

FRA GJENNOMGANG TIL OPPHOLD

Mulighetsstudie for uteområdet ved Saudahallen og
tilhørende veiakse

Ingvild Mari Johnsen

Hedda Sofie Thuestad

Utarbeidet sommeren 2026



Sammendrag

Denne mulighetsstudien undersøker hvordan uteområdet ved Saudahallen, Birkelunden og veiaksen mellom Saudahallen og Sauda ungdomsskole kan utvikles til et tryggere, grønnere og mer attraktivt område for innbyggerne i Sauda. Studien er utarbeidet som en del av Adresse Sauda-prosjektet og bygger på stedsanalyse, gjennomgang av gjeldende planer, registreringer i felt og innspill fra relevante aktører.

Analysene viser at området fungerer som et viktig knutepunkt for skole, idrett, kultur og fritidsaktiviteter, men at det samtidig er preget av uoversiktlige trafikkforhold, store parkeringsarealer og begrensede oppholdskvaliteter. Særlig ved skolestart og skoleslutt oppstår det konfliktpunkter mellom gående, syklende, busser og privatbiler. Byrommet ved Saudahallen fremstår i stor grad som et gjennomgangsområde, mens friområdet Birkelunden har kvaliteter som i liten grad er tatt i bruk.

På bakgrunn av analysene er det utviklet flere alternative løsninger for både trafikksituasjonen og byrommet. Forslagene varierer fra mindre tiltak som oppmerking, forbedrede gangforbindelser og sykkelparkering til mer omfattende grep knyttet til organisering av trafikk, oppgradering av uteområder og utvikling av Birkelunden som rekreasjonsområde.

Mulighetsstudien konkluderer med at trafikkalternativ 2 og byromsalternativ 6 har best måloppnåelse. Trafikkalternativ 2 legger til rette for en styrket hjertesone rundt skolen gjennom flytting av sentrale trafikkfunksjoner bort fra skolens nærområde og bedre tilrettelegging for gående og syklende. Byromsalternativ 6 bygger videre på eksisterende kvaliteter og kombinerer oppgradering av oppholdsarealer, grønnstruktur, belysning og aktivitetstilbud med en realistisk og gjennomførbar utvikling av området

Samlet viser mulighetsstudien at området har et stort utviklingspotensial. Med målrettede og trinnvise tiltak kan området utvikles fra et trafikkdominert gjennomfartsområde til et attraktivt møtested som styrker både trafiksikkerhet, folkehelse og stedskvaliteter i Sauda.

INNHold

01 Introduksjon

- 1.1 Introduksjon s. 5
- 1.2 Avgrensning s. 6

02 Stedsanalyse

- 2.1 Prosjektområdet s. 8
- 2.2 Gjeldende planer s. 10
- 2.3 Forkunnskap og innspill s. 13
- 2.4 Historisk utvikling s. 15
- 2.5 Sone A: Trafikkbildet og parkering s. 17
- 2.6 Sone B: Byrom og friområdet s. 20
- 2.7 Jan Gehls kvalitetskriterier s. 24
- 2.8 Oppsummering s. 26

03 Mål og føringer

- 3.1 Mål og føringer s. 30

04 Forslag til tiltak og utviklingsgrep

- 4.1 Sone A: Veiaksen mellom Saudahallen og Sauda ungdomsskole s. 32
- 4.2 Helhetlig utformingsalternativ for sone A s. 37
- 4.3 Sone B: Byrommet ved Saudahallen og friområdet s. 42
- 4.4 Helhetlig utformingsalternativ for sone B s. 55

05 Oppsummering og anbefaling

- 5.1 Oppsummering s. 62
- 5.2 Anbefaling s. 62

01 **INTRODUKSJON**

Dette kapitlet gir en kort introduksjon til prosjektet, prosjektområdet og rammene for mulighetsstudien. Det presenterer bakgrunnen for arbeidet, identifiserte utfordringer og avgrensninger for de videre analysene og forslagene.

1.1 Introduksjon

Denne rapporten er utarbeidet gjennom et sommerprosjekt for Sauda kommune i sammenheng med Adresse Sauda-prosjektet. Prosjektet innebærer en mulighetsstudie som undersøker hvordan uteområdet ved Saudahallen og de tilhørende veiaksene i nærområdet kan utvikles for å skape et funksjonelt og attraktivt uteområde.

Saudahallen er et viktig samlingspunkt for idrett, kultur og fritidsaktiviteter. Uteområdet kan benyttes av mennesker i alle aldre gjennom hele året. Samtidig fungerer omkringliggende veier og gangforbindelser som viktige ferdselsårer mellom sentrum, idrettsanlegg, fritidsaktiviteter og Sauda ungdomsskole. Området er derfor et sentralt knutepunkt som både brukes og oppleves daglig.

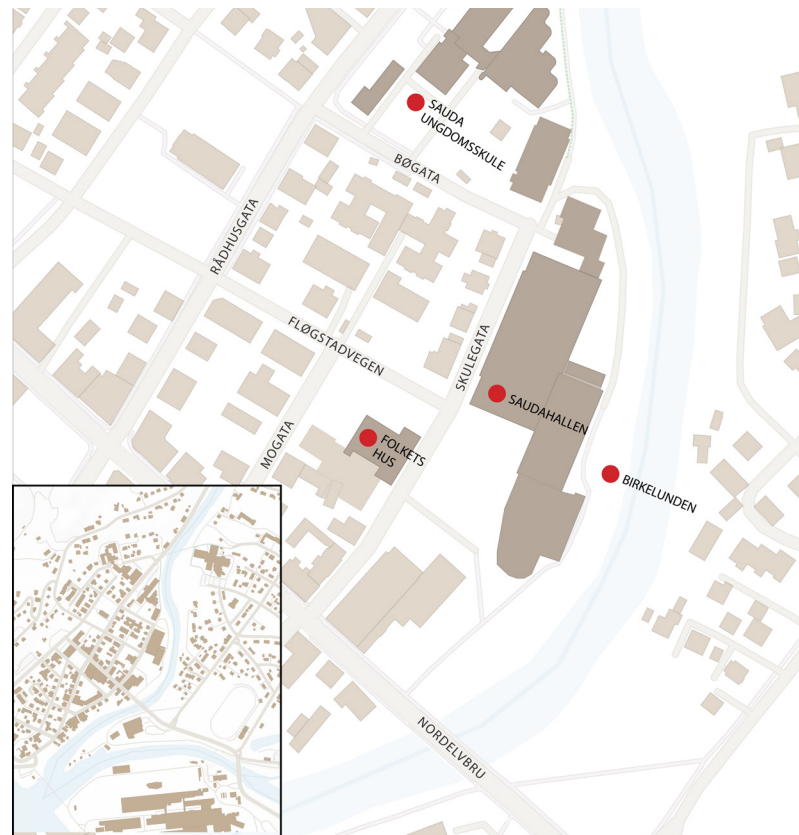
Mulighetsstudien tar utgangspunkt i en analyse av dagens situasjon, der følgende hovedutfordringer er identifisert:

- **Uteområdet ved Saudahallen:** Området mangler attraktive sitteplasser og aktivitetstilbud som inviterer til opphold, lek og sosialt samvær.
- **Birkelunden friområde:** Friområdet har lav synlighet og dårlig tilgjengelighet, og oppleves som en bakside uten en tydelig og attraktiv adkomst.
- **Parkeringsplassen:** Parkeringsområdet er ustrukturert og mangler oppmerking som tydelig definerer parkering, kjøremønster og gangarealer.
- **Veiaksen:** Veiaksen har uoversiktlige trafikkforhold med udefinerte drop-off-soner og konfliktpunkter mellom myke og harde trafikanter.

Formålet med mulighetsstudien er å identifisere utviklingsgrep som kan styrke områdets funksjon og kvalitet over både et kortsiktig og langsiktig tidsperspektiv. Prosjektet legger særlig vekt på trafiksikkerhet, universell utforming, inkludering, og oppholds- og møteplasser med attraktiv utforming.

Prosjektet understøtter kommunens mål om å skape attraktive miljø og liv i Sauda. Attraktive byrom og gode møteplasser kan bidra til økt trivsel, bedre folkehelse og økt aktivitet i bybildet. På sikt kan slike utviklingsgrep styrke kommunens arbeid for å gjøre Sauda mer attraktiv som bosted og besøksmål.

Mulighetsstudien danner et kunnskapsgrunnlag for videre planlegging og prioritering av tiltak, og skal fungere som et beslutningsgrunnlag for Sauda kommune i utviklingsarbeidet fremover.



Figur 1: Oversiktskart.

1.2 Avgrensning

Denne mulighetsstudien beskriver mulige utviklingsalternativer for uteområdet ved Saudahallen og veiaksen i prosjektområdet, og skal ikke forstås som et ferdig prosjekteringsgrunnlag. Formålet har vært å identifisere utfordringer, kvaliteter og mulige utviklingsgrep som kan danne grunnlag for videre planlegging og prioritering av tiltak. Alle foreslåtte tiltak og løsninger er derfor utarbeidet på konseptnivå og forutsetter videre detaljprosjektering, nødvendige forprosjekter, tekniske undersøkelser og utarbeidelse av kostnadsestimater før eventuell gjennomføring.

Prosjektet er gjennomført innenfor en begrenset tidsramme og bygger på tilgjengelig kunnskapsgrunnlag i prosjektperioden. Det har derfor ikke vært mulig å gjennomføre detaljerte vurderinger av blant annet kostnader, tekniske løsninger, drifts- og vedlikeholdsbehov eller andre forhold som normalt inngår i senere plan- og prosjekteringsfaser.

Forslagene er heller ikke vurdert opp mot alle tekniske krav, trafiksikkerhetsmessige forhold eller gjeldende regelverk. Dette gjelder særlig tiltak knyttet til veiaksen, hvor trafikale løsninger må utredes og eventuelt testes nærmere før de kan realiseres.

For uteområdene bygger enkelte tiltak på registrerte mangler og vurderinger av teknisk tilstand, men det er ikke gjennomført en fullstendig teknisk tilstandsanalyse av eksisterende dekker, konstruksjoner eller øvrig infrastruktur. Forslagene må derfor ses som prinsipielle løsninger som kan kreve justeringer etter nærmere undersøkelser.

Mulighetsstudien tar utgangspunkt i gjeldende kommune- og reguleringsplaner, samt registreringer og analyser gjennomført i prosjektet. Forslagene er utviklet med hensyn til blant annet kultur og identitet, dagens og fremtidig bruk av arealene, kapasitet, funksjonalitet og brukernes opplevelse av områdene.

Bilder, kart og illustrasjoner uten kildehenvisning er utarbeidet eller fotografert av forfatterne.

Illustrasjonene er ment som inspirasjon for å vise mulighetene, og ikke som ferdige tekniske tegninger.

