

PLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET OG MOBILITET (2027-2030)

Høringsutkast, 26.10.2026

Sauda kommune

Innhold

1. Innledning 2
   1.1. Kommunens rolle i arbeid med trafikksikkerhet og mobilitet 2
   1.2. Planoppsett 3
2. Eksisterende planverk, rammer og føringer 4
   2.1. Nasjonale føringer og forpliktelser 4
   2.2. Regionale planer 5
   2.3. Kommunale planer og føringer 6
   2.4. Pågående prosjekt av relevans 9
      2.4.1. Fremtidens oppvekst 9
      2.4.2. FDV-plan veg 9
      2.4.3. Områdeplan for sentrum 9
3. Bakgrunnsinformasjon – Status i Sauda 9
   3.1. Vegnett og trafikk 9
   3.2. Reisevaner 13
   3.3. Hjertesone 15
   3.4. Barnetråkk 15
   3.5. Ulykkesstatistikk 10
4. Planprosess 17
   4.1. Innspill til planen 17
5. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen 18
6. Mål og prioriteringer for arbeidet mot 2030 19
   6.1. Visjon 20
   6.2. Satsingsområder og mål 20
7. Handlingsdel med tiltak 20
   7.1. Ikke-fysiske tiltak 21
   7.1. Fysiske tiltak 21
8. Økonomi 26
9. Oppfølging og evaluering 26
10. Referanser 26

1. Innledning

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist, bilist, barn, ungdom eller voksen. En trafikksikkerhetsplan skal presentere utfordringer, målsetninger og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, og være et styringsverktøy for målrettet arbeid. Denne planen er nummer fire i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sauda kommune. Nytt for denne planen er at den også skal også følge opp kommunens sykkelstrategi og får derfor et styrket fokus på aktiv mobilitet.

Mobilitet og mobilitetsplanlegging handler om hvordan vi forflytter oss, og hvordan vi planlegger for og tilrettelegger for ønskede mobilitetsformer og transportvaner. Sauda kommune vedtok i 2021 sykkelstrategien Syklande Sauda for 2020-2030 med tilhørende plan for sykkelvegnett, samt handlingsplan (2021-2024). Ettersom det er stor overlapp mellom handlingsplan for sykkel og trafikksikkerhetsplanen slås disse nå sammen. Mange tiltak i sykkelstrategien er rettet mot både sykkel og gange og gjelder satsing på aktiv transport, ikke utelukkende sykling. Denne planen har derfor fått tittel *Plan for trafikksikkerhet og mobilitet (2027-2030)*, og vil danne grunnlaget for videre arbeid med trafikksikkerhet, sykkel og gange i Sauda kommune.

Arbeid med trafikksikkerhet og mobilitet er viktige folkehelsetiltak og kan bidra til inkluderende lokalmiljø. Tiltak som bedrer trafikksikkerhet og gjør det mer attraktivt å ferdes til fots og på sykkel bidrar også til gode og attraktive nærmiljø og mer klima- og miljøvennlige transportvaner. Det er også en viktig del av arbeidet for å skape et mer aldersvennlig og helsefremmende lokalmiljø i møte med forventede demografiendringer. I tillegg er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å jobbe forebyggende for å unngå ulykker, skader og bedre folkehelse. Arbeidet som beskrives i denne planen vil bidra til å utvikle Sauda som et levende og attraktivt sted å bo.

1.1. Kommunens rolle i arbeid med trafikksikkerhet og mobilitet

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer direkte eller indirekte muligheter til å bedre trafikksikkerheten og påvirke innbyggernes mobilitetsvaner, blant annet som:

- planmyndighet
- vegeier
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør

Kommunens mobilitets- og trafikksikkerhetsarbeid omfatter aktiviteter innenfor alle disse områdene og arbeidet må være kontinuerlig og gjennomgående i ulike tjenester og sektorer.

Som vegeier har kommunen ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet samt ansvar for trafikksikkerhetstiltak iht. veglova. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen også et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Som planmyndighet skal kommunen sikre at trafikksikkerhet vurderes og vektlegges i planarbeid. Samtidig kan kommunen gjennom planlegging, utforming av veg og byrom, og trafikkregulerende grep tilrettelegge for at innbyggere velger å gå og sykle.

For å skape gode holdninger, vaner og trafikksikker atferd blant innbyggerne er det viktig at opplæring og påvirkning begynner tidlig og er noe man møter jevnlig. Helsestasjonene får tidlig kontakt med barn og foreldre og gir foreldreveiledning, der trafikksikkerhet og råd om for eksempel sikring av barn i bil bør inngå. Barnehage og skole er viktige arenaer for trafikkopplæring og kan gjennom samarbeid med foreldre påvirke vaner og adferd. Skolene kan stimulere til at flere går og sykler til skolen og bidra til å skape vaner som barn og unge tar med seg videre inn i voksenlivet. Frivilligsentralen har kontakt med lag og foreninger og kan stimulere til at trafikksikkerhet også er et tema i denne sammenheng.

Arbeid med trafikksikkerhet og mobilitet går på tvers av forvaltningsnivåer og sektorer, og kommunen har mange mulige eksterne samarbeidspartnere i dette arbeidet. Sauda kommune har for eksempel samarbeid med politiet om bl.a. informasjons- og forebyggende arbeid, med Trygg Trafikk som kan bidra med veiledning og læringsressurser samt med Rogaland fylkeskommune som blant annet har økonomiske støtteordninger for trafikksikkerhetsarbeid.

1.2. Planoppsett

Denne planen er bygd opp slik:

- Kapittel 2 gir oversikt over relevant planverk på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå,
- Kapittel 3 inneholder bakgrunnsinformasjon om bl.a. trafikk, reisevaner og ulykkesstatistikk for Sauda,
- Kapittel 4 gir en kort beskrivelse av planprosessen og medvirkning,
- Kapittel 5 beskriver trafikksikkerhetsutfordringer identifisert basert på kunnskapsgrunnlaget,
- Kapittel 6 presenterer mål og satsingsområder for arbeidet de neste fire årene,
- Kapittel 7 inneholder handlingsdelen med tiltak, og
- Kapittel 8 og 9 beskriver oppfølging av planen.

2. Eksisterende planverk, rammer og føringer

Arbeid med trafikksikkerhet og mobilitet er godt forankret i nasjonalt, regionalt og lokalt planverk. De mest relevante er kort beskrevet i følgende avsnitt.

2.1. Nasjonale føringer og forpliktelser

FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Flere av målene er relevant for arbeidet med trafikksikkerhet og mobilitet (Figur 1).



Figur 1 De mest relevante bærekraftsmålene for denne planen.

Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i 25 år.

Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet. Tallfestede etappemål sier at

- Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

NTP inneholder også mål om aktiv transport:

- 20 % sykkelandel i byområdene og 8 % på landsbasis
- 8 av 10 barn med skolevei opptil 4 km skal gå eller sykle til skolen

Barnas transportplan

Barnas transportplan har vært en egen del av NTP siden 2018 for å sikre at barn og unges behov blir særskilt ivaretatt i transport- og arealplanleggingen. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak. Mål i planen er blant annet:

Regjeringen vil:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg skal operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP. Kommunens trafikksikkerhetsplan skal sees i sammenheng med den nasjonale tiltaksplanen. Lokale mål og tiltak skal bidra til å understøtte nasjonale målsettinger og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2026-2029. Særlig gjelder dette arbeidet med trygge skoleveger, sikker ferdsel for gående og syklende, trafikksikker arealplanlegging, forebyggende holdningsskapende arbeid og et systematisk trafikksikkerhetsarbeid i hele kommunen.

Folkehelse og trafikksikkerhet

Etter Folkehelseloven skal kommunen fremme befolkningens helse, trivsel og gode sosiale og miljømessige forhold samt bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade og lidelse. Trafikksikkerhetsarbeidet er derfor en naturlig og viktig del av kommunens folkehelseansvar og arbeidet med å skape trygge og helsefremmende lokalsamfunn.

Gjennom systematisk trafikksikkerhetsarbeid kan kommunen bidra til å redusere risikoen for ulykker, fremme trygg ferdsel og legge til rette for aktiv transport.

2.2. Regionale planer

Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland (2024-2027)

Handlingsplanen gir oversikt over Rogaland fylkeskommune sitt arbeid med trafikksikkerhet og prioriterte tiltak i planperioden. Hovedmål for fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid er at færre skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikkulykker. Det er pekt ut fire prioriterte områder med tilhørende tiltak:

- Møte og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk
- Myke trafikanter i byområder og tettsteder
- Trafikksikker adferd
- Tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeid

Samferdselsstrategi for Rogaland 2026 – 2037 og tilhørende handlingsprogram (2026 – 2033)

Samferdselsstrategien gir retning for Rogaland fylkeskommune sitt arbeid med fylkesvegnett, kollektivtransport og som samferdselsmyndighet. Planen har en overordnet målsetning om *en bærekraftig samferdselssektor i Rogaland* med fire innsatsområder:

- Mest mulig samferdsel for pengene
- Et klima- og naturvennlig samferdselssystem
- Transport for fremtidens behov
- Trafikksikker transport for alle

Det er utpekt noen «prinsipper» for hvordan fylkeskommunen skal jobbe med disse, som bl.a. sier at oppgradering av eksisterende vegnett skal prioriteres foran nye prosjekter.

