

Reglera inte bort mobilitetsrevolutionen

De senaste årens kritik mot elsparkcyklarna missar helt det experimentella lärandets dynamik. Nu riskerar regleringar och förbud att sätta stopp för nya innovationer inom mobilitet. Andreas Bergh tar elhjulingen till tennisbanan och slår ett slag för teknikutveckling.

ANDREAS BERGH | 17 MARS 2025



Elsparkcyklar på Klarabergsviadukten i Stockholm. Foto: Mickan Mörk/TT

En fördel med Stockholm är att det nära city ligger tennisbanor i vacker och rogivande naturmiljö. Bland nackdelarna märks dock att t-banan inte når alla dessa smultronställen, bussar kan fastna eller helt utebli och taxichaufförer kan sucka uppgivet och meddela att resan till tennisbanan kommer att ta minst 45 minuter i rusningstrafiken och kosta runt 600.

Som läsaren möjligen anar gjorde de senare nackdelarna att jag nyligen höll på att gå miste om den förstnämnda fördelen. Men Stockholm har numera ett ess i rockärmen. Jag kom i tid till tennisbanan, tack vare en hyrbar elsparkcykel som smidigt tog mig förbi trafikinfarkterna, nästan hela vägen till idyllen. Frihetskänslan var påtaglig.

I Sverige dök de hyrbara elsparkcyklarna upp under andra halvan av 2018. Först i Stockholm, sedan i Göteborg och Malmö, och därefter i Lund, Uppsala, Västerås och Örebro. I höstas fanns de i 31 kommuner.



Fordonen blev snabbt omdiskuterade, för att inte säga utskällda. Sydsvenskans kulturskribent Elina Pahnke var snabbt ute och skrev om en kväll då hon testat att arbeta som elsparkcykelladdare. Hon hittade bara två cyklar och tjänade 56 kronor. Innan elräkningen hade kommit, var hon noga med att påpeka. Men det var inte bara kulturskribenter som hade synpunkter. Tekniskt kunniga påpekade att fordonen inte höll särskilt länge, och därför inte var så klimatvänliga som företagen ville hävda. Och alla irriterade sig på felparkerade fordon.

Gemensamt för den kritik som riktades mot elsparkcyklarna är att den tekniska utvecklingens hastighet underskattades.

Gemensamt för den kritik som nästan omedelbart riktades mot elsparkcyklarna är att den tekniska utvecklingens hastighet underskattades. Jag har förvisso inte läst allt som skrevs, men tillräckligt mycket för att våga konstatera följande: Få som skrev om de nya fordonen valde att betona det experimentella lärandets dynamik. Konsekvensen blev att kritiken åldrades snabbt.

Modellen att låta gig-arbetare arbeta med att ladda fordonen övergavs nästan omedelbart till förmån för att anlita underleverantörer som samlade in, laddade och placerade ut cyklarna igen. Även den modellen blev kortlivad, numera är utbytbara batterier standardlösningen.

Den tekniska konstruktionen har också förändrats. De första fordonen var höga och skrangliga, välte lätt när de stod parkerade och skakade sönder på ojämna underlag. Dessa varianter försvann snabbt. Nya modeller lanserades, med lägre tyngdpunkt, tvåpunktscykelstöd och mer robust konstruktion.

Även när det gäller parkeringen gjordes framsteg. De första varianterna kunde parkeras var som helst. Efter en tid ålades användaren att ta en bild på det parkerade fordonet som laddades upp för att kunna identifiera felparkeringar. Numera har flera företag börjat analysera parkeringen med realtidsalgoritmer, utan att någon bild behöver laddas upp.

Inget av detta är det minsta förvånande. Ny teknik har barnsjukdomar. De upptäcks av användare som är tidigt ute. Konkurrens mellan olika företag gör att alla lär av varandras misstag, och det är inte självklart bäst att vara först på marknaden. Något mer förvånande är att även initierade skribenter kommenterade de nya fordonen under det implicita antagandet att tekniken inte skulle utvecklas. Nåväl, lite sarkasmer från proffstyckarna ska väl en innovation tåla.



Ett betydligt större problem är att hämmande och oklara regelverk i detta nu håller på att sätta käppar i hjulet (jag beklagar den slitna metaforen...) för en mobilitetsrevolution som involverar mycket mer än hyrbara elsparkcyklar. I en läsvärd rapport från myndigheten Trafikanalys beskrivs den regulatoriska osäkerheten i all sin sorgliga glans. Där står att läsa att Transportstyrelsen menar att elsparkcykeln inte kan typgodkännas som moped om den inte har sittplats för föraren. Åklagarmyndigheten gör dock en annan tolkning. Poliser som myndigheten har intervjuat meddelar att lagstiftningen är komplicerad, vilket Åklagarmyndigheten och Transportstyrelsen instämmer i.