STEDSANALYSE

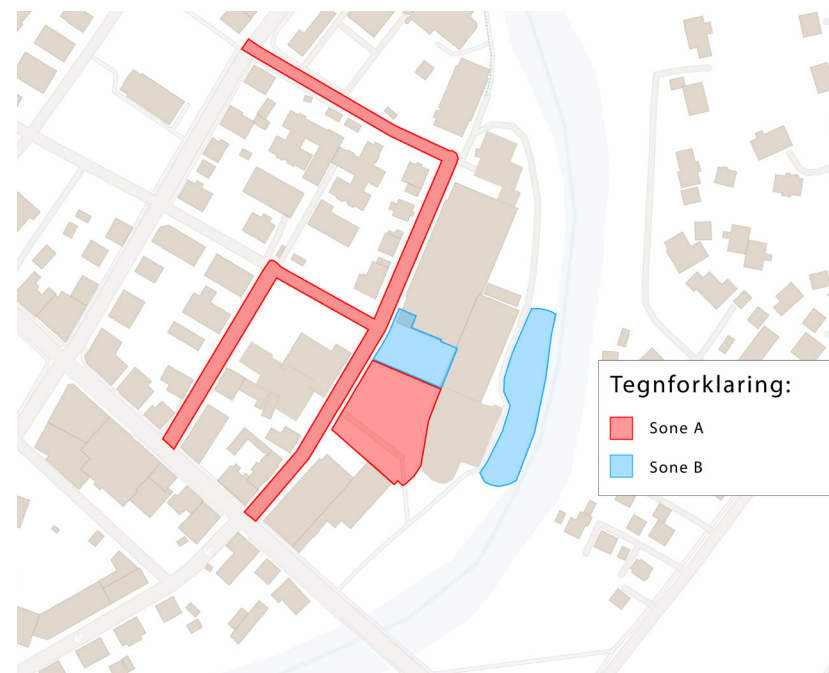
For å forstå områdets muligheter og utfordringer er det gjennomført en stedsanalyse. Analysen undersøker hvordan området fungerer i dag, både fysisk og sosialt, og ser nærmere på forhold som tilgjengelighet, trafikk, oppholdskvaliteter, landskap og bebyggelsesstruktur. Kunnskapen fra stedsanalysen danner grunnlaget for videre vurderinger og forslag, og bidrar til å sikre at utviklingen av området tar utgangspunkt i stedets identitet og brukernes behov.

2.1 Prosjektområdet

Prosjektområdet ligger sentralt i Sauda, i overgangen mellom sentrum, Folkets Hus og Saudahallen, med nær tilknytning til elva og Birkelunden. Området fungerer i dag hovedsakelig som et gjennomgangssted, og har få kvaliteter som inviterer til lengre opphold og aktivitet. Uterommet er preget av store harde flater, begrenset bruk og en bebyggelsesstruktur som i liten grad orienterer seg mot elva. Trafikkbildet domineres av bilbruk, samtidig som gangforbindelsene fremstår utydelige. Dette fører til uformelle kryssinger over parkeringsarealer og øker risikoen for konflikter mellom myke og harde trafikanter.

Området ligger også innenfor flomsonen for en 200-årsflom, noe som gjør klimatilpasning til et sentralt premiss for videre utvikling. Samtidig har området et betydelig potensial som identitetsbærende byrom. Beliggenheten mellom Folkets Hus, Nordelva og Saudahallen gir området en sterk forankring i Saudas industrihistorie, vannkrafttradisjon og kulturmiljøet knyttet til Åbøbyen.

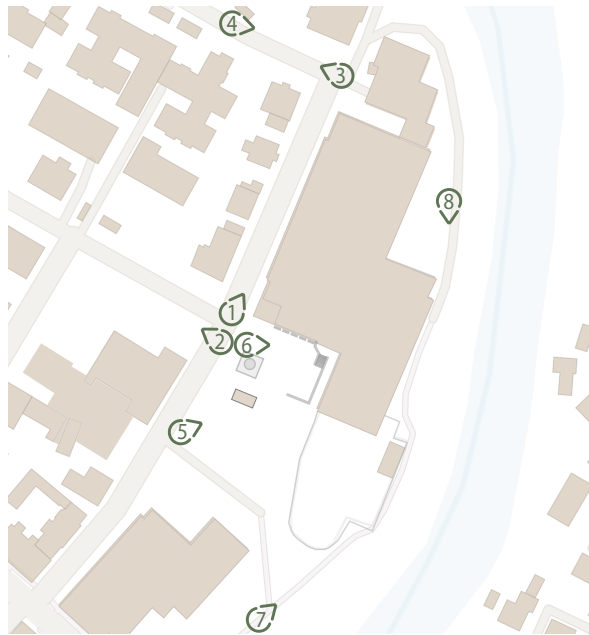
Tidligere plan- og utviklingsarbeid, herunder Kulturminneplanen, Kulturhistorisk vurdering av Sauda sentrum (Øyra) og forprosjektet Gamle Torget, har pekt på betydningen av å videreføre og synliggjøre disse historiske kvalitetene i utformingen av byrommet. Dette kan blant annet gjøres gjennom materialbruk, kunstneriske innslag og landskapselementer som formidler stedets kulturarv og styrker områdets egenart.



Figur 2: Sone A omfatter parkeringsplassen til Saudahallen og veiaksen mellom ungdomsskolen og Saudahallen. Sone B omfatter uterommet utenfor Saudahallen og friområdet Birkelunden bak idrettsanleggene.

Fotodokumentasjon av eksisterende forhold

Bildene viser eksisterende situasjon i og rundt prosjektområdet. Kartet viser plassering av fotopunkter og fotograferingsretning for de nummererte bildene.



Figur 3: Kart over prosjektområdet med markering av hvor fotografiene er tatt og hvilken retning bildene er tatt i.



Figur 4: Nr.1 - Skulegata sett mot Bøgata.



Figur 5: Nr.2 - Fløgstadgata.



Figur 6: Nr.3 - Bøgata mot Rådhusgata.



Figur 7: Nr.4 - Klatre- og turnhallen.



Figur 8: Nr.5 - Parkeringen ved Saudahallen.



Figur 9: Nr.6 - Byrommet ved Saudahallen.



Figur 10: Nr. 7 - Friområde.



Figur 11: Nr.8 - Friområde.

