



Regeringen slår undan benen för delad mikromobilitet och hållbara transporter

Delad mikromobilitet har på kort tid bidragit till nya möjligheter att resa hållbart i städer. Teknisk innovation möjliggör förbättring kring parkering och säkerhet, utan att kraftigt försämra användarvänligheten. Samtidigt planerar Sveriges regering att införa teknikfientlig reglering som bromsar innovation för grön omställning.

Regeringen [har föreslagit](#) att elsparkcyklar från och med 1 augusti i år endast kan få parkeras vid cykelställ och i utvalda parkeringsytor som kommunen godkänt. Beslutet kring förslaget väntas tas innan sommaren, där utfallet riskerar att kraftigt hämma utvecklingen för delad friflytande mikromobilitet. Tjänsten har på kort tid blivit ett populärt färdssätt genom att erbjuda möjligheten att parkera nära slutmålet.

Det planerade parkeringsförbudet försämrar en mobilitetstjänst som används av hundratusentals svenskar. Förslaget går emot Transportstyrelsens [utredning](#) och har bland annat kritiserats av [Transportstyrelsen](#), [Trafikanalys](#), [Åklagarmyndigheten](#) och [Region Stockholm](#). Regeringens underlag brister i bakomliggande analys; Infrastrukturdepartementet har inte redovisat genomförbarheten av 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 platser som finns tillgängliga i befintliga parkeringsgarage”, säger Tina Ghasemi Liljekvist, polycychef i Sverige på Voi Technology.

I många städer finns idag en underkapacitet på cykelställ. Det gäller även klassiska cykelstäder där ställen redan är överbelastade. För att få till nya parkeringsytor krävs ett enormt arbete från kommunens sida i att identifiera, budgetera och ta beslut. Regleringen kommer skapa bieffekter för cyklister, samtidigt som elsparkcyklister får det mycket svårare att parkera vilket hämmar omställningen till hållbara transporter.

“Det är tydligt att tjänstens flexibla utformning har en särskild attraktionskraft. Problemen med parkering måste lösas men utvecklingen i vår bransch går blixtnabbt med nya tekniska lösningar som bidrar till ordning och reda. Det är olyckligt att politiken då tar den enkla vägen och inför teknikfientlig reglering som hämmar innovation för grön omställning och indirekt tar bort möjligheterna för en ny typ av transporttjänst att utvecklas”, säger Tina Ghasemi Liljekvist.



Lapptäcke av regleringar istället för nödvändigt helhetsgrepp

Voi grundades i Stockholm 2018 som den första europeiska operatören inom delad mikromobilitet. Vi erbjuder idag delade elsparkcyklar och elcyklar till över sex miljoner användare i mer än 85 städer runt om i Europa. Vår erfarenhet är att städer som upphandlar delad mikromobilitet får bättre ordning och förutsättningar att lösa problem.

Nära 90 europeiska städer har redan upphandlat delade elsparkcyklar. Det innebär att alla operatörer bjuds in att konkurrera om licens för att få bedriva verksamhet i staden.

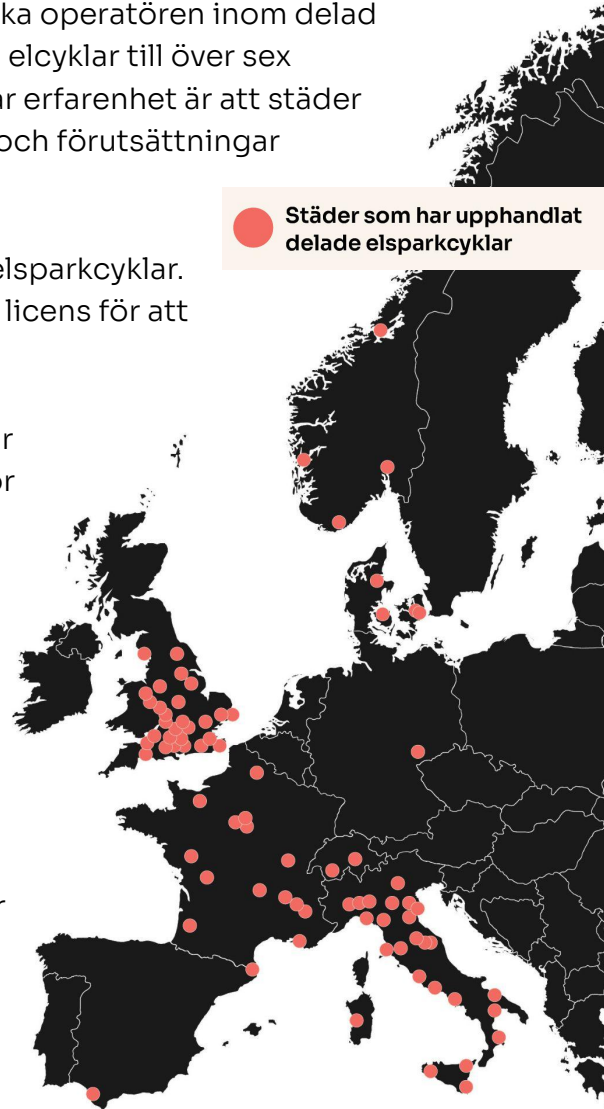
Urvalen sker vanligtvis baserat på operatörernas lösningar kopplat till områden som säkerhet, parkering, arbetsvillkor och hållbarhet. De operatörer som vinner en licens får bättre förutsättningar att fördjupa lokala samarbeten och incitamenten till lokala investeringar ökar. Samtidigt minskar mängden stillastående elsparkcyklar när färre operatörer placerar ut sina fordon i trafikerade områden.