Basert på strategien utarbeides et handlingsprogram med oversikt over tiltak og investeringer. Handlingsprogrammet gjennomgår en mindre rullering årlig og en større rullering hvert fjerde år med innspillsmuligheter for kommunene (neste større rullering pågår). Gjeldende handlingsprogram for 2026-2033 inneholder ett navngitt prosjekt i Sauda; Fv. 714 Fortau Solbrekk-Brekkebakken som ferdigstilles i 2026.

2.3. Kommunale planer og føringer

Kommuneplan 2019-2031

Kommuneplanens samfunnsdel inneholder flere strategier knyttet til tilrettelegging for myke trafikanter og trygge skoleveger, blant annet:

- Me skal sikra og skapa trygge tilhøve for ungar og mjuke trafikantar. Me vil legga til rette for samanhengande gang- og sykkelforbindelsar til og gjennom sentrum, samt mellom viktige målpunkt. Me vil sikra at barn og unge i størst mogleg grad kan gå eller sykla til skulen gjennom utbygging av trygge skulevegar.
- Me skal planlegga og utvikla attraktive og samanhengande nettverk for gange og sykkel.
- Me skal legga til rette for utvikling av Sauda som «sykkelby». Gjennomgåande gang- og sykkelvegar til og i sentrum skal prioriterast.
- Det skal vera lett og trygt å gå og sykle. Me skal prioritera tilrettelegging for fotgjengerar og sykkel.
- Utvida nettverk av gang og sykkelveg gjennom sentrum –samanhengande sykkelveg frå Lona til Svandalsfossen.
- Minst tretti prosent av korte reiser er med gang og sykkel.

Sykkelstrategi Syklande Sauda

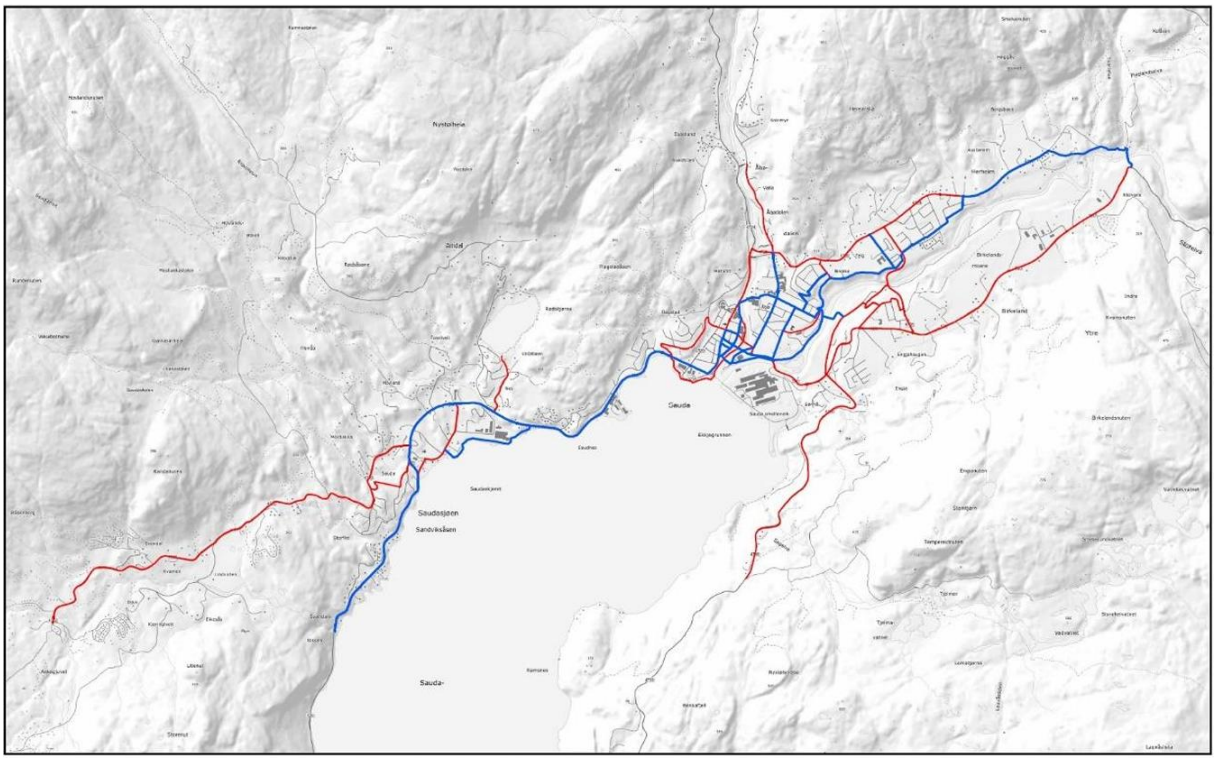
Sykkelstrategi for Sauda (2020-2030) ble vedtatt i 2021, og inneholder mål og tiltak frem mot 2030. Sykkelstrategien har utpekt to satsingsområder:

- Barn og ungdom
- Aksen Lona – Svandalsfossen via sentrumskjernen

og inneholder tiltakspakker med fokus på disse. Hovedmålet for sykkelstrategien er at Sauda skal være Norges beste sykkelkommune i 2030 med en sykkelandel på 20%. En rekke undermål er også definert, bl.a. knyttet til sikkerhet:

- Det skal være sikkert å sykle i Sauda: Ingen alvorlig skadde eller omkomne i gang- og sykkelulykker
- Det skal oppleves trygt å sykle i Sauda

Sammen med sykkelstrategien ble det vedtatt en langsiktig plan for sykkelvegnettet som peker ut hvilke deler av gatenettet som skal tilrettelegges for sykling. Sykkelvegnettet er vist i Figur 2, med de prioriterte strekningene i blått. Sykkelstrategien ble fulgt opp med konkrete tiltak i egen handlingsplan (2021-2024) som nå erstattes og inkluderes i denne planen.



Figur 2 Kart over vedtatt sykkelvegnett. Fargene skiller mellom delen som er prioritert i strategiperioden frem mot 2030 (blå) og det øvrige sykkelvegnettet.

Klimaplan for Sauda (2025 – 2035)

Klimaplan for Sauda (2025 – 2035) beskriver hvordan kommunen skal jobbe med utslippsreduksjon og klimatilpasning. Relevante strategier inkluderer bl.a.

- Tilretteleggja for at kommunalt tilsette går og syklar til og på jobb
- Tilretteleggja for og prioritera fossilfri og aktiv transport
- Bruka arealplanlegging som verktøy for å redusera klimagassutslepp og energiforbruk

Årsplan i trafikkopplæring

Årsplan i trafikkopplæring for barneskolene i Sauda beskriver hvilke aktiviteter som gjennomføres på ulike årstrinn (1.-10. trinn) med kobling mot mål i læreplanverket. Denne inkluderer også plan for sykkelopplæring.

Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er en nasjonal godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunene. Formålet med ordningen er å sikre at trafikksikkerhet inngår som en integrert del av kommunens styring, planlegging og tjenesteutøvelse, og at arbeidet gjennomføres systematisk og på tvers av sektorer.

For å bli godkjent som Trafikksikker kommune settes det krav til både kommuneledelse, barnehager, skoler, teknisk avdeling, planavdeling, kulturavdeling, kommunelege og helsestasjoner.

Sauda kommune ble godkjent som trafikksikker kommune i 2017 og re-godkjent i 2021 og i 2025. Under re-godkjenning i 2025 ble det fra Trygg Trafikk pekt på følgende utviklingsområder:

- Skoler og barnehager lager en årsplan der trafikksikkerhet og trafikkopplæring er integrert, samt at trafikksikkerhet er tema på foreldremøter.
- Integrere nettkurset «Risiko i trafikken» som en del av introduksjonen for nyansatte.
- Fortsette å utvikle en trafikksikkerhetskultur med rutiner, forankring og ansvarsfordeling i et internkontrollsystem.
- Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.
- Motivere frivillighetssentralen til å bidra inn i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.
- Gjøre kommunens retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken bedre kjent.

2.4. Pågående prosjekt av relevans

Det pågår arbeid i kommunen innenfor flere områder som er relevante for denne planen og som kan påvirke oppfølgingen av handlingsdelen. Prosjekter og relevans for planen er kort beskrevet i følgende avsnitt.

2.4.1. Fremtidens oppvekst

Ved utarbeidelse av denne planen pågår et arbeid rundt vurdering av fremtidig organisering av skoler og barnehager. Denne planen er skrevet med utgangspunkt i dagens skole- og barnehagestruktur. Mye av trafikksikkerhetsarbeidet vil være det samme uavhengig av plassering av og antallet skoler og barnehager. Samtidig kan endringer i fremtidig struktur for eksempel påvirke hvor fysiske tiltak bør prioriteres. Dersom det gjøres vedtak om større endringer innenfor planperioden bør det vurderes om planen skal revideres tidligere enn planlagt.

2.4.2. FDV-plan veg

Det pågår et arbeid med å utarbeide en forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdsplan (FDV-plan) for det kommunale vegnettet. Planen vurderer hvor i vegnettet det er behov for oppgraderinger og vil inneholde en prioritert liste med planlagte tiltak. FDV-planen vil ses i sammenheng med plan for trafikksikkerhet og mobilitet, men har et annet fokus.

2.4.3. Områdeplan for sentrum

Arbeid med områdeplan for sentrum ble påbegynt høsten 2026. Trafikk i sentrum, inkludert trafikksikkerhet og tilrettelegging for myke trafikanter, blir et tema i planarbeidet. Oppfølging av vurderingene gjennom fysiske tiltak er prioritert i handlingsdelen av denne planen, både generelt og for spesifikke områder. Konkretisering av tiltak vil skje under/i etterkant av arbeidet med områdeplanen og vil kunne påvirke prioritering av tiltak i denne planen.

3. Bakgrunnsinformasjon – Status i Sauda

3.1. Vegnett og trafikk

Sauda kommune har seks fylkesveger og et stort antall kommunale veger, med fartsgrenser mellom 30 og 80 km/t. Hovedvegen gjennom Sauda, som også er nasjonal turistvei, er Fv. 520 som starter på Ropeid og fortsetter over fjellet mot Røldal. Veien er vinterstengt mellom Hellandsbygd og Røldal, og fem-seks måneder av året er det derfor ikke gjennomkjøringstrafikk gjennom Sauda.

Ifølge vegkart har Fv. 520 forbi Svandalsfossen en årsdøgntrafikk[1] (ÅDT) på 956 for 2024, med 18% andel lange kjøretøy. Gjennom sentrum ligger ÅDT på 3800, ellers ligger

[1] Årsdøgntrafikk er gjennomsnittlig antall kjøretøy som passerer et punkt per dag.

trafikkmengden i sentrale områder (kun tilgjengelig for fylkesveger) mellom ca. 300 – 3200 ÅDT (Statens vegvesen, 2026).

Sauda er et relativt kompakt tettsted med korte avstander mellom sentrum og de fleste boligområder og arbeidsplasser. Det er stort potensiale for aktiv transport, men det er likevel en etablert bilkultur med relativt mye bilkjøring også på korte reiser. I mange områder er det i dag fortau og sykling i blandet trafikk, mens noen strekninger har egen gang- og sykkelveg. En del veger mangler egen tilrettelegging for både gående og syklende.

3.2. Ulykkesstatistikk

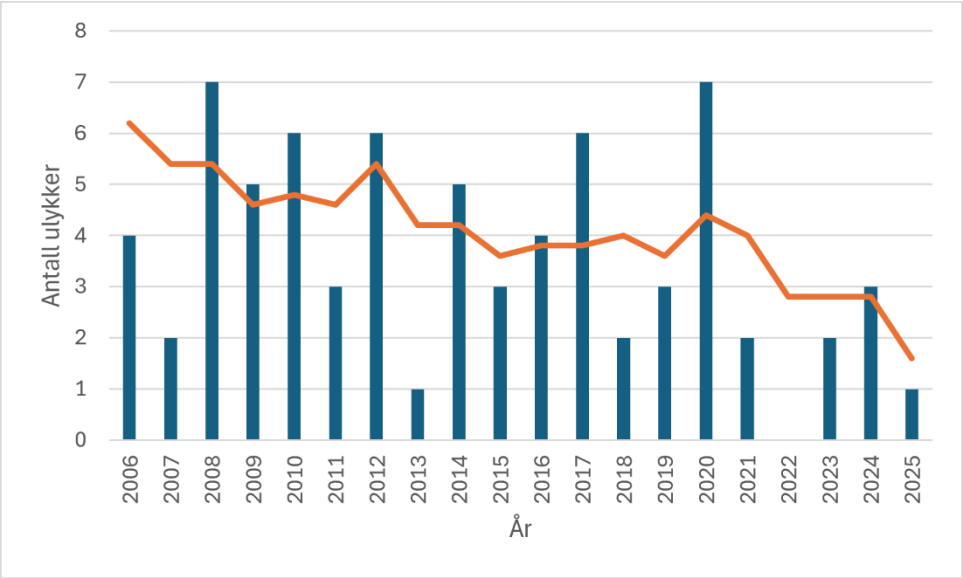
Informasjonen i dette kapittelet er hentet fra Statens vegvesens Trafikkulykkeregister (Statens vegvesen, 2026). Statistikken omfatter politi-rapporterte vegulykker (dødsulykker eller ulykker med betydelig personskade) som har skjedd på veg for allmenn ferdsel og involverer minst ett kjøretøy.

De siste 20 årene (2006-2025) er det registrert totalt 72 ulykker med til sammen 80 skadde eller drepte personer i Sauda. Fordelingen over år og alvorlighetsgrad er vist i Figur 3 og Figur 4. Antall ulykker ligger på mellom 0 og 7 per år. Med så lave tall blir det relativt store variasjoner fra år til år og det er vanskelig å se en klar trend. Ser vi på gjennomsnittet for 5-årsperioder (oransje linje i Figur 3) ser vi likevel en nedadgående trend i antall ulykker.

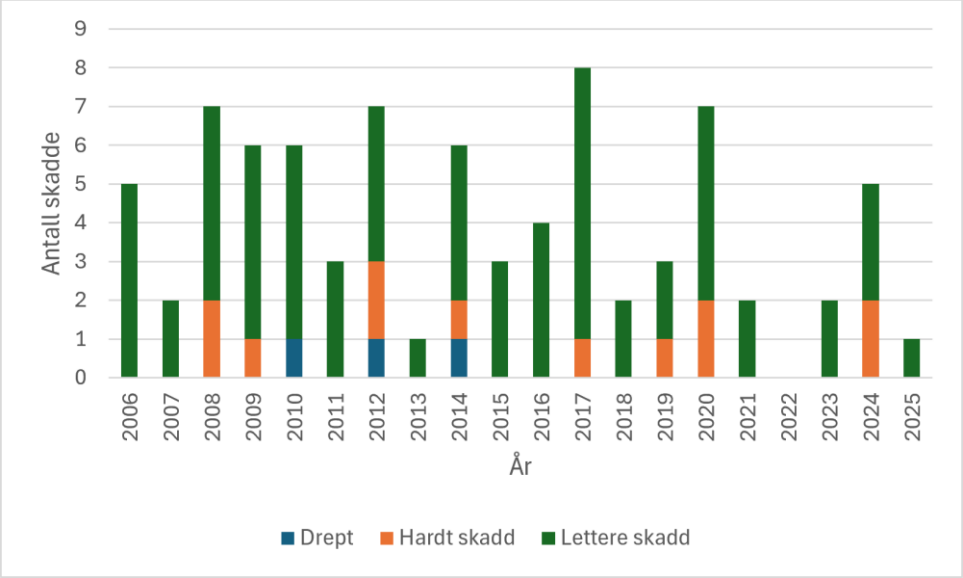
I løpet av den siste 20-årsperioden har det vært 3 drepte, 12 hardt skadde og 65 lettere skadde i trafikkulykkene i Sauda. De siste 11 årene har ingen omkommet i Saudatrafikken.

I 23 av de 72 ulykkene var det personer under 18 år involvert. Av ulykkene var det 9 ulykker som involverte fotgjengere og 13 som involverte sykkel. Av disse skjedde henholdsvis 3 og 4 siste 10 år, og etter 2019 er det kun registrert 1 ulykke med myk trafikant.

Her presiseres det at dette gjelder de registrerte trafikkulykkene i Statens vegvesens register. Det forventes store mørketall når det kommer til mindre ulykker med myke trafikanter uten alvorlig personskade.

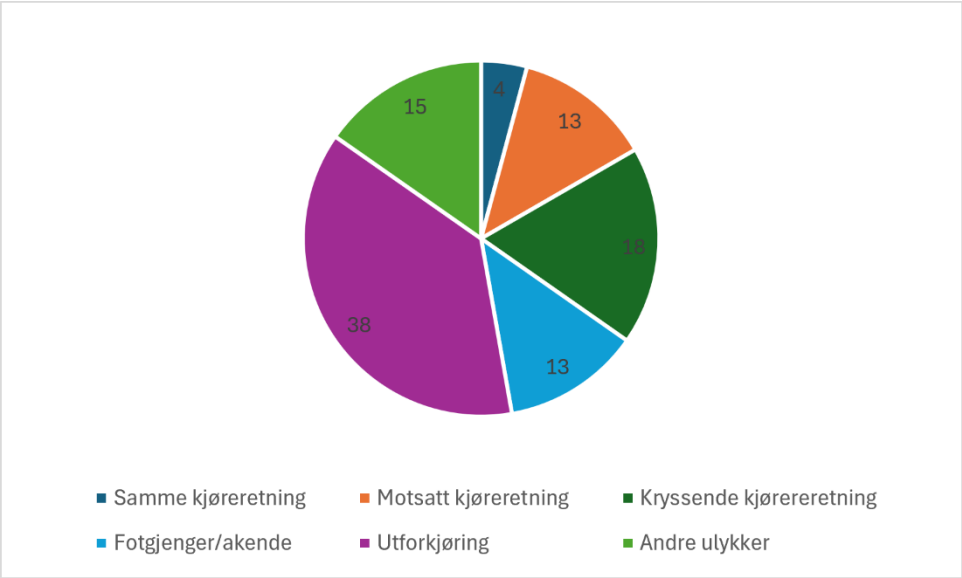


Figur 3 Antall registrerte trafikkulykker i Sauda per år i perioden 2006-2025 (blå søyler) og gjennomsnitt for 5-årsperioder (oransje linje). Data fra (Statens vegvesen, 2026).



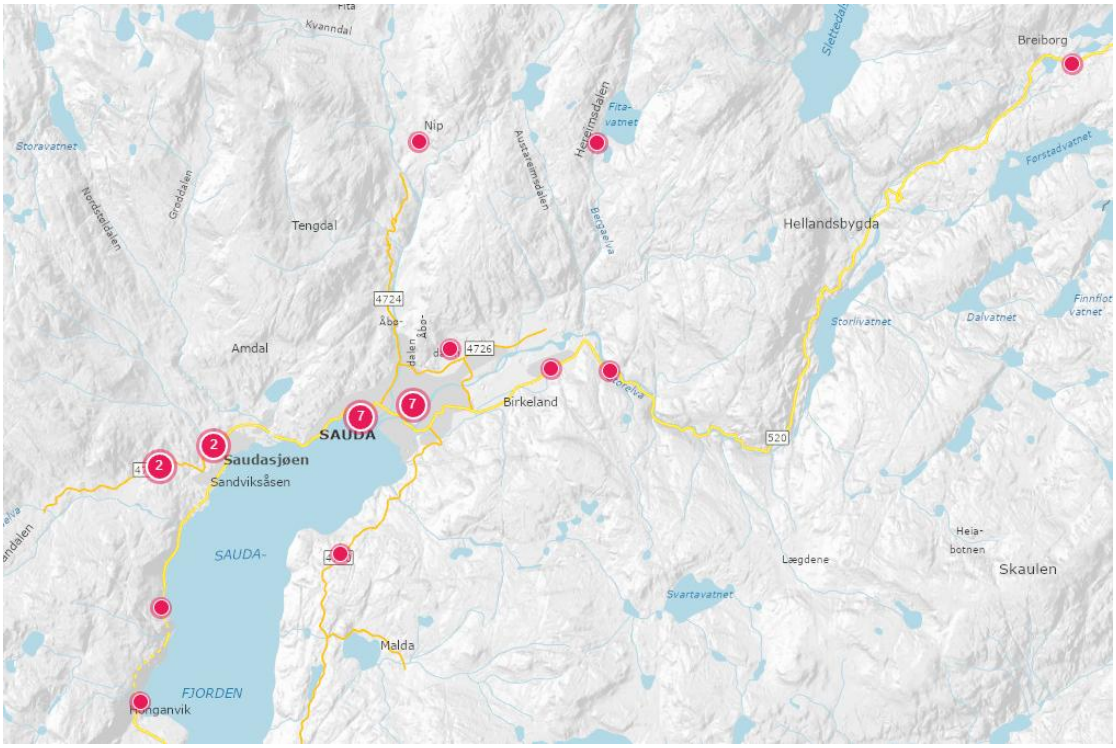
Figur 4 Antall skadde og drepte i registrerte trafikkulykker i Sauda per år i perioden 2006-2025. Data fra (Statens vegvesen, 2026).

Når man ser på typen ulykker (Figur 5) var de fleste ulykkene (38%) utforkjøringer. Majoriteten av ulykkene (68%) skjedde på fylkesveg, 21% på kommunal veg, 10% på privat veg og 1% (en ulykke) på skogsbilveg.



Figur 5 Fordeling av ulykker i Sauda i perioden 2006-2025 på ulykkestype. Data fra (Statens vegvesen, 2026).

Figur 6 og Figur 7 viser hvor de registrerte trafikkulykkene de siste ti årene skjedde. Mange ulykker skjer i sentrale områder av kommunen. Samtidig er det ganske stor spredning i lokasjoner, og det er ikke identifisert enkeltpunkt som skiller seg ut med mange hendelser. Sauda har ingen punkt eller strekninger som er definert som ulykkespunkt eller ulykkesstrekninger ifølge Statens vegvesens definisjon (Statens vegvesen, 2026).



Figur 6 Lokasjon av registrerte trafikkulykker i perioden 2016-2025. Punkt med tall indikerer at flere ulykker har skjedd i samme område, men ikke ved samme punkt. Kartutsnitt er hentet fra (Statens vegvesen, 2026).



Figur 7 Lokasjon av registrerte trafikkulykker i perioden 2016-2025 for sentrumsnære områder. Punkt med tall indikerer at flere ulykker har skjedd i samme område, men ikke ved samme punkt. Kartutsnitt er hentet fra (Statens vegvesen, 2026).

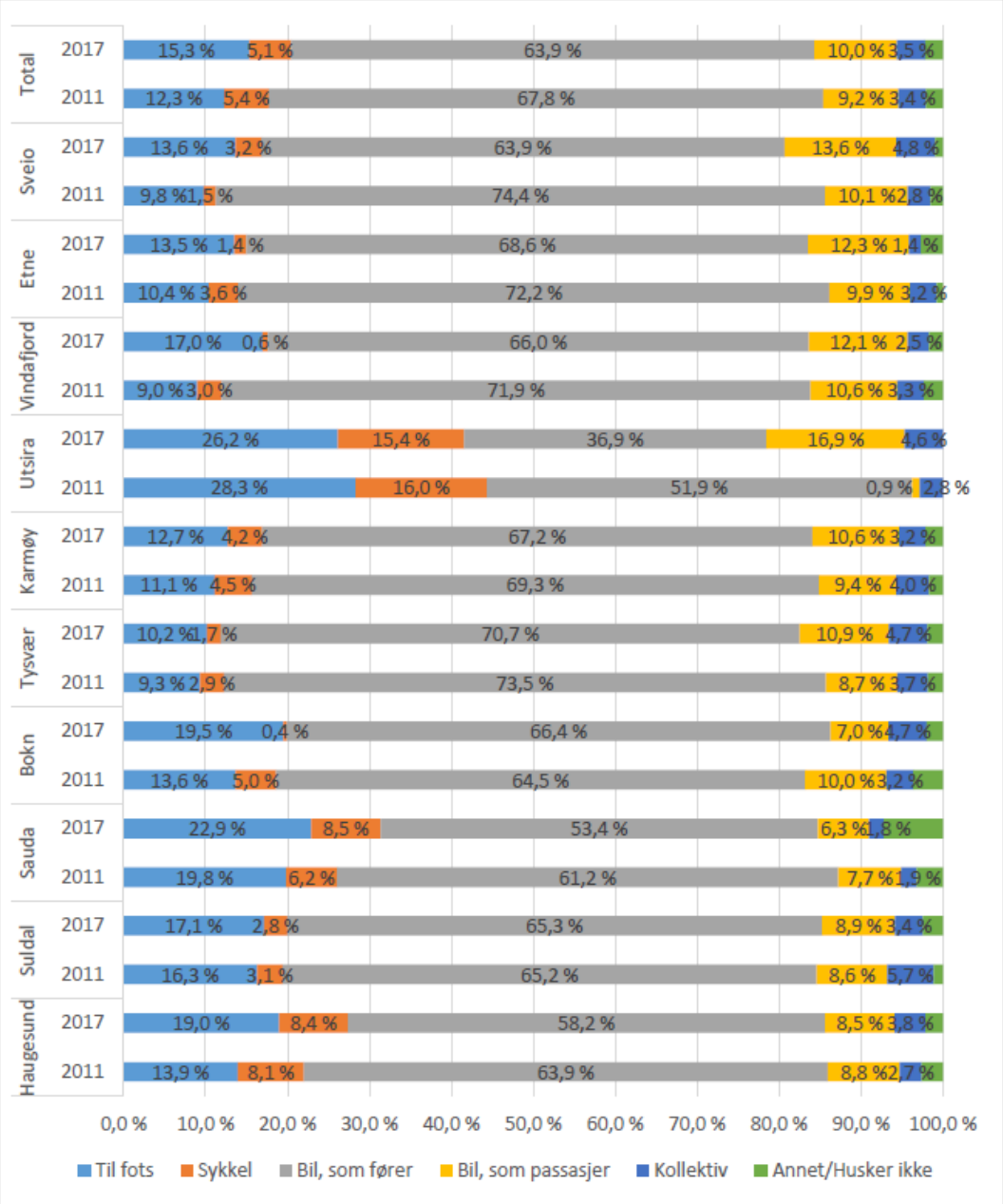
3.3. Reisevaner

Da Reisevaneundersøkelsen (RVU) for Haugalandet ble gjennomført i 2017 var fordeling av reisemiddel i Sauda (for innbyggere over 13 år) som vist i Figur 8. Nesten 60% av reisene er med bil, mens ca. 23% av reiser er med gange, og 8,5 % er med sykkel. En gange- og sykkel (GS)-andel på over 30% er relativt høyt, og bare Utsira hadde høyere andel aktiv transport enn Sauda i denne undersøkelsen (Bayer, 2018). Ettersom Sauda har en annen struktur enn mange av de andre kommunene kan vi likevel forvente enda høyere bruk av sykkel og gange.

RVUen viste at 90% av de over 18 år i Sauda har førerkort klasse B, og 68% sier at de alltid har tilgang til bil. Av innbyggerne over 13 år oppga 75% å eie eller disponere sykkel (Bayer, 2018).

I forbindelse med utarbeidelse av sykkelstrategien Syklande Sauda ble det gjennomført egne spørreundersøkelser om innbyggernes sykkelvaner. Blant arbeidstakere oppgav 42 % å sykle til jobb ukentlig eller oftere i sommerhalvåret. I spørreundersøkelsen blant barneskoleelever oppgav 59 % at de vanligvis syklet til skolen i sommerhalvåret, mens 20 % vanligvis gikk (Sauda kommune, 2021).

Det er ikke tilgjengelig detaljert RVU for Sauda etter 2017 og det er heller ikke gjennomført nye spørreundersøkelser etter 2020. Det er mulig reisevanene har endret seg noe i forhold til det som her er beskrevet. El-sykler har blitt vanligere og kan bidra til økt sykling, spesielt blant voksne. Samtidig har det vært en utvikling innen bruk av el-sparkesykler og andre nyere transportmidler som muligens kan bidra til redusert sykkel og gange.



Figur 8 Hovedreisemåte blant befolkningen over 13 år på Haugalandet etter kommune i 2017. Figur fra (Bayer, 2018).

3.4. Hjertesone

I 2018 ble det vedtatt at Sauda kommunes grunnskoler skulle få etablert Hjertesone for å øke trafikksikkerheten rundt skolene gjennom å redusere foreldrekjøring og legge til rette for sykkel og gange. Dette arbeidet ble igangsatt høsten 2019.

De tre barneskolene markerte åpning av Hjertesoner i 2020 og 2022. Det ble gjort ulike tiltak tilpasset skolenes utfordringer, bl.a. enkle fysiske tiltak for ryddigere trafikkavvikling, skilting av Hjertesone og droppsone, bedre belysning, utarbeidet anbefalinger til foreldre om kjøring ved skoleområdet samt etablert sykkelparkering. For Fløgstad og Risvoll skule er Hjertesonearbeidet og tiltak beskrevet i egne trafikksikkerhetsplaner. Selv om selve etableringen av Hjertesone ble gjort som et tidsavgrenset prosjekt, må det gjøres et kontinuerlig arbeid for å opprettholde ønsket effekt. En viktig del av Hjertesonearbeidet er derfor jevnlig informasjonsarbeid mot foreldre.

For Sauda ungdomsskule er det utarbeidet en trafikksikkerhetsplan med Hjertesone-tiltak i samarbeid med foreldre og skole som var ferdig i 2023. Tiltak inkluderte anbefalinger om foreldrekjøring, endring av busstopp samt sykkelparkering til elever. Gjennomføring av tiltak ble ikke vedtatt i kommunens budsjett og tiltakene er derfor ikke gjennomført. Mulige løsninger for trafikkavvikling rundt ungdomsskolen ble vurdert på nytt i mulighetsstudie gjennomført som et studentprosjekt sommeren 2026, og vil jobbes videre med i forbindelse med ny områdeplan for sentrum.

3.5. Barnetråkk

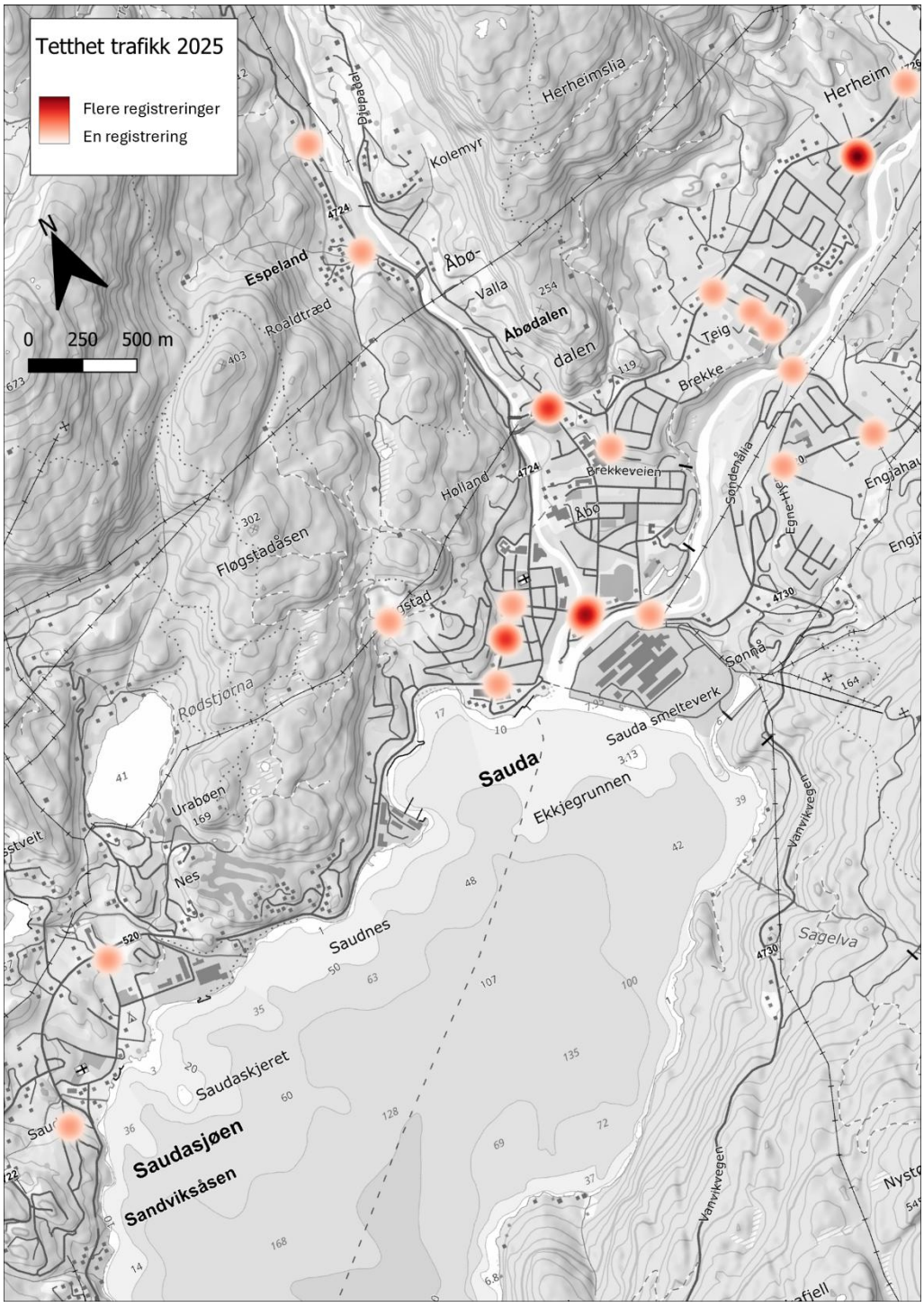
Barnetråkk er et digitalt kartverktøy som benyttes til medvirkning med barn og unge. I verktøyet kan elever registrere hvilke veger de velger til skole og fritidsaktiviteter, områder de liker og ikke liker, steder som oppleves utrygge osv. Det ble gjennomført en Barnetråkk-kartlegging i juni 2025 for alle 5. klassene i Sauda, som innspill blant annet til denne planen.

Datainnhenting fra ett kull gir begrenset informasjon og det er flere utfordringer knyttet til tolkning av registreringene. De gir likevel et innblikk i hvordan elevene opplever sine nærmiljø. Figur 9 viser punkter elevene har registrert som negative med merkelappen «trafikk». Punktene er vist som tetthetsmarkering slik at områder med flere registreringer får sterkere farge. Merk at datagrunnlaget er lite og de svakeste markørene kun har én registrering.

Figur 9 viser at mange ulike punkt er registrert som negative med merkelappen «trafikk». Noen steder har flere markeringer i samme område. Mange markeringer ligger i tilknytning til de større vegene og en del ligger ved kryss. Flere registreringer har kommentarer om trafikkmengde og/eller manglende tilrettelegging. Mange markeringer er også lagt inn uten kommentar, og det kan være uklart om markeringene indikerer at

det «kun» er mye trafikk eller om det er noe som gjør at trafikken oppleves utrygg. Resultatene kan likevel indikere at kryssing av veger kan være utfordrende eller oppleves utrygt.

Flere kommentarer omhandler også manglende lys, og grus og is i vegen, som viser at god drift og vedlikehold er viktig for elevene.



Figur 9 Resultat fra Barnetråkk-kartlegging blant 5. klasse i 2025: registreringer med merkelapp "Trafikk".

3.6. Folkehelseoversikten

Hvert 4. år utarbeider kommunen en folkehelseoversikt som skal identifisere folkehelseressurser og -utfordringer i kommunen. I folkehelseoversikten 2024-2027 er *nærmiljø* og *sosial deltakelse* identifisert som ressurser for folkehelsen i Sauda. Trafikksituasjon og reiseavstander er med på å bidra til at nærmiljøet er en ressurs.

Demografi og *sosial ulikhet i helse* er identifisert som folkehelseutfordringer. Dette må legges til grunn også for trafikksikkerhetsarbeidet.

4. Planprosess

Revisjon av trafikksikkerhetsplanen og handlingsplan for sykkel er forankret i planstrategi for Sauda kommune 2024-2027 (2028) og ble påbegynt høsten 2025.

Ansvaret for prosessen er tillagt samfunnsutvikler og Trafikksikkerhetsutvalget. Utvalget består av representanter fra kommuneadministrasjon, plan og forvaltning, drift, folkehelse, skole og barnehage samt politiet.

Planen er basert på eksisterende planverk, tilgjengelig kunnskapsgrunnlag, og innspill fra intern og ekstern medvirkning. Innspill er oppsummert i 4.1.

Planforslaget var ute på offentlig høring før endelig vedtak i kommunestyret.

4.1. Innspill til planen

Medvirkning har vært en viktig del av dette planarbeidet, både internt med ulike fagområder som berøres av planen, samt eksternt med innbyggere generelt. Innspill fra medvirkningen er en del av kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for valg og prioriteringer av tiltak.

Ekstern medvirkning

I forbindelse med planarbeidet ble det gjennomført en åpen medvirkningsrunde for innbyggere høsten 2025. Rundt 30 innspill ble sendt inn fra både privatpersoner, lag og foreninger, foreldreutvalg og nabolag. Innspillene var knyttet til mange ulike tema og lokasjoner, men noen utfordringer går igjen. Kryssing av veg, spesielt kryssing av fylkesveger og særlig Fv.520 mellom Saua gard og sentrum, er et tema som går igjen. Det kom også flere innspill knyttet til trafikk i sentrumsgatene, både generelt, og for spesifikke områder som området mellom Saudahallen og ungdomsskolen. Flere innspill omhandler trafikk i Åbøbyen og spesielt Haakonsgata-Kongsveien. Noen innspill omhandler manglende tilrettelegging langs fylkesveg (som Espelandsvegen og Austarheimsvegen). Ellers kom det innspill bl.a. knyttet til universell utforming, maling av fotgjengerfelt, utbedring av turveger, Hjertesone ved Ungdomsskulen, oppgradering av Amdalsvegen, skilting, tilrettelegging i Solbrekkrysset, sykkelparkering, og GS-bru

Søndenålia-Åbøbyen. Oversikt over alle eksterne innspill følger den politiske saken for behandling av planen.

Intern medvirkning

Trafikksikkerhet og mobilitet er tverrsektorielle tema og relevant for mange ulike enheter i kommunen. Ulike fagområder samt medvirkningsrådene har fått informasjon om, og mulighet til å gi innspill til, planen. Det er ikke utarbeidet en full oversikt over interne innspill da dette er basert på kunnskap i organisasjonen og arbeid som går kontinuerlig, ikke bare som del av en planprosess og det er gjennomført mange interne diskusjoner i tilknytning til planarbeidet. Noen tema knyttet spesifikt til planen er:

- Sykkelparkering – alle skolene har kommet med ønske om sykkelparkering med tak
- Trafikk i sentrum, bl.a. i tilknytning til Saudahallen og ved biblioteket
- Utfordringer med trafikk rundt kommunale målpunkt, for eksempel Veslefrikk barnehage og ungdomsskulen
- Gateparkering
- Belysning
- Skolens arbeid og ulike utgangspunkt mht skoleveg, tilgang til sykkel, opplæring, m.m.
- Informasjons- og holdningsarbeid, for eksempel rundt foreldrekjøring til skole, bruk av el-sparkesykkel, kjennskap til trafikkregler, bruk av hjelm og refleks m.m.
- Kampanjer som sykle til jobben, tilbud om el-sykkel leasing for ansatte, muligheter for «aktiv reiseveg» i arbeidstiden
- Drift av GS-veg og fortau som brøyting og kosting, fjerne vegetasjon som tar sikt
- Vedlikeholdsetterslep

5. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Generelt fremstår trafikksikkerhetsbildet i Sauda å være relativt godt. Gang- og sykkelvegnettet har blitt utvidet og utbedret de siste årene, og det er ikke enkeltpunkt som tydelig peker seg ut i den offisielle ulykkesstatistikken. Det har også vært økt fokus på aktiv transport og foreldrekjøring, og mange elever går og sykler til skolen. Det er likevel behov for videre arbeid med både fysiske utbedringer og holdningsskapende arbeid.

I medvirkningen til planarbeidet var manglende kryssingspunkt langs fylkesveger, spesielt Fv. 520 vest for sentrum, samt trafikkbildet i sentrumsområdet blant innspill som gikk igjen. Dette har også blitt tatt opp i intern medvirkning. Det er utfordrende for kommunen å gjennomføre tiltak på fylkesveg, og kommunen har per i dag ingen gode arenaer for dialog med fylkeskommunen rundt denne typen innspill og utfordringer.

Holdnings- og informasjonsarbeid har også vært et gjentakende tema, spesielt i interne diskusjoner. Dette gjelder alt fra oppfordring til bruk av personlig verneutstyr som hjelm og refleks, informasjon rundt lovverk og utfordringer knyttet til økende el-sparkesykkelbruk, stimulering til å velge sykkel og gange fremfor bil, informasjon rundt tiltak som Hjertesone osv. Re-godkjenning av trafikksikker kommune viser også et forbedringspotensiale i informasjonsarbeid, både mot egne ansatte og utadrettet. Selv om informasjons- og holdningsarbeid er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet, er det ressurskrevende og kan fort bli nedprioritert for andre oppgaver.

I senere år har det skjedd en utvikling i kjøretøyparken med flere mindre kjøretøy, og spesielt el-sparkesykler og mopedbiler har blitt mer vanlig blant ungdom. Flere uttrykker bekymring rundt økende bruk av disse transportmidlene. Også her er det behov for informasjonsarbeid for eksempel knyttet til lovverk om hjelmbruk, hastighetsbegrensning mm.

Selv om Sauda er et kompakt tettsted med stort potensiale for mye sykkel og gange, er det en etablert bilkultur med mye bilkjøring også på korte avstander. Dette kan bl.a. bidra til redusert trafikksikkerhet og trivsel for gående og syklende i sentrumsområdet, slik medvirkningen viser. Med tanke på forventet demografiutvikling og fokus på helsefremmende og aldersvennlig stedsutvikling, bør et sentrumsområde både være, og oppleves, trygt for gående og syklende. Myke trafikanter bør prioriteres for å skape et levende og trivelig sentrum som stimulerer til opphold.

God drift av eksisterende vegarealer, som brøyting, strøing, kosting og rydding av vegetasjon, kan være en enkel og kostnads-effektiv måte å tilrettelegge for syklende og gående. Dette kan likevel være krevende med få tilgjengelige ressurser innen driftsområdet med mange ulike arbeidsoppgaver. Styrket drift gjennom tilstrekkelige ressurser og godt utstyr kan derfor være en god investering for bedre trafikksikkerhet og mer aktiv transport.

Når det gjelder de mindre sentrale områdene i Sauda er det kjent at deler av vegnettet er rasutsatt. Dette er en utfordring som kan ventes å bli enda større i tiden fremover på grunn av klimaendringer som blant annet vil øke nedbørsmengder og gi flere hendelser med intens nedbør.

6. Mål og prioriteringer for arbeidet mot 2030

Basert på kunnskapsgrunnlaget presentert i foregående kapitler, inkludert planverk, bakgrunnsinformasjon og medvirkningsarbeid, er det gjort prioriteringer for arbeidet med trafikksikkerhet og mobilitet for den neste fireårs-perioden som beskrevet i følgende avsnitt.

6.1. Visjon

I Sauda kommune skal det, i likhet med visjonen i Nasjonal transportplan, ikke være ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

6.2. Satsingsområder og mål

Denne planen viderefører prioritering av barn og unge, og gående og syklende fra forrige plan. Dette er også i tråd med sykkelstrategien, som har barn og ungdom og strekningen Lona-Svandalsfossen som sine utpekte satsingsområder. Prioriteringene er også i samsvar med både lokalt, regionalt og nasjonalt planverk samt relevant for store pågående prosesser som Fremtidens oppvekst.

I tillegg settes informasjons- og holdningsarbeid som et satsingsområde i denne planen. Dette er basert på innspill både fra interne diskusjoner, oppfølging av trafikksikker kommune, og eksisterende planverk. Dette kan være alt fra kampanjer for å oppfordre til sykkel og gange, informasjon om bruk av refleks og sykkellys, informasjonsarbeid mot egne ansatte, informasjon til foreldre om foreldrekjøring, el-sparkesykkelbruk med mer.

Satsingsområder med overordnede mål er definert slik:

Satsingsområde	Overordnet mål
Barn og unge	Kommunen skal jobbe for at flest mulig barn og unge trygt kan gå og sykle til skole, barnehage og fritidsaktiviteter gjennom både fysiske tiltak og informasjons- og holdningsarbeid.
Sykkel og gange	Kommunen skal jobbe for at flere går og sykler mer ved å prioritere hensyn til myke trafikanter i planarbeid, utbygging, drift og vedlikehold. Aksen Lona-Svandalsfossen prioriteres.
Informasjons- og holdningsarbeid	Kommunen skal drive aktivt holdnings- og informasjonsarbeid, både mot egne ansatte, særskilte målgrupper og innbyggere generelt.

7. Handlingsdel med tiltak

Basert på kunnskapsgrunnlaget og innspill til planarbeidet er det utarbeidet en handlingsdel med tiltak som bygger på prioriteringer beskrevet i Kapittel 6. Tiltakene er delt inn i ikke-fysiske og fysiske tiltak. Den første kategorien inneholder tiltak som omhandler hvordan kommunen jobber, informasjonsarbeid, aktiviteter m.m. som ikke krever store økonomiske investeringer, men som krever tidsbruk fra kommunens

ansatte. Under fysiske tiltak beskrives hovedsakelig tiltak og investeringer med en økonomisk kostnad. Hvilke tiltak som inkluderes og prioriteres i handlingsdelen er viktig som grunnlag for å søke eksterne tilskudd og som innspill til fylkeskommunale planer.

7.1. Ikke-fysiske tiltak

Tabell 1 viser ikke-fysiske tiltak prioritert i denne planperioden. Tiltakene er delt i to kategorier: kommuneorganisasjon og satsingsområder. Førstnevnte inneholder mer overordnede tiltak for kommunens arbeid med trafikksikkerhet og mobilitet. Sistnevnte inneholder tiltak innenfor de tre satsingsområdene. Ettersom mange av tiltakene treffer på mer enn ett av satsingsområdene er disse presentert samlet istedenfor per område.

For å begrense mengden tiltak er det valgt å ikke inkludere tiltak som allerede er veletablert som en rutinemessig del av kommunens arbeid. Det er prioritert å inkludere nye tiltak, tiltak som det er ønskelig å få bedre integrert i kommunens virksomhet eller i større grad synliggjøre og sette fokus på.

7.2. Fysiske tiltak

Fysiske tiltak i denne planen er kategorisert under fylkesveg, kommunal veg og andre tiltak. Planperioden er kun fire år, og det er begrenset hvor mye kommunen selv kan gjennomføre av tiltak i løpet av denne perioden. Ettersom en del tiltak avhenger av andre prosesser, og behov kan endres, er det inkludert et utvalg prioriterte tiltak som kommunen ønsker å jobbe med og som det er aktuelt å søke tilskudd til å gjennomføre.

Når det gjelder de større tiltakene langs fylkesveg er ikke dette tiltak kommunen selv kan gjennomføre. Inkludering i planen er likevel viktig for å synliggjøre hvilke strekninger kommunen ser på som prioriterte opp mot fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveger.

Tabell 1 Oversikt over ikke-fysiske tiltak.

KOMMUNEORGANISASJONEN
Kommunen skal:
Ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
Stille krav knyttet til trafikksikkerhet i innkjøp av kjøretøy og ulike tjenester der dette er relevant.
Gjøre kommunens egne retningslinjer for ferdsel i trafikken bedre kjent for de ansatte.
Tilrettelegge for kurs/opplæring for ansatte i trafikksikkerhet og HMS.
Informere om trafikksikkerhet på informasjonsmøter for nye ansatte.
Ha rutiner for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
Innarbeide alkolås som en del av anbudsgrunnlaget ved kjøp eller leasing av nye biler.
Ha rusmiddel og trafikksikkerhet som tema på ledermøte og personalmøte.
Jobbe for å forbedre dialog med fylkeskommunen om trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesveger.
Re-godkjennes som Trafikksikker kommune.
Vurdere å inkludere valgbare trafikk-spørsmål i neste Ungdata-undersøkelse.
INNSATSOMRÅDER: **BARN OG UNGE, SYKKEL OG GANGE, OG INFORMASJONS- OG HOLDNINGSARBEID**
Kommunen skal:
Vektlegge trafikksikkerhet og tilrettelegging for myke trafikanter i videre arbeid med *Framtidas oppvekst*.
Årlig ta opp tema trafikksikkerhet med foresatte i skole og barnehage (inkludert bl.a. sikring av barn i bil, bruk av hjelm og refleks mm.).
Jevnlig gi informasjon til foresatte om Hjertesone og ønsket ferdsel i skolenes nærområde.
Sørge for god sykkel- og trafikkopplæring i henhold til Sauda kommunes *Årsplan i trafikkopplæring* for 1.-10. trinn.
Jevnlig oppdatere kommunens *Årsplan i trafikkopplæring* for 1.-10.trinn.
Integrere trafikksikkerhet og trafikkopplæring i barnehagenes årsplaner.
Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk på ungdomsskolen.
Drive informasjonsarbeid knyttet til regelverk og bruk av el-sparkesykler.
Gjennom helsestasjonenes virksomhet ha fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
Bidra til at den private barnehagen blir godkjent som Trafikksikker barnehage.
Tilrettelegge for deltagelse i gå/sykkelkampanjer, aktiviteter o.l. for ulike målgrupper (for eksempel Hjertesonekampanje, Sykle til jobben).
Tilby leasing av el-sykler til kommunens ansatte.
Utrede mulighet for aktiv reiseveg i arbeidstiden for ansatte.
Benytte ulike informasjonskanaler til å dele relevant informasjon.
Benytte Trygg Trafikks læringsressurser innenfor de ulike sektorene.
Årlig sette søkelys på bruk av personlig sikkerhetsutstyr for myke trafikanter (som sykkelhjelm og refleks).
Stimulere frivillige lag og foreninger til å ha fokus på trafikksikkerhet.
Utarbeide årshjul for informasjons- og holdningsarbeid.
Samarbeide med andre aktører om informasjons- og holdningsarbeid.

Tabell 2 Oversikt over prioriterte fysiske tiltak på fylkesveg.

TILTAK FYLKESVEG		
PRI.	**TILTAK**	**KOMMENTAR**
1	**Fv.520 Saudavegen (Svandalsfossen – Saua gard):** GS-veg/fortau	Dette er et tiltak kommunen har jobbet for lenge, og deler av strekningen var med i tidligere handlingsprogram for fylkesveg (fortau Saua Gard-Gausvik). Dette er skoleveg og ferdselsveg for beboere, samt mye brukt i tursammenheng. Relevant å se på nå i forbindelse med planlagt kommunalt VA-arbeid på strekningen.
2	**Kryssing av fylkesveger**	Etablere dialog med fylkeskommunen samt gjennomføre tiltak for å tilrettelegge for trygg kryssing. Aktuelle strekninger er bl.a. Fv. 520 Saudavegen mellom Saua gard og rundkjøringen, Fv. 4724 Espelandsveien, Solbrekkrysset.
3	**Fv.520 Brugata:** Miljøgate	Bedre tilrettelegging for myke trafikanter gjennom redusert hastighet, bedre fortau, bedre kryssingspunkt m.m. Reguleringsplan vedtatt 15.06.2022.
4	**Fv.520** Rassikring	Sauda er tilknyttet omkringliggende vegnett kun via Fv. 520. Både mot vest og mot øst er vegen utsatt for ras. Denne utfordringen vil øke med et endret klima og rassikring er viktig for samfunnssikkerhet og beredskap.
5	**Fv.4724 Espelandsvegen (Espeland– Høllandsfossen):** Fartsreduserende tiltak	Vurdere behov for og ev. gjennomføre tiltak for å redusere fart og øke trafikksikkerhet for beboere på strekningen Espeland-Høllandsfossen.
6	**Fv.520: GS-veg Nestunellen – Fyrsvingen:** Ny asfalt	Behov for ny asfalt på deler av strekningen pga tidligere steinsprang og vegarbeid.
7	**Fv.4726 Austarheimsvegen (Kleiva – Verdens ende/Statnett):** GS-veg	Skoleveg og turveg, mye brukt av myke trafikanter, men ingen egen tilrettelegging i dag. Kan vurderes kombinasjon med turveg nærmere elva.
8	**Fv.4724 Espelandsvegen (Høllandsfossen – Ungdomsskulen):** GS-veg/fortau	Skoleveg for elever til ungdomsskolen, 50-sone, mangler tilrettelegging.

Tabell 3 Oversikt over prioriterte fysiske tiltak på kommunal veg.

TILTAK KOMMUNAL VEG		
PRI.	**TILTAK**	**KOMMENTAR**
1	**Sentrum:** Vurderinger og gjennomføring av tiltak for bedre trafikksikkerhet og tilrettelegging for myke trafikanter generelt i sentrum	Vurderinger gjøres i forbindelse med områdeplan for sentrum.
2	**Området Folkets hus - Saudahallen – Ungdomsskulen:** Tiltak for bedre trafikkavvikling, etablere punkt for henting/levering, mm.	Det er i dag utfordringer i dette området knyttet til trafikkavvikling, henting og levering til målpunkt, utflytende parkering mm. Vurdering av tiltak gjøres i forbindelse med områdeplan for sentrum. Følges opp gjennom fysiske tiltak.
3	**Sauda ungdomsskule:** Hjertesonetiltak	Behov for tydelig anbefaling for foreldrekjøring, gode løsninger for busstopp, samt bedre sykkelparkering for elever. Vurdering av tiltak gjøres i forbindelse med områdeplan for sentrum og ses i sammenheng med punkt 2.
4	**Skulebrua:** Opprusting lys og dekke	Utbedring av dekke og belysning. Mulig to-delt gjennomføring da dekke avhenger av vannledning.
5	**Undergang Rustå – Gunnarsmoen**: Fartsreduserende tiltak	Sette opp bom, rumlefelt eller andre tiltak for å redusere fart og redusere faren for sammenstøt i/ved undergangen. Vurdere tiltak for å stimulere til bruk av undergang fremfor snarveg over fylkesvegen.
6	**Haakonsgata-Kongsveien-Torsveien:** Vurdering og eventuelt tiltak for farts-reduksjon og fremkommelighet for myke trafikanter	Vurdering av gater mht fart og trafikk og behov for TS-tiltak. Stenge veg mellom Veslefrikk og Andedammen for biltrafikk.
7	**Fløgstadvegen ved kirka:** Skille mellom fortau og bilveg	Sette opp betongblokker for å fysisk skille fotgjengere fra biltrafikk.
8	**Sjøen – Nesøyra – Hotellbakken:** Økt trafikksikkerhet for myke trafikanter	Tiltak som oppfølging av mulighetsstudie (gjennomføres ifm. VA-arbeid).
9	**Prosjekt: framkommelighet for alle**	Vurdering av enkle tiltak for å bedre fremkommeligheten ved utfordrende punkt, f.eks. punkt med stengsel/bom.
10	**Snarvegprosjekt**	Kartlegging og opprusting av eksisterende snarveger.
11	**Søndenålia-Lillebekk:** GS-bru	Tryggere alternativ for myke trafikanter, særlig barn og unge på veg til skole, sentrum, idrettsstadion etc. som i dag ferdes langs Fv.520 Birkelandsvegen.
12	**Fløgstad skule:** Redusere trafikk foran skolen	Skilte innkjøring forbudt inn Kongsveien på framsida av Fløgstad skule (underskilt for nødvendige unntak).

13	**Mogata:** Envegskjøring og soneparkering	Tiltak for å gjøre vegen og kryss med Brugata mer oversiktlig, forbedre vinterdrift.
14	**Fløgstad-området:** Sikt-tiltak	Vurdere mulige tiltak i området Fløgstad for å bedre sikt, redusere fare for sammenstøt. Vurdering i forbindelse med sentrumsplanen.

I tillegg til spesifikke tiltak i Tabell 2 og Tabell 3 er det inkludert en oversikt over andre typer og mer generelle tiltak som det er behov for å jobbe med i planperioden (Tabell 4). Dette er tiltak som gjelder større områder eller der spesifikke lokasjoner må vurderes gjennom planperioden.

Tabell 4 Oversikt over andre tiltak.

ANDRE TILTAK		
PRI.	**TILTAK**	**KOMMENTAR**
1	Drift av vegnett for syklende og gående	Drift av dagens GS-veger, fortau og andre areal med mye sykkel og gange er viktig, inkludert kosting, brøyting, strøing, skoging for bedre sikt osv.
2	Ny multimaskin	Dagens maskin til brøyting og kosting av fortau og GS-veger har for liten kapasitet og har begrensninger på når og hvordan kosting kan gjennomføres. Trengs ny multimaskin med mulighet for feiekammer.
3	Belysning	Etablere belysning for myke trafikanter der dette mangler, som -GS-veg langs Storelva mellom Brugata og Skulebrua -viktige kryssingspunkt og målpunkt
4	Sykkelparkering	Ved skoler, arbeidsplasser, i sentrum og ved relevante målpunkt.
5	Fotgjengerfelt	Ny oppmaling, spesielt langs skolevei.
6	Kryss og kryssingspunkt	Vurdering og tiltak i utsatte kryss/punkt langs kommunal veg, for eksempel -Herheimsmoen
7	Servicestasjon for sykkel i sentrum	

Merk at nummerert prioritering av tiltak i tiltakstabeller gjøres bl.a. fordi det etterspørres når kommunen søker tilskudd. Det betyr ikke at alle tiltak nødvendigvis vil gjennomføres i denne rekkefølgen. Gjennomføring vil påvirkes av bl.a. andre prosesser og prosjekt, tilgjengelige ressurser, tiltakenes omfang, budsjett og tilskuddsmuligheter.

8. Økonomi

Tiltakene i denne planen skal følges opp gjennom kommunens ordinære plan-, budsjett- og økonomistyringsprosesser. Tiltak som krever økonomiske ressurser, skal vurderes i forbindelse med utarbeidelsen av kommunens økonomiplan og årsbudsjett.

De enkelte enhetene har ansvar for å innarbeide nødvendige tiltak og tilhørende kostnader innenfor egne ansvars- og budsjettområder. Gjennomføring av tiltakene forutsetter at det avsettes nødvendige ressurser gjennom de ordinære budsjettvedtakene.

Trafikksikkerhetsplanen benyttes også som utgangspunkt for å søke fylkeskommunale og eventuelt statlige trafikksikkerhetsmidler. Større prosjekt langs fylkesveg skal kommunen jobbe for å få inkludert i fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel.

9. Oppfølging og evaluering

Trafikksikkerhetsutvalget skal gjøre en årlig evaluering av status på gjennomføring av tiltak i planen. I evalueringen skal det også vurderes om prioriteringene fortsatt er relevante, og om det er behov for nye tiltak som følge av endrede rammebetingelser, ulykkesutvikling eller andre trafikksikkerhetsutfordringer.

Planen skal rulleres ved behov og senest innen utløpet av planperioden.

10. Referanser

Bayer, S. B. (2018). *Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017*.

Sauda kommune. (2021). *Syklande Sauda - Sykkelstrategi 2020-2030*.

Statens vegvesen. (2026). *Trafikkulykkesregisteret TRINE*. Hentet fra https://trine.atlas.vegvesen.no/

Statens vegvesen. (2026). *Vegkart*. Hentet fra https://vegkart.atlas.vegvesen.no