2.2 Gjeldende planer

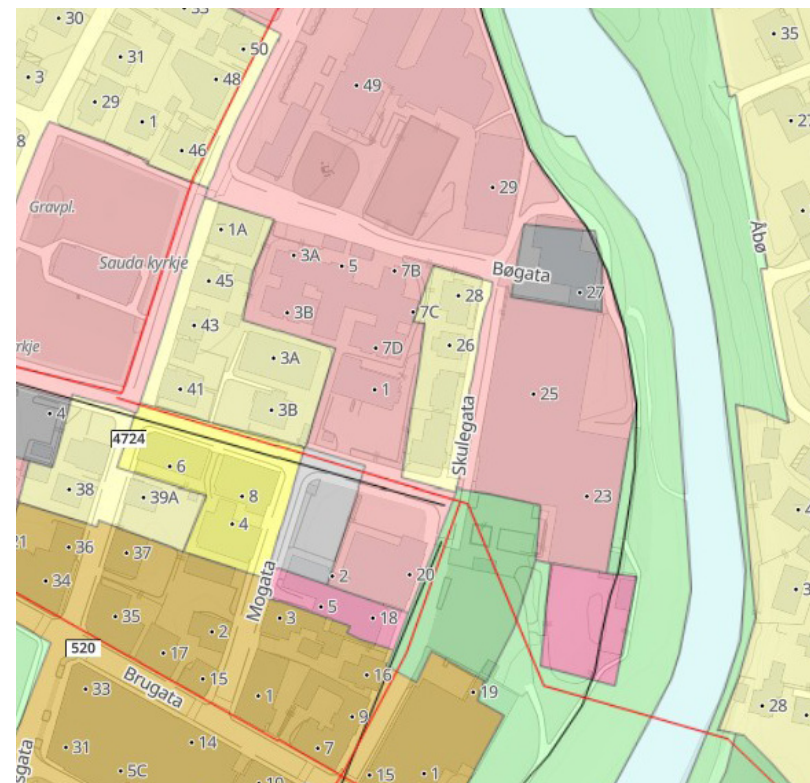
2.2.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2031

Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2031 legger føringer for utviklingen av Sauda som en attraktiv og bærekraftig by. Planen vektlegger særlig styrking av sentrum, gode møteplasser og tilrettelegging for aktiv transport. Relevante mål for prosjektområdet er:

- Utvikle et attraktivt og levende sentrum
- Styrke møteplasser og sosiale arenaer
- Prioritere barn og unges oppvekstmiljø
- Legge til rette for gange, sykkel og bærekraftig mobilitet
- Redusere klimagassutslipp og fremme grønn utvikling

For området rundt Saudahallen og ungdomsskolen innebærer dette et særlig fokus på trygg skolevei, gode oppholdsarealer og tydelige forbindelser for myke trafikanter. (Kilde: [Sauda kommune, 2020](#))

Kommuneplanens arealdel viser også en planlagt gang- og sykkelbro over elva i tilknytning til prosjektområdet. Broen vil styrke forbindelsen mellom sentrum, Åbøbyen, Saudahallen og Sauda ungdomsskole, og bidra til et mer sammenhengende nettverk for gående og syklende. Tiltaket støtter opp under kommuneplanens mål om økt bruk av aktiv transport, bedre tilgjengelighet og tryggere ferdsel for myke trafikanter. Broen vil også kunne redusere barriereeffekten som elva og dagens trafikksystem skaper, og gi kortere og mer attraktive forbindelser til viktige målpunkt i sentrum. (Kilde: [Sauda kommune, 2020](#))



Figur 12: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel som viser arealformål, eksisterende gang- og sykkelforbindelser samt planlagt gang- og sykkelbro over Nordelva. Broforbindelsen vil styrke koblingen mellom sentrum, skoleområdet, Saudahallen og Åbøområdet. Kilde: [Kommunekart.no](#)

2.2.2 Sykkelstrategi 2020-2030

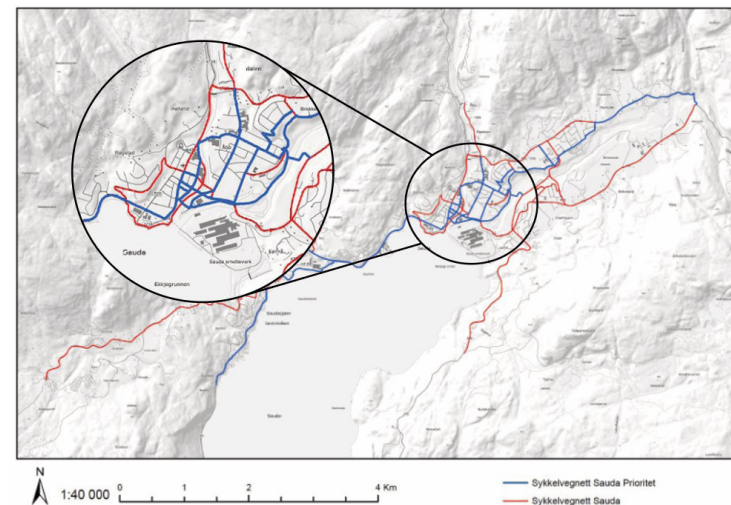
Sykkelstrategien for Sauda viser at kommunen har gode forutsetninger for økt sykkelaktivitet, blant annet på grunn av korte avstander, et kompakt tettsted og gunstige terrengforhold i store deler av byen. Samtidig er dagens situasjon preget av høy bilbruk og en relativt lav sykkelandel sammenlignet med potensialet. Strategien peker på flere sentrale utfordringer, blant annet manglende sammenheng i sykkelveinettet, utrygge krysningspunkter og strekninger langs trafikkerte veier, samt varierende standard på infrastruktur og belysning.

Samtidig fremheves det at en stor andel av reisene i Sauda er korte og godt egnet for sykling, noe som gir et betydelig uutnyttet potensial. Strategiens overordnede mål er å gjøre det trygt, enkelt og attraktivt å sykle, med en ambisjon om at 20 % av alle reiser skal foregå med sykkel innen 2030.

For området rundt Saudahallen og Sauda ungdomsskole innebærer dette et særlig fokus på å sikre gode og trygge forbindelser for syklende, spesielt barn og unge, gjennom et sammenhengende sykkelveinett, god belysning og tilstrekkelig sykkelparkering.