“Vi ser tydligt att upphandling leder till ökad ordning. Sverige ligger efter i den här utvecklingen och det beror på att regeringen inte tar tag i frågan. Kommunerna själva säger att de är bakkbundna av lagstiftningen som försvårar möjligheterna att upphandla efter tydliga objektiva och kvalitativa kriterier såsom just lösningar kring parkering”, säger Tina Ghasemi Liljeqvist.

Voi menar ändå att kommuner, i synnerhet de större, skyndsamt borde gå vidare och pröva möjligheten att genomföra upphandlingar av delade elsparkcyklar. Kortsiktigt kan ordningslagen vara ett användbart verktyg, men samtidigt behöver regeringen göra sin hemläxa och ta fram lagstiftning som gör det möjligt för kommuner att genomföra ordentliga upphandlingar.

“Parkeringsförbudet riskerar att bli början på ett lapptäcke av regleringar som släcker en gnista av innovation för framtidens hållbara mobilitet som tänts av unga människor i Sverige. Vad Sverige behöver är en lagstiftning som tar ett helhetsgrepp kring delad mikromobilitet med sikte på att låsa upp tjänstens fulla potential”, säger Tina Ghasemi Liljeqvist.

 Städer som har upphandlat delade elsparkcyklar





Nya parkeringsfunktioner på gång för ökad ordning

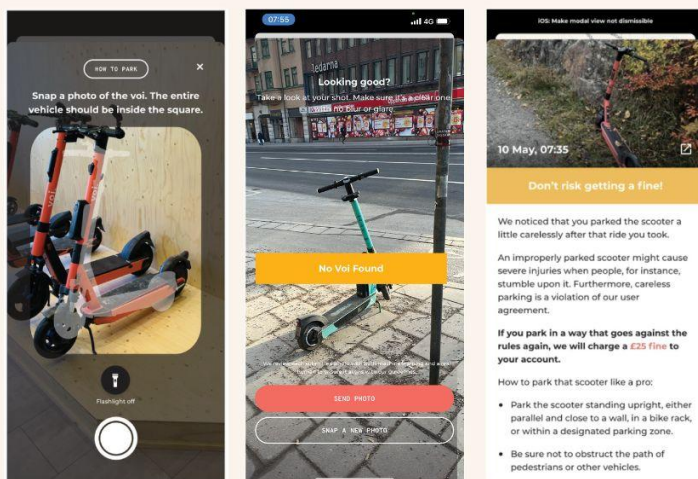
Under våren 2021 genomförde Voi ett [framgångsrikt pilottest](#) i Helsingborg där det blev obligatoriskt för användare att fota av elsparkcykeln efter avslutad resa. Fotona granskas i efterhand av Vois användarsupport som kan skicka ett utbildande meddelande, en varning och en bot vid upprepat slarv. Under hösten rullades funktionen ut brett i alla svenska städer men utvecklingen stannar inte där.

