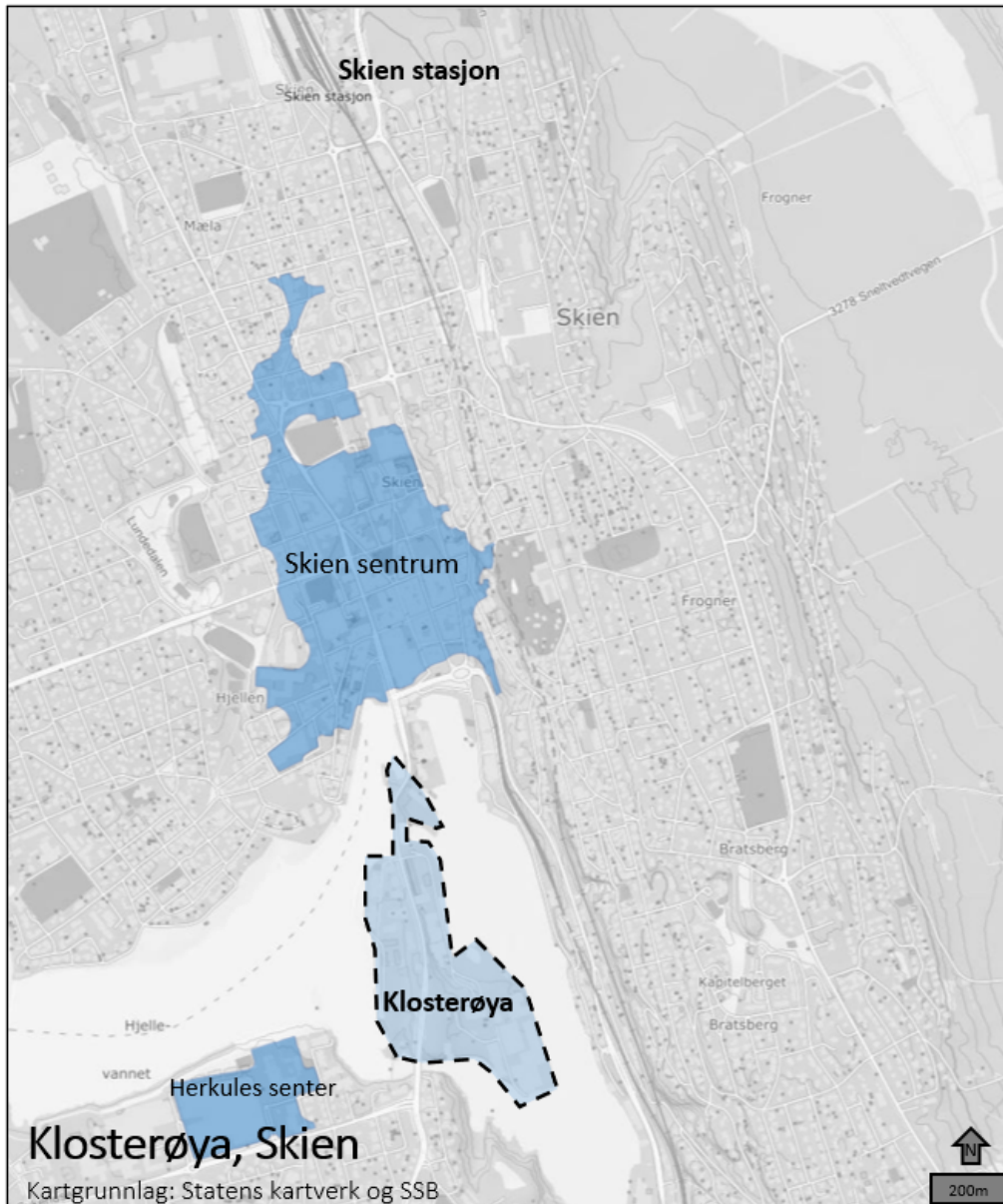


Sykkelvenlighet Klosterøya, Skien

Tekst, tabeller og illustrasjoner er oversatt fra Hagen og Rynning (2021). Eksempelet viser kartlegging av sykkelvenlighet i pågående, urbane transformasjoner. Målet var å vurdere i hvilken grad den planlagte utviklingen kan bidra til å fremme sykling. Det er de juridiske bindende planene som er vurdert, komplettert med feltarbeid av utbyggingsområdene (så langt det var kommet når kartleggingen ble gjennomført) og relevante kart og databaser.

Om Klosterøya

Klosterøya er et sentralt byutviklingsområde som ligger ved sentrum av Skien. Klosterøya er et tidligere industriområde under transformasjon til et område med blandete funksjoner, med særlig mange boliger og arbeidsplasser. En hovedvei krysser øya, mens nye gang- og sykkelbruer skal forbinde området til andre deler av Skien. Transformasjonen pågår. Kartleggingen av sykkelvenlighet er basert på juridisk bindende planer for områdeutviklingen, komplettert med feltarbeid. Skien har 55 000 innbyggere. (Hagen og Rynning, 2021).



Figur 3: Klosterøya ligger sentralt i Skien. Skien sentrum er markert i henhold til SSBs sentersone.

Samlet vurdering av sykkelvennlighet

Totalt sett vurderes Klosterøya som sykkelvennlig. Den sentrale lokaliseringen, nye sykkelkoblinger til omkringliggende områder, blanding av funksjoner og kompakt bystruktur bidrar positivt til sykkelvennlighet. Samtidig er det godt tilrettelagt for bilbruk med enkel tilgang på parkering, noe som trekker ned. Det er også en risiko for fremtidige konflikter mellom gående og syklende grunnet tilsynelatende underdimensjonert infrastruktur.

Klosterøya ligger tett til Skien sentrum og andre omkringliggende områder med veldig sykkelvennlige avstander til og fra øya. Nye gang- og sykkelkoblinger mot andre områder lokalt er positivt for Klosterøya og Skien i sin helhet. Det er noe høydeforskjeller til andre boligområder i Skien. Ellers relativt flatt i selve området. Det planlegges en kompakt bystruktur med blanding av funksjoner og korte interne avstander i planområdet, som er positivt for sykling. Nærhet til vannet, mye vegetasjon og historiske strukturer (fra like perioder) skaper hyggelige sykkelomgivelser. Det er imidlertid godt tilrettelagt for bilbruk, og flere steder har infrastrukturen mer vei- enn gatepreg, noe som trekker ned. Særlig langs hovedveien er det mindre attraktivt å sykle, og det eneste krysset på øya er utformet mer for biler enn for syklende (eller gående). Det kan bidra til følelse av utrygghet for mindre erfarne syklistene. Hovedveien er også en brokonstruksjon som deler planområdet i to. Med kun to underganger for syklistene skaper denne interne barrierer og omveier for å krysse øya. (Hagen og Rynning, 2021).

Tabell 3: Kartlegging av sykkelvennlighet Klosterøya. Oversatt fra Hagen og Rynning (2021). Tabellen fortsetter på de neste sidene.

KATEGORI: NATURGITTE OG STEDLIGE FORUTSETNINGER					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykkelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Områdets lokalisering/rolle i regionen	X				Skien er handels- og administrasjonssenter i Grenlandsregionen. Det meste skjer innen det urbane området Skien/Porsgrunn (innenfor 30 min med sykkel) som i stor grad er selvforsynt med arbeid, bolig, handel, mv. Omtrent 84 prosent av arbeidstakere i Skien jobber i dette området. Utviklingen av Klosterøya vil bidra til å styrke Skien sentrum som destinasjon. <i>Hovedkilder: Dokumenter, ulike åpne kartløsninger, informasjon som pendlingsmønstre fra SSB</i>
Områdets lokalisering/rolle i byen	X				Klosterøya vil bli en utvidelse av sentrum, med god kobling til resten av byen og sykkelavstand til de fleste målpunkt. Nye sykkelkoblinger fra Klosterøya til andre deler av Skien styrker sykkelvennligheten både i planområdet og i resten av Skien, bl.a. ved å tilby alternative ruter og nye snarveier. Den planlagte utviklingen har en høy grad av funksjonsblandinger, noe som styrker Klosterøya som destinasjon. <i>Hovedkilder: reguleringsplaner, ulike åpne kartløsninger</i>
Topografi		X			Topografien på øya er for det mest flat, men høydeforskjell mellom Klostergata (hovedveien) og resten av øya er en vesentlig barriere for sykling, spesielt pga. få underganger. Skien sentrum er til dels flatt, mens andre deler av byen ligger høyere enn Klosterøya. Dette kan være en barriere mot å sykle for noen syklistene. <i>Hovedkilder: Feltarbeid, ulike åpne kartløsninger</i>
Lokalklima		X			Lokalt klima er relativt stabilt med noe nedbør. Kalde vinder fra vannene rundt øya kan skape mindre hyggelige sykkelforhold. <i>Hovedkilder: Dokumenter og værstatistikk fra Meteorologisk institutt</i>

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: Sykkelvennlig

De naturgitte og stedlige forutsetningene for Klosterøya bidrar til et sykkelvennlig område. Den sentrale lokaliseringen i regionen og byen, samt en økning i boliger, arbeidsplasser og andre aktiviteter styrker Klosterøya som destinasjon og bidrar positivt til sykkelvennlighet. Det er lite utpendling fra regionen. Nye (gang- og) sykkelkoblinger til og over øya støtter opp under sykling, inkludert for Skien i sin helhet. Øya er relativt flat, men høydeforskjell mellom hovedveien og resten av øya skaper en barriere for intern sykling. Høydeforskjeller mot andre deler av Skien kan være en barriere mot å sykle for noen syklistene. Relativt stabilt klima, men kalde vinder fra omliggende vann.

KATEGORI: INFRASTRUKTUR OG TRAFIKK					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Sykelinfrastruktur			X		Det er planlagt et sykkelnettverk med flere alternative sykkelruter og syklist kan dermed velge ut ifra preferanser og behov. Nye koblinger for (gang- og) sykkeltrafikk som er stengt for motoriserte kjøretøy styrker sykkelvennligheten. Planlagt sykkelinfrastruktur er delt med gående, dette er uheldig og kan resultere i fremtidige konflikter. Bredden på planlagt infrastruktur virker underdimensjonert for de gang- og sykkelandelene man har ambisjon om å oppnå. Planlagt gjenåpning av tunneler under Klostergata vil styrke intern sykkelvennlighet, men kun 2 av 5 er mulige å åpne. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid</i>
Sykel-fasiliteter ved målpunkt		X			Sykkelparkering er et krav i reguleringsplanen, men det er ikke satt minimumskrav. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid</i>
Trafikk-mengder			X		Sykkelvei langs Klosterøya (separert fra biltrafikk, delt med gående) virker lite inviterende på grunn av høye trafikkmengder (ÅDT 14 700) og mye trafikkstøy. Planlagte alternative ruter vil muliggjøre sykling i mindre bilvennlige (og mer sykkelvennlige) omgivelser. Den planlagte utviklingen er anslått å resultere i 7000 kjøretøy/dag, hvordan dette vil fordele seg på interne veier (på øya) er ikke diskutert i plandokumentene. Kjøring vil i større grad enn opprinnelig planlagt skje i dagen, som shared space/gatetun. Dette kan være en barriere mot sykling, særlig for mindre erfarne og/eller trygge syklistene. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, vedtatt reguleringsplan, mulighetsstudier og kartlegginger, feltarbeid</i>
Fartsnivå		X			Klostergata har fartsgrense 50 km/t. Shared space/gatetun og andre interne gater vil sannsynligvis ha lavere fartsgrenser. <i>Hovedkilder: Åpent tilgjengelige trafikkdata fra Statens vegvesen, vedtatt reguleringsplan, mulighetsstudier og kartlegginger, feltarbeid</i>
Trafikksikkerhet					En rapportert ulykke med sykkel langs Klostergata siden 2000. Det er imidlertid vanskelig å konkludere for trafikksikkerhet siden situasjonen vil endres når transformasjonen ferdigstilles. Vi setter derfor ingen vurdering her. <i>Hovedkilder: Åpent tilgjengelige trafikkdata fra Statens vegvesen, vedtatt reguleringsplan, mulighetsstudier og kartlegginger, feltarbeid</i>
Kryssløsning			X		Det ene krysset på øya er hovedkobling mellom Klostergata og resten av øya for sykkel og motorisert trafikk. Krysset er utformet på bilens premisser og lite tilrettelagt eller inviterende for syklende (eller gående). Det kommer kanskje en ny kobling i nord av øya, men denne er ikke videre detaljert i foreliggende planer. Interne kryss på øya hvor infrastruktur for motorisert og ikke-motorisert trafikk møtes ser ut til å kunne skape konflikter på grunn av utforming. Mangelfull eller manglende tilrettelegging for sykling i kryss kan føre til ulykker og/eller følelse av utrygghet for mange syklistene. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>
Tilgjengelighet til kollektivtransport			X		Et busstopp langs Klostergata med relativt hyppige avganger til sentrale målpunkt (bysentrum, Skien togstasjon, mm.). Tilgang med sykkel langs fortau og det nevnte krysset, ingen sykkelparkering ved holdeplassen. Kort sykkelavstand (2,5 km) til Skien togstasjon. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid og kollektivrutetabeller</i>
Tilgjengelighet for bil				X	Den planlagte utbyggingen har en høy grad av biltilgjengelighet. Klostergata gir enkel atkomst med bil fra ulike deler av Skien, og på øya er det god parkeringsdekning. Det er minimumskrav til parkering, men ingen makskrav. Det er et bomsystem i regionen som svekker bilens konkurransekraft noe, men ikke i veldig stor grad. Det interne nettverket/gatenettverket er i stor grad shared space/gatetun, noe som kan gjøre bilbruk mindre attraktivt sammenlignet med 'vanlige' veier og gater. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid</i>

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: noe sykkelvennlig

For kategorien 'infrastruktur og trafikk' vurderes den planlagte utbyggingen på Klosterøya som noe sykkelvennlig. Det er flere eksisterende og planlagte (gang- og) sykkelruter over og innad på øya som bidrar positivt til å sykkel som fremkomstmiddel. Ingen planlagt separering mellom gående og syklende, som kan imidlertid skape konflikter. Hovedveien over øya, Klostergata, skal gis et mer 'gatepreg', men høye trafikkmengder og støynivåer skaper lite trivelige sykkelomgivelser. Det interne gatenettverket er planlagt som shared space/gatetun som kan være negativt for en del syklistene. Hovedkrysset med tilgang til øya fra Klostergata for syklende og motorisert trafikk er lite sykkelvennlig. Høy parkeringsdekning og god biltilgjengelighet legger til rette for høyt bilbruk til/fra øya og svekker sykkelens konkurransekraft mot bilen. Det er god kollektivdekning på og nært øya, og det er kort vei til Skien togstasjon, men det er tilsynelatende manglende kobling mellom sykkel og kollektivtransport.

KATEGORI: BYMESSIGHET					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Tetthet	X				Høy tetthet ut ifra lokal kontekst, samt et konsentrert urbant område (Klosterøya, Skien sentrum og områder i nærheten), gir potensial for høye sykkelandeler. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid</i>
Nærhet	X				Korte interne avstander muliggjør sykling som reisemiddel i hverdagen. Eksisterende og planlagte koblinger styrker nærhet og tilgjengelighet til målpunkt og ulike deler av byen. Skien og Porsgrunn i sin helhet kan nås på under 30 minutter med sykkel. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, vedtatt reguleringsplan</i>
Bebyggelsesstruktur		X			Det legges opp til en kompakt bebyggelsesstruktur med høy tetthet og relativt høye bygninger med et rutebasert gatenettverk på østsiden og flere offentlige rom av ulike karakter. Antall og størrelsen på offentlige rom virker lite i forhold til de ulike typene bruk det legges opp til. På vestsiden er det en mindre definert bebyggelsesstruktur, men her bidrar kaifronten til å skape struktur. Planene legger opp til flere parkområder. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>
Kvartalsstørrelse		X			At hovedveien over øya (Klostergata) er høyere enn resten av bebyggelsen og strukturene skaper en barriere. Gjenåpning av industrielle tunneller skulle bidra til bedre intern mobilitet, men kun 2 av 5 er mulig å åpne. Den ferdigstilte bebyggelsen på vestsiden har en relativt høy grad av permeabilitet. Østsiden var ikke avklart da vi gjorde undersøkelsene. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: **Veldig sykkelvennlig**

Den planlagte (og så langt ferdigstilte) utviklingen av Klosterøya vurderes som veldig sykkelvennlig for kategorien 'bymessighet'. Sykling er et mulig reisemiddelvalg for mange hverdagsreiser da det er korte avstander internt på øya og til omliggende områder. Planene legger opp til kompakt utbygging tilpasset den stedlige konteksten med gater, plasser og parker, noe som vil gi gode sykkelopplevelser. Eksisterende og planlagte broer for gående og syklende vil øke tilgjengeligheten til og fra øya og styrke sykkelens konkurransekraft mot bilen. Gjenåpning av tunneller under Klostergata vil styrke intern permeabilitet. Planlagt gatestruktur på østsiden er positiv for sykling. Vestsiden er foreløpig mindre strukturert, men her skaper 'vannkanten' en naturlig struktur. Flere offentlige rom av ulik karakter er positivt for sykkelvennligheten, men det virker å være noe lite av disse totalt sett.

KATEGORI: OMGIVELSER OG OPPLEVELSER					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Målpunkt og aktiviteter	X				Utbyggingen er planlagt som en del av Skien og sentrum, med blanding av og nærhet til ulike funksjoner. Mange bygninger vil tilsynelatende ha aktive fasader og førsteetasjer. Dette er positivt for å skape aktivitet og livlige offentlige rom, og inviterer til gange og sykling. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>
Drift og vedlikehold					Tilsynelatende god drift og vedlikehold av eksisterende sykkelinfrastruktur, noe som er viktig for sykkelens konkurransekraft mot bilen. Siden transformasjonen er pågående, setter vi imidlertid ikke en vurdering for denne kategorien. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Opplevd trygghet			X		Hovedsykkelruten langs Klostergata kan oppleves som ubehagelig for sykling (og gange) på grunn av høye trafikkmengder og -støy, samt manglende separering fra fotgjengere. Shared space/gatetun kan resultere i konflikter mellom ulike trafikanter og redusere opplevd trygghet for syklistene. Blanding av funksjoner kan bidra til å øke følelse av trygghet generelt ved å skape/bidra til aktivitet i offentlig rom på ulike tider av døgnet. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid</i>
Orienter-barhet og skilting	X				Det er lett å orientere seg med et lett gjenkjennbart og transparent offentlig rom, en lett navigerbar og kompakt bebyggelsesstruktur hvor ulike deler har en distinkt karakter og utforming. Detaljer om skilting for sykkel er ikke gitt i de studerte dokumentene. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, feltarbeid</i>
Utforming og estetikk	X				Hovedsykkelrute langs Klostergata er lite inviterende for sykling, men flere alternative ruter (eksisterende og planlagte) langs grønne og blå koblinger gir syklistene mulighet til å velge ut ifra preferanser og behov. Det bidrar også

KATEGORI: OMGIVELSER OG OPPLEVELSER

					til hyggelige omgivelser hvor det er lett å orientere seg. Øya har en klar egenart med nærhet til vann, eksisterende vegetasjon og historiske bygninger. Ikke alle estetiske detaljer er gitt av planene, men utviklerne virker interesserte i å skape interessante omgivelser for fremtidige innbyggere og brukere. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>
Gate og vei karakteristikk		X			Hovedveien, Klostergata, kobler Klosterøya sammen med øvrige deler av Skien. Deler har et veipreg, men de vedtatte reguleringsplanene legger opp til å styrke gatepreget og gi Klostergata flere gatekarakteristikk. Dette vil være bra for sykkelvennligheten. Det interne gatenettverket er planlagt som gater med fortau eller shared space/gattun. Høydeforskjell mellom Klostergata og resten av øya hindrer å etablere et tett, rutenett for hele øya. <i>Hovedkilder: Vedtatt reguleringsplan, kart, feltarbeid</i>

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: *veldig sykkelvennlig*

Den planlagte utbyggingen av Klosterøya vurderes som veldig sykkelvennlig for kategorien 'omgivelser og opplevelser'. Det er imidlertid ikke alle detaljer som er gitt i reguleringsplanene, dermed må det tas noe forbehold om hvordan den endelige utbyggingen vil se ut.

Transformasjonen er planlagt som en aktiv del av Skien sentrum med en blanding av funksjoner. Dette styrker sjansen for at folk vil være til stede til ulike tider av døgnet, noe som kan bidra til å skape følelse av trygghet. Mange bygninger vil tilsynelatende ha aktive fasader og førsteetasjer, noe som er positivt for et livlig offentlig rom. Et lett forståelig og gjenkjennbart offentlig rom gjør det lettere å orientere seg.

Nærhet til vann, eksisterende vegetasjon og historiske bygninger bidrar til hyggelige omgivelser.

Referanser

Hagen, O.H., Rynning, M.K. (2021) Promoting cycling through urban planning and development: a qualitative assessment of bikeability. Urban, Planning and Transport Research, 9 (1), 277-306.

<https://doi.org/10.1080/21650020.2021.1938195>