



EVALUERING AV
SYKKELHOTELL
& SYKKELPARKERING
VED TOGSTASJONEN



DENNE RAPPORTEN ER UTARBEIDET AV:

Gehl

September 2018

PROSJEKTLEDER:

Andreas Røhl

PROSJEKTTEAM:

Anita Dirix (Freelance, NL)

Louise V. Kielgast

Christian G. Bruun

INNHold

INTRODUKSJON	3
OPPSUMMERING	9
DAGENS SITUASJON	11
ANBEFALINGER	15
STASJONSEVALUERINGER	21
ASKER STASJON	25
DRAMMEN STASJON	35
LARVIK STASJON	43
LILLESTRØM - BYSIDEN	51
LILLESTRØM - MESSESIDEN	59
MOSS STASJON	71
BRUKERUNDERSØKELSE	79
BEST PRACTICE EKSEMPLER	91

INTRODUKSJON

BAKGRUNN FOR EVALUERINGEN

Bane NOR er i gang med en sykkelsatsing hvor det er økt fokus på bruk av sykkel til stasjonen. Målet med sykkelsatsingen i Bane NOR er å få flere til å benytte sykkel, som fremkomstmiddel til togstasjonen og knutepunktet, som et ledd i en grønn og attraktiv reisekjede.

Ett gjennomført tiltak for å tilrettelegge for syklister er oppføring av sykkelhotell på utvalgte jernbanestasjoner.

Gehl har på vegne av Bane NOR gjennomført en evaluering av en rekke av de eksisterende sykkelhotellene for å få strukturert kunnskap om hvilke løsninger som fungerer godt for de som benytter tilbudet, hvorfor disse løsningene oppfattes som gode, og hva som kan forbedres.

Evalueringen er ett av tiltakene i sykkelsatsingen, under delmålet gjøre sykkelparkering på jernbanestasjoner synlig, trygg og attraktiv.

HVA ER ET SYKKELHOTELL?

Et sykkelhotell er en avlåst sykkelparkering under tak, plassert på stasjonsområdet. Sykkelhotell krever abonnement - gjennom appen Bane NOR Parkering - og har forhøyet sikkerhet med bl.a. videoovervåking.

Det første sykkelhotellet ble oppført i Drammen i 2013, og det har siden blitt oppført sykkelhotell flere steder. Sykkelhotellene har ulik utforming og ulike løsninger, og har i stor grad blitt oppført der kommuner har skaffet til veie finansiering (ofte fra Fylkeskommunen). På Østlandet finnes det nå 10 sykkelhotell som driftes av Bane NOR.

BANE NORs SYKKELSATSING

Sykkelsatsingen i Bane NOR har som hensikt å svare ut hvordan Bane NOR kan ta et ansvar for å skape gode vilkår for syklister til stasjoner og knutepunkt. Gode sykkelssystemer har mange ledd, og tilrettelegging for sykkel krever aktiv satsning og samarbeid mellom flere aktører. De siste årene har kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen

jobbet aktivt med satsning på sykkel. Jernbanelivet har også hatt fokus på sykkel, men har manglet en strategisk og helhetlig tilnærming. Denne satsningen er Bane NORs bidrag til et sykkelløft.

Bane NORs samfunnsoppdrag sier «Igjennom en trygg kundefrem og effektiv jernbaneinfrastruktur skal foretaket legge grunnlaget for trafikkvekst gjennom gode knutepunkt». Målet er å bidra til at flere benytter sykkel som transportmiddel til og fra stasjoner og knutepunkt. Satsingen er forankret i mål fra Nasjonal transportplan om økning av sykkel som transportmiddel. Satsingen er også forankret i Bane NORs forretningsplan, hvor Bane NOR skal være en fremtidsrettet samfunnsaktør og en ledende utvikler av kollektivknutepunkt.

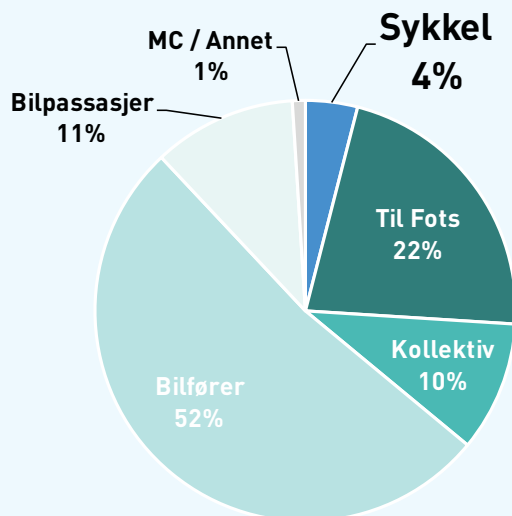
DEN NASJONALE SYKKELSTRATEGI

I den nasjonale transportplan er der et større fokus på sykkel og særlig på sykkeltrafikken i byer og tettsteder. I transportplanen ber Regjeringen transportetatene ta initiativ overfor byer og tettsteder å gjennomføre et krafttak på dette området.

Frem mot 2050 er det forventet størst befolkningsvekst i og rundt de store byområdene, og en betydelig vekst på Østlandet. For å sikre god framkommelighet og bidra til gode bymiljø må transportbehovet håndteres på en god og klimavennlig måte. Hovedmålet i nasjonal sykkelstrategi er at sykling på landsbasis skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023. For at det skal være mulig å oppnå dette må antallet sykkelturet mer enn doubles, og sykkelandelen bør være mellom 10–20 prosent i byene. Forholdene må legges til rette for det, og enkle og rimelige tiltak kan ha stor innvirkning på sykkelandelen.

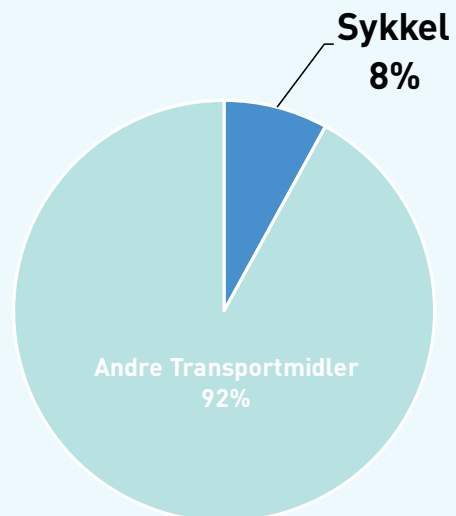
For å oppnå målet om økt sykkelandel i byområdene tar Bane NOR derfor sin del av tilretteleggingen for sykkel. En stor del av befolkningen i byområdene reiser med tog og kollektiv. Å tilrettelegge bedre for sykkel i knutepunktene kan ha stor betydning for hvor mange som benytter sykkel på deler av reisen og kan også tiltrekke nye reisende til toget.





TRANSPORTMIDDELFORDELING, 2009

DAGLIGE REISER ETTER TRANSPORTMIDDEL [KILDE: DEN NASJONALE REISEVANEUNDERSØKELSEN 2009, TØIRAPPORT 1130/2011]



MÅL FOR ANDELEN AV SYKKELTRAFIKK, 2023

DAGLIGE REISER ETTER TRANSPORTMIDDEL [KILDE: DEN NASJONALE SYKKELSTRATEGI, NTP]

Ved å få flere over fra bil til sykkel blir det også frigjort parkeringskapasitet for reisende som er avhengig av bil, noe som samlet sett også vil kunne gi flere muligheten til å ta toget, samt gi mulighet for utvikling av parkeringsareal til andre formål.

EVALUERINGS CASES

Denne undersøkelse vil evaluere sykkelparkeringsforholdene i- og omkring sykkelhotellene på følgende 6 lokasjoner:

- Asker Stasjon
- Drammen Stasjon
- Larvik Stasjon
- Lillestrøm Stasjon (Bysiden)
- Lillestrøm Stasjon (Messesiden)
- Moss Stasjon

De 6 sykkelhoteller - som også er illustrert på kortet til høyre - er utvalgt av Bane NOR, med det i sikte at inkludere sykkelhoteller med forskjellig utformning, plassering og stasjonsstørrelser. Samtidig er en premiss for undersøkelsen et fokus på samspillet mellom sykkelhotellet og den øvrige sykkelparkering ved stasjonene, hvis kvalitet dermed også inngår i evalueringen.

De 6 eksempler gjør det mulig å peke på noen tendenser og noen gjennomgående trekk, men det skal understrekes, at det finnes sykkelhoteller, der ikke er omfattet av denne undersøkelse, som kan ha enda bedre - eller dårligere - forhold enn de

her vurderte sykkelparkeringer.

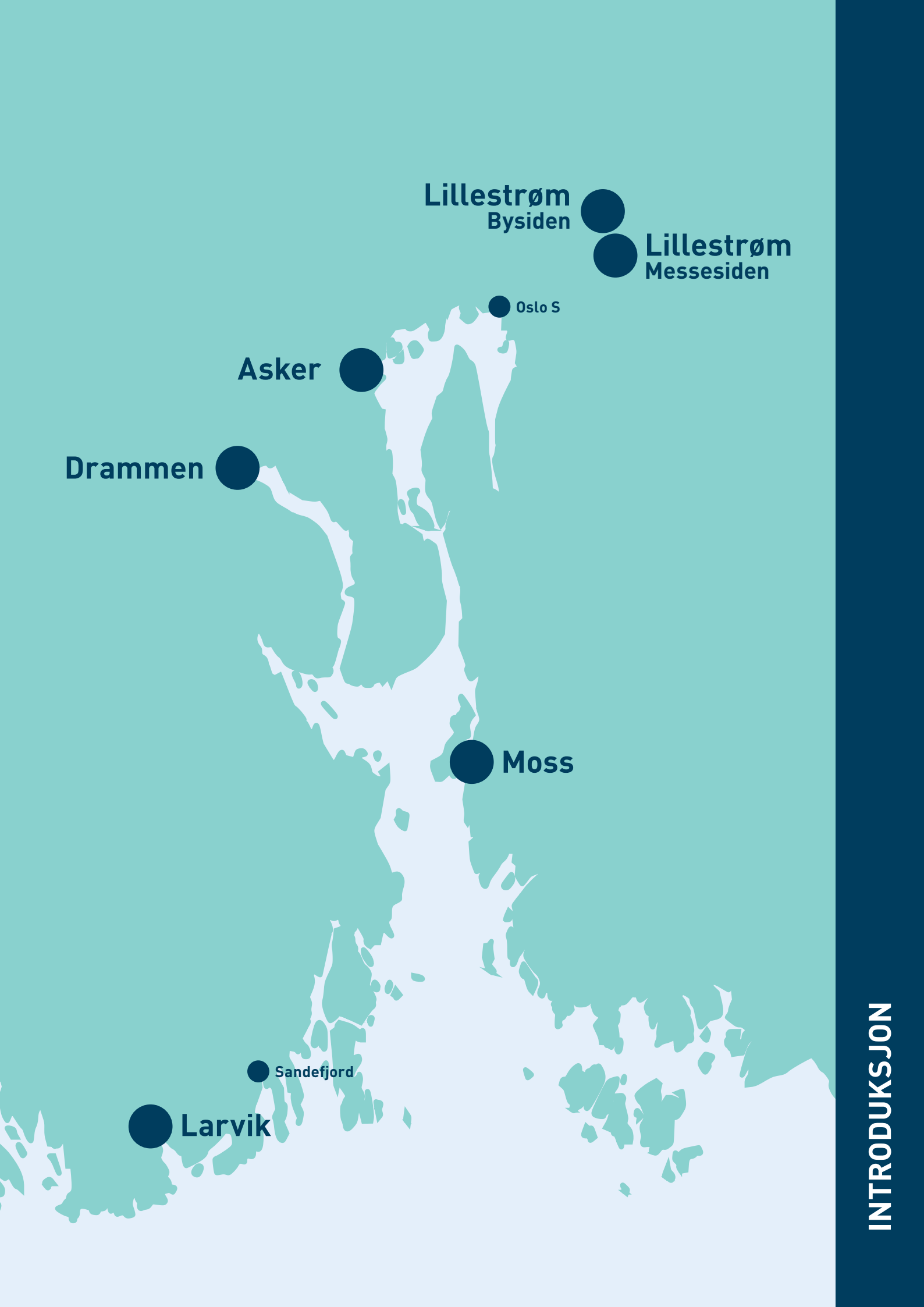
Utover de 6 eksempler ble sykkelhotellene ved Sandefjord Stasjon og Oslo Sentralstasjon besøkt, som en del av arbeidet, og vil derfor opptre i eksempler i de generelle anbefalinger.

EVALUERINGENS OMFANG

Evalueringen omfatter brukeropplevelsen- og driftsperspektivet av sykkelparkeringen ved stasjonen. Evalueringen har særlig fokus på sykkelhotell, men det må sees i sammenheng med den øvrige sykkelparkering og behov for andre typer tjenester knyttet til sykling, for å få en helhetlig vurdering. Ankomst til sykkelhotellet på stasjonsområde og ankomst til plattformen fra sykkelhotell vil også bli evaluert.

Hva er det som påvirker hvor mange som benytter seg av tilbudet, og hvor godt fornøyde er brukerne? Evalueringen vil fokusere på brukeren, og vil vurdere om sykkelhotellets komponenter fungerer godt nok.

Evalueringen vil således vurdere om de løsningene som finnes i dag er de riktige, både fra bruker- og driftsperspektivet, og peke på muligheter for forbedring.



Lillestrøm
Bysiden



Lillestrøm
Messesiden

Oslo S

Asker



Drammen



Moss



Sandefjord



Larvik



METODE

Evalueringen er gjennomført ved en kombinasjon av flere ulike metoder, som fremgår her:

- Online kvantitativ brukerundersøkelse
- Intervju med brukere og driftsansvarlige
- Registrering og kortlegning
- Kvalitativ vurdering

Brukerundersøkelsen ble utført for, på overordnet nivå, at få et inntrykk av hvem brukerne er og deres syn på sykkelparkeringen. Undersøkelsen ble foretatt i perioden fra midt-juni til midt-juli 2018 og de øvrige metoder ble tatt i bruk ved en befaring av sykkelhotellene den 11-13. juni 2018.

Et grunnlag for evalueringen er dessuten Gehl teamets erfaring med arbeide med sykkelparkering ved stasjoner i Nederland, Danmark, Sveits og Storbritannia.

STRUKTUR FOR RAPPORTEN

Rapporten består av følgende 4 deler:

- Oppsummering og anbefalinger
- Stasjonsevalueringer
- Brukerundersøkelse
- Best practice - eksempler på vellykket parkering ved stasjoner



INTRODUKSJON





OPPSUMMERING

DAGENS SITUASJON

OPPSUMMERING

I denne delen er det et kort sammendrag av evalueringen, samt en rekke anbefalinger til det fortsatte arbeidet med sykkelparkering ved stasjonene, inkludert sykkelhotell-konseptet.

DAGENS SITUASJON

Kort kan det sies at mye fungerer godt og brukerne generelt er forholdsvis tilfredse med den sykkelparkering de benytter. En del av de utfordringer som er, kan ses på som å være positive, nemlig mangel på kapasitet til parkering av sykler på allerede velfungerende stasjoner.

Den overordnede, relativt positive, vurdering uttrykkes blant annet ved at tilfredsheten med sykkelparkeringen generelt (på en skala fra 1-10, hvor 10 er meget tilfreds) er på 7,1 for sykkelhotell-brukere og på 4,9 for brukerne av den vanlige sykkelparkering. På samme måte har brukerne angitt sannsynligheten for at de vil anbefale sykkelparkeringen til andre (på en skala fra 1-10, hvor 10 er helt bestemt) og her er vurderingen på 8,6 for sykkelhotell-brukerne og på 5,8 for brukerne av den vanlige sykkelparkering.

Der er vesentlig forskjell på de stasjoner som er evaluert, når det kommer til størrelse og brukspotensiale, en del problemstillinger er dermed stasjonsspesifikke, mens andre går igjen på alle- eller mesteparten av stasjonene.

Oppsummeringen av evalueringen er oppdelt på:

- Sykkelhotellene
- Den vanlige sykkelparkering
- Det samlede sykkelparkeringstilbud

SYKKELHOTELLENE

Der er registrert en klart høyere andel av brukere med spesialsykler/dyrere sykler, f.eks. er 17% av syklene i sykkelhotellene el-sykler, mot 1% i den vanlige sykkelparkering. Den primære årsak til å velge sykkelhotell er derfor også sikkerhet for sykkel og dens overdekning (henholdsvis 96% og 73% av sykkelhotellbrukerne opplyser i brukerundersøkelsen sikkerhet mod tyveri/hærverk og overdekning som primære årsaker til å benytte

sykkelhotellet). Samtidig er der dog en viss skepsis overfor sikkerheten, som følge av at eventuelle sykkeltyver lett kan gå inn med en annen bruker og flere steder vil kunne arbeide i ro og mak, som følge av manglende innsyn i sykkelhotellene (spesielt Larvik, Drammen og Lillestrøm på Messesiden). I forbindelse med kommentarer om dette tema er det skepsis overfor hvor effektivt videoovervåkning er til å forhindre sykkeltyverier.

Der er et stort kjennskap til sykkelhotellene blant de som sykler til stasjonene (93% av brukerne av den vanlige gratis sykkelparkering sier i brukerundersøkelsen at de kjenner til sykkelhotellene). På tross av dette er det generelt mange ledige plasser i sykkelhotellene. Det ble registrert en total belegningsgrad på 35% på de 6 sykkelhoteller, hvor der var meget ledig kapasitet, med unntagelse av i Moss.

Brugerundersøkelsen og brukerintervjuene viser en utbredt utilfredshet, blant brukerne, med dørene til sykkelhotellene; dette omfatter primært åpning via appen, som er tidskrevende. I tillegg er det vanskelig å ta telefonen opp av lommen og brukerflaten på appen er ikke tiltenkt folk som ankommer på sykkel (knappen er hertil for liten og for tett på abonnementsoppsigelsen). En del brukere har ytterligere opplevet funksjonsproblemer med dørene, som gir STOR irritasjon, hvis man har opplevet ikke å kunne få adgang til sykkel sin.

Det er også en del kommentarer til prisen, både blant brukere og ikke brukere; kommentarer spenner fra det urimelige i at der skal betales for sykkelparkering når f.eks. parkering av el-bil er gratis, til at prisen er for høy og til at personer med f.eks. pendlerkort bør have gratis adgang.

En generell utilfredshet med to-høyde stativene er uttrykt. Det er vanskelig/umulig å få el-sykler opp i øverste etasje, underetasje litt vanskelig å komme til og så er det generelt besværlig å fastlåse sykkelens ramme til stativet. Der er spesielt problemer med uvanlige sykkeltyper, som f.eks. har bredere dekk, bredere styr, barnesete eller sykkelvesker.



DAGENS SITUASJON OPPSUMMERING

”For å få flere til å sykle til stasjonen bør man både legge til rette for gratis parkering og betalende parkering, men husk på at de aller fleste syklistene ikke benytter hotellet.

Man blir lei av å lete etter parkering og jeg tror mange har en høy terskel for å betale for å parkere sin sykkel.

Anbefaler å legge bedre til rette for gratis parkering utenfor hotellet, samtidig som man gjør hotellet attraktivt for de som er villige til å betale.”

- Daniel, 30-55 år, bruker vanlig P (Lillestrøm - bysiden)

104% total belegningsgrad* registrert i den vanlige sykkelparkering.

(1442 plasser og 1494 registrerte sykler)

* total antall registrerte sykler delt med plasser.

13% av alle de registrerte sykler i det offentlige rom var plassert-/fastlåst utenfor stativ.

(192 ut av 1494 registrerte sykler)

Vedlikehold og opprydning i sykkelhotellene er generelt i god stand, manglende/langsom fjerning av etterlatte sykler nevnes dog av en del respondenter (også en del etterlatte sykler registrert i forbindelse med befarings). Det er f.eks. også registrert en vesentlig del etterlatte låser, hjelmer og skiftetøy i sykkelhotellene.

Design: Intet gjennomgående konsept for skiltning eller hvilke tjenester som tilbys på sykkelhotellene og riktignok kun en begrenset etterspørsel etter flere tjenester, når eksisterende brukere blir spurt. Heller ikke et gjennomgående konsept med 2 inn-/utganger med henblikk på hurtig adgang til- og fra toget og personlig sikkerhet (fluktvei), som kun finnes på bysiden av Lillestrøm Stasjon i dag.

