

Sammendrag

Parkeringsplasser for elsparkesykler i Drammen

TØI rapport 1870/2022

Forfattere: Katrine Karlsen & Espen Johnsson

Oslo 2022 39 sider

Drammen kommune opplever at feilparkerte elsparkesykler er den største utfordringen ved driften av elsparkesykler til utleie i Drammen. Tjue parkeringsplasser for elsparkesykler ble malt opp i Drammen sentrum i juni 2021, med mål om å forbedre parkeringen. TØI har evaluert påvirkningen på parkeringsmønsteret ved hjelp av GPS-data fra utleieselskapene. Resultatene viser at parkeringen blir mer samlet i området og at elsparkesykler parkeres nærmere parkeringsplassene. Effekten er imidlertid begrenset til det umiddelbare nærområdet, og lokale forhold på stedene kan redusere virkningen.

Elsparkesykler er blitt et populært transportmiddel for mange, blant annet fordi «fri flyt»-ordningen gjør at man kan parkere akkurat der man ønsker. Samtidig kan feilparkerte elsparkesykler skape utfordringer for andre trafikanter. Parkeringsplasser for elsparkesykler kan gi et tydelig signal om hvor det er riktig å parkere, og kan bidra til ryddigere parkering. Den største utfordringen Drammen kommune opplever ved driften av elsparkesykler til utleie, er manglende ryddighet og feilparkering. I løpet av juni 2021 ble det malt opp 20 parkeringsplasser for elsparkesykler i Drammen sentrum.

Vi har analysert parkeringsmønsteret basert på GPS-data for alle turer gjennomført med delte elsparkesykler fra mai til oktober. Analysen er delt i tre perioder, en før parkeringsplasser ble malt opp og to etter:

- Før: 19.05 – 22.06
- Etter 1: 30.06 – 03.08
- Etter 2: 11.08 – 14.09

Den første etter-perioden dekker i stor grad sommerferien. Vi inkluderte en andre etterperiode for å evaluere effekten uten fellesferie og for å se om effekten endret seg over tid.

Femten av parkeringsplassene lå i områder med fri parkering, og disse ble analysert samlet. I tillegg var det fem parkeringsplasser inne i områder der det generelt var parkering forbudt (styrt av GPS-soner). En parkeringsplass (Drammen sykehus) ble ekskludert fordi det var feil med GPS-sonen. To av parkeringsplassene (Bragernes torg) var i før-perioden markert med skilt, og to (Strømsø torg) var uten noen fysisk markering i før-perioden. Vi har derfor ikke gjort en samlet analyse av parkeringsplassene i områder med styrt parkering.

For hver avsluttede tur beregnet vi avstanden mellom turslutt og nærmeste oppmalte plass. Antallet turer økte betydelig underveis i prosjektperioden, og vi evaluerer derfor effekten av parkeringsplassene gjennom endringer i prosent heller enn absolutte tall.

For å se i hvilken grad parkeringsplassene samler parkeringer i områdene, og for å kunne sammenligne med tidligere analyser, har vi sammenlignet andel som parkeres 0–20 m versus 20–70 m fra parkeringsplassene i de tre periodene. Den innerste grensen på 20 m er satt for å ta hensyn til unøyaktigheter i GPS-koordinatene og den ytterste grensen på 70 m er satt fordi effekten avtar med økt avstand og vi vil begrense mengden irrelevante parkeringer. Den samme analysen ble gjort av parkeringsløsninger i Oslo i 2020.

For hver av parkeringsplassene har vi beregnet varmekart som viser relativ tetthet i parkerte elsparkesykler i de tre periodene. Varmekartene viser hvordan det parkeres rundt hver parkeringsplass i hver periode og er basert på relativ tetthet, ikke absolutt antall.

Resultatene viser at parkeringen blir mer konsentrert i etter-periodene, og at flere parkerer nærmere der det ble malt opp parkeringsplass. Samlet sett er det lite forskjell mellom de to etter-periodene. Effekten oppsto da parkeringsplassene ble malt opp, og endrer seg ikke noe særlig over tid. Ser man på hver plass separat, er det noe mer variasjon over tid, men det kan skyldes lokale forskjeller i bruk av området, for eksempel på grunn av sommerferie. Rundt noen plasser er det lite aktivitet, særlig i før-perioden, og man må derfor være forsiktig med å tolke endringene.

Parkeringsplassene har altså en strukturerende effekt på parkeringene i området, men effekten er lokal. Endringer i ti-metersintervaller viser at forskjellen er størst i de nærmeste intervallene, og at effekten ser ut til å avta rundt 50 meter fra parkeringsplassene.

I parkeringspiloten gjennomført i Oslo i 2020, så det ut til at effekten avtok rundt 60-70 meter fra plassene. Virkningen ser altså ut til å være mer geografisk avgrenset i Drammen. Likevel ser vi at den prosentvise økningen i andel som parkerer nær parkeringsplassene (innenfor 20 meter) er tilsvarende effekten i Oslo. En mulig forklaring på at plassene virker på et mindre omland i Drammen enn i Oslo kan være at flere av parkeringsplassene i Drammen er langs gater, mens flere av parkeringsplassene i Oslo var på torg og åpne områder. Parkeringsplasser i åpne områder er nok synlige over lengre avstand enn parkeringsplasser langs gater. I tillegg kan det være mer naturlig for personer å krysse et åpent område for å parkere enn å se etter parkeringsplasser i nærliggende gater.

Det er tydelige forskjeller fra sted til sted, både i hvilken grad folk i utgangspunktet parkerte i området, og i hvor oppsamlende virkning parkeringsplassene har. Effekten av oppmalte parkeringsplasser ser ut til å bli mer begrenset dersom folk i utgangspunktet har et klart ønske om å parkere på et gitt sted (f.eks. nær inngangen til et reisemål).

Oppmaling av parkeringsplasser i områder med styrt parkering har varierende effekt. På Bragernes Torg stod det fra før parkeringsskilt for å markere plassene, og det å male opp i tillegg har i liten grad bidratt til mer oppsamlende parkering. På Strømsø Torg er det tydelig at parkering har blitt mer konsentrert, særlig ved parkeringsplassen nord på torget. Evalueringen involverte for få parkeringsplasser i styrte områder til å konkludere på effekten, men resultatene tyder på at fysisk markering av godkjente parkeringssoner bedrer ryddigheten. Interessant nok viser varmekartene også at det til en viss grad er avsluttede turer i områder med parkering forbudt, der geofencing skal gjøre at det ikke er mulig å parkere. Det indikerer at feilmarginene i GPS-signalene åpner for parkering i forbudssoner, og illustrerer at teknologien som nå er i bruk ikke sikrer fullstendig mot feilparkering.

For fremtidige undersøkelser vil det være interessant å se på varianter av parkeringsløsninger, og ulike synliggjørende tiltak. Samtidig er det interessant å se nærmere på lokale forhold som kan påvirke bruken av en parkeringsplass i området, eksempelvis om det er en butikk, en busstasjon eller lignende i nærheten.

Forsøksordningen i Drammen inkluderer ikke bruk av insentiver i form av belønning for å parkere innenfor plassene, eller noen avgift for å parkere utenfor. Dette så ut til å ha en gunstig effekt i parkeringspiloten i Oslo, men burde testes videre i fremtidige undersøkelser.