Samlet sett understreker sykkelstrategien at en helhetlig tilrettelegging i skole- og idrettsområder kan ha stor effekt på sykkelbruken, ved å tilrettelegge for daglige reiser og bidra til å etablere gode reisevaner.

I handlingsplanen til sykkelstrategien presenteres en oversikt over hvordan sykkelveinettet i Sauda skal utvikles og prioriteres, der deler av prosjektområdet inngår i delstrekning 6 og 7. Delstrekning 6 omfatter sjø- og elvestien langs Saudavegen fra Skulebrua, hvor deler av strekningen allerede eksisterer i dag som grusvei mellom Skulebrua og turnhallen, før den går over til en smalere og mindre markert sti videre sørover. Delstrekning 7 omfatter sentrumsgatene, inkludert Skulegata, og er definert som en del av det prioriterte sykkelveinettet i Sauda. Her legger planen vekt på løsninger som integrerer syklende i gatebildet og bidrar til bedre fremkommelighet og økt sikkerhet i sentrumsområdet. (Kilde: [Sauda kommune, 2021](#))



Figur 13: Utsnitt fra Sykkelstrategi 2020-2030 som viser sykkelveinettet i Sauda og prioriterte utbyggingsstrekninger. Kilde: [Sauda kommune, 2021](#)

2.2.3 Trafikksikkerhetsplan 2021-2024

Trafikksikkerhetsplanen for Sauda kommune legger stor vekt på barn og unge som en prioritert trafikantgruppe, og bygger blant annet på nasjonale mål om at flest mulig skal gå eller sykle til skolen. Planen understreker behovet for trygge skoleveier og tilrettelegging for myke trafikanter i og rundt skoleområder.

Kommunen har satt som mål å utvikle sammenhengende gang- og sykkelforbindelser til og gjennom sentrum, samt sikre at barn og unge i størst mulig grad kan gå eller sykle til skolen. Videre skal det legges til rette for utvikling av Sauda som sykkelby, med særlig vekt på sammenhengende nettverk og trygg ferdsel. Planen peker også på konkrete tiltak som er særlig relevante for prosjektområdet, blant annet etablering av hjertesoner ved skoler, tydelig definerte av- og påstigningssoner, samt sikring av krysningspunkter og gangfelter langs skoleveier.

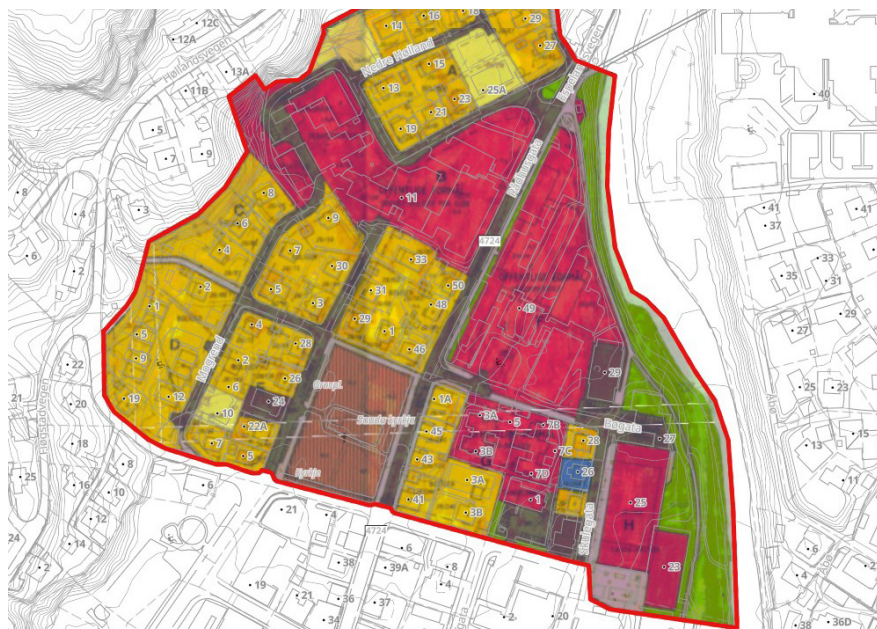
For området rundt Saudahallen og Sauda ungdomsskole innebærer dette behov for å organisere trafikken tydeligere, redusere konflikt mellom biltrafikk og myke trafikanter, og tilrettelegge for trygg og attraktiv ferdsel til og fra skolen. (Kilde: [Sauda kommune, 2021](#))

2.2.4 Gjeldende reguleringsplaner

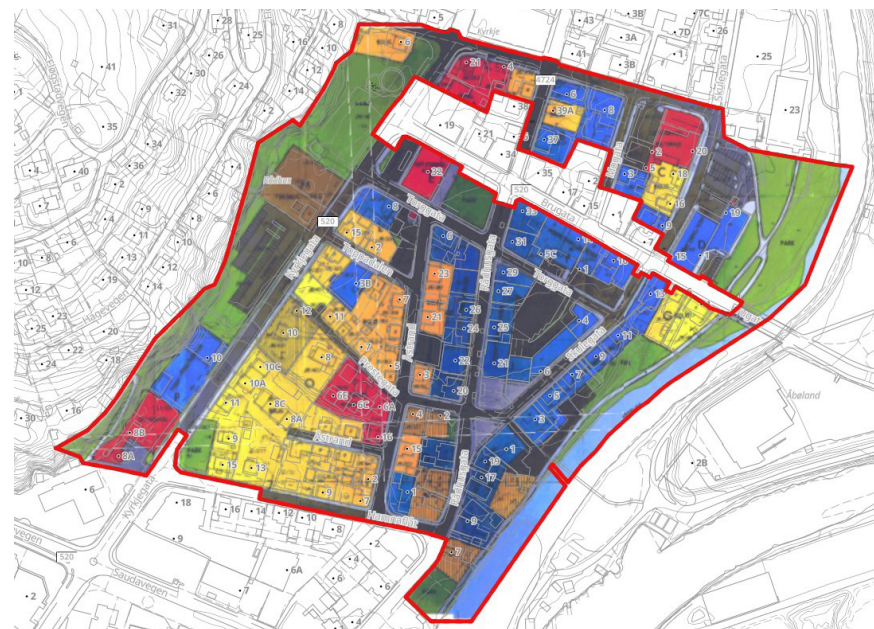
Det foreligger reguleringsplaner for prosjektområdet fra 1991 og 2000, som fortsatt legger føringer for arealbruk og trafikkorganisering. Planene er imidlertid utarbeidet under andre forutsetninger enn dagens situasjon, og reflekterer i liten grad nyere mål knyttet til trafiksikkerhet, myke trafikanter og kvalitet i byrom.

