att välja ut och ställa krav på ett fåtal operatörer som får verka på den lokala marknaden.

5. Förslag och bedömningar

5.1.1 Ingen effektbegränsning för cyklar utan tramp- och vevanordning

Utredningen föreslår att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort. Voi är positiva till förslaget. Begränsningen är en trubbig regel som missar målet, då det går att öka hastigheten lika enkelt på en elmotor med 250 watt som en motor med högre



effekt. Dagens begränsning försvårar teknikutvecklingen av elsparkcyklar. Som beskrivs i utredningen kan fordon utvecklas med en mer avancerad motorstyrning, ändamålsenligare bromsar och hjul samt bättre stötdämpning som ökar trafiksäkerheten.

Borttagande av effektbegränsningen skulle bidra till att Sveriges regelverk blir mer enhetligt med övriga EU vilket underlättar för Voi och andra operatörer i branschen. Idag måste elsparkcyklar modifieras för den svenska marknaden vilket medför merkostnader för operatören. Att ta bort begränsningen skulle därmed förbättra förutsättningarna att utveckla mikromobilitetstjänster på den svenska marknaden.

5.1.2 Ingen ny definition för eldrivna enpersonsfordon

Utredningens slutsats är att det inte finns behov av en ny nationell definition för eldrivna enpersonsfordon. De huvudsakliga argumenten som framförs är att förhindra överreglering och att ge mikromobilitet möjlighet att utvecklas till att bli en del av den samverkan som är etablerad i trafiken. Voi tycker utredningen slutsats på detta område är välavvägd och bra. Ska Sverige fullt ut dra nytta av de positiva effekterna av mikromobilitet är en förutsättning att reglerna är enhetliga och överblickbara för användarna, det vill säga att samma regler gäller för elsparkcyklar, som elcyklar och cyklar. En elsparkcykel är ett fordon som juridiskt är att betrakta som en cykel.

5.2 Förande av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på cykelbanan

Utredningen föreslår att endast eldrivna enpersonsfordon avsedda för användning av personer med fysiska funktionsnedsättning får köras på gångbanan. Huvudargumentet är att renodla användandet av gångbanor för gående. Utredningen menar även att det för användaren också skulle bli tydligare hur elsparkcyklar ska framföras, att de är att betrakta som en cykel.

Voi är i grunden positiva till målet att särskilja olika typer av trafikanter i syfte att öka trafiksäkerheten. Förslaget att elsparkcyklar inte får föras fram på gångbana är principiellt därmed bra. Elsparkcyklar är att jämföra med en cykel och bör regleras därefter. Dock ser vi en risk att detta påverkar säkerheten och framkomligheten för elsparkcyklister. Vi ser därför ett starkt behov av ökade satsningar på cykelbanor, vilket ökar säkerheten och tillgängligheten för såväl cyklister som elsparkcyklister.

5.4 Som huvudregel ska körbanor inte användas när det finns cykelbanor



Utredningen föreslår att möjligheten att använda körbanan tas bort om det finns en cykelbana för cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II. Syftet med förslaget är att tydliggöra var man ska cykla samt synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel. Förslaget är även tänkt att bidra till en ökad trafiksäkerhet för cyklister, då man menar att det nuvarande undantaget riskerar att dölja behovet av att förbättrad infrastruktur.

Voi är kritisk till förslaget. Dels är det principiellt fel då förslaget signalerar att cykeln nedprioriteras i trafiken. Dels får det också praktiska konsekvenser för cyklister då valfriheten begränsas. Behovet att använda körbanan kan uppstå för vissa tider på dygnet då trängsel uppstår på cykelbanan. Vid dåligt väglag eller snö, är det också viktigt att cyklisten har möjlighet att välja körbanan om framkomligheten där bedöms bättre. För sportcyklister är det också viktigt att kunna använda körbanan vid behov.

5.5 Kunskapshöjande åtgärder

Utredningen föreslår att Trafikverket inom ramen för sitt pågående regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser bör informera medborgare om olyckor som sker vid cykling, vikten av att använda huvudskydd och att cykla nykter. Utredningen har kommit fram till att det behövs trafikutbildning för barn på grundskolan samt utbildning om trafikregler och om vilka olyckor som sker för cyklister. Det gäller även vikten av att använda huvudskydd och att cykla nykter.