Även elcykelns konkurrenskraft begränsas av regelverken. Motorn på en elcykel får högst vara på 250 watt, får bara aktiveras när pedalerna trampas och får inte hjälpa till alls över 25 kilometer i timmen. För alla som överväger att ersätta bilpendling med en elcykel är detta irriterande begränsningar, snabb cykling innebär att man kommer fram svettig. Den händige kanske åtgärdar problemet genom att montera bort magneten som signalerar till elektroniken hur fort hjulet snurrar. Tyvärr försvinner då hastighetsmätarens funktionalitet samtidigt som cyklisten leds in på brottets bana.

Ett generellt problem enligt de handlare som Trafikanalys har talat med är att kunder efterfrågar ändamålsenliga fordon som smidigt tar sig upp för backar, vilket ofta kräver en högre effekt än vad som är tillåtet för cyklar. Viktgränser i lagen hämmar utvecklingen mot tyngre och säkrare fordon. Regler om att bruksanvisningar måste finnas på svenska fördyrar och frågan är om inte dåliga översättningar skapar större problem än vad engelskspråkiga instruktioner skulle göra.

Den regulatoriska osäkerheten lägger en våt filt över uppfinningsrikedomen.

I grunden är problemet att regelverken inte hänger med i den tekniska utvecklingen. I dag samsas cykeln med elcykel, elsparkcykel, el-skateboard, airwheel, hoverboard, Segway och fatglider på cykelbanan. Tekniken lovar mer. Batterier, motorer, lysdiodlampor och design förbättras i rask takt. Men den regulatoriska osäkerheten lägger en våt filt över uppfinningsrikedomen. Många återförsäljare garderar sig mot svårtolkade regelverk genom att i det finstiltla meddela att fordonen endast får köras inom inhägnat område. Om den instruktionen faktiskt följdes, skulle fordonen aldrig kunna bli mer än dyra leksaker för vuxna.

På våra cykelbanor råder nu olika hastighetsgränser för olika fordon. De första hyrbara elsparkcyklarna hade en maxhastighet på 30 km/h. De kunde därmed lätt färdas i samma hastigheter som muskelcyklar. Men regelverken och den allmänna debatten om fordonen bidrog till att de programmerades om till en maxfart på 20 km i timmen. Det är en hastighet som gör att elsparkcykeln lätt hinner i kapp andra cyklisterna, samtidigt som omkörningar blir tidskrävande och riskabla.



Ytterligare problem orsakas av parkeringsregler som ofta gör det omöjligt att ställa elsparkcykeln vid cykelställ: Endast särskilda elsparkcykelparkeringar tillåts. På denna punkt främjar alltså regelverken den som äger sin elsparkcykel jämfört med den som hyr, samtidigt som de hyrbara fordonen tenderar att vara tyngre och säkrare.

I princip är det naturligtvis inte fel med regleringar. Felparkerade fordon kan orsaka stora problem. Böter för felparkeringar har gett företagen incitament att få användarna att parkera vettigt. Men regler bör främja konkurrens och innovationer, inte bara skydda det gamla och etablerade. Tyvärr är det där vi har hamnat. Traditionella cyklar framförs ofta betydligt snabbare än 20 km i timmen, och de ”parkeras” regelbundet genom att kedjas fast vid lyktstolpar och staket. Parkerings- och fartbegränsningen gör således att den hyrbara elsparkcykeln tappar i konkurrenskraft. Minst fjorton kommuner har dessutom ett maxtak för hur många hyrbara elsparkcyklar som får finnas, enligt Trafikanalys. I Göteborg slåss Socialdemokraterna numera för ett totalförbud.



Prenumerera på Smedjan!

Varje lördag får du som prenumerant (gratis) ett nyhetsbrev med exklusiv text av Svend Dahl och lästips från veckan som gått. Dessutom unika erbjudanden på Timbro förlags utgivning.

Din e-post

PRENUMERERA

Den inledande historien om hur jag nästan missade en tennistid inträffade lustigt nog kort efter att jag hade varit på Timbros lansering av Per Ankersjös rapport Frihetsmaskinen. Dess underrubrik avslöjar vad det rör sig om: ”Så kan borgerligheten ta tillbaka cykel frågan.” Det är en utmärkt rapport. Cykeln är fantastisk. I den mån den associeras till Miljöpartiet är det ett misslyckande för andra partier.

Men cykeln uppfanns enligt wikipedia 1817. Den nu pågående tekniska utvecklingen möjliggör helt nya fordon. Vill vi dra nytta av dessa måste föråldrade regelverk ersättas av generella regler kring vad som får finnas och hur fort det får köras. Sätt fart på frihetsmaskinerna!



ANDREAS BERGH

Andreas Bergh är nationalekonom och välfärdsforskare vid Lund universitet och IFN och författare till serieboken "Hjälpas åt - Om marknader och människor" (Timbro Förlag).

Dela artikeln

LÄS MER