Endringer i området i ettertid, blant annet etableringen av klatrehallen på et areal som tidligere var avsatt til parkering, viser hvordan faktisk bruk har utviklet seg utover planenes opprinnelige intensjon. Dette har bidratt til økt press på tilgjengelige arealer og påvirker dagens trafikk- og bevegelsesmønstre.

Samlet sett fremstår deler av reguleringsgrunnlaget som lite tilpasset dagens behov, og gir et begrenset grunnlag for å håndtere dagens krav til trygg ferdsel, effektiv arealbruk og attraktive oppholdsarealer.



Figur 14: Reguleringsplan Saura sentrum - nord for Fløgstadvegen, 1991. Kilde: [Kommunekart.no](http://kommunekart.no)



Figur 15: Reguleringsplan for Saura sentrum, 2000. Kilde: [Kommunekart.no](http://kommunekart.no)

2.3 Forkunnskap og innspill

2.3.1 Behovsanalyse fra Adresse Sauda prosjekt 2025

I forbindelse med kommunens Adresse Sauda prosjekt fra 2025 ble det gjennomført en behovsanalyse som utforsket hvilke funksjoner og tjenester som mangler i Sauda for å dekke innbyggernes behov. Behovsanalysen omfatter primært bygg og tjenester, men pekte samtidig på flere sosiale og fysiske behov som et uteområde kan bidra til å dekke. Et tydelig funn var behovet for en lavterskel møteplass for ungdom utenfor organisert idrett. I tillegg viste analysen stort fokus på inkluderende og trygge arenaer, som fokuserer på grupper som er sårbare for å falle utenfor. Den fremmer behovet for å skape møteplasser der eldre kan delta aktivt i lokalsamfunnet, og forebygge ensomhet. I tillegg tar behovsanalysen for seg behovet for sentrumsnære arenaer for frivillighet.

Funnene fra behovsanalysen kan peke på flere elementer som kan integreres i uteområdet og være verdiskapende for Sauda kommune:

- Utforme området som en sosial møteplass
- Skape et oppholdsareal for dag- og kveldstid
- Skape møtepunkter med tak, god belysning og oversiktighet
- Universell utforming og trygghet for alle aldersgrupper
- Fleksibel arena for arrangementer og frivillighet
- Behagelige sitteplasser, med rygg og armlene
- Enkel og tilgjengelig tilkomst
- Tilrettelegge for aktiviteter som ikke nødvendigvis er konkurransepreget, for eksempel uformelle aktivitetsplaner eller bordtennis

(Kilde: [Transformasjon av oppvekstbygg til sosiale møteplasser](#))

2.3.2 Barnetråkk

Barnetråkkdata fra Sauda (2017) stemmer godt overens med observasjonene gjennomført i prosjektet. Selv om datagrunnlaget er noe eldre, samsvarer det i stor grad med dagens situasjon og observerte brukermønstre. Registreringene viser at barn og unge opplever både positive og negative kvaliteter ved området. Kommentarer som går igjen er knyttet til utfordringer som trafikk og mørke, samtidig som flere trekker frem kvaliteter som fine bygninger, uterom og parkområder. Det er samtidig interessant at barnetråkkregistreringene i liten grad viser bruk av strekningen øst for Saudahallen langs elva. Dette samsvarer med dagens observasjoner, hvor forbindelsen fremstår som lite brukt og ikke inngår som et naturlig valg av gangrute gjennom området slik den er utformet i dag.



Figur 16: Illustrasjon av barnetråkkdata fra 2017.

2.3.3 Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Sauda sentrum

I 2020 ble det utarbeidet en rapport for Sauda kommune som kunnskapsgrunnlag for ny parkeringsstrategi i Sauda sentrum. Kartleggingen av parkeringsforholdene i Sauda sentrum viser at det finnes om lag 1180 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Samtidig viser tellinger at utnyttelsen av disse er relativt lav. På det meste er rundt 50 % av parkeringskapasiteten i bruk, mens den i store deler av tiden kun ligger mellom 10 og 30 %.

Dette tyder på en betydelig overkapasitet i parkeringstilbudet, der store arealer er avsatt til parkering uten å være i aktiv bruk. Samtidig bidrar dette til at arealer som kunne vært benyttet til opphold, byliv eller grøntstruktur i stedet er bundet opp i bilbasert arealbruk (Kilde: [Knapskog et al., 2020](#)).

2.3.4 Innspill til TS-planen

Under arbeidet med ny og revidert trafiksikkerhetsplan for Sauda kommune har det kommet inn flere innspill fra ulike interessenter. Et gjennomgående tema i tilbakemeldingene er utfordringer knyttet til myke trafikanter og samspillet mellom ulike trafikktyper i området. I perioder med høy aktivitet, særlig ved skolestart og -slutt og i forbindelse med idrettsaktiviteter, oppstår det betydelig trafikk knyttet til henting og levering av barn og unge. Mangelen på et tydelig og organisert område for dette fører til uformell stans og «drop off» midt i kjørearealer og kryss, blant annet i krysset ved turnhallen og klatrehallen, Saudahallen og skolen.