I tillegg er der noen særlige utfordringer med bruken av sykkelhotellet i Larvik og det unike design av sykkelhotellet på messesiden av Lillestrøm Stasjon.

DEN VANLIGE SYKKELPARKERING

Den vanlige sykkelparkering på stasjonene er generelt velfungerende, med god beliggenhet og med stativer som tilbyr enkel mulighet for fastlåsing. Det er dog en stor andel som er uten overdekning og generelt en mangel på kapasitet, særlig på Lillestrøm, Moss og Drammen stasjon, samt en del steder omkring Asker stasjon. Problemer med sykler utenfor stativ er primært på stasjoner med mangel på kapasitet. Moss skiller seg dog positivt ut med en veldig høy belegningsgrad og samtidig kun få sykler utenfor stativ.

De primære årsaker til å velge vanlig sykkelpar-

kering er gratis bruk, fastlåsingmuligheter og plassering (henholdsvis 57%, 39%, 38% og 34% av respondentene i brukerundersøkelsen angir prisen, fastlåsingmulighetene, plassering fra plattform og plassering fra ankomstvei som primære årsaker til at de benytter den vanlige sykkelparkering).

De primære ulemper ved den vanlig sykkelparkering er på samme måte angitt til at være mangel på ledige plasser, sikkerhet for sykkelen og mangel på overdekning (henholdsvis 46%, 45% og 39% nevner dette som de primære ulemper).

DET SAMLEDE SYKKELPARKERINGSTILBUD

Balansen mellom de forskjellige tilbud viser en generell mangel på kapasitet i vanlig sykkelparkering, som opptrer side om side med betydelig ledig kapasitet i sykkelhotellene (spesielt Lillestrøm og Drammen).

Der er en del brukerkritikk av fremgangsmåten hvor velfungerende vanlig (og gratis) sykkelparkering erstattes av sykkelhotell, med det resultat at kvaliteten av den vanlige sykkelparkering svekkes (spesielt Lillestrøm stasjon).

I de fleste tilfeller er vanlig sykkelarkering plassert så det er raskere å komme til og fra, enn sykkelhotellet.

For begge typer av parkering er det primært snakk om dag-parkering (81%) da kun 5% har sykkelen parkert ved stasjonen om natten (14% forteller det varierer). Dessuten er der store svingninger i etterspørsel mellom sommer- og vinterhalvår.



ANBEFALINGER

OPPSUMMERING

OVERORDNET TILGANG TIL SYKKELPARKERING

Det anbefales å definere en tydelig rollefordeling mellom vanlig (og gratis) sykkelparkering og sykkelhotellene (betaling og høyere standard).

Det anbefales at den gratis og ikke-avlåste parkering ses som hovedproduktet. Sykkelhotellene bør fungere som et viktig supplement målrettet den brukergruppe, som etterspør ekstra sikkerhet og/eller komfort.

Samtidig anbefales en differensiert strategi, som tydelig skiller mellom behovene på større stasjoner, med et betydelig antall sykler og begynnende problemer med mangel på plass, til sykkelparkering ved mindre stasjoner, med relativt få sykler og med relativt god plass omkring stasjonen.

Anbefalingene er basert på Bane NORs overordnede mål om å øke sykkelens betydning når det kommer til transport til- og fra stasjonen, på brukersammensetning og -etterspørsel, samt på utformningen av de eksisterende sykkelhoteller (inkl. system for registrering og betaling).

Denne strategiske tilgang innebærer hovedfokus på:

1. å utvide omfang av vanlig sykkelparkering, hvor den i dag ikke er tilstrekkelig (målet bør være en belegningsgrad på rundt 85%).
2. å forbedre kvaliteten, ved i stigende grad å introdusere overdekket vanlig sykkelparkering.
3. å fortsatt benytte stativtyper hvor fastlåsing av sykkelens ramme er enkel og hurtig.
4. å fastholde en høy standard for opprydning og fjerning av feilparkerte sykler.
5. å videreutvikle sykkelhotellene, som et høykvalitets supplement til den vanlige sykkelparkering
6. å begynne planlegging av sykkelparkeringsanlegg på større stasjoner (som Lillestrøm), hvor hele eller deler av den rene overflateparkering på sikt utskiftes med parkering i konstruksjon, for å sikre god og tilstrekkelig parkering uten at byrom domineres av sykler, potensielt med (delvis) to-høyde stativ.

34% total belegningsgrad* registrert i sykkelhotellene (størstedelen av de ledige plasser er i den øvre del av to-høyde stasjonene, som finnes i de fleste av sykkelhotellene).

(1365 plasser og 465 registrerte sykler)

* total antall registrerte sykler delt med antall plasser

” Jeg sykler oftest hele pendlerstrekningen på 2 mil. Savner større sikkerhet for dyr elsykkel. Låsbare skap kanskje. I dag er ikke sikkerheten tilstrekkelig til å sette en elsykkel med verdi av 40.000,- ved stasjonen. Hvis der kommer tilbud om separate sykkelskap/garasjer som er trygg kan leies på måneds-/årsavtaler, så vil jeg begynne å bruke kombinasjon sykkel/tog,”

- Siri, 30-55 år, har 3-5km til Lillestrøm St.



FORMÅL MED BRUKERBETALING

Målet om at sykkelparkering skal være "inntekts-dekket" anses for urealistisk og kontraproduktivt i forhold til den samfunnsøkonomiske effekt. Det skyldes både de positive effekter av sykling, for den enkelte og for samfunnet som helhet, samt at f.eks. 28% av respondentene opplyser at de kjører bil, hvis ikke de sykler til stasjonen. Betaling for bruk av sykkelhotell bør derfor primært ses som en måte å registrere brukere, samtidig med å øke sikkerheten, men ikke som en metode for å generere inntekt.

I Nederland har man testet en rekke forskjellige prisstrukturer. I dag er den mest vanlige prisstruktur at de første 24 timer er gratis, hvorefter det betales per dag, med hensikten å sikre at sykler ikke etterlates/langtidsparkeres.

"Klønet at låse opp døren i app - står rett vsa. stopp abonnement. Gjør tydeligere."

- Anne, 30-55 år, bruker sykkelhotell i Moss

"Åpne dør burde vært øverst med kun ett trykk i appen. I dag må jeg scrolle ned og trykke lås opp to ganger."

- Ånund, 55-70 år, bruker sykkelhotell i Asker

FORTSATT UTVIKLING AV SYKKELHOTELLENE

Som ledd i den overordnede tilgang anbefales en fortsatt gradvis utvikling av sykkelhotellene, herunder utrulling til flere stasjoner. Det bør skje målrettet mot de brukere, som ønsker økt sikkerhet og komfort.

Følgende anbefales til den fortsatte utvikling av sykkelhotellene:

1. Fastsett en minimumsstørrelse for hvor stor en stasjon skal være før sykkelhotell, i nåværende format, er relevant. På mindre stasjoner, som Larvik, bør tilbys vanlig (og gratis) sykkelparkering supplert med adgang til individuelle sykkelbokse mod betaling.
2. Videreutvikling av døråpningssløsning (overvei eksempelvis forbedring av åpningstid; brikke så telefon ikke skal finnes frem; bedre brukerflate i app; test av "støtte-stativ" til syklist/sykkel foran dør når telefon skal finnes frem, etc.).
3. Tilby nedsatt pris eller automatisk abonnement til personer med pendlerkort til toget.
4. Unngå så vidt mulig to-høyd stativ (vanskelige å bruke med spesialsykler som elsykler; nåværende modeller ikke velegnede til fastlåsing av ramme på sykkelen).
5. Hvor to-høyd stativ er nødvendig, av hensyn til kapasitet, skal "nye" to-høyd stativ benyttes.
6. Målrettede kampanjer med redusert pris på stasjoner, hvor der er mangel på kapasitet i den vanlige sykkelparkering, men ledig plass i sykkelhotellet (Lillestrøm, Drammen, osv.).
7. Fast konsept for servicefunksjoner (f.eks. Minimum: pumpe, søppelbøtte, plastikkhansker, servietter. Medium: verktøy, speil, vann, ella-destativ. Maksimum: toalett, serviceverksted, bysykler).
8. Fast konsept for utformning, unike designelementer begrenses, spesialplasser plasseres lengst fra plattform/dør (så de ikke fylles opp med vanlige sykler), samt minimum to dører av hensyn til fluktveier og enklere adgang til- og fra tog ("desire line").
9. Fast konsept for opprydning, så etterlatte sykler fjernes relativt hurtig (også selv om det er god kapasitet).
10. Ved utrulling av sykkelhotell-konseptet til nye stasjoner gjøres det uten (eller ved kun i veldig begrenset omfang) å nedlegge velbrukt eksisterende vanlig sykkelparkering.
11. Fasader skal være helt-/delvis transparente for økt sikkerhet (dog ikke av glass, ettersom det er dyrt å utskifte ved hærverk og krever mer vedlikehold). Fasaden bør også avsluttes tett på sokkelen, og et godt stykke opp, for at unngå blader og annet blåser inn i hotellet.
12. "Test-lær-raffiné" som fast del av utviklingen av sykkelhotellene (utnevnt "test-stasjoner" hvor det er lokalt eierskap blant både brukere og driftspersonale), dette skal omfatte både en større og en mindre stasjon, hvor det ved sistnevnte bør testes individuelle sykkelbokser, som alternativ til nåværende format for sykkelhotell.



ANBEFALINGER OPPSUMMERING

”Savner mer praktisk låsemulighet. Stativene på gulvnivå krever i prinsippet at man låser bakhjulet på sykkelen fast i stativets bøyle. Bakhjul er ofte skitne, slik at man heller ønsker å låse fast ramme eller forhjul.”

- Erik, 30 - 55 år, bruker sykkelhotell i Asker

”Synes det er uhørt at sykler må betale mens elbiler parkerer gratis! Skal man få folk til å sykle må det være attraktivt. Tog er allerede dyrt.”

- Maria, 30-55 år, bruker vanlig parkering i Asker

PERSPEKTIVERING

Denne evaluering har fokus på kvaliteten av sykkelparkeringen og ikke på den samlede reise fra dør-til-dør. Samtidig er evalueringen utført i sommerhalvåret. Resultatet er at (minimum) tre viktige temaer ikke- eller kun meget kortfattet er berørt:

For det første:

Denne evaluering omfatter intervju med personer, som sykler allerede i dag. Det vil være relevant å supplere dette med innspill fra den store gruppe reisende som i dag ikke velger sykkelen; hva avholder dem fra å sykle til stasjonen og i hvilken grad er det årsaker det er mulig for Bane NOR å adressere, eventuelt i samarbeide med andre parter.

For det andet:

Sykkelparkering er ikke en øy. Attraktiviteten av å sykle til toget er i høy grad avhengig av kvaliteten på sykkelveien til og fra til stasjonen, her er den lokale kommune den avgjørende aktør. Samtidig er kvaliteten av de andre- og konkurrerende transportformer til- og fra stasjonen også av betydning for hvor mange som velger sykkelen (for eksempel kan plassering og pris for bilparkering nevnes).

For det tredje:

Det er i dag betydelige utsving mellom sommer og vinter når det angår omfang av sykling til- og fra stasjonen. Resultatet er, at sykkelinfrastrukturen kun utnyttes i meget begrenset omfang i løpet av vinteren, og omvendt at andre transportformer skal have ekstra kapasitet til å oppsuge sykklister om vinteren. En målrettet analyse av mulighetene for å heve omfanget av sykling i løpet av vinteren vil være relevant. I første omgang, eksempelvis via et forsøk i samarbeide med en kommune og brukere, hvor fokus er både på sykkelveiene til stasjonen og et oppgradert sykkelhotell, som tilpasses spesifikt til å gjøre vintersykling mer attraktivt.







STASJONSEVALUERINGER

STASJONSEVALUERINGER

VURDERINGSMETODE

Som ramme for observasjonene og den etterfølgende vurdering av de 5 undersøkte stasjoner ble det utarbeidet registrerings skjemaer, som fungerte som sjekklister over de temaer, som skulle vurderes i besiktigelsen.

Det ble laget registrerings skjemaer for:

- Brukere
- Drift og vedlikehold
- "Ikke-brukere", som bruker området uten å parkere sykkel

Registrerings skjemaene ble anvendt på både sykkelhotellet og den vanlige sykkelparkering ved stasjonen.

De berørte temaene i registrerings skjemaene omfattet blant annet:

- Funksjonalitet og brukervennlighet
- Sikkerhet
- Synlighet og plassering
- Påvirkning på byrommet

Tellinger og kortlegninger er utført ut i fra en lik metode og har hatt fokus på:

- Antall sykkelparkeringsplasser
- Antall sykler i stativ
- Antall sykler utenfor stativ

Sistnevnte ble kortlagt (i forhold til plassering i rommet) for å vurdere hvor sykler klumper seg sammen og/eller blokkerer for adgangsveier.

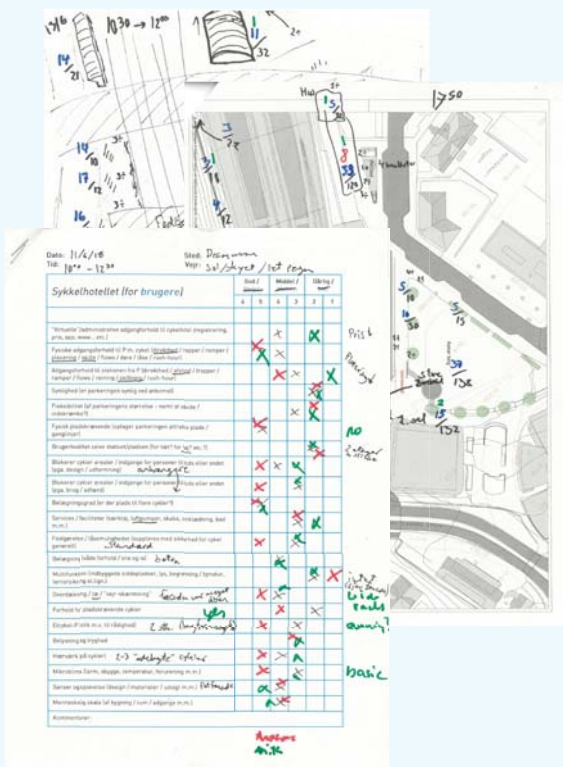
Vedlagt - som bilag til denne rapport - er registreringskort med kortlegning av oppstillingene.

EVALUERINGEN

Hver enkelt stasjon presenteres på 3 separate oppslag:

- Sykkelhotell
- Vanlig sykkelparkering
- Samlet stasjonsoverblick

På hver av disse oppslag presenteres en rekke stamdata, en vurdering av hva som fungerte godt og mindre godt, samt bilder av interessante detaljer og stasjonsspesifikke utdrag fra brukerundersøkelsen.



SYSTEMATISK EVALUERINGSMETODE

VIA OBSERVASJONER OG OPPTELLINGER, SUPPLERT MED INTERVJU AV BRUKERE OG DRIFTSANSVARLIGE





GARDEN



ASKER

STASJON

ASKER SYKKELHOTELL

ÅPNINGSDATO 18/05/2016
AKTIVE BRUKERE 103 (april 2018)

REGISTRERINGER (11/06/2018, 10:00)

TO-HØYDE STATIVER *Ja*
EKSTRA FASILITETER *Nei*
ELEKTRISKE SYKLER 23
FORLATTE SYKLER 0
VANLIGE SYKLER 39
TOTAL ANTALL SYKLER 62
ANTALL Plasser 140
BELEGNINGSGRAD 44%



DIREKTE ADGANG FRA NORD ER VIA TRAPPE



SYKKELHOTELLET SETT INNEFRA OG UT



GRATIS-P ETABLERT I ETASJE OPPÅ HOTELL

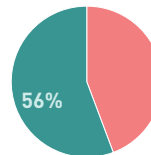
EVALUERING



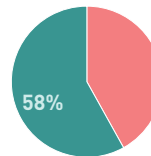
- Dårlig plassering i forhold til ankomstveien, da man er nødt til å krysse torget.
- Trang plass i høyden ved de øverste stativer (syklene er tett på taket av bygningen).
- Mindre god beliggenhet i forhold til plattformen.



- Rimelig beliggenhet i forhold til stasjonsbygning.
- Flott design og god kvalitet.
- Beliggenhet opp mot torget gir god sikkerhet for sykkel og personer i den nedre etasje av sykkelhotellet.
- Anlegg med avlåst sykkelhotell er kombinert med anlegg med gratis plasser, i samme konstruksjon, er av god kvalitet.

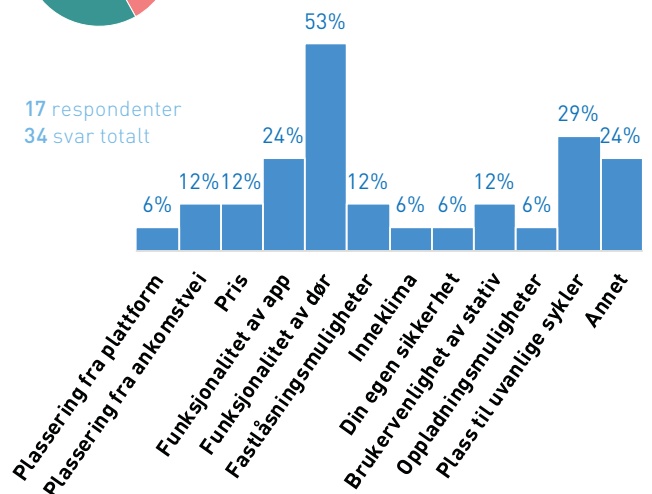


BELEGNINGSGRAD I AVLÅST DEL
UBRUKTE Plasser I AVLÅST DEL



BELEGNINGSGRAD I GRATIS DEL
UBRUKTE Plasser I GRATIS DEL

17 respondenter
34 svar totalt



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER VED
SYKKELHOTELLET PÅ ASKER STASJON



FLOTT DESIGN OG UTNYTTING AV TRANGT AREAL

"Sykkelhotellet er helt avgjørende for at jeg sykler så mye til toget som jeg gjør. Spesielt om vinteren.

Jeg har lastesykkel og leverer barn på skole og barnehage først.

Min sykkel bruker tre plasser i vanlig stativ, det virker bortkastet, men det er ingen egne plasser for lastesykkel eller sykkeltilhenger."

- Magnus, 30-55 år, sykler 4-5 ganger i uken

ASKER

VANLIG SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (13/06/2018, 10:30)

OVERDEKKET	<i>Delvis</i>
EKSTRA FASILITETER	<i>Nei</i>
ELEKTRISKE SYKLER	1
FORLATTE SYKLER	15
SYKLER UTENFOR STATIV	53
VANLIGE SYKLER	254
TOTAL ANTALL SYKLER	323
ANTALL PASSER	340
BELEGNINGSGRAD	110%



OVERDEKKET PARKERING TETT PÅ PLATTFORM



SYKKELPARKERING SYDVEST FOR PLATTFORM



SYKKELPARKERING VED GANGBROEN

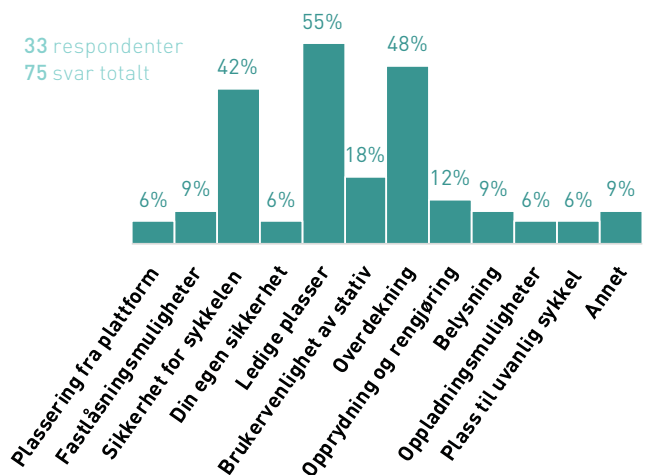
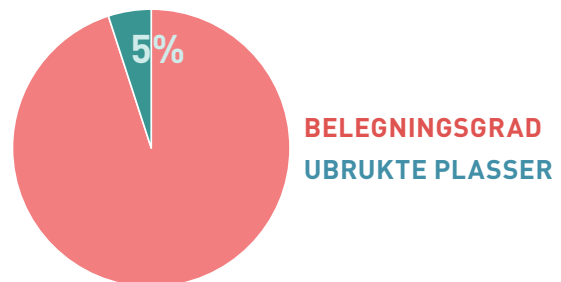
EVALUERING



- Flere uhensiktsmessig plasserte stativer.
- Få overdekkede plasser.
- Manglende opprydning og manglende beskjæring av beplantning omkring stativer.
- Mange sykler utenfor stativ ved attraktive plasseringer.
- Mange stativer på stasjonssiden, med dårlig plassering, som står tomme.
- Mangel på kapasitet motsatt stasjonssiden.
- Behov for ytterligere opprydning av feilplasserte sykler.



