

Tänk att cyklar som drivs på el och hyrs via mobilapp ska vara så kontroversiella

Dagens Nyheter den 29 juni 2021

Cykeln, tåget, bilen, hissen och schackspelet – alla var de en gång nya påfund som fick människor att reagera med stor skepsis. Den nyfikne kan botanisera i podden "Build for Tomorrow", tidigare känd som Pessimists Archive, och höra om hur många en gång oroade sig för att ungdomar skulle fastna i schackspelade.

Andra lärdomar av människors historiska motstånd mot ny teknik är mer subtila. Inte så sällan tycks kritik som riktas mot ny teknik bottna i ett missnöje med något helt annat. Tydligast är det kanske i kritiken mot cykeln som i många länder kom att förknippas med kvinnlig frigörelse. Var det verkligen bra för kvinnor att få den rörelsefrihet som cykeln skapade? Vad skulle det innebära för familjens sammanhållning? När läkare varnade för att cykling kunde göra kvinnor infertila och leda till nya former av galenskap genom att ryggraden trycktes ihop, var det förmodligen inte bara medicinska resonemang som låg bakom.

Minst lika intressant är att studera hur människor reagerar på ny teknik i dag. Cyklar är fortfarande kontroversiella, i varje fall om de är elektriska och kan hyras via en mobilapp. Sedan elsparkcyklar plötsligt dök upp i svenska städer för några år sedan har det skrivits spaltmeter med kritik. Men hur mycket är välgrundad och hur mycket borde riktas åt annat håll?

Tidigt invändes mot fordonens påstådda miljövänlighet. De går sönder snabbt, måste samlas in på kvällen för att laddas och dessutom ersätter resorna oftare promenader än bilresor, sades det. Kritiken var delvis berättigad men den underskattade också teknikutvecklingen och hur snabbt företagen lärde sig av sina egna och konkurrenternas misstag. Sedan elsparkcyklarna introducerades har den nyfikne kunnat iaktta hur fordonen gjorts mer robusta, fått lägre tyngdpunkt och försetts med dubbla stöd för ökad stabilitet. Istället för att hela cykeln flyttas för att laddas, byts nu tomma batterier ut mot laddade. Frågan om hur fordonen kommer att påverka människors resmönster är fortfarande öppen. Klart är dock att ny teknik inte kan bedömas efter effekten på marginalen när den fasas in.

En annan typ av kritik har gällt affärsmodellen att betala människor för att ladda, flytta eller byta batteri på cyklarna. I en kolumn för två år sedan påpekade jag att Sverige har få jobb som inte kräver språkkunskaper och formell utbildning, samtidigt som vi har haft betydande invandring av personer som skulle behöva just sådana jobb. "Framväxten av en sektor där människor trots låg utbildning och begränsade språkkunskaper kan tjäna lagliga pengar på att ladda elcyklar och montera Ikeamöbler behöver i det läget inte vara ett problem" konstaterade jag försiktigt, tyckte jag själv. Kolumnen utlöste dock en kritikstorm från även vanligtvis sansade skribenter. I Göteborgs-Posten invände Karin Pihl under rubriken "Drömmen om u-landssverige" medan Moa Berglöf i Sydsvenskan tillskrev mig en "blind tro på den fria viljan".

Det hade kanske varit rimligt om jag hade gjort ett extremliberalt inlägg i debatten om organhandel, men åsikten jag gav uttryck för var alltså att vuxna människor själva kan avgöra om de vill ladda elcyklar mot betalning.

En tredje typ av kritik bygger på att cyklarna ofta felparkeras. Problemet är stort, inte minst för alla med nedsatt syn som vill kunna röra sig fritt i staden. En nätrörelse med hashtaggen #rensatrottoaren uppmanar människor att ta hand om felparkerade fordon genom att ställa in dem mot väggen (berömvärt) eller ställa ut dem i gatan för att reta upp bilister (mindre berömvärt). Kanske är det för att elsparkcyklarna är ett nytt fenomen som kritik av felparkeringar främst har riktats mot företagen. Något motsvarande händer inte när vanliga cyklar eller bilar har felparkerats, ej heller när människor kastar glasspapper, chipspåsar och fimpar som om om staden vore en kombinerad soptunna och askfat.

Ansvarsfördelningen mellan företagen och de parkerande cyklisterna kan diskuteras, men det kan även kommunernas agerande kring elsparkcyklarna. Rimligen borde kommunerna vilja främja innovationer, underlätta ordentliga parkeringar och söka trafiklösningar som minskar konflikterna mellan olika slags trafikanter. Få kommuner lever upp till detta ideal. Många kommuner vill avgiftsbelägga elsparkcyklarna trots att det är tveksamt om det ens är lagligt.

Tillsammans med elsparkcykelföretagen har kommunerna dessutom infört zoner med parkeringsförbud, där mobilappen inte tillåter att resan avslutas. Zonerna ligger just där många skulle vilja parkera, såsom vid tågstationer. Den som tar en elsparkcykel till tåget riskerar med andra ord att upptäcka att den inte kan parkeras i cykelställen vid tågstationen. Istället parkeras de ofta i hast just där parkeringsförbudszonen upphör.

Hittills har elsparkcyklarna överlevt människors initiala teknikskepsis och en pandemi. Det återstår att se om de även överlever den kommunala regleringsivern.

Andreas Bergh