

Voi kräver att privata och delade fordon särskiljs i statistiken

Antalet elsparkcykelolyckor ökade med 38 procent under 2025. Voi varnar för att olyckorna kommer att fortsätta öka om samhället inte inför åtgärder som träffar hela kategorin – och slutar behandla delade och privata fordon som en och samma sak.

Statistiken som publicerades av Transportstyrelsen idag visar en **ökning med 38 procent i elsparkcykelrelaterade olyckor** under 2025, jämfört med föregående år. Voi, som är Sveriges största operatör av delade elsparkcyklar, ser statistiken med allvar. Men bolaget är tydligt: utan en distinktion mellan privata och delade fordon riskerar åtgärderna att slå fel.

Under samma period ökade resorna med Voi med 55 procent, medan olycksrisken, mätt som olyckor per en miljon körda kilometer, minskade med 21 procent. Trenden är tydlig: delade elsparkcyklar blir säkrare. Det är ett resultat av systematiskt säkerhetsarbete, hårdare krav och teknikutveckling som går betydligt längre än vad lagen kräver.

Vois fordon är de säkraste på gatan, och det är inte en slump

Vois fordon är strypta till 20 km/h, geofencade för att automatiskt sakta in vid känsliga zoner, och utrustade med stora hjul, robust fjädring och starka bromsar. Alla användare utbildas om trafikregler när de registrerar sig, och löpande därefter. Trots att det inte finns en nationell åldersgräns tillämpar Voi en 18-årsgräns, och färre än 2 procent av användarna är minderåriga som resultat.

Men säkerheten handlar lika mycket om det som händer utanför appen. Vois operativa modell är byggd för att hålla fordonen säkra hela tiden:

Varje fordon hanteras av en professionell mekaniker ungefär var femte dag. Sensorer och maskininlärningsmodeller identifierar fordon som behöver inspektion, långt innan ett problem blir synligt. Reparationsflödet styrs av data, vilket innebär att delar som inte syns vid en manuell inspektion ändå identifieras och byts ut i tid.

“Vi lägger enorma resurser på att se till att varje Voi-fordon är säkert varje dag det används. Det är inte något vi kommunicerar tillräckligt. Säkerhet handlar inte bara om hårdvara, det handlar om det dagliga arbete som våra fleet specialists lägger ner, och om de datadrivna system som fångar upp problem innan de leder till olyckor,” säger Tina Ghasemi Liljekvist.

Privata fordon är det verkliga problemet

All tillgänglig statistik pekar i samma riktning. **Två av tre elsparkcykelrelaterade dödsolyckor** sker med privatägda fordon, och 87 procent av dem som var berusade vid olyckstillfället färdades på ett privatägt fordon. **37 procent av alla elsparkcykelolyckor** inträffar i kommuner som saknar delade tjänster, det vill säga uteslutande privata fordon. Barn och unga skadar sig i oproportionerligt stor utsträckning i dessa kommuner.

Den verkliga andelen skador på privata elsparkcyklar är sannolikt betydligt högre, eftersom privata fordon används flitigt även i kommuner som har delade tjänster. Men statistiken gör ingen åtskillnad mellan fordon som är professionellt underhållna, försäkrade och hastighetsbegränsade, och fordon som saknar alla dessa egenskaper. Det är just den bristen Voi vill se åtgärdad.

Privata elsparkcyklar säljs i tiotusentals varje år i Sverige. Många är oregistrerade, oförsäkrade och körs fortare än tillåtet, **vissa går i så hög hastighet som 80 km/h**. Förarna får sällan information om trafikregler. Och underhållet sköts, om det sköts alls, av ägarna själva. Bränder orsakade av felaktigt laddade batterier ökar. Fordon som aldrig inspekteras av professionella mekaniker används ändå dagligen i trafiken.

“Det är hög tid att samhället ser hela bilden. Vi förstår frustrationen över olycksutvecklingen, den delar vi. Men om åtgärderna riktas enbart mot delade tjänster riskerar vi att flytta fler människor till privata fordon med betydligt högre olycksrisk. Det vore att gå åt fel håll,” säger Tina Ghasemi Liljekvist, policychef på Voi.

Fyra åtgärder som skulle göra skillnad

Voi har länge drivit frågan om samhälleliga åtgärder som adresserar hela elsparkcykelkategorin. Bolaget uppmanar nu lagstiftare och myndigheter att agera:

1. **Inför en promillegräns.** Sverige är det enda landet i Norden som ännu inte har en laglig grund för nykterhetskontroller av elsparkcykelförare.
2. **Öka polisens närvaro.** Körning mot rött, två på samma fordon och trottoarkörning är redan olagligt, men för sällan kontrollerat.
3. **Ställ höjda krav på återförsäljare.** Konsumenter måste informeras om vilka fordon som är lagliga att framföra. Idag sker det alldeles för sällan.
4. **Investera i bättre infrastruktur.** Välunderhållna och tydligt avgränsade cykelbanor minskar risken för singelolyckor och kollisioner.

“Voi duckar inte den här debatten. Vi tar den, och vi fortsätter utveckla teknik och processer som ökar säkerheten i vår tjänst. Men vi kan inte ensam lösa ett samhällsproblem. Promillegräns, polisen närvaro, krav på återförsäljare och bättre infrastruktur. Verktygen finns, nu behöver de användas,” säger Tina Ghasemi Liljekvist.

STRADA måste börja göra skillnad på fordonstyper

Voi uppmanar Transportstyrelsen att i sin statistik särskilja olyckor med privata och delade elsparkcyklar. Utan den distinktionen är det omöjligt att avgöra var insatserna gör störst nytta, och risken är att regleringen riktas mot fel aktörer.

Kontakter

Pressförfrågningar: press@voi.com

Kontakt för investerarrelationer: investor@voi.com

Om oss

Voi är ett svenskt mikromobilitetsbolag som grundades i Stockholm år 2018 och erbjuder delning av elsparkcyklar och elcyklar i samarbete med städer och kommuner. Vi tror att delad mikromobilitet kan spela en central roll i att förändra hur människor tar sig runt städer i framtiden. Och vi vill se till att omställningen sker på rätt sätt - genom innovativ teknik, öppen och transparent dialog med städer och myndigheter samt genom att anpassa vår produkt efter lokala behov.

Voi har över 160 000 fordon i drift i mer än 130 städer i 13 länder. Företaget har sitt huvudkontor i Stockholm och har cirka 1000 anställda. Hittills har över 450 miljoner resor gjorts med Voi, med fler än 4 miljoner aktiva användare årligen.

Bifogade bilder

Elsparkcykel Voi
Tina Ghasemi Liljekvist, Voi

Bifogade filer

Voi kräver att privata och delade fordon särskiljs i statistiken