- God variasjon av fasiliteter med mange beligenheter og forskjellige stativtyper.
- Alle plasser er på bakkenivå (ingen to-høyde stativer).



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER PÅ DEN VANLIGE SYKKELPARKERING VED ASKER STASJON

"For oss som sykler for å spare tid og har billige sykler, som ikke er interessante for sykkeltjuver, er det om å bruke minst mulig tid fra en kommer til stasjonen til en kan gå på toget..."

- Ommund, 30-55 år, sykler 4-5 ganger i uken

RIFT OM PLASSENE TETTEST PÅ PLATTFORMEN



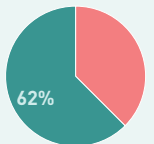
ASKER

ØVRIG AVLÅST SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (13/06/2018, 10:30)

AVLÅST SYKKELPARKERING #1

ELEKTRISKE SYKKLER	1
VANLIGE SYKKLER	11
TOTAL ANTALL SYKKLER	12
ANTALL Plasser	32
BELEGNINGSGRAD	38%



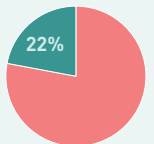
BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE Plasser



AVLÅST SYKKELPARKERING #1

AVLÅST SYKKELPARKERING #2

ELEKTRISKE SYKKLER	5
VANLIGE SYKKLER	48
TOTAL ANTALL SYKKLER	53
ANTALL Plasser	68
BELEGNINGSGRAD	78%



BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE Plasser



AVLÅST SYKKELPARKERING #2

EVALUERING



- Mindre sykkelparkeringshus av eldre dato og med litt "foreldede" opplåsningsmekanismer av dørene, som også er veldig smale.
- Lidt slitte fasiliteter.



- Transparente fasader giver økt trygghet og sikkerhet.
- Gode beliggenheter, veldig tett på plattformen.
- Multifunksjon av sykkelparkering #2, som er i forbindelse med bilparkering og kan derfor forholdsvis lett utvides eller begrenses etter behov.

"Det er for få plasser! Når man sykler bør man «belønnes» med at man i det minste får satt fra seg sykkelen. Det må ikke være lettere å finne parkering til bilen enn til sykkelen."

"Enkle stativer nær plattformen er det eneste som trengs. Sett opp igjen stativene inntil stasjonsbygningen, som ble fjernet i fjor, så er mye gjort :-)"

- Birgitte, 30-55 år, sykler 2-3 ganger i uken

"Ser det er økende sykkelbruk og det kan derfor bli konflikt med gående. Bør få flere rene sykkelveier, samt holdningskampanjer i kommunen hvordan syklende og gående skal oppføre seg på gangveier."

- Gunnhild, 30-55 år, bruker sykkelhotell

SYKKELPARKERING

220m

AVLÅST
SYKKEL-P PÅ
BEGGE SIDER
AV SPORENE

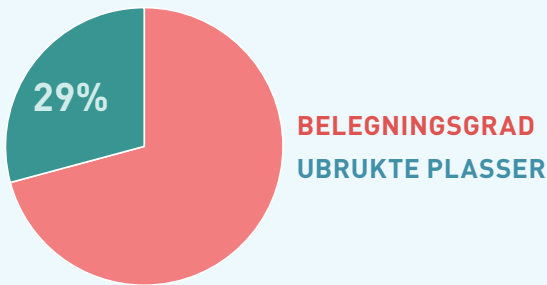


ASKER ØVRIG AVLÅST SYKKELPARKERING

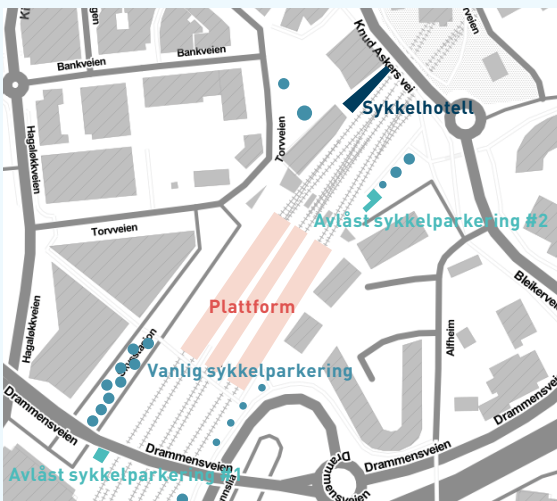
ASKER STASJON

TOTALE REGISTRERINGER

ELEKTRISKE SYKLER	32
FORLATTE SYKLER	17
SYKLER UTENFOR STATIV	53
VANLIGE SYKLER	405
TOTAL ANTALL SYKLER	507
ANTALL PASSER	716
BELEGNINGSGRAD	71%



ANKOMST FRA NORDØST KREVER EN OMVEI



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

SAMLET EVALUERING



- Stor del av den vanlige parkering i det sydvestlige hjørne er ikke benyttet, bl.a. pga. manglende synlighet, dårlige adgangsforhold og manglende vedlikehold av beplantning omkring stativene.
- Det mangler stor kapasitet i den vanlige sykkel-parkering tettere ved torget og stasjonsbygningen.
- Mangel på kapasitet tettere på den sydøstlige side av gangbroen over sporene.
- Behov for ytterligere opprydning av feilplasserte sykler.
- Kan være litt forvirrende med forskjellige konsepter for avlåst sykkelparkering på samme stasjon.



- God variasjon av fasiliteter.
- En del plasser med god beliggenhet.
- Vellykket sykkelhotell, inklusiv overbygning, som ikke er avlåst og ikke krever betaling.
- Eldre avlåst sykkelparkering er beholdt, som innebærer mulighet for avlåst sykkelparkering på flere sider av stasjonen.

"Det ville vært fint om man fikk fjernet gamle sykkelvrak, og klippet ned busker slik at det blir bedre innsyn (og dermed mindre tyverier)"

- Mann, 30-55 år, sykler nesten hver dag

OPPSUMMERING

Overvei oppdatert plan for eksisterende vanlig sykkelparkering (både med tanke på å tilføye og fjerne stativer, inkludert fjerne stativer med mindre attraktiv beliggenhet som samtidig fører til sykler parkert hvor de skjemmer bybildet).

Oppgrader opprydning av etterlatte sykler.

79%
ANKOMMER
VED STASJONS-
SIDEN





Drammen stasjon

Kund

Kundeinformasjon

Bus

Buss for tog

SYKKELHOTELL

SYKKELHOTEL



SYKKELHOTELL
For alle, hele døgnet
Gjør følgende for å få tilgang til sykkelhotellet:
Skriv SMS: SYKKEL DRAMMEN - Send meldingen til 2300
Dette er en abonnementsbetjent tjeneste. Du får adgang til 24 timer.
Du vil motta SMS'er underveis om å gi deg tilgjengelige sykkelhoteller.

INFORMASJONSSKILT
- 2. parkeringskøytte av 18.03.16 av 200

Les mer informasjon på www.sykkelsjakk.no

For å bruke sykkelhotellet må du ha en gyldig sykkelhotellkort. Dette kortet kan kjøpes på sykkelhotellene eller på sykkelhotellene. Kortet er gyldig i 24 timer og kan brukes på alle sykkelhotellene. Kortet er gyldig i 24 timer og kan brukes på alle sykkelhotellene.

betaal med mobilen
9682



DRAMMEN

STASJON

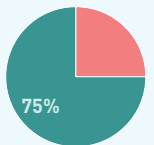
DRAMMEN SYKKELHOTELL

ÅPNINGSDATO 15/04/2013
AKTIVE BRUKERE 237 (april 2018)

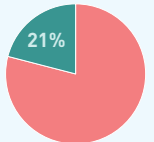
REGISTRERINGER (11/06/2018, 10:00)

TO-HØYDE STATIVER Ja
EKSTRA FASILITETER Ja - ladepunkter og sykkelpumpe

ELEKTRISKE SYKLER 21
FORLATTE SYKLER 25
VANLIGE SYKLER 82
TOTAL ANTALL SYKLER 128
ANTALL PASSER 244
BELEGNINGSGRAD 52%



ØVRE STATIV-BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE ØVRE PASSER



NEDRE STATIV-BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE NEDRE PASSER



SYKELEN MÅ LØFTES NED FRA ØVRE PASSER



DÅRLIG PLASS TIL SYKKELTILHENGERE

EVALUERING



- Behov for ytterligere opprydning av forlatte sykler og ubrukte låser i stativene.
- To-høyde stativene er en gammel variant, uten renne til at løfte sykkelen opp med.
- Manglende plass til sykkeltilhengere og sykler av uvanlige dimensjoner.
- Plassert for langt fra plattformen.
- Beliggenheten er dårlig i forhold til sikkerhet for både sykkel og personer (isolert lokasjon og derfor ingen "øyne" på sykkelhotellet).
- Kun én enkel inn-/utgang, som minsker effektiviteten og brukernes sikkerhet.

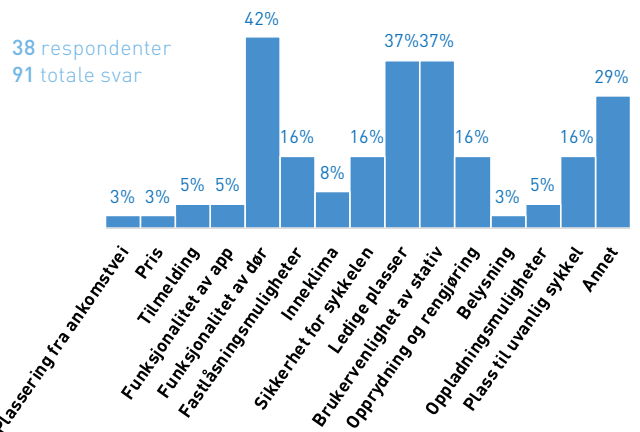


- Beskjeden, men effektiv sykkelparkering.
- God størrelse til nåværende behov.
- Fin transparent fasade.

"Det er fullt i «første etasje» i stativene og det er vanskelig å løfte tunge elsykler opp i «andre etasje».

Mange sykler står gjenglemt eller etterlatt, disse bør fjernes for å frigjøre plass til sykler som er i bruk."

- Håkon, 30-55 år, sykler 4-5 ganger i uken



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER VED SYKKELHOTELLET PÅ DRAMMEN STASJON



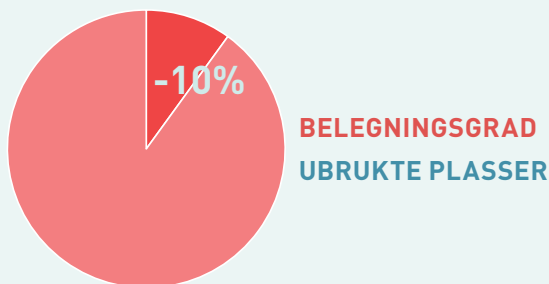
**MANGE
FORLATTE
SYKLER OG
UBRUKTE LÅSER
I STATIVENE**

DRAMMEN

VANLIG SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (11/06/2018, 10:00)

OVERDEKKET	Veldig liten andel
EKSTRA FASILITETER	Nei
ELEKTRISKE SYKLER	5
FORLATTE SYKLER	4
SYKLER UTENFOR STATIV	36
VANLIGE SYKLER	215
TOTAL ANTALL SYKLER	260
ANTALL PLASSER	237
BELEGNINGSGRAD	110%



GOD BELIGGENHET - MANGLER DOG KAPASITET



SYKKELPARKERING LANGS MED PLATTFORM

EVALUERING



- Mangel på overdekkede plasser.
- Plassene foran stasjonsbygningen fyller en del i det offentlige rom.
- Mangel på plasser, spesielt foran stasjonsbygningen.
- Behov for ytterligere opprydning av feil plasserte sykler.



- Gode beliggenheter for brukerne, tett på både stasjonsbygning og plattform.
- Enkel adgang fra by-/sykkelforbindelser.

"Trenger masse mer sykkelparkering, helst under tak litt andre steder enn bare i sykkelhotellet.

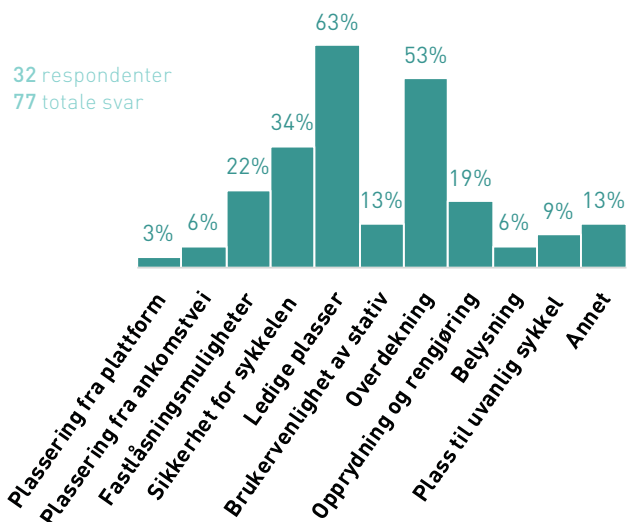
Når man kommer fra Grønland er det for langt...

Dessuten ville jeg syklet mer - også i regnvær -

om det var flere stativer under tak.

Flere stativer er uansett helt nødvendig!"

- Kvinne, 30-55 år, bruker vanlig sykkelparkering



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER PÅ DEN VANLIGE SYKKELPARKERING VED DRAMMEN ST.

**STATIVENE
(SPESIELT FORAN
STASJONSBYGNINGEN)
ER FULLT
UTNYTTET**



DRAMMEN STASJON

TOTALE REGISTRERINGER

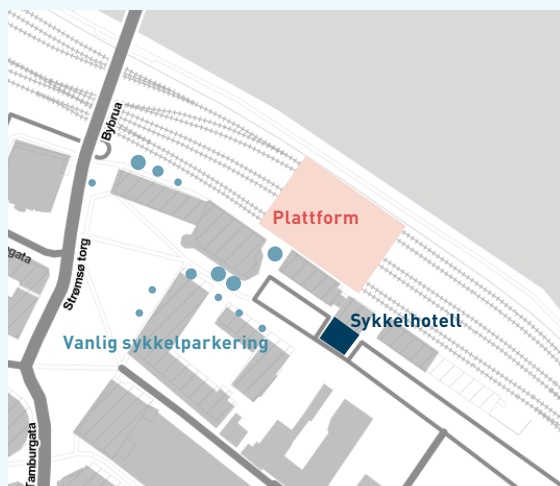
ELEKTRISKE SYKLER	26
FORLATTE SYKLER	29
SYKLER UTENFOR STATIV	36
VANLIGE SYKLER	297
TOTAL ANTALL SYKLER	388
ANTALL PASSER	481
BELEGNINGSGRAD	81%



ANKOMSTVEI TIL STASJONEN FRA SYDØST



ANKOMSTVEI TIL STASJONEN FRA NORD



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

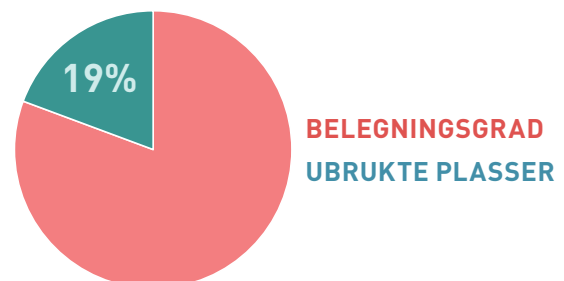
SAMLET EVALUERING



- Mangel på opprydning av feilplasserte sykler.
- Mangel på kapasitet i vanlig sykkelparkering.
- Sykkelhotell ligger litt isolert og med kun én inn-/utgang.



- God plassering av vanlig sykkelparkering, både i forhold til ankomstveier og plattformer.
- Basalt og luftig sykkelhotell.



OPPSUMMERING

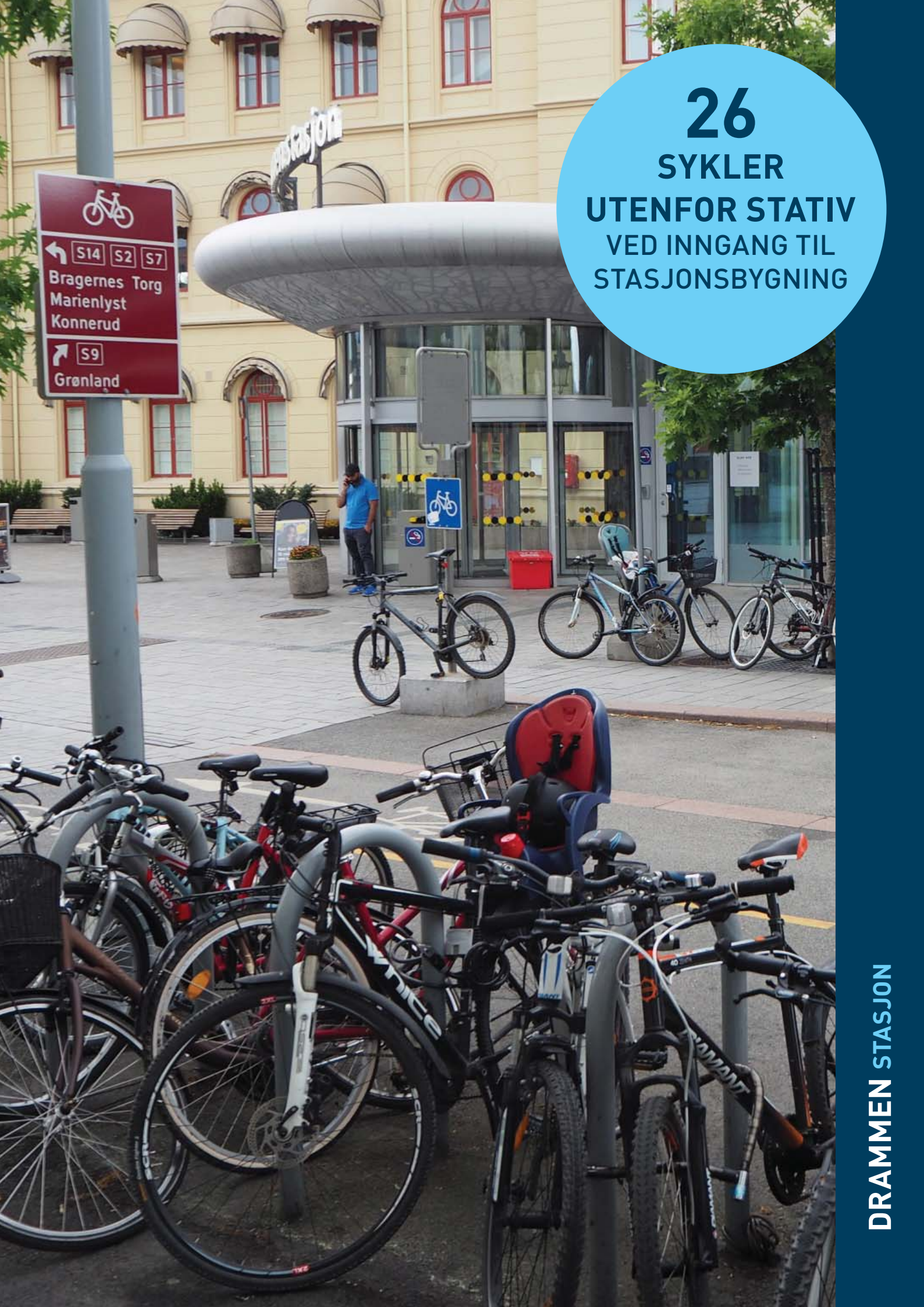
Der er et behov for utvidelse av den vanlige sykkelparkering. Ekstra resurser til opprydning av etterlatte og feilparkerte sykler er også nødvendig.

Derutover bør der være fokus på økt sikkerhet i sykkelhotellet. Spesielt mulighet for bedre innblikk og ekstra inn-/utgang bør undersøkes.

Større forbedringer bør dog avvente den kommende oppgradering av stasjonen, herunder mulighet for sykkelparkering på bro over jernbanen, med god adgang til plattformer.

26

**SYKLER
UTENFOR STATIV
VED INNGANG TIL
STASJONSBYGNING**





området er overvåket
video surveillance

Larvik

69666

POLY
KROM

MATHEUS
FINN



LARVIK

STASJON

LARVIK SYKKELHOTELL

ÅPNINGSDATO 19/05/2017
AKTIVE BRUKERE 18 (april 2018)

REGISTRERINGER (11/06/2018, 14:00)

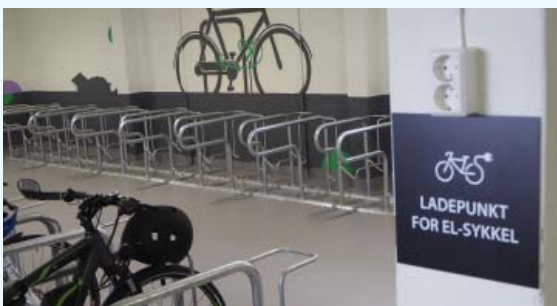
TO-HØYDE STATIVER *Nei*
EKSTRA FASILITETER *Ja - ladepunkter*
ELEKTRISKE SYKKLER 1
FORLATTE SYKKLER 0
VANLIGE SYKKLER 3
TOTAL ANTALL SYKKLER 4
ANTALL PLAGSER 65
BELEGNINGSGRAD 6%



ANKOMSTVEIEN FRA SELVE STASJONEN



OPPBEVARING AV SKIFTETØY



LADEPUNKTER FOR ELEKTRISKE SYKKLER

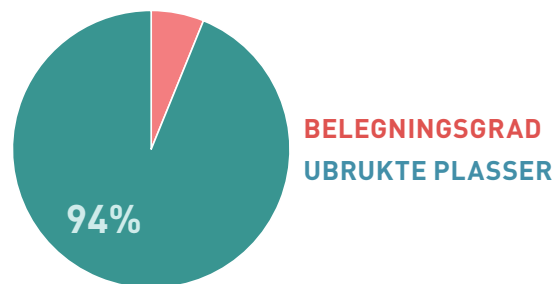
EVALUERING



- Mangler en dør/port ut mot plattformen for bedre adgang til togene og sikkerhet for brukerne.
- Døren er plassert lengst mulig vekk fra ankomstvei (fra øst/Storgata) og plattform.
- Mangler sikkerhet i form av transparente fasader (veldig små vinduer).
- Opplevs tomt (mange ledige plasser).



- Alle plasser er på gulvnivå (ingen to-høyde stativer).
- Syklene står beskyttet mot all slags vær.
- Ladepunkter for elektriske sykler.
- Flere fastlåsningsmuligheter til stativene, som er "forlenget" horisontalt.
- Flott og veldig rent.



"Sykkelhotellet er for tungvindt å bruke, lite effektiv løsning og koster dessuten like mye per måned som bil, de som sykler burde heller belønnes!"

- Tor, 30-55 år, bruker ikke Larviks sykkelhotell



**SYKKELHOTELLET
I LARVIK
ER VELDIG LITE
BENYTTET**

LARVIK

VANLIG SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (11/06/2018, 14:00)

OVERDEKKET	Ja
EKSTRA FASILITETER	Nei
ELEKTRISKE SYKLER	0
FORLATTE SYKLER	9
SYKLER UTENFOR STATIV	2
VANLIGE SYKLER	18
TOTAL ANTALL SYKLER	29
ANTALL PLAGSER	42
BELEGNINGSGRAD	69%



HVOR SKAL SYKKELEN PARKERES?



INGEN STATIVER VEST FOR PLATTFORMEN



OVERDEKKET OG TETT PÅ PLATTFORMEN

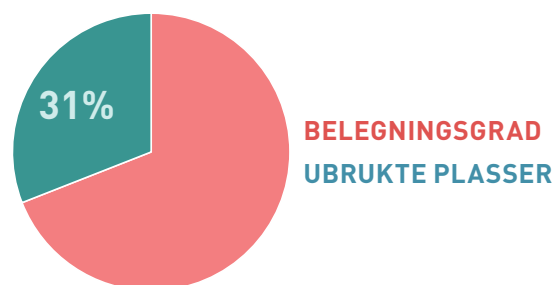
EVALUERING



- Sykkelparkeringen er knapt så synlig og mindre godt plassert i forhold til ankomstveien fra vest, ned Storgata.
- Kun én parkeringsmulighet (det bør også være plasser på den vestlige side av stasjonen).
- Behov for ytterligere opprydning av etterlatte og feilplasserte sykler.



- God plassering i forhold til plattformen.
- Plassene er overdekkede.
- God kvalitet av stativene, som kan anvendes av de fleste sykkeltyper og som syklene relativt enkelt kan låses fast til.



"Ekstra funksjoner og fasiliteter er ikke viktig, men trygg og effektiv parkering er. Jeg skal tross alt rekke et tog!"

- Tor, 30-55 år, bruker ikke sykkelhotell



**DET FINNES
KUN ETT GRATIS
SYKKELSTATIV**

LARVIK VANLIG SYKKELPARKERING

LARVIK STASJON

TOTALE REGISTRERINGER

ELEKTRISKE SYKLER	1
FORLATTE SYKLER	9
SYKLER UTENFOR STATIV	2
VANLIGE SYKLER	21
TOTAL ANTALL SYKLER	33
ANTALL PASSER	107
BELEGNINGSGRAD	31%



”KISS & RIDE” ER FLITTIGT BENYTTET I LARVIK



MANGLENDE ADGANG FRA SYDSIDEN



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

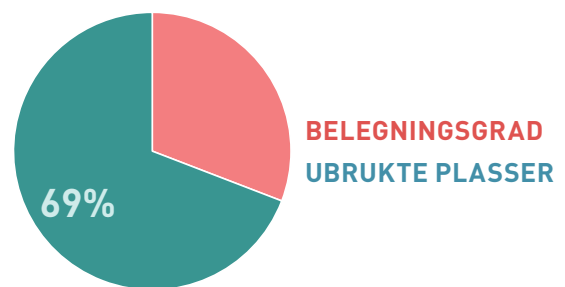
SAMLET EVALUERING



- Vanlig sykkelparkering og sykkelhotell er ikke synlige fra hovedankomstveien (man skal kjenne beliggenhetene på forhånd).
- Det mangler vanlig gratis sykkelparkering på den vestlige side av stasjonsbygningen.
- Sykkelhotell virker ikke til å ha noen spesiell attraksjon for sykkelpendlerne i Larvik.
- Vanskelig sykkelvei til og fra Larvik sentrum (veldig bratt bakke med skarpe svinger).
- Hard konkurranse fra bil, som har god og enkel adgang til både parkering og ”Kiss & Ride”.



- God kvalitet og plassering av det eneste gratis sykkelstativ.



OPPSUMMERING

Kun veldig begrenset behov for sykkelhotell. Sykkelhotell er velholdt, men kan allikevel oppleves utrygt, som følge av kun en inn-/utgang og manglende innblikk, samtidig er beliggenheten dårlig.

Det anbefales derfor å erstatte det nåværende sykkelhotell med et forsøk med individuelle sykkelbokse med bedre beliggenhet. Det bør kombineres med mindre forbedringer av den vanlige sykkelparkering.



**VELDIG
BRATT BAKKE
TIL- OG FRA
LARVIK SENTRUM**

*"For oss hverdagssyklister
fungerer sykkelparkeringen utmerket!
Ikke noe behov for fancy sykkelstall.
Glemte sykkelen en høst,
den stod vinteren over ulåst og godt under tak
til våren kom og jeg «fant» den igjen :-)"*

- Helge, 55-70 år, sykler 2-3 ganger i uken



Området er overvåget
Kontakt: 022 22 22 22



Sykkelhotell

022 22 22 22

022 22 22 22

022 22 22 22



LILLESTRØM

BYSIDEN

LILLESTRØM - BYSIDEN

SYKKELHOTELL

ÅPNINGSDATO 08/03/2017
AKTIVE BRUKERE 163 (april 2018)

REGISTRERINGER (12/06/2018, 09:00)

TO-HØYDE STATIVER *Ja*
EKSTRA FASILITETER *Ja - ladepunkter og servicestander*

ELEKTRISKE SYKLER 12
FORLATTE SYKLER 0
VANLIGE SYKLER 106
TOTAL ANTALL SYKLER 118
ANTALL PASSER 426
BELEGNINGSGRAD 28%



PLASS TIL CARGOSYKLER



VANLIGE SYKLER OPPTAR ELSYKKE-PLASS

EVALUERING

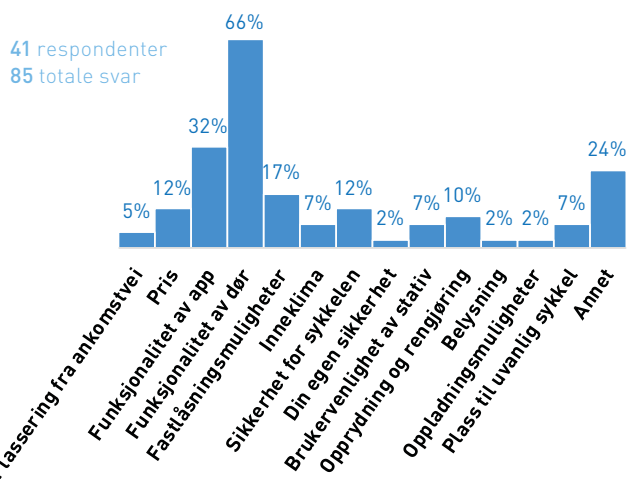


- Tekniske problemer med dør i begge ender (brukerne opplever ofte at feil dør åpner).*
- De spesielle plasser (til cargosykler og elsykler) er plassert for tett på inngangen og er derfor opptatt av vanlige sykler.
- Stativer er for trange til mange sykler - både i høyden og i bredden.
- Det er ikke så lett at låse sykkelen fast i de nedre stativer (vanskelig å komme helt inn til stativet).



- Dør i begge ender fungerer som "ski-in-ski-out" og bidrar til at stativer i begge ender av sykkelhotellet gjøres attraktive.
- De to dører øker den personlige sikkerhet (spesielt om kvelden).
- Godt og funksjonelt design.
- God beliggenhet, forholdsvis tett ved stasjonsinngangen.
- God opprydning (ingen forlatte sykler).

* Dette er ifølge driftssjef Jørgen Nordhagen et ukjent og umulig problem, siden man ifølge han må stå i fotocellen for å få åpnet døren.



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER VED SYKKELHOTELLET PÅ BYSIDEN AV LILLESTRØM



**TEKNISKE
PROBLEMER
MED DE TO DØRER
TIL SAMME
SYKKELHOTELL**

*"Veldig trangt stativ
(både til siden og over) og
vanskelig å sette fra seg sykkel.
Stanger hode
når jeg parkerer nede og
veldig tungt å dra ut den øvre."*

- Anne, 55-70 år, sykler nesten hver dag

*"Plass for cargosykler burde
vært mer midt i hotellet,
da mange med vanlige sykler
parkerer på de reserverte plassene
i ren latskap"*

- Stian, 30-55 år, bruker cargosykkel

LILLESTRØM - BYSIDEN

VANLIG SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (12/06/2018, 09:00)

OVERDEKKET	<i>Delvis</i>
EKSTRA FASILITETER	<i>Nei</i>
ELEKTRISKE SYKLER	1
FORLATTE SYKLER	2
SYKLER UTENFOR STATIV	57
VANLIGE SYKLER	370
TOTAL ANTALL SYKLER	430
ANTALL PASSER	421
BELEGNINGSGRAD	102%



OVERDEKKET PARKERING ØST FOR STASJONEN



SYKLER LÅSES TIL SYKKELHOTELLETS FACADE



SYKLER STILLES RETT FORAN INNGANG TIL ST.

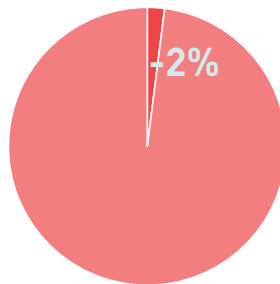
EVALUERING



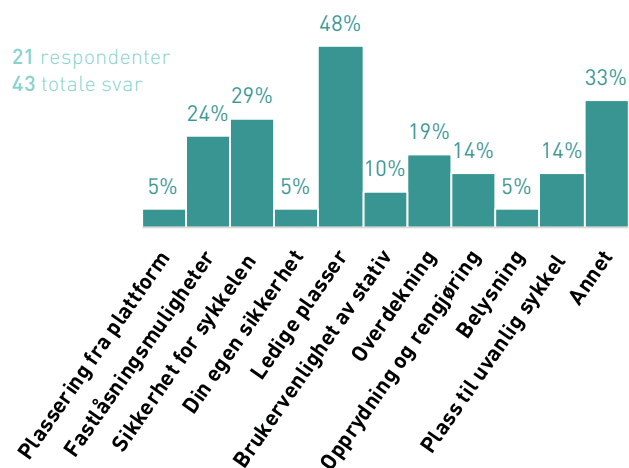
- Der er mangel på ledige sykkelparkeringer.
- Sykler fastlåses til fasaden av sykkelhotellet.
- Meget få overdekkede stativer på sykkelhotell-siden av stasjonen.
- Mange illegalt plasserte sykler nær indgange (spesielt langs stasjonsbygningen og sykkelhotellet).



- God kvalitet av de overdekkede stativer, øst for stasjonsbygningen.
- God kvalitet på stativene (som har plass til de fleste sykkeltyper og er lette å fastlåse sykkel til).



BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE PASSER



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER PÅ DEN VANLIGE SYKKELPARKERING VED BYSIDEN



**OVERDEKKET,
GOD KVALITET
OG FULLT**

*"Jeg finner sjeldent plass,
og må benytte lyktestolper...
Betaling er ikke aktuelt"*

- Henrik, 30-55 år, tør ikke bruke hans dyre sykkel

LILLESTRØM

BYSIDEN

TOTALE REGISTRERINGER

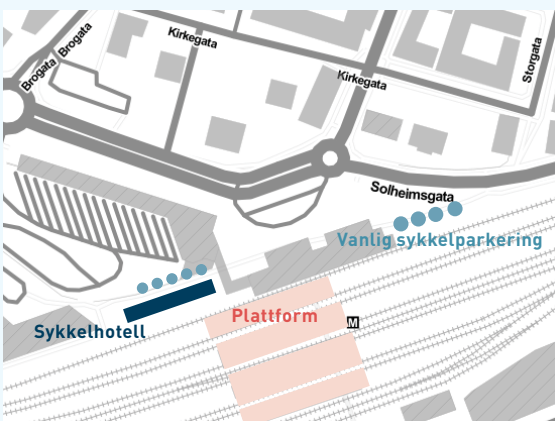
ELEKTRISKE SYKLER	13
FORLATTE SYKLER	2
SYKLER UTENFOR STATIV	57
VANLIGE SYKLER	476
TOTAL ANTALL SYKLER	548
ANTALL Plasser	847
BELEGNINGSGRAD	65%



BEHOV FOR OPPRYDNING FORAN STASJONEN



SYKKELVEI, GANGVEI ELLER BEGGE DELER?



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

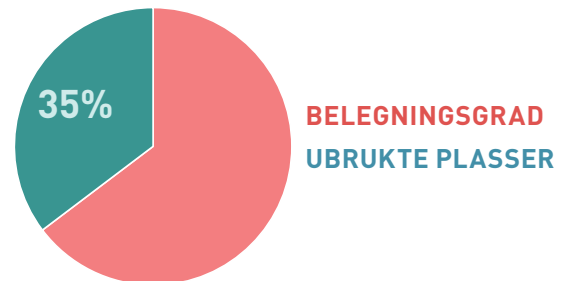
SAMLET EVALUERING



- Behov for økt opprydning av feilplasserte sykler.
- Mangel på kapasitet i den vanlige sykkelparkering.
- Byrom og adgangsvei ved stasjonsinngangen er forringet, som følge av "illegal parkering".



- Velfungerende sykkelhotell med god plassering i forhold til stasjonsinngangen.
- God kvalitet av de vanlige sykkelstativer (med plass til de fleste sykkeltyper).



"Synes det er for lite gratis sykkelparkering. De fleste har ikke behov for å låse inn dyre sykler. Sykkelhotellet har fortrent normal sykkelparkering."

- Daniel, 30-55 år, bruker elsykkel

OPPSUMMERING

Kvaliteten av den vanlige gratis parkering øst for stasjonsbygningen er riktig god - overdekket og god beliggenhet. Der mangler dog kapasitet - spesielt i den gratis parkering vest for stasjonsbygningen, hvor det står mange sykler utenfor stativ.

Muligheten for et markant løft av sykkelparkeringen, inkl. en sykkelparkering som visuelt fyller mindre i byrommet bør undersøkes, som ledd i overveielsene om omforming av bussterminalen.

*"Jeg sykler oftest hele pendlerstrekningen
på 2 mil.*

*Savner større sikkerhet for dyr elsykkel.
Låsbare skap kanskje.*

*I dag er ikke sikkerheten tilstrekkelig
til å sette en elsykkel
med verdi av 40.000,- ved stasjonen."*

- Siri, 30-55 år, har 3-5km til stasjonen

**50
SYKLER
UTENFOR STATIV
VED INNGANGEN TIL
STASJONEN**



SYKKELHOTELL

BANE NOR

SYKKELOTELLET
ER /ENT





LILLESTRØM

MESSESIDEN

LILLESTRØM - MESSESIDEN

SYKKELHOTELL

ÅPNINGSDATO 10/10/2016
AKTIVE BRUKERE 194 (april 2018)

REGISTRERINGER (12/06/2018, 09:00)

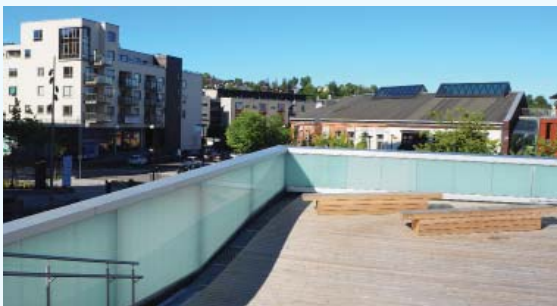
TO-HØYDE STATIVER *Ja*
EKSTRA FASILITETER *Nei*
ELEKTRISKE SYKLER 7
FORLATTE SYKLER 0
VANLIGE SYKLER 60
TOTAL ANTALL SYKLER 67
ANTALL PlassER 394
BELEGNINGSGRAD 17%



DER ER Plass TIL MANGE FLERE SYKLER



GLASSFASADE UTSETTES FOR HÆRVERK



HVEM ER TILTENKT Å BRUKE TAKET?

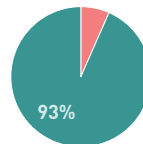
EVALUERING



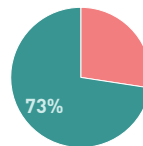
- Dyr konstruksjon, som koster mye å vedlikeholde (spesielt i forhold til hærverk og oppsyn på taket).
- Mangler plass til sykler av uvanlige dimensjoner (som f.eks. lastesykler og lignende).
- Mangler en ekstra dør for sikkerhet og anvendelighet.
- Mangler transparens i fasaden for økt sikkerhet (ingen "øyne" på syklene og brukerne).



- Fornuftig plassering i forhold til stasjonsinngangen.
- Sykkelen står skjermet for alt slags vær.
- En ekstra funksjon med et offentlig rom på taket (fungerer dog mindre godt).
- Krever mindre rengjøring, da fasaden lukker helt tett.

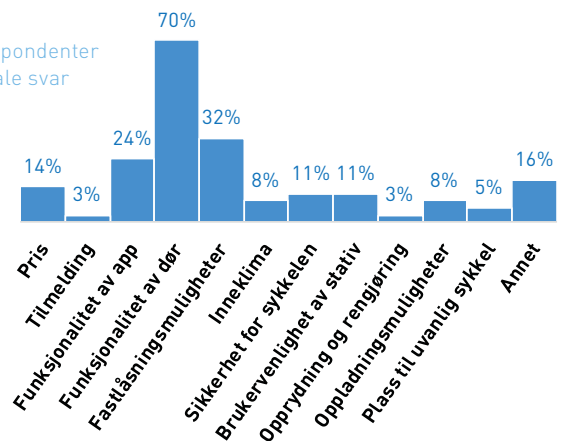


ØVRE STATIV-BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE PlassER I ØVRE STATIVER



NEDRE STATIV-BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE PlassER I NEDRE STATIVER

37 respondenter
76 totale svar



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER VED
SYKKELHOTELLET PÅ MESSESIDEN AV LILLESTRØM



DER ER OFTE HÆRVERK AV GLASSFASADEN

"Den eneste fordelen jeg ser er at sykkelen er tørr når jeg kommer hjem fra jobb. Den står ikke sikrere mot tyveri da det bare er å følge etter noen som har adgang.

Tvert imot så er det ikke tilrettelagt for å låse sykkelrammen fast til noe i p-huset, men kun for låsing av hjul til stativene.

Riktignok kameraovervåket, men det er vel neppe noe som hindrer tyver. "

- Tommy, 30-55 år, sykler nesten hver dag

"Det er ikke mulig å se inn i hotellet. Ville føltet litt tryggere om kvelden."

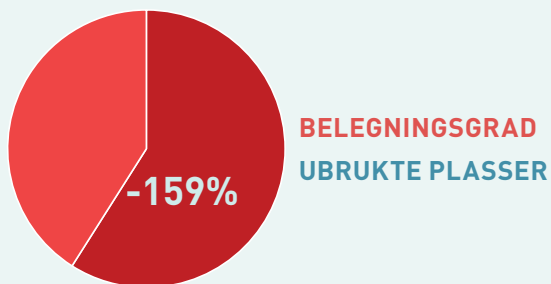
- Helen, 30-55 år, sykler 2-3 ganger i uken

LILLESTRØM - MESSESIDEN

VANLIG SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (12/06/2018, 09:00)

OVERDEKKET	Nei
EKSTRA FASILITETER	Nei
ELEKTRISKE SYKLER	0
FORLATTE SYKLER	0
SYKLER UTENFOR STATIV	39
VANLIGE SYKLER	127
TOTAL ANTALL SYKLER	166
ANTALL Plasser	64
BELEGNINGSGRAD	259%



DET MANGLER KAPASITET I STATIVENE



SYKLER LÅSES FAST NÆRMEST STASJONEN

EVALUERING

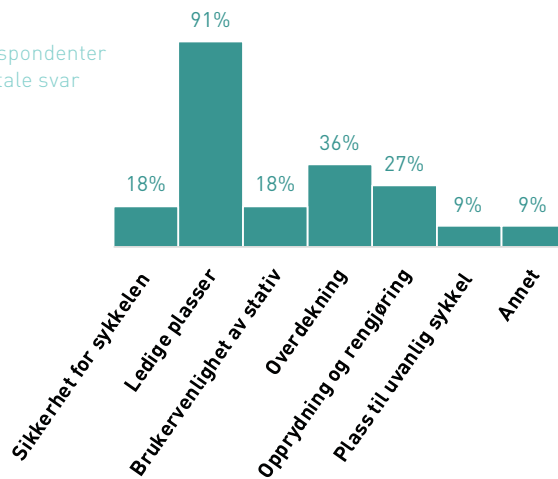


- Mangler kapasitet til mange flere sykler.
- Ingen overdekket sykkelparkering.
- Sykler plasseres i høy grad utenfor stativ på- og omkring torget.
- Trappe-/kantsten rundt om stativene er mindre hensiktsmessige overfor brukervennligheten av stativene.
- Behov for ytterligere opprydning av feilplasserte sykler.



- God plassering tett ved stasjonsinngangen.
- God sikkerhet pga. beliggenheten på torget (syklene vil alltid være under oppsyn av forbi-passerende).
- Beplantning med trær imellom stativene, gjør syklene mindre visuelt dominerende.
- God kvalitet av stativene (med plass til de fleste sykkeltyper).

11 respondenter
23 totale svar



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER PÅ DEN VANLIGE SYKKELPARKERING VED MESSESIDEN



39 SYKLER UTENFOR STATIV PÅ TORGET FORAN STASJONEN

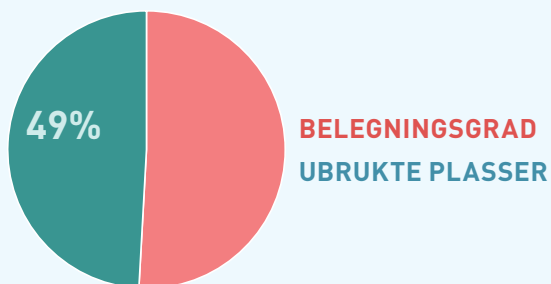
*"Det trengs mange mange fler
sykkelparkeringer.
Virker ikke som det har blitt tatt høyde
for befolkningsveksten.
Hvis det er et ønske at folk skal ta toget
bør det legges til rette for gode
parkeringsforhold."*

- Henrik, 30-55 år, vil ikke betale for sykkelparkering

LILLESTRØM MESSESIDEN

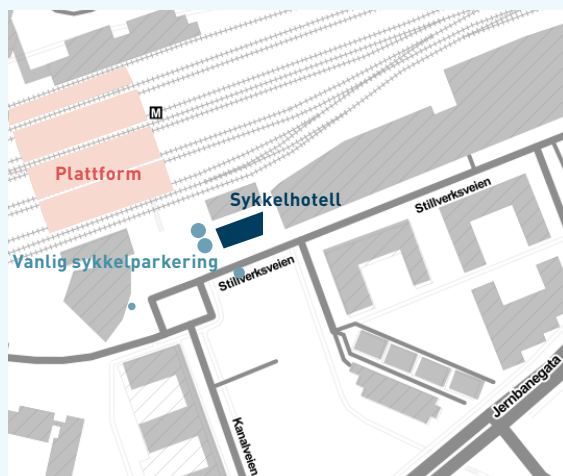
TOTALE REGISTRERINGER

ELEKTRISKE SYKLER	7
FORLATTE SYKLER	0
SYKLER UTENFOR STATIV	39
VANLIGE SYKLER	187
TOTAL ANTALL SYKLER	233
ANTALL Plasser	458
BELEGNINGSGRAD	51%



"Det er for få plasser ute på Lillestrøm. Før brukte jeg sykkelhotellet, jeg synes det var relativt dyrt sammenliknet med så billig det er for en hel bil. Men når sykkelhotellet var stengt i to uker på grunn av feil med døra gadd jeg ikke mer. Nå parkerer jeg heller trangt ute der det er gratis."

- Leif, 30-55 år, tidligere bruker av sykkelhotell



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

SAMLET EVALUERING



- Mangler overdekket gratis sykkelparkering.
- Mangel på kapasitet i den vanlige sykkelparkering.
- Konstruksjonsprisen på sykkelhotellet stemmer ikke helt overens med effekten av det.



- God plassering av både sykkelhotell og vanlig sykkelparkering.
- Sykkelhotellet har en ekstra funksjon med et offentlig rom på taket (fungerer dog mindre godt).
- God kvalitet av de vanlige sykkelstativer (med plass til de fleste sykkeltyper).
- Godt initiativ med lokal reklameinnsats for sykkelhotell, via bannere på fasade.

"Flott sykkelhotell, men det er en tidstyv. Det vi trenger i Lillestrøm er rikelig med plasser under tak rett ved stasjonsinngangen. Ikke all verdens ekstraserice eller låste dører som tar tid. Vi sykler for å spare tid."

- Mann, 30-55 år, sykler 4-5 ganger i uken

OPPSUMMERING

Den vanlige sykkelparkering er plassert mer lukrativt, i forhold til stasjonsinngangen, enn sykkelhotellet, og er derfor mere attraktivt for brukere som prioriterer lett og hurtig parkering. Den vanlige parkering er dog uten overdekning, som gjør at sykkelhotellet har en fordel i avskjæring fra vind og vær.

Sikkerheten i den vanlige sykkelparkering er relativt høy pga. dens plassering på torget, hvor det konstant vil være "øyne" på syklene. Sykkelhotellet er ikke transparent og mangler derfor denne ekstra sikkerhet.

Ad hoc-reklamebannere for sykkelhotellet antyder manglende standardisert tilgang til PR for sykkelhotellene.

"Jeg har en vanlig sykkel som klarer seg fint ved å bli låst fast til en ordinært stativ med god lås.

Jeg sykler 2 km hver vei til stasjonen for ta toget til jobb i Oslo.

Jeg trenger ikke hotell og dusj og speil.

Jeg vil ha gratisplasser til vanlige mennesker og vanlige sykler!"

- Kvinne, 30-55 år, sykler nesten hver dag

**SYKLER
LÅSES TIL
LYKTESTOLPER
PÅ TORGET
NÆRMEST
STASJONEN**

Lillestrøm stasjon

#



Lillestrøm bussterminal



30



LILLESTRØM

STASJON

LILLESTRØM

HELE STASJONEN

TOTALE REGISTRERINGER

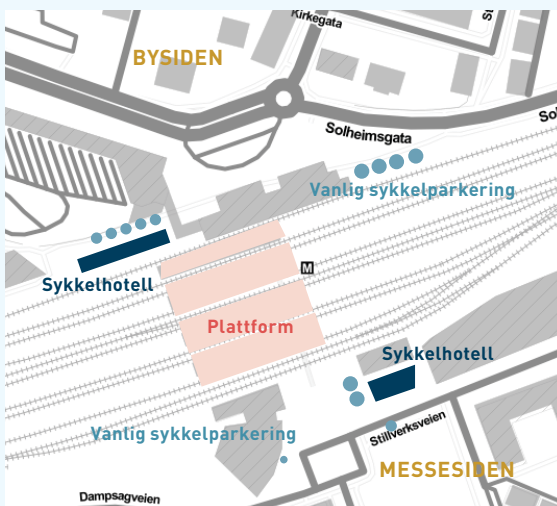
ELEKTRISKE SYKLER	20
FORLATTE SYKLER	2
SYKLER UTENFOR STATIV	96
VANLIGE SYKLER	663
TOTAL ANTALL SYKLER	781
ANTALL PASSER	1.305
BELEGNINGSGRAD	60%



Luftfoto av bysiden (markering av nåværende hotell)



Luftfoto av messesiden (markering av nåværende hotell)
DEN VANLIGE GRATIS SYKKELPARKERING ER NÅ ERSTATTET AV SYKKELHOTELL



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

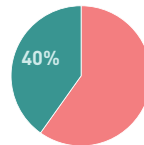
SAMLET EVALUERING



- Byrom- og adgangsveier (særlig på bysiden) er sjenerte av "illegalt" plasserte sykler.
- Mangel på gratis sykkelparkering.
- Mangel på overdekket gratis sykkelparkering (spesielt på Messesiden).
- Behov for økt opprydning av feilplasserte sykler.



- God plassering av både vanlig sykkelparkering og sykkelhoteller.
- God kvalitet av de vanlige sykkelstativer (med plass til de fleste sykkeltyper).
- Velfungerende sykkelhotell, særlig på bysiden.



BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE PASSER

"Viktigst med kort vei til toget og mulighet til å låse sykkel fast på stativ, under tak.

Situasjon har blitt dårligere etter at sykkelhotell har åpnet, fordi det ble fjernet mange gratis parkeringsplasser"

- Kvinne, 30-55 år, bruker vanlig sykkel

OPPSUMMERING

Betydelig volum av sykling til stasjonen og et behov for mer kapasitet i den vanlige sykkelparkering. Begge sider av stasjonen bør analyseres for å identifisere muligheter for å anlegge flere plasser. På bysiden bør muligheten for et markant løft av sykkelparkeringen, inkl. en sykkelparkering som visuelt fyller mindre i byrommet undersøkes, som led i overveielser om omforming av bussterminalen.

Lokalt er det fokus på sykling, inkl. en aktiv avdeling av Syklistenes Landsforening. Lillestrøm er derfor mulig kandidat til målrettet forsøk med å fremme vintersykling til stasjonen.

A photograph of a bicycle parking area at Lillestrøm Station. In the foreground, numerous bicycles are parked in rows. In the background, there is a modern building with a white metal structure and a balcony, surrounded by lush green trees. A person is visible near a bench in the middle ground. A blue circular graphic contains white text in the upper right corner.

**VELFUNDERENDE
VANLIG SYKKEL-P
ER BLITT
ERSTATTET
AV HOTELL**

Sykkelparkering



Jernbaneverket



Østfold
FYLKESKOMMUNE

Moss
Grann kommune



BYE HOX



Ny betalingsløsning for sykkelparkering

Åpne appen for å betale for sykkelparkering med den nye QR-koden på parkeringsstellet. Du trenger ingen penger med deg, og du trenger ikke å stå i kø.



MOSS

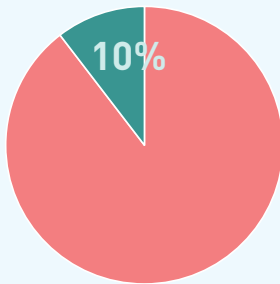
STASJON

MOSS SYKKELHOTELL

ÅPNINGSDATO 11/08/2014
AKTIVE BRUKERE 147 (april 2018)

REGISTRERINGER (12/06/2018, 13:00)

TO-HØYDE STATIVER *Ja*
EKSTRA FASILITETER *Nei*
ELEKTRISKE SYKLER 14
FORLATTE SYKLER 0
VANLIGE SYKLER 72
TOTAL ANTALL SYKLER 86
ANTALL PlassER 96
BELEGNINGSGRAD 90%



BELEGNINGSGRAD
UBRUKTE PlassER



AVSTANDEN MELLOM SYKLENE ER FOR LITEN



INGEN Plass TIL LASTESYKLER

EVALUERING



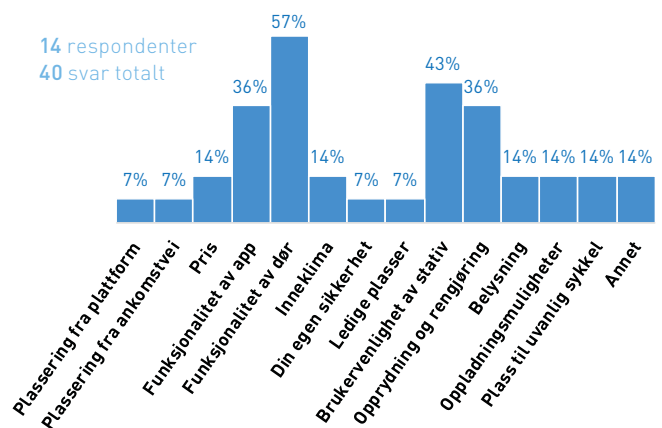
- Mangler kapasitet til flere sykler.
- Ingen plass til sykler av uvanlige dimensjoner (og dårlig plass til barneseter, sykkelkurver, sykkelvesker og lignende).
- Bilparkering er for nærme døren.
- Glassfasaden er dyr at skifte ved hærverk.
- Rengjøring; glassfasade skal holdes ren og luftstripen i bunnen av konstruksjonen medfører at mye skitt blåser inn under fasaden.
- Døren er litt trang/liten og der er kun én i den ene ende av konstruksjonen.



- Den transparente fasade medfører en god sikkerhet for sykler og brukere.
- God plassutnyttelse.
- Forholdsvis god plassering i forhold til plattformen, men er sidestillet med bilparkeringens plassering.
- God opprydning av hensatte sykler.
- Design kan lett standardiseres og bygges ved andre mellomstore stasjoner.

"Bilparkering for nærme døra."

- Gunnar, 55-70 år, bruker elsykkel



FORDELINGEN AV ULEMPER OG MANGLER VED SYKKELHOTELLET PÅ MOSS STASJON



DET MANGLER KAPASITET TIL FLERE SYKLER

*"Bra at sykkelhotellet finnes!
Sykkelen står trygt. Litt trangt mellom
syklene dersom annenhver ikke går.*

*Hadde vært fint
med noe å støtte sykkelen mot, mens
man finner fram mobilen for å låse opp."*

- Anne, 30-55 år, sykler nesten hver dag

*"Det begynner å bli veldig fullt
i sommerhalvåret. Det er også for trangt
mellom plassene.
Svært vanskelig å parkere større sykler,
som f.eks. fat bikes og cargo bikes."*

- Kaare, 30-55 år, bruker fat bike

MOSS

VANLIG SYKKELPARKERING

REGISTRERINGER (12/06/2018, 13:00)

OVERDEKKET	Liten andel
EKSTRA FASILITETER	Ja - servicestativ
ELEKTRISKE SYKLER	5
FORLATTE SYKLER	0
SYKLER UTENFOR STATIV	5
VANLIGE SYKLER	219
TOTAL ANTALL SYKLER	229
ANTALL PLAGSER	203
BELEGNINGSGRAD	113%



PARKERING LANGS MED PLATTFORMEN



ALLE PLAGSER ER I BRUG ØST FOR STASJONEN



SYKKELPARKERING MOTSAT STASJONSSIDEN

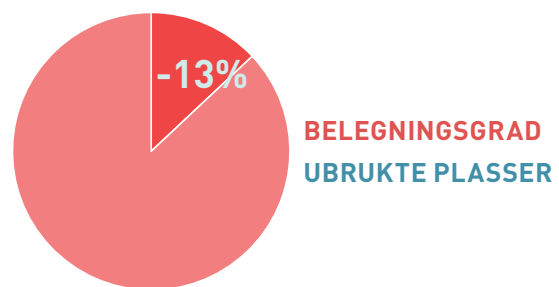
EVALUERING



- Få sykkelparkeringer motsatt stasjonssiden.
- Manglende ledige plasser i stativene på stasjonssiden.
- Ingen overdekkede stativer på stasjonssiden.
- Lang omvei på sykkel, for å komme til stasjonssiden, hvis man ankommer fra den motsatte siden av sporene.
- Manglende belysning og sikkerhet.
- Mindre attraktiv fotgjengerbro henover sporene (sporene kan kun tilgås fra stasjonssiden).



- Riktig god plassering av sykkelparkeringene på stasjonssiden.
- Imponerende få sykler utenfor stativ (formentlig skyldes det en kombinasjon av god opprydning, godt design av sykkelparkeringen og selvjustis blant brukerne).
- God kvalitet av selve sykkelstativet, med plass til de fleste sykkeltyper.




"Jeg har opplevd diverse tyverier (men ikke så mange), det er kjedelig. Jeg vil at det skal være enkelt å sykle.

Hvis jeg kjøper elsykkel vil jeg nok gjerne bruke sykkelhotellet, fordi det sikkert er veldig lurt.

Jeg håper det blir bygget ut hvis behovet øker. Da er jeg villig til å betale for å parkere der."

- Andrine, 30-55 år, sykler 1-2 ganger i uken

A photograph showing a dense row of bicycles parked along a street. The bicycles are of various colors and models, including some with baskets and fenders. In the background, there is a railway track with overhead power lines and a utility pole. The scene is outdoors on a sunny day with trees and buildings visible in the distance.

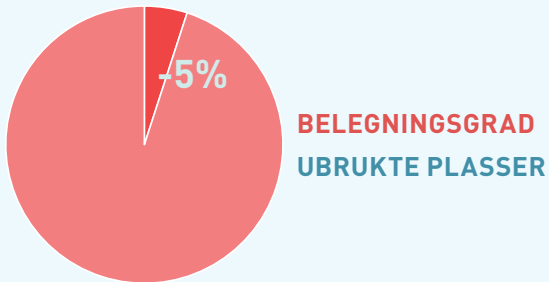
**FLERE BRUKERE
HAR OPPLEVD
TYVERIER I DEN
VANLIGE SYKKEL-
PARKERING**

MOSS VANLIG SYKKELPARKERING

MOSS STASJON

TOTALE REGISTRERINGER

ELEKTRISKE SYKLER	19
FORLATTE SYKLER	0
SYKLER UTENFOR STATIV	5
VANLIGE SYKLER	291
TOTAL ANTALL SYKLER	315
ANTALL PASSER	299
BELEGNINGSGRAD	105%



NY FLOTT SYKKELVEI TIL STASJONSSIDEN



SITUASJONSPLAN OVER SYKKELPARKERINGEN

SAMLET EVALUERING



- Manglende kapasitet i både vanlig sykkelparkering og i sykkelhotell.
- Dårlig adgang og manglende sykkelparkering fra sporsiden motsatt stasjonsbygningen
- Manglende overdekning av vanlig sykkelparkering.



- God plassering og fordeling av sykkelparkering på stasjonsbygningens side av sporene.
- Simpel og effektiv sykkelparkering.
- God opprydning.


”Det fungerer greit med vanlig sykkelparkering. Jeg vurderer dog å kjøpe meg elektrisk sykkel, gjør jeg det, vil jeg velge sykkelhotell.”

- Nina, 55-70 år, sykler 4-5 ganger i uken

OPPSUMMERING

Velfungerende sykkelparkering, et eksempel på hvordan kombinasjon av godt men enkelt design, og god opprydning, kan sikre høy kapasitetsutnyttelse og kun veldig få sykler utenfor stativ.

Behov for utvidet kapasitet. Det bør overveies hvordan antall plasser kan utvides både i sykkelhotell og vanlig parkering, inkludert hvordan utvidelse kan skje på en måte som bidrar positivt til byrommet omkring stasjonen, fremfor bare å inndra enda flere av de forholdsvist få friarealer til sykkelparkering i bakkenivå.



86%
ANKOMMER
VED STASJONS-
SIDEN





BRUKERUNDERSØKELSE

BRUKERUNDERSØKELSE

SPØRREUNDERSØKELSEN

Som et ledd i evalueringen av sykkelhotellene har Gehl foretatt en online spørreundersøkelse blant brukerne av sykkelparkeringsfasilitetene ved togstasjonene.

Brukere av både sykkelhotell og vanlig sykkel-parkering ble spurt om deres syn på fordeler og ulemper ved begge typer av sykkelparkering, for at bedre forstå deres behov og utfordringer.

PROMOVERING

Bane NOR har stått for promoveringen av spørreundersøkelsen. Promoveringen har omfattet følgende initiativer:

- Oppslag på Bane NORs hjemmeside
- Oppslag på Bane NORs Facebook-side
- Oppslag i betalingsappen
- Plakater (utvalgte stasjoner)
- Løpeblad på sykler (utvalgte stasjoner)

RESPONS

Spørreundersøkelsen ble åpnet for svar den 22. juni 2018 og lukket 2 uker senere, den 9. juli. Undersø-

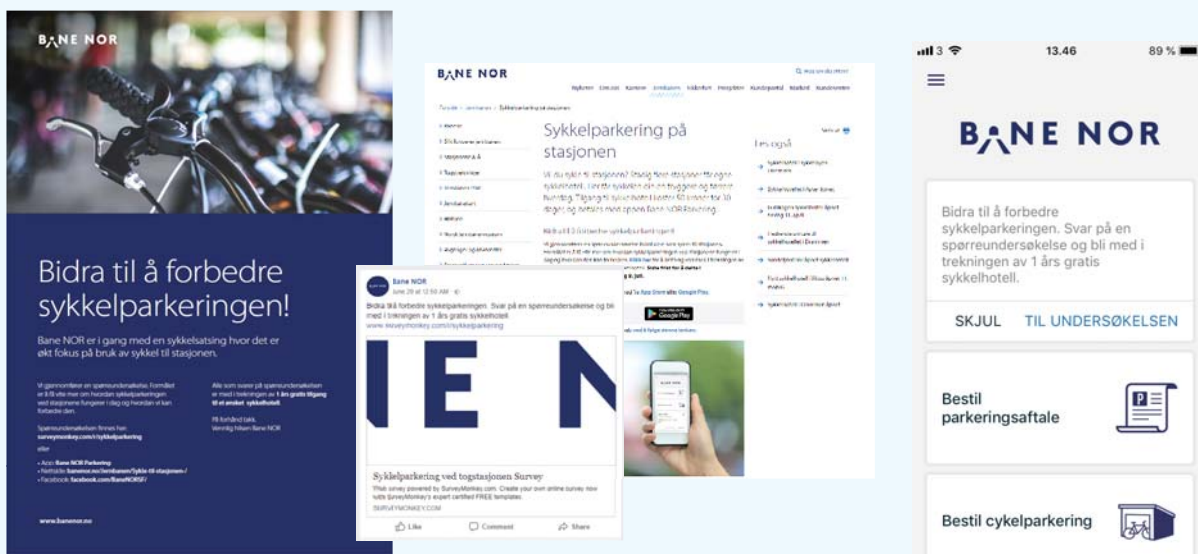
kelsen besto av i alt 36 spørsmål, hvorav respondentene maksimalt ville få stillet 26 spørsmål - alt etter hvilke svar de avga.

Der ble i alt registrert 450 svar, hvorav 232 sykkelhotell-brukere og 218 brukere av vanlig sykkel-parkering. Det kom svar fra brukere med primær tilknytning til hele 61 forskjellige stasjoner. Av sykkelhotell-brukerne var der det følgende antall respondenter på de 6 evalueringstilfeller:

- 19 fra Asker sykkelhotell
- 47 fra Drammen sykkelhotell
- 2 fra Larvik sykkelhotell
- 43 fra Lillestrøm sykkelhotell (Bysiden)
- 37 fra Lillestrøm sykkelhotell (Messesiden)
- 15 fra Moss sykkelhotell

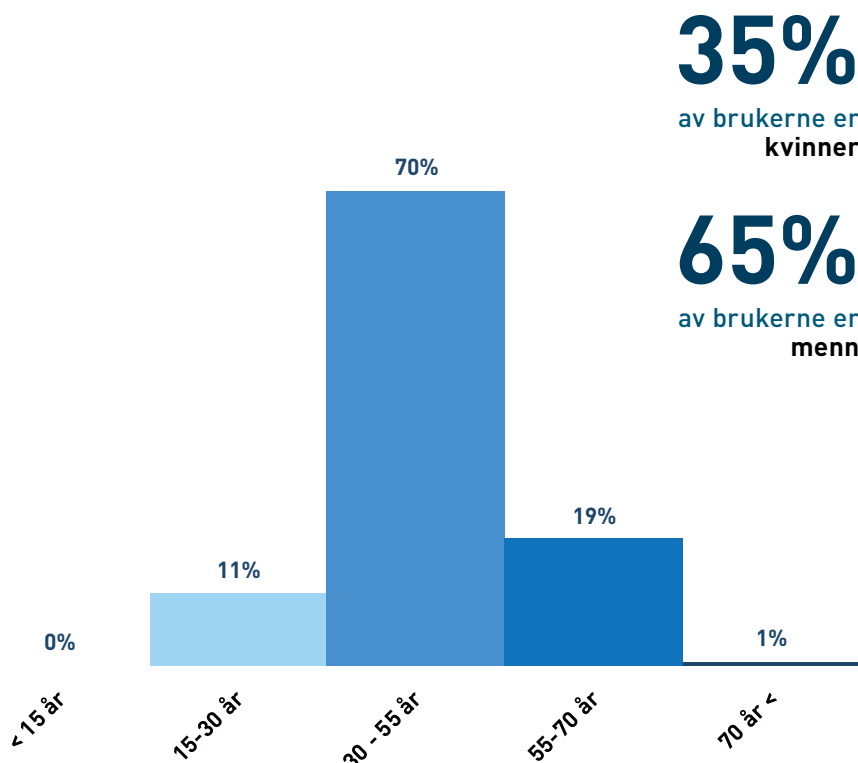
Den gjennomsnittlige svartid på undersøkelsen var på 8½ minutt med en "completion rate" på 79%.

Input fra spørreundersøkelsen har bidratt til anbefalingene og stasjonsevalueringene presentert ovenfor. På de følgende sider presenteres de overordnede resultater av undersøkelsen.



PROMOVERING AV BRUKERUNDERSØKELSEN

FOREGIKK VIA NETTSIDE, FACEBOOK-SIDE, BETALINGSAPP OG MED PLAKATER OG LØPEBLAD PÅ STASJONENE



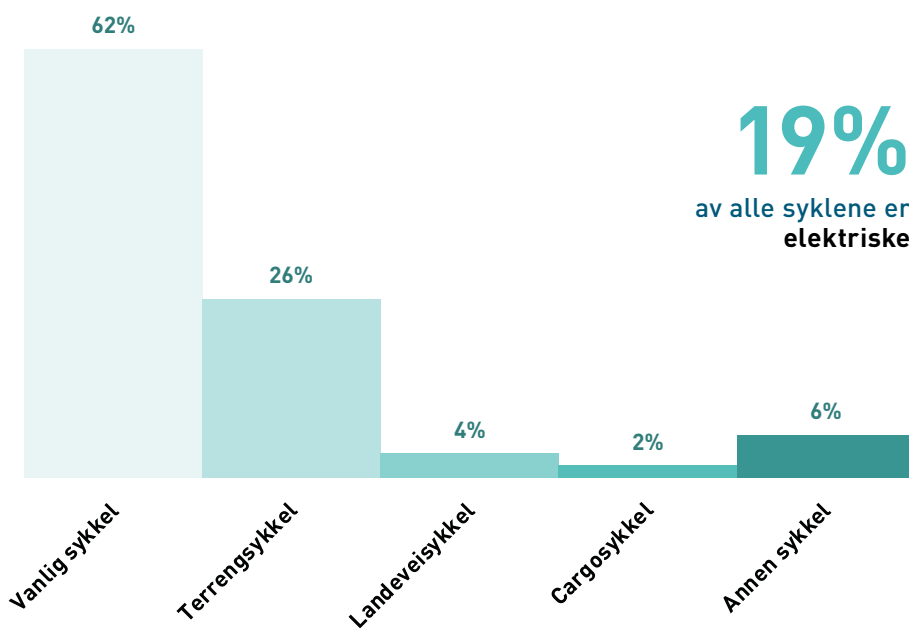
35%

av brukerne er kvinner

65%

av brukerne er menn

FIGUR 01
BRUKERNES KJØNN OG ALDER



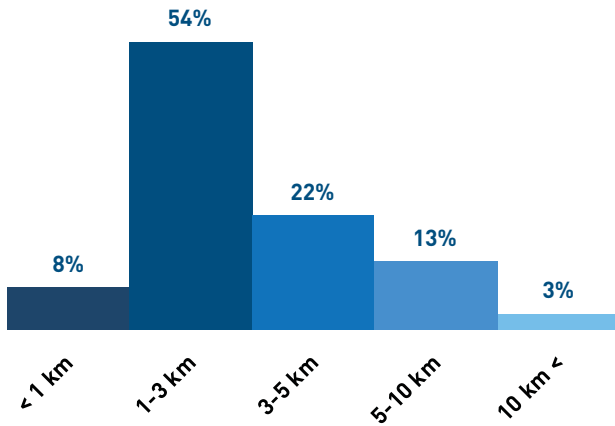
19%

av alle syklene er elektriske

FIGUR 02
BRUKERNES SYKKELTYPE

FIGUR 01 viser kjønns- og aldersfordelingen blant de 450 respondenter av den online spørreundersøkelse. 450 respondenter

FIGUR 02 viser fordelingen av sykkeltyper, som respondentene bruker til- og fra stasjonen. "Hvilken sykkeltype bruker du til stasjonen?", "Er din sykkel elektrisk?" 450 respondenter

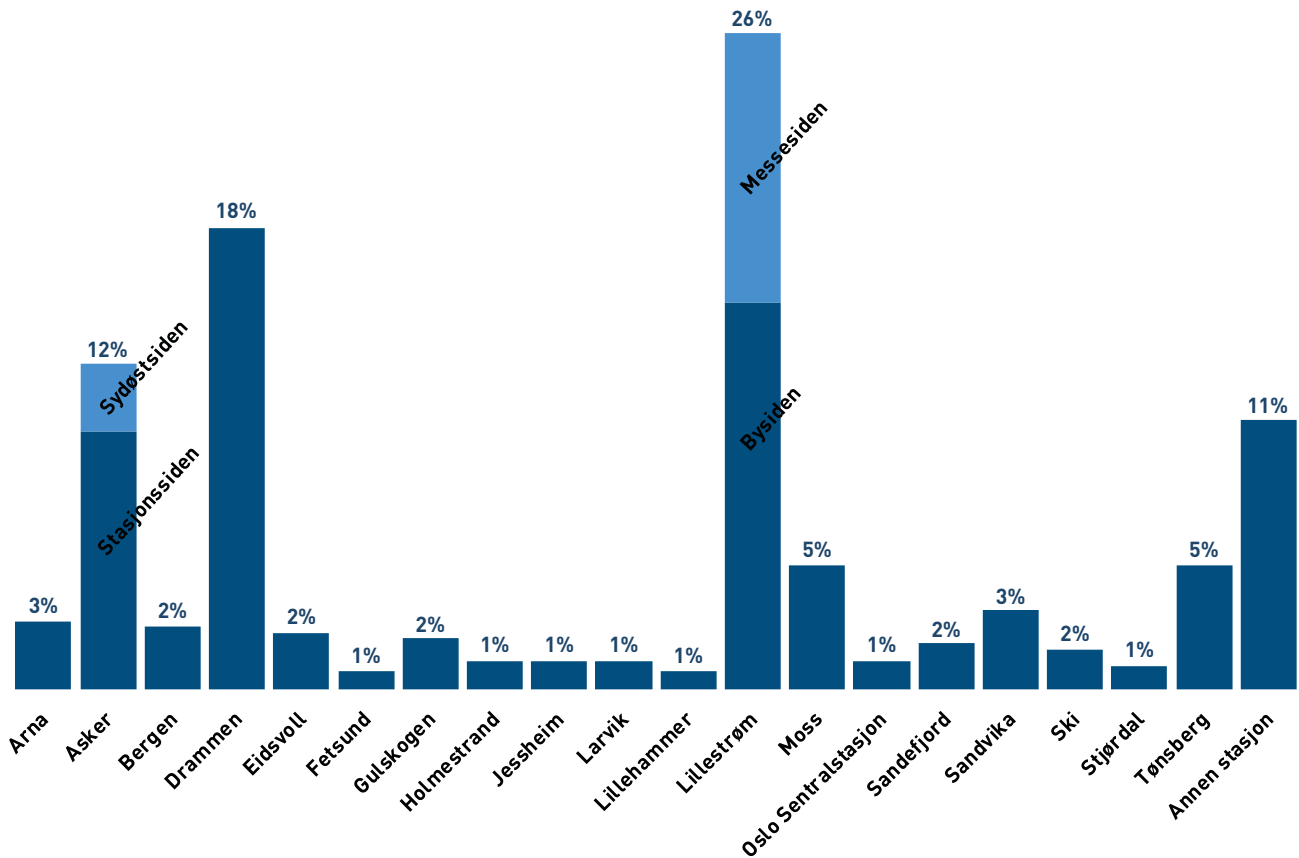


FIGUR 03
BRUKERNES AVSTAND TIL STASJONEN

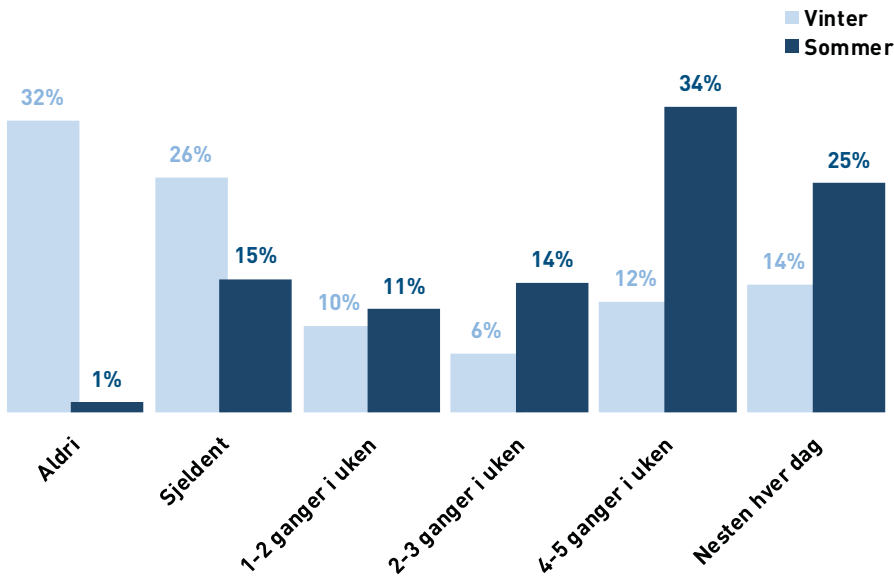
52%
av respondentene bruker
SYKKELHOTELL

48%
av respondentene bruker
VANLIG SYKKELPARKERING

FIGUR 04
RESPONDENTENES VALG AV SYKKELPARKERING



FIGUR 05
STASJONER HVORTIL RESPONDENTENE OFTEST SYKKLER TIL



FIGUR 06
BRUKERNES UKENTLIGE TURER TIL STASJONEN

33% av brukerne har skiftetøy/-sko med til stasjonen. 3% av disse etterlater det ved stasjonen.

5% av brukerne har primært sykkel parkert ved stasjonen om natten og 14% sier det varierer.

28% av brukerne kjører bil som sjåfør, når de ikke sykler til stasjonen.

FIGUR 07
DIVERSE FAKTA OM BRUKERNE

FIGUR 03 viser respondentenes vanlige avstand til stasjonen.

"Hvor langt sykler du vanligvis når du skal til stasjonen?"

450 respondenter

FIGUR 04 viser fordelingen av brukere av sykkelhotell og brukere av vanlig sykkelparkering.

"Benytter du vanlig sykkelparkering eller sykkelhotell ved stasjonen?"*

450 respondenter

FIGUR 05 viser fordelingen av de stasjoner respondentene hovedsaklig bruker.

"Hvilken stasjon sykler du oftest til?"

450 respondenter

FIGUR 06 viser hvor ofte respondentene sykler til stasjonen i løpet av vinteren sammenlignet med sommeren.

"Hvor ofte sykler du til stasjonen i vinterhalvåret?"

"Hvor ofte sykler du til stasjonen i sommerhalvåret?"

450 respondenter

FIGUR 07 viser svar på følgende spørsmål:

"Har du skiftetøy/-sko med deg?"

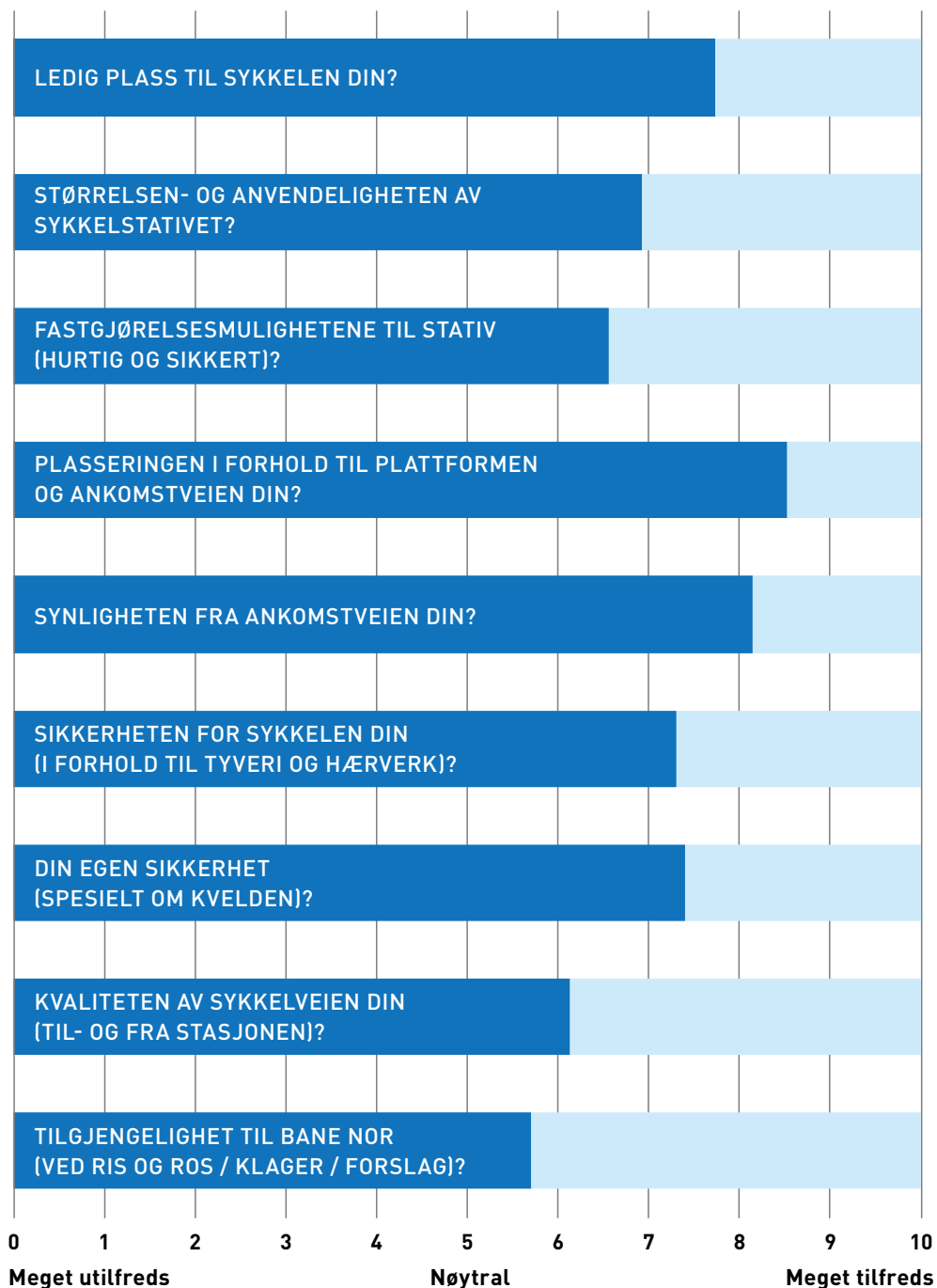
"Når står din sykkel primært ved stasjonen?"

"Hvordan kommer du oftest til stasjonen, når du ikke sykler?"

450 respondenter

BRUKERE AV SYKKELHOTELL

HVORDAN VIL DU VURDERE DEN NÅVÆRENDE SITUASJON FOR:



FIGUR 08

SYKKELHOTELLBRUKERNES VURDERING AV FORSKJELLIGE PARAMETRE

BRUKERE AV VANLIG SYKKELPARKERING HVORDAN VIL DU VURDERE DEN NÅVÆRENDE SITUASJON FOR:



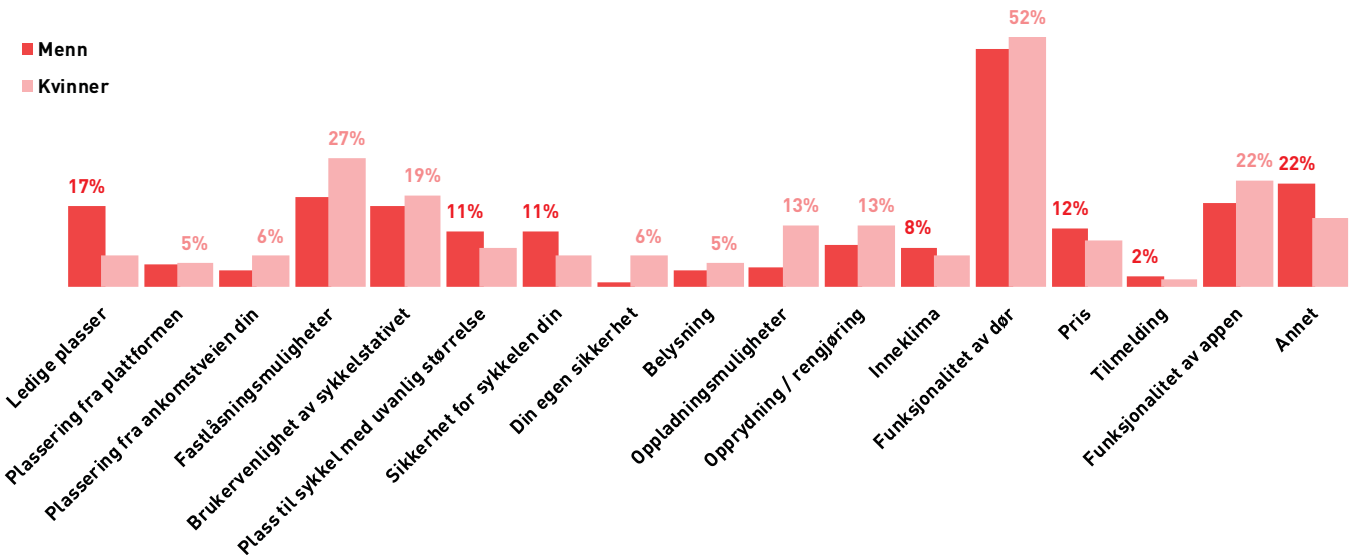
FIGUR 09
VANLIG SYKKELPARKERINGSBRUKERES VURDERING AF FORSKJELLIGE PARAMETRE

FIGUR 08 viser sykkelhottellbrukernes vurdering av utvalgte parametre. Parametrene vurderes på en skala fra 0-10, hvor 10 indikerer at brukeren er meget tilfreds og 0 indikerer at brukeren er meget utilfreds.
"Hvordan vil du vurdere den nåværende situasjon for...?"
211 respondenter

FIGUR 09 viser brukerne av den vanlige sykkelparkerings vurdering av utvalgte parametre. Parametrene vurderes på en skala fra 0-10, hvor 10 indikerer at brukeren er meget tilfreds og 0 indikerer at brukeren er meget utilfreds.
"Hvordan vil du vurdere den nåværende situasjon for...?"
173 respondenter

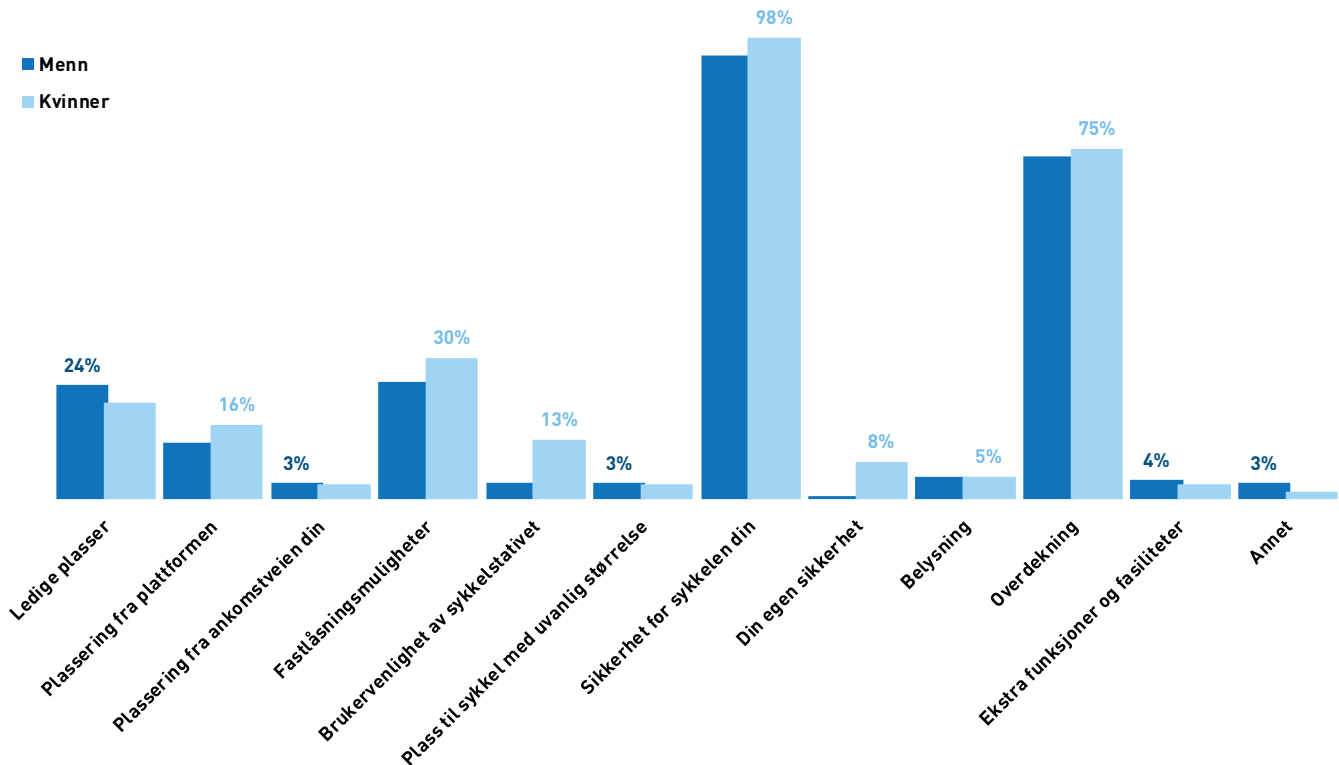
BRUKERUNDERSØKELSE

SYKKELHOTELL



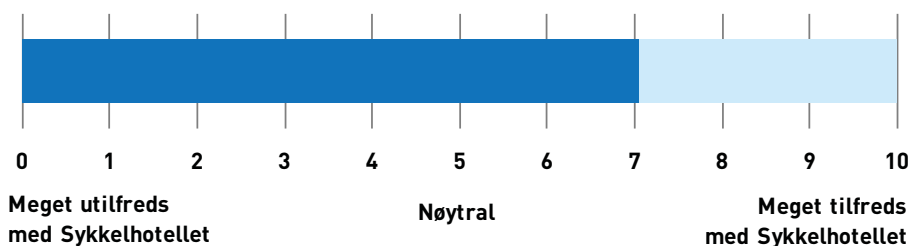
FIGUR 10

SYKKELHOTELLET'S ULEMPER OG MANGLER

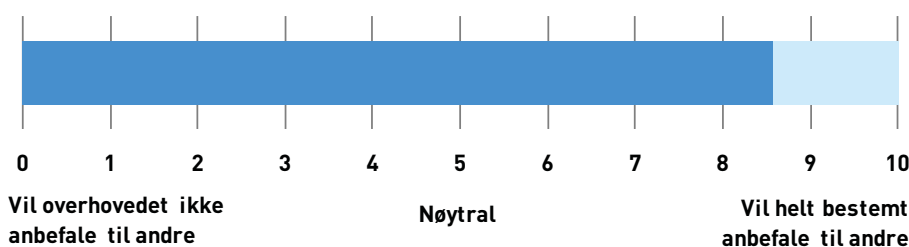


FIGUR 11

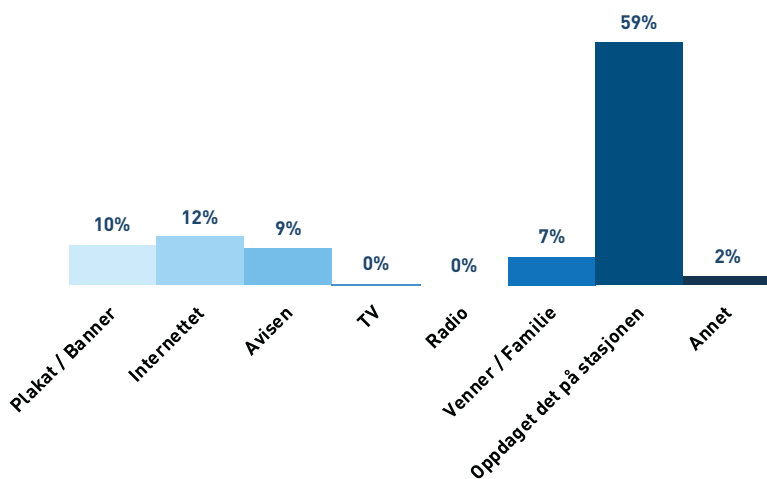
SYKKELHOTELLET'S FORDELER OG MOTIVASJONSFÅKTORER



FIGUR 12
TILFREDSHET MED SYKKELHOTELLET



FIGUR 13
SANNSYNLIGHET FOR ANBEFALING TIL ANDRE



FIGUR 14
HVORFRA BRUKERNES OPPMERKSOMHET PÅ SYKKELHOTELLET KOM

FIGUR 10 fordelingen av svar på ulemper og mangler på sykkelhotellet, vist for både menn og kvinner. "Hva er de 3 primære ulemper/mangler ved sykkelhotellet?"

211 respondenter

FIGUR 11 viser fordelingen av antall svar på fordelene og motivasjonsfaktorene ved å benytte sykkelhotellet, vist for både menn og kvinner.

"Hva er de 3 viktigste grunnene til at du bruker sykkelhotellet?"

211 respondenter

FIGUR 12 viser den generelle tilfredshet med sykkelhotellet blant respondentene "Hvor tilfreds er du med sykkelhotellet generelt?"

211 respondenter

FIGUR 13 viser sannsynligheten for at brukerne vil kunne finne på å anbefale sykkelhotellet til andre. "Vil du anbefale sykkelhotellet til andre?"

211 respondenter

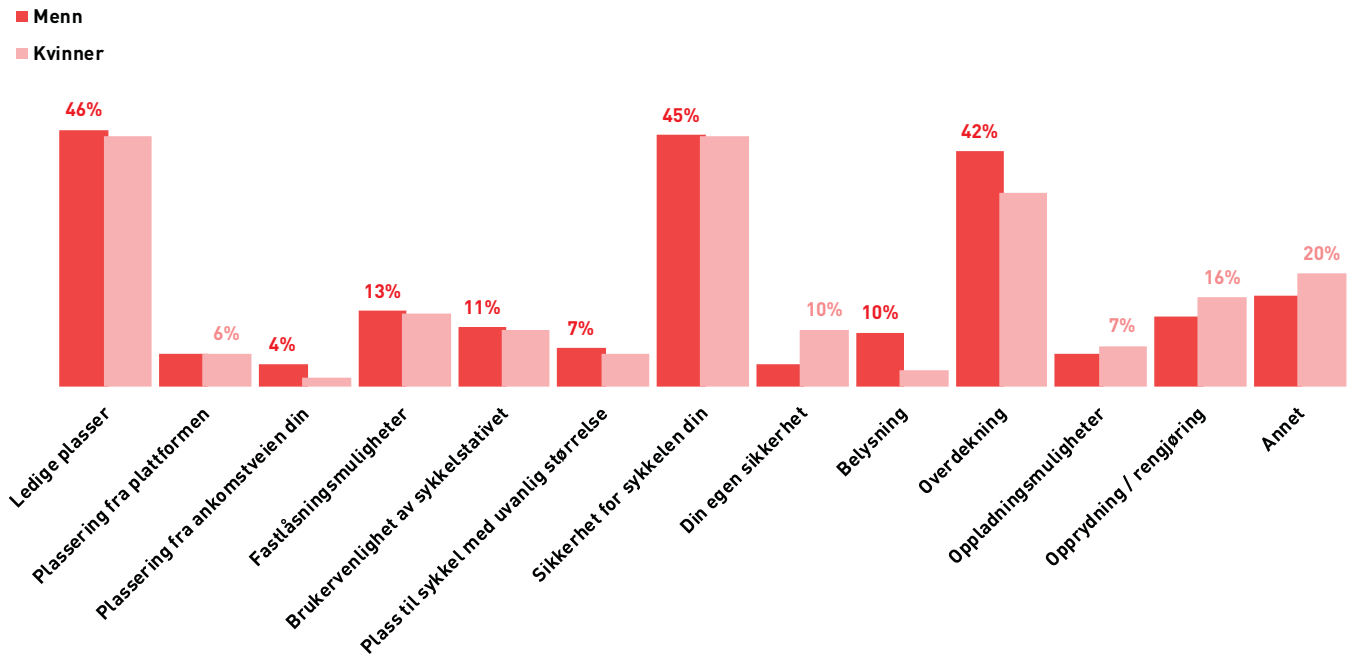
FIGUR 14 viser hvordan respondentene ble gjort oppmerksomme på sykkelhotellet.

"Hvordan hørte du om sykkelhotellet?"

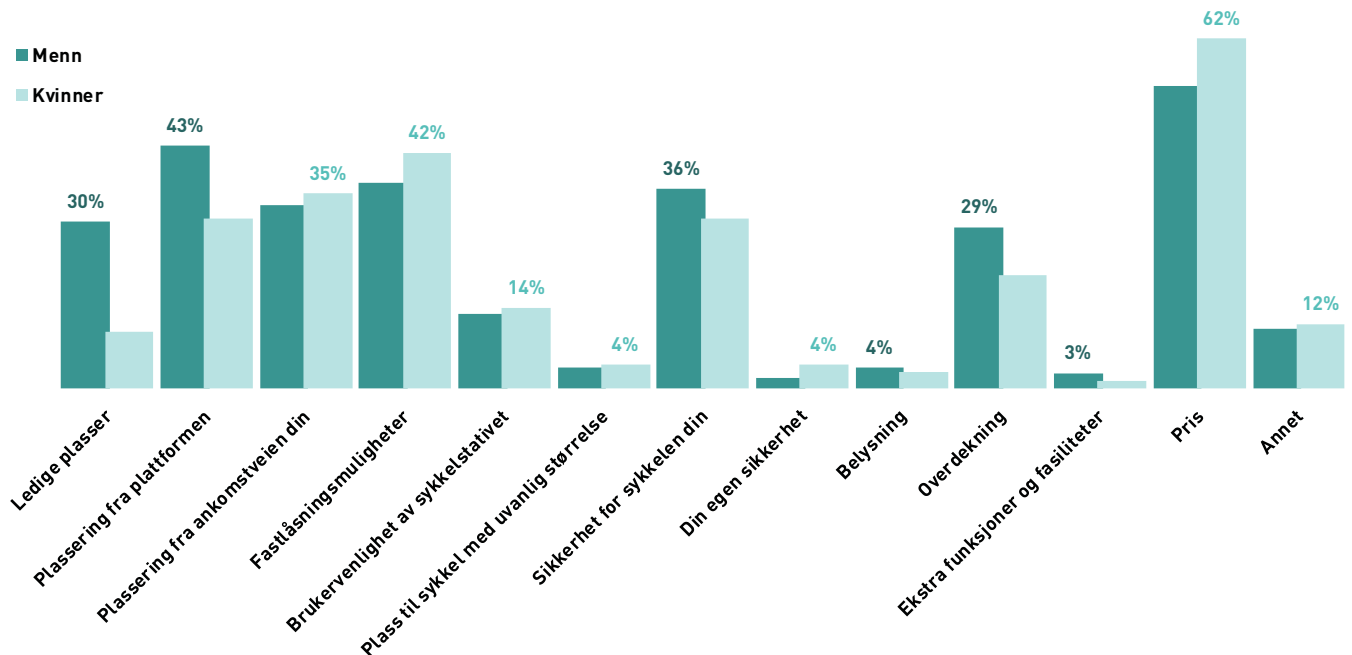
211 respondenter

BRUKERUNDERSØKELSE

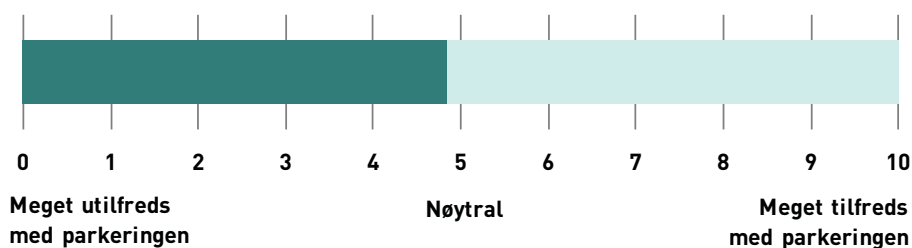
VANLIG SYKKELPARKERING



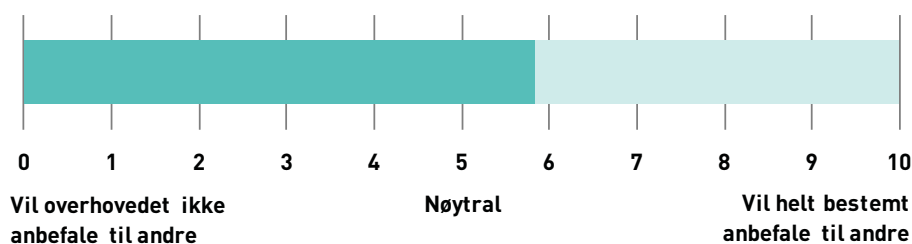
FIGUR 15
SYKKELPARKERINGENS ULEMPER OG MANGLER



FIGUR 16
SYKKELPARKERINGENS FORDELER OG MOTIVASJONSFAKTORER



FIGUR 17
TILFREDSHET MED SYKKELPARKERINGEN



FIGUR 18
SANNSYNLIGHET FOR ANBEFALING TIL ANDRE

46% av brukerne sier at de er villige til å betale litt for å sette sykkel i overdekket og avlåst sykkelparkering

93% av brukerne av den vanlige sykkelparkering har hørt om sykkelhotellene

82% av dem som ikke hadde hørt om sykkelhotellet før, vil kunne tenke sig å benytte et sykkelhotell i fremtiden

FIGUR 19
DIVERSE FAKTA OM BRUKERNE AV DEN VANLIGE SYKKELPARKERING

FIGUR 15 fordelingen av ulemper og mangler på den vanlige sykkelparkering, fordelt på menn og kvinner. "Hva er de 3 primære ulemper/mangler ved sykkelparkeringen du bruker?"

173 respondenter

FIGUR 16 viser fordelingen av fordeler og motivasjonsfaktorer ved at benytte den vanlige sykkelparkering, fordelt på menn og kvinner. "Hva er de 3 viktigste grunnene til at du bruker sykkelparkering du gjør?"

173 respondenter

FIGUR 17 viser den generelle tilfredshet med den vanlige sykkelparkering. "Hvor tilfreds er du med sykkelparkeringen generelt?"

173 respondenter

FIGUR 18 viser sannsynligheten for at brukerne vil anbefale den vanlige sykkelparkering til andre. "Vil du anbefale sykkelparkeringen til andre?"

173 respondenter

FIGUR 19 viser svar på følgende spørsmål: "Vil du være villig til å betale litt for å sette sykkel din i en overdekket og avlåst sykkelparkering?", "Har du hørt om sykkelhotellene?", Hvis nei: "Vil du kunne tenke deg å benytte et sykkelhotell i fremtiden?"

173, 173 & 11 respondenter



18 04

Avgang Departures

Avgang Departure	Tog til Destination	Spor Track	Forventet Expected
18:04	L14 Kongsvinger	11	
18:05	L2 Ski	10	
18:05	L22 Skøyen	8	
18:09	L12 Kongsberg	5	
18:10	F1x Oslo Lufthavn	13	
18:11	L1 Spikkestad	7	
18:11	L1 Lillestrøm	9	
18:14	L13 Dal	11	
18:17	L2 Stabekk	8	
18:18	L21 Moss	9	
18:19	L13 Drammen	5	
18:20	F2 Oslo Lufthavn	13	
18:21	L21 Stabekk	7	
18:22	L3 Hakadal	16	
18:24	R11 Eidsvoll	11	
18:25	Kristiansand	3	
18:26	L1 Lillestrøm	9	
18:27	L1 Asker	8	



BANE NOR
EIENDOM



BEST PRACTICE EKSEMPLER

BEST PRACTICE EKSEMPLER

INTRODUKSJON TIL BEST PRACTICE

Det er innsamlet en rekke eksempler på "best practice" sykkelparkering fra inn- og utland.

3 stasjonseksempler er presentert selvstendig på eget oppslag. I tillegg er det presentert utvalgte detaljer fra ytterligere en håndfull byggerier.

Følgende 3 stasjoner vises på helside-oppslag:

- Ravenstein stasjon - mindre stasjon med standard løsning (Nederland).
- Odense Banegård - mellomstor/større stasjon med mange forskjellige typer av sykkelparkering (Danmark).
- Station Amsterdam Zuid - større stasjon med all sykkelparkering i konstruksjon (Nederland).



BEST PRACTICE

RAVENSTEIN STASJON

BEST PRACTICE (NEDERLAND)

STAMDATA

INNBYGGERE	3.500
PASSASJERER (HVERDAGER)	1.300 pr. dag
TOG (HVERDAGER)	4 pr. time
VANLIGE SYKKELPLASSER	668
PLASSER I SYKKELBOKS	16

Av passasjerene er det:

48% som sykler til stasjonen

7% som sykler fra stasjonen



TO-HØYDE STATIVER NÆRMEST PLATTFORMEN



SYKKELBOKSERNE TILBYDER ØKT SIKKERHET



PRIMÆR STATIVTYPE ER OVERDEKKET PARKE-
RING PÅ BAKKEPLAN (BARE EN ETASJE)

GODE ELEMENTER

+

- Liten landsbystasjon med god sykkelinfrastruktur.
- Mange daglige brukere av sykkelparkeringen.
- Sykkelparkering på begge sider av sporene.
- Sykkelboks til parkering med økt sikkerhet mot tyveri og hærverk.
- Overdekning av alle plasser.
- Både to-høyde og vanlige enkelt-høyde stativer.

OPPSUMMERING

Eksempel på standard konsept til mindre stasjoner, som på enkelt vis tilbyr sykkelparkering av god kvalitet.

Lignende løsninger kan i Nederland finnes på en rekke stasjoner av denne type. Det er ikke avlåst felles parkering. I stedet tilbys individuelle sykkelboks til de brukere som ønsker ekstra sikkerhet.



Stap over op OV-fiets



ov-fiets.nl

ODENSE BANEGÅRD

BEST PRACTICE (DANMARK)

STAMDATA

INNBYGGERE	180.000
PASSASJERER (HVERDAGER)	25.000 pr. dag
TOG (HVERDAGER)	10 pr. time
VANLIGE SYKKELPLASSER	3.200
AVLÅSTE SYKKELPLASSER	400

Av passasjerene er det:

37% som sykler til stasjonen

21% som sykler fra stasjonen

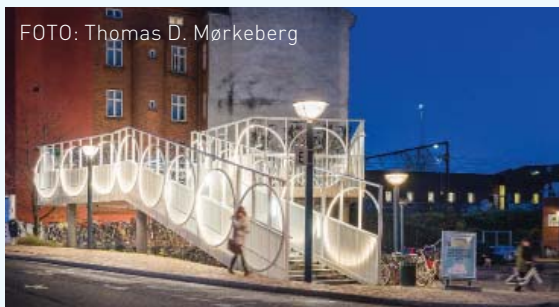


FOTO: Thomas D. Mørkeberg

GOD BELYSNING OG DERMED OGSÅ SIKKERHET



AVLÅST PARKERING UNDER STASJONEN



SYKKELBRO OG SYKKELPARKERING HERVED

GODE ELEMENTER



- Anlegg av ankomstveier til- og fra ny sykkelparkering oppføres i forbindelse med oppførelsen av sykkelparkering.
- Tilstrekkelig kapasitet.
- Sykkelparkering i kjeller kan fungere, hvis det sørges for god belysning, gode adgangsforhold og sikkerhet for både sykkel og syklist.
- Adgang til en rekke forskjellige typer av parkering, fra gratis parkering på bakkenivå med- og uten overdekning, til parkering i kjeller med- og uten avlåst adgang og betaling.
- Sammenheng mellom drift (opprydning) og infrastruktur.

OPPSUMMERING

Odense er eksempel på en stasjon hvor kommunen gradvist og målbevisst har forbedret og utvidet sykkelparkeringen, inkludert det å tenke infrastruktur sammen med drift (opprydning). Det er skjedd parallelt med et fokus på gode sykkelveier til og fra stasjonen.

Resultatet er en stasjon med 1 sykkelparkeringsplass per 2 passasjerer, samt posisjonen som den fjerntogsstasjon i Danmark hvor den største andel av passasjerene sykler til og fra stasjonen.



FOTO: Thomas D. Mørkeberg

BEST PRACTICE ODENSE BANEGÅRD

STATION AMSTERDAM ZUID

BEST PRACTICE (NEDERLAND)

STAMDATA

INNBYGGERE	140.000
PASSASJERER (HVERDAGER)	75.000 pr. dag
TOG (HVERDAGER)	30 pr. time
AVLÅSTE SYKKELPLASSER	5.500

Allerede nå er ytterlige **3750** plasser på vei i en ny kjellersykkelparkering



1. KJELLER (2002): UTDELING AV BILLETT



2. KJELLER (2016): INDIKASJON AV LEDIG Plass



GOD BELYSNING OG TYDELIGE MARKERINGER

GODE ELEMENTER




- Sykkelparkeringen er plassert under torget ved stasjonen og sørger dermed for at sykler ikke opptar attraktiv plass i byrommet (en kjeller på hver side av stasjonen).
- Kjellersykkelparkering med rullebånd, som kjører syklist og sykkel opp- og ned fra anlegget.
- Gratis parkering de første 24 timer og betaling heretter, sikrer at sykler ikke oppbevares over lengre perioder.
- Hvis sykler parkeres lengre enn 24 timer, vil bemanningen flytte sykkelen til en mindre attraktiv plassering i anlegget.
- Hvis sykler parkeres lengre enn 48 timer, vil syklene bli flyttet til et oppsamlingspunkt for samtlige flyttede sykler i Amsterdam-området.
- 2 inn-/utganger fungerer som "ski-in-ski-out".

OPPSUMMERING

I Nederland ble den første høykvalitets sykkelkjeller med god beliggenhet og overvåkning etablert ved Amsterdam Zuid stasjon i 2002. Prosjektet er siden blitt etterfulgt av en rekke ambisiøse anlegg ved stasjoner i Nederland hvor sykkelparkering plasseres i konstruksjon. Hermed sikres både minimal påvirkning av byrommet og gode forhold for sykkelparkering og dermed for sykkel-tog kombinasjonsreisen. Hittil er fordelene som regel vurdert større enn ulempen ved forøkte konstruksjonskostnader.

I 2016 ble ved Amsterdam Zuid åpnet en sykkelparkeringskjeller på den andre side av stasjonen. Det grunnleggende konsept er det samme, men designet er oppgradert og en rekke teknologiske løsninger integrert i den nye versjon.



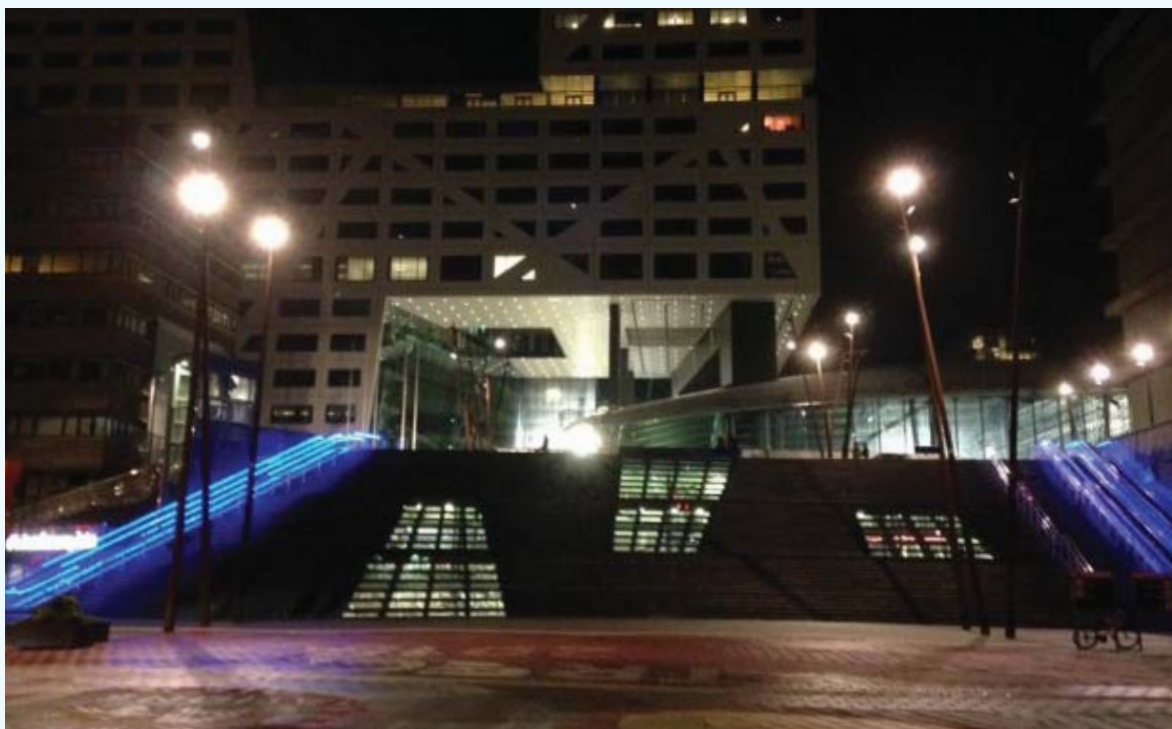
P  Mahlerplein **Vrij**

Helaas kunt u hier geen bromfietzen of scooters stallen.
Aan de overkant van deze straat aan het Grootte Marktgebouw op het Zandplein (020 486 1111) zijn er speciale parkeerplaatsen voor bromfietzen en scooters.

BEST PRACTICE STATION AMSTERDAM ZUID

ENKELTE ELEMENTER

BEST PRACTICE



PLASSERING AV SYKKELPARKERING UNDER ET BYROM, INKLUSIV BELYSNING

Utrecht Stasjon, Nederland



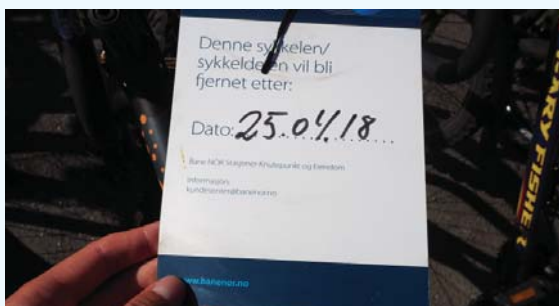
SPEIL FOR Å SJEKKE UTSEENDE

Københavns Kommune, Danmark



BELYSNING I SYKKELSTATIVENE

Nordhavn, København, Danmark



GOD OPPRYDNING HINDRER UNØDIG BELEGGING

Moss Stasjon



OVERSIKT OVER LEDIGE PLAGSER

Utrecht Stasjon, Nederland



Åtgående regionbuss		Åtgående tåg	
110	21:47 I	100	23:17 I
115	21:58 I	100	23:22 I
120	22:08 K	141	23:30 H
125	22:18 K	141	23:34 I
130	22:28 K	140	00:04 I
135	22:38 K	140	00:08 I
140	22:48 K	140	01:54 I
145	22:58 K	140	01:58 I
150	23:08 K	140	04:58 K
155	23:18 K	140	05:02 K
160	23:28 K	140	05:06 K
165	23:38 K	140	05:10 K
170	23:48 K	140	05:14 K
175	23:58 K	140	05:18 K

Åtgående tåg - Tråm departement		Åtgående tåg - Tråm departement	
Linje	Åtgående	Linje	Åtgående
21.44	Trelleborg	1b	Pågåg
21.48	Växjö	4a	Oresundståg
21.49	Köpenhamn H	2b	Sj Snabbtåg
21.53	Köpenhamn H	1b	Oresundståg
21.53	Lund	3a	Tram
22.08	Semrarörsborg	4a	Tram
22.08	Helsingborg	1b	Tram
22.11	Köpenhamn H	2b	Sj Snabbtåg
21.46	Stockholm C	2b	Sj Snabbtåg
21.51	Göteborg	1b	Oresundståg
21.51	Västerås	3a	Pågåg
21.53	Köpenhamn H	4a	Oresundståg
22.06	Lund	2b	Tram
22.11	Kalmar	1b	Tram
22.12	Trelleborg	3a	Tram
22.13	Köpenhamn H	4a	Oresundståg

INFORMASJONSTAVLER OM TOGAVGANGER
OG BILLETTAUTOMATER I SYKKELPARKERINGSANLEGGET
Malmö Centralstation, Sverige

BEST PRACTICE ENKELTE ELEMENTER

ENKELTE ELEMENTER

BEST PRACTICE



MULTIFUNKSJONALITET: SYKKELPARKERING, BENK OG AVGRENSNING AV LEKEPLASS

Nørrebro, København, Danmark



SYKKEL-INN-SYKKEL-UT MED 2 INNGANGER

Panum Tårnet, København, Danmark



PLASS-NR. = UTNYTTER TO-HØYDE STATIVER

Studentbolig, Utrecht, Nederland



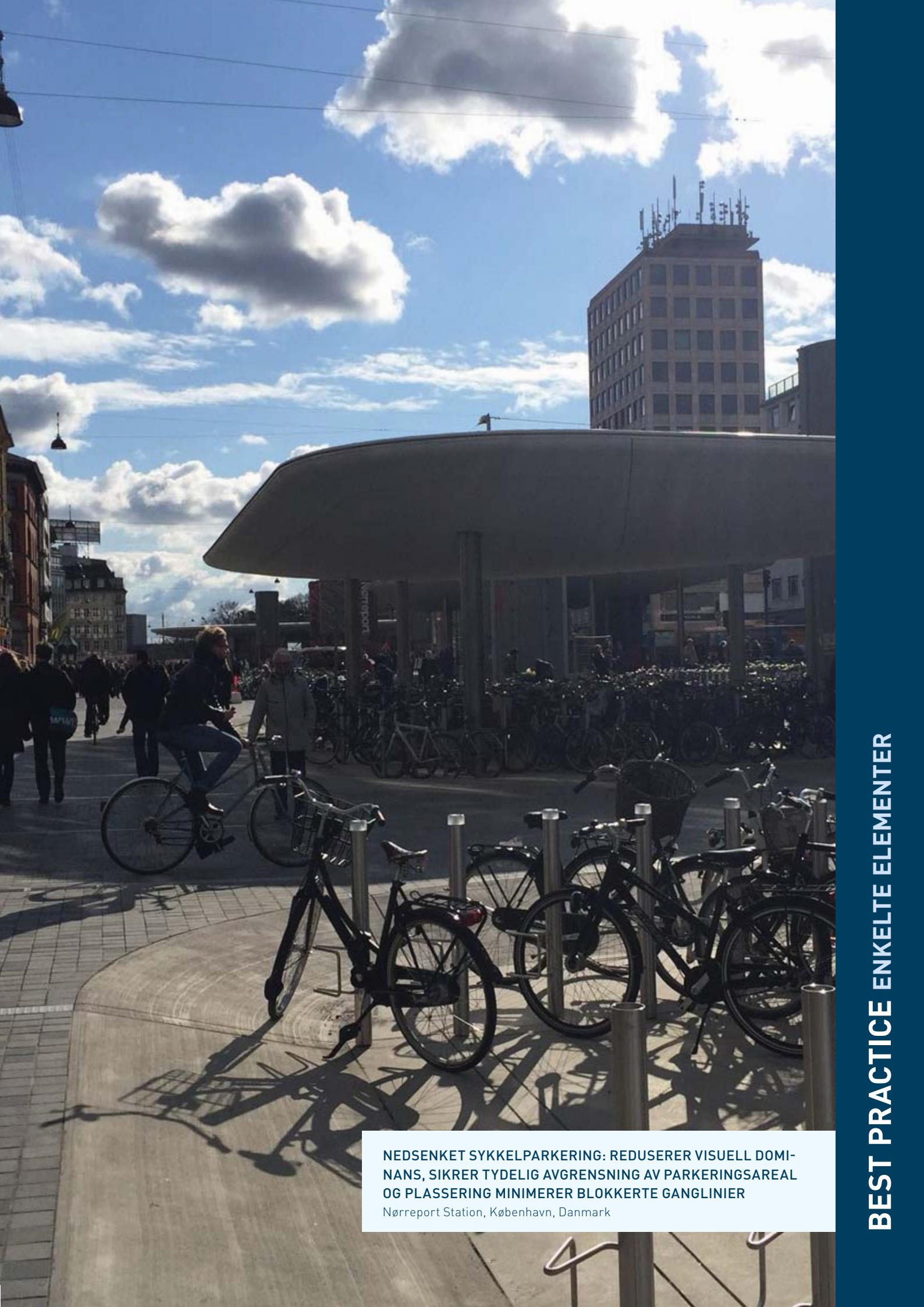
OPPBEVARINGSBOKSER MED KODELÅS

Växjö Station, Sverige



SAMARBEJDE MED LOKALE INTERESSENTER

Opprop fra Syklistenes Landsorganisation, Lillestrøm St.



NEDSENKET SYKKELPARKERING: REDUSERER VISUELL DOMINANS, SIKRER TYDELIG AVGRENSNING AV PARKERINGSAREAL OG PLASSERING MINIMERER BLOKKERTE GANGLINIER
Nørreport Station, København, Danmark