Voi är mycket positiva till detta förslag. I utbildningsinsatserna bör även information om elsparkcyklar vara en naturlig del. Utredningen pekar på att det finns en stor nytta om branschen engagerar sig i arbetet för att minska olyckor med elsparkcyklar. Voi välkomnar det. Operatörerna kan själva via de kanaler som finns för användarna sprida information och utbilda om trafiksäkerhet. Voi har bland annat tagit fram en digital körskola och infört reaktionstester på helgkvällar för att minska risken och öka medvetenheten om riskerna med att köra onykter.

5.5.1 Cykelhjälm eller annat huvudskydd

Utredningens bedömning är att det inte är motiverat att införa några bestämmelser om krav på huvudskydd då man cyklar. Utredningen konstaterar också att hjälmkrav sannolikt skulle leda till att utvecklingsmöjligheterna för branschen för uthyrning av elsparkcyklar påverkas kraftigt negativt och några sådan krav därför inte ska införas. Det är även Vois erfarenhet. Fördelen med friflytande elsparkcyklar är att fordonet är tillgängligt när användaren behöver det och vid de tillfällena kan användaren inte förväntas ha med en egen hjälm.



Däremot kan operatörerna göra mycket för att uppmuntra användning av hjälm, till exempel genom att informera kunderna och ge rabatt till de kunder som använder hjälm. Det har gjorts försök med att tillhandahålla huvudskydd till användare. Även om det är lovt i teorin så är Vois erfarenhet att det i praktiken fungerar sämre. De försök som gjorts visar att användarna inte använder huvudskyddet som följer med elsparkcykeln, främst då det upplevs som ohygieniskt. En generell erfarenhet från delningsekonomi är att vissa produkter lämpar sig bättre för delning än andra. Huvudskydd är en sådan produkt som är nära kroppen och därför upplevs som privat.

5.5.3 Samverkan om cykling och användande av eldrivna enpersonsfordon

Utredningens bedömning är att företag och organisationer som är verksamma med eldrivna enpersonsfordon bör inkluderas i arbetet med nationell samverkan för att bidra till de transportpolitiska målen och Nollvisionen. Voi delar till fullo denna bedömning. Utvecklingen inom mikromobilitet går så fort att det krävs välfungerande samverkan mellan myndigheter, organisationer, branscher och kommuner. Det är mycket bra att utredningen lyfter detta.

5.6.2 Ordningslagen (1993:1617)

Utredningen lyfter fram ordningslagen som ett verktyg för kommunen kan använda för att reglera elsparkcykeluthyrningen. Voi verkar för att friflytande mikromobilitetstjänster som elsparkcyklar ska vara ett positivt inslag i de kommuner tjänsten finns. Branschen arbetar därför löpande med att utveckla tekniken i tjänsten för att bidra till god ordning i stadsmiljön och hög trafiksäkerhet.

Kommuner bör ges möjlighet att ställa likartade krav på och avtala med aktörerna för tillträde till den lokala marknaden. Det bör vara vilka krav aktörerna ska leva upp till avseende eget ansvarstagande, och hur tekniska lösningar kan bidra till ordning och säkerhet runt tjänsten.

Den lokala ordningslagen ger inte kommunen idag den möjligheten. Ordningslagen är lämplig att tillämpa på fasta installationer och på verksamheter som är avgränsade i tid. Lagen är inte anpassad för att användas på delade mikromobilitet.

Med användarvänligheten och mål om ökad tillgång på hållbara mobilitetsalternativ i fokus är det olämpligt att göra ordningslagen till styrande



för hur mikromobilitet tillgängliggörs i kommunerna. Ett tillämpande av ordningslagen riskerar att leda till långtgående inskränkningar i tjänsten och i den rörelsefrihet som tjänstens användare eftersträvar.

Istället bör kommuner ges den lagliga möjligheten att via upphandling eller ett licenssystem ställa krav på de aktörer som söker tillträde till den lokala marknaden.