De senaste månaderna har Vois ingenjörer arbetat intensivt med att utveckla nya parkeringslösningar som nu pilottestas i flera europeiska städer:

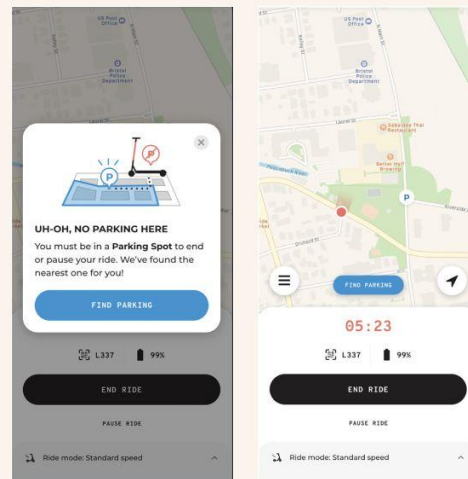
- **Direkt återkoppling på parkeringsfoton.** Genom maskininlärning tränar Voi upp algoritmer att identifiera bra och dålig parkering. På så vis kan användaren få direkt återkoppling om parkeringen är godkänd i samband med att bilden tas. Funktionen testas nu i flera städer och visar tydliga tecken på resultat.
- **Navigering till närmaste parkeringsplats.** Med hjälp av kartan i appen och geofencing-teknik kan användarna redan idag hitta parkeringsplatser. Genom en ny parkeringsguide kan användaren trycka på en knapp för att hitta närliggande parkeringsplatser och få hjälp med navigering hela vägen i mål.

“Majoriteten av våra användare har successivt lärt sig hur de parkerar ansvarsfullt. Genom fortsatt innovation är Voi övertygade om att vi kan få ordning på parkering av elsparkcyklar utan att införa svepande förbud”, säger Christina Moe Gjerde, Nordenchef på Voi Technology.

Foto med direkt återkoppling



Parkeringsnavigering





Utöver de funktioner som användarna ser i appen sker mycket utveckling bakom kulisserna för att förbättra övervakningen av fordonsflottan. Konkret innebär det exempelvis att Voi kan identifiera dåligt parkerade elsparkcyklar och se till att de flyttas. Det gör det också möjligt att identifiera platser där elsparkcyklar vanligtvis parkeras dåligt, vilket ofta beror på att det saknas lämpliga ytor att parkera på.

“Vi vill arbeta tillsammans med kommunerna för att steg för steg på bygga ut parkeringsplatser för delad mikromobilitet – helst på ytor som idag upptas av bilar. Vi tror att delad mikromobilitet behöver utvecklas på ett datadrivet sätt som tar hänsyn till faktiska användarbeteenden”, säger Christina Moe Gjerde.

Delad mikromobilitet är en pusselbit i klimatomställningen

Delad mikromobilitet är ännu en ung tjänst med potential att bidra till att kraftigt förändra resandet i städer. Trots att tjänsten bara har funnits ett par år lyfte FN:s klimatpanel IPCC i sin [senaste rapport](#) fram delad mikromobilitet som en av flera pusselbitar i klimatomställningen, parallellt med behovet av ny stadsplanering.

International Transport Forum (ITF), som rådgör transportministrar på global nivå, har vid flera tillfällen lyft fram hur delad mikromobilitet kan bidra till minskat bilberoende i städer. [ITF menar att stadsytor](#) bör fördelas om från bilar till cykel och andra former av mikromobilitet för att öka säkerheten och bidra till en hållbar omställning.

I slutet av 2021 [släppte OECD en rapport](#) som fokuserar på designåtgärder för att accelererera klimatomställningen. Precis som IPCC lyfter OECD fram behovet av att anpassa stadsplanering för minskat bilberoende. Författarna rekommenderar även att politiker ska främja en omställning till delad mobilitet, och i synnerhet en utbyggnad av delad mikromobilitet som bidrar till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiksystemen.

Om Voi

Voi grundades 2018 och är ett svenskt mikromobilitetsföretag som erbjuder delade elsparkcyklar och elcyklar i samarbete med städer. Vi tror på att elsparkcyklar kan spela en central roll i förändringen av hur människor rör sig i städer i framtiden. Vi vill säkerställa att transformationen mot mikromobilitet går till på rätt sätt - genom innovativ teknologi, öppna dialoger med städer och regeringar och genom lokal anpassning av produkterna. Voi har varit ett koldioxidneutralt företag sedan januari 2020 och har även antagit FN:s hållbara utvecklingsmål som vägledande ramverk och satt en tydlig agenda för att minska utsläppen.

Voi är verksamma i över 85 städer i tolv länder. Huvudkontoret ligger i Stockholm och Voi har 1000 anställda. I dag har mer än sex miljoner användare gjort mer än 100 miljoner resor på Vois fordon.