Flere innspill peker på utfordringer i området rundt Skulegata og Bøgata, hvor både biltrafikk, busser og mange gående og syklende møtes i et begrenset areal. Ustrukturert parkering og stopp langs veiene, kombinert med høy aktivitet blant myke trafikanter som beveger seg til og fra skole, trening og andre funksjoner, bidrar til uoversiktlige og krevende trafikksituasjoner.

Innspill fra skolen og FAU fremhever også mer konkrete behov. Dagens sykkelparkering ved ungdomsskolen oppleves som utilstrekkelig, som kan bidra til økt bilbruk av foreldre.

Det pekes videre på at det ikke er etablert en hjertesone ved skolen, til tross for at det jevnlig oppstår farlige situasjoner ved av- og påstigning for både busser og privatbiler. Etablering av hjertesone trekkes frem som et viktig tiltak for å redusere biltrafikk i de mest sårbare områdene og øke tryggheten for elever. Samlet sett understreker innspillene behovet for bedre organisering av trafikken, tydeligere løsninger for av- og påstigning og styrket tilrettelegging for myke trafikanter i området. (Kilde: Innspill fra FAU, idrettslaget og privatperson)

2.3.5 Innspill fra informanter

BYROM:

- Øke oppholdskvaliteter ved hjelp av sitteplasser og aktivitetsskapende elementer
- Etablere tydelig og funksjonell sykkelparkering nær inngangen
- Bevare funksjonelle og identitetsskapende elementer, som varden

FRIOMRÅDET:

- Etablere et oppholds- og rekreasjonsområde
- Sørge for belysning og vintervedlikehold
- Utnytte nærheten til elva og den gjenåpnede bekken

PARKERING:

- Beholde parkeringsplassen som en viktig parkeringsressurs for sentrum
- Opprettholde fleksibilitet slik at arealet kan brukes til arrangementer ved Folkets Hus
- Vurdere etablering av hurtiglader for elbil

VEIAKSE:

- Øke trafiksikkerheten og redusere konflikt mellom buss, privatbiler og myke trafikanter
- Sterkt ønske om å etablere en hjertesone rundt ungdomsskolen
- Tydeligere organisering og oppmerking for buss og drop-off

2.4 Historisk utvikling



Figur 17: Opparbeidelsesplan for Runnane/Birkelunden fra 1959. Kilde: Opparbeidelsesplan 1959, gjengitt av Sydande Sauda (Facebook), oktober 2021.

Området Runnane, også kjent som Birkelunden, har gjennomgått en gradvis utvikling fra et planlagt grøntområde til dagens idretts- og aktivitetsområde. Opparbeidelsesplanen fra 1959 viser at arealet opprinnelig var avsatt til park- og forsamlingsformål. Dette dokumenterer at området allerede på dette tidspunktet var tiltenkt som et offentlig tilgjengelig oppholds- og møteområde for innbyggerne i Sauda, lenge før etableringen av Saudahallen.

Flyfoto fra perioden 1971 til 2025 viser hvordan området gradvis har blitt utviklet og fortettet. På flybildet fra 1971 fremstår området i hovedsak som naturmark, uten Saudahallen og det tilhørende parkeringsarealet. Den største endringen finner sted i første halvdel av 1970-tallet med oppføringen av Saudahallen, som sto ferdig i 1975.



1971



1981



2004



2025

Figur 18: Flyfoto som viser utviklingen av området i perioden 1971–2025. Kilde: [Norge i bilder](#).

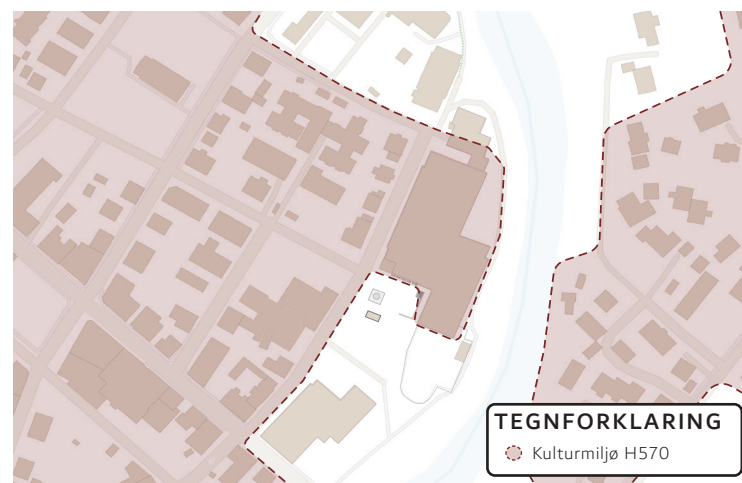
På flyfotoet fra 1981 er hovedstrukturen i området etablert, med hallbygning, adkomstvei og parkeringsarealer. Bildet fra 2004 viser videre at parkeringsplassen er utvidet og har fått omtrent dagens utforming. Området fremstår samtidig som grønnere enn i dag, med mer vegetasjon og flere trær. I perioden frem mot 2025 har området fått flere nye funksjoner gjennom etablering av utebasseng ved Saudahallen, klatrehall og påbygg til Folkets Hus. Det er også oppført en varde som i dag fungerer som samlingspunkt for Sauda Turlag. Til tross for disse tilføyelsene viser flybildene at hovedgrepet i uteområdet fra 1970-tallet i stor grad er bevart.

Den historiske utviklingen kommer også til uttrykk i fotografier fra åpningen av Saudahallen i august 1975. Bildet viser at store deler av utformingen av uteområdet allerede var etablert på dette tidspunktet. Blant annet kan dagens steinblomsterkasser og den åpne gressflaten gjenkjennes. Samtidig fremstår området som mindre ferdigstilt enn i dag, med færre møblerings- og oppholdselementer og et mindre opparbeidet parkeringsareal. Fotografiet illustrerer dermed både kontinuiteten og de gradvise endringene som har skjedd i området gjennom de siste femti årene.

