

**Delrapport - test av
scooterzoner, november 2020
Fastighets- och gatukontoret**



2020-11-24

Inledning

Elsparncyklar eller elscooters är ett nytt inslag i stadens trafikmiljö. Tekniska Nämnden beslutade hösten 2019 att uppdra åt förvaltningen att utarbeta och genomföra ett test med uppställningsplatser för elscooters.

Denna delrapport summerar de första fyra månaderna som testet med s.k. scooterzoner genomförts, och de goda resultat som hittills uppvisats.

Bakgrund

Elsparncyklar eller elscooters är ett nytt inslag i stadens trafikmiljö. De gör det enkelt och smidigt för användarna att ta sig fram i staden och att med hjälp av en app kunna lokalisera lediga elscooters och låsa upp dem. Samtidigt har de nya fordonen också medfört störningar för andra trafikanter, bl.a. om användare avslutar sina resor med att ställa eller lämna scootern så att den blockerar eller begränsar framkomligheten för t.ex. gångtrafikanter och cyklister.

Tekniska Nämnden beslutade hösten 2019 att uppdra åt förvaltningen att utarbeta och genomföra tester med uppställningsplatser för elscooters.

Testet bygger på samarbete med de scooterbolag som bedriver verksamhet i staden. Vid uppstarten och de första gemensamma mötena diskuterades erfarenheter av lyckade exempel från andra städer internationellt och nationellt.

Med hjälp av bolagens data valdes 20 platser ut i de centrala delarna av staden - ett område avgränsat av Värnhem, Södervärn, Kronprinsen och Västra Hamnen. Dessa platser är punkter där ett stort antal resor påbörjas och avslutas.

På dessa platser placerades s.k. scooterzoner, bestående av två till fyra markplattor av marinplywood för uppställning eller parkering av scooters. Dessa fästs i marken, och har plats för 10 till 20 scooters. Plattorna ramas in av skyltar tryckta på marinplywood - dessa monteras lutade mot varandra förankrade i en bottenplatta, som fixeras med en hyrd betongsugga. Lösningen är enkel, flexibel, kostnadseffektiv, och lätt att montera eller att flytta vid behov.

Kommunikationen med användarna sker framförallt i bolagens appar, där scooterzonerna märkts ut. För att skapa en beteendeförändring är det även viktigt att scooters, som ställs ut på morgonen av bolagen, placeras i scooterzonen på respektive plats, och att användarna ser det som naturligt att hämta sin scooter i en scooterzon och att parkera den där när resan avslutas.

Testet inleddes i slutet av juli 2020 och ska pågå till april 2021.

Resultat

Utvärdering av testet görs återkommande genom att varje scooterzon besöks och att antalet rätt placerade scooters, samt antalet scooters inom 50 meters radie från zonen räknas. Sammanlagt har fyra utvärderingar gjorts hittills.

Vid den första utvärderingen tidigt i september stod **63 %** av scootrarna (81 av 128 st) rätt placerade.

Resultatet har vid senare mätningar varit avsevärt bättre, och vid den senaste mätningen, den 18/11, stod hela **84%** (113 av 134 scooters) placerade i scooterzoner. *(Som jämförelse kan nämnas att det vid denna mätning var betydligt fler cyklar, 135 st, som stod placerade utanför cykelställ på dessa 20 platser, många av dem fastlåsta i staket och vid träd.)*

Fortsatt arbete

Det fortsatta arbetet med scooterzonerna förutsätter ett gott samarbete med de bolag som bedriver verksamhet i vår stad. Löpande under våren, sommaren och hösten hålls återkommande möten med scooterbolagen, där både arbetet med testet och resultaten diskuteras, men där det också lyfts andra frågeställningar som problemet med scooters som hamnar i vatten, frågor från tillstånd, och frågor om upplåtelse. Till dessa möten har bl.a. polisen och Parkeringsövervakning i Malmö inbjudits och deltagit.

Antalet omhändertagna scooters har enligt Parkeringsövervakning i Malmö varit betydligt lägre under sommaren och hösten. än under motsvarande tid 2019. Deras arbete inriktas, när det gäller scooters och cyklar, framförallt på att omhänderta dessa, om de placerats utanför cykelställ på platser där detta genom Lokala Trafikförordningar inte är tillåtet - exempelvis runt Malmö C, runt Triangeln och runt Hyllie. Här kan även noteras att antalet inkomna ärenden till Kundcenter, som handlar om eller berör arbetet med scooterzoner, har hittills varit färre än 5 st.

Tekniken som möjliggör s.k. "free floating"-modeller, där resan med ett fordon kan påbörjas och avslutas på valfri plats, skiljer sig från lösningar som t.ex. Malmös hyrcykelssystem, malmö by bike, där det finns en fast infrastruktur med förutbestämda platser där resan måste påbörjas resp avslutas. Avgörande för den nya tekniken är de appar, som användarna kan använda för att genomföra sin resa.

I dessa appar, som använder en kartbild av staden, finns vanligtvis tre typer av områden inlagda. Det definieras områden där det inte är möjligt att köra med en hyrd scooter - t.ex. långt ut från stadens centrala delar. Vidare definieras områden där användaren inte kan parkera sin scooter efter avslutad resa - genom att kostnaden för resan fortsätter att öka till dess att scootern placerats utanför detta område. Det kan också definieras områden, där det rekommenderas att man placerar eller parkerar sin scooter när resan avslutas.

En begränsning i denna teknik som bygger på GPS är de felmarginaler som finns för GPS-positionering inne i stadsmiljö. Det är inte ovanligt med felmarginaler på 15-20 m.

En annan begränsning för denna teknik är att den inte påverkar privatägda scooters. Det förekommer även falska kortuppgifter som används för att låsa upp ett fordon och där det inte spelar någon roll var resan avslutas.

Det sker en snabb teknikutveckling inom området mikromobilitet, både när det gäller elscooters och för andra typer av fordon. Det arbetas bl.a. med teknik för bättre positionering med betydligt mindre felmarginaler än dagens GPS-teknik, vilket även skulle kunna ha många andra användningsområden i den smarta uppkopplade staden. Testet med scooterzoner kan lägga grunden för bättre kunskap och nya möjliga utvecklingsprojekt.

En mera utförlig rapport med slutlig utvärdering av testet, görs under våren 2021.