Områdets utvikling må også ses i sammenheng med de kulturhistoriske omgivelsene. Prosjektområdet grenser til kulturmiljøet Sauda sentrum, som har kulturhistorisk verdi knyttet til utviklingen av Sauda som bondesamfunn og industristed fra slutten av 1800-tallet og gjennom første halvdel av 1900-tallet. Folkets Hus, som grenser til prosjektområdet, er fredet etter kulturminneloven. Bygningen ble oppført i 1931 som arbeiderbevegelsens møte- og kulturhus og representerer et sentralt kulturminne i Saudas industri- og arbeiderhistorie. Nærheten til disse kulturhistoriske verdiene bidrar til å gi området en betydning som strekker seg utover den rene funksjonen som idretts- og aktivitetsområde. (Kilde: [Kulturminnesøk - Folkets Hus](#), [Kulturminnesøk - Sauda sentrum](#)).



Figur 19: Saudahallen ved åpningen i august 1975. Kilde: Faksimile, Ryfylke Avis.



Figur 20: Kulturmiljø og kulturhistoriske verdier i området rundt prosjektområdet. Informasjon hentet fra kommuneplanen.

2.5 Sone A: Trafikkbildet og parkering

2.5.1 Hvordan fungerer trafikkbildet i dag?

Veiaksen langs Saudahallen og ungdomsskolen fungerer i dag som et aktivt lokalt trafikknutepunkt. Gjennom dagen er det et variert trafikkbilde bestående av beboere i området, skoleelever til fots, på sykkel og el-sparkesykkel, samt skolebusser, privatbiler og besøkende til idrettsanleggene.

Det er i dag en sentral utfordring knyttet til av- og påstigning ved skolestart og -slutt. Manglende av- og påstigningssoner fører til at privatbiler stopper både i Bøgata og Rådhusgata samtidig som busser og myke trafikanter benytter de samme arealene. Dette skaper konfliktpunkter og uoversiktlige situasjoner. I dag fungerer avstigning for buss i Bøgata ved skolestart bra, men ved skoleslutt er påstigning ved Folkets Hus, hvor det er mangel på egen busslomme og egnet plass for bussen å stoppe.

Videre bidrar høy hastighet i enkelte veier, mangelfull oppmerking av gangfelt og manglende fortau i deler av Bøgata til å redusere trafiksikkerheten i området.

2.5.2 Kjøring og parkering

Prosjektområdet har i hovedsak toveis kjøring, mens Bøgata er enveiskjørt mot Rådhusgata. Trafikkmengden varierer gjennom dagen, men øker betydelig i forbindelse med skolestart, skoleslutt og arrangementer.

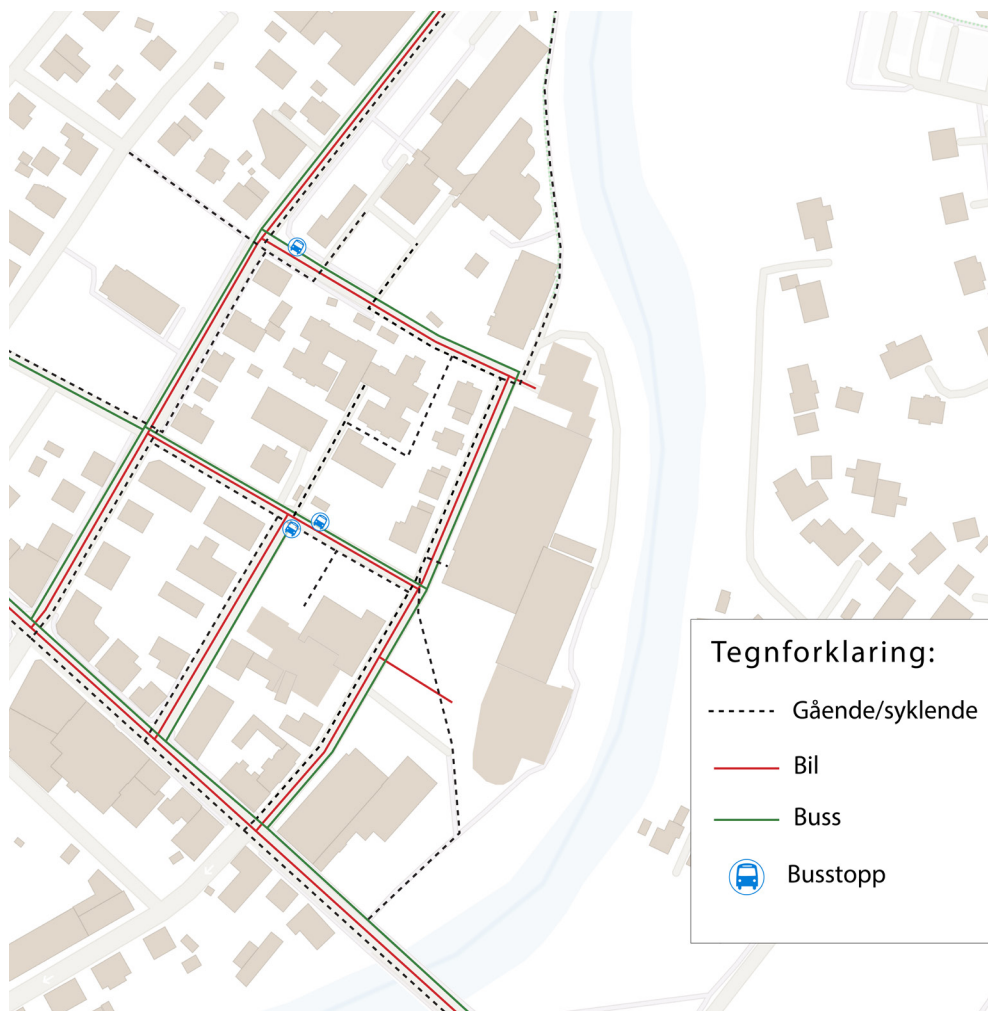
Kjøremønsteret fremstår flere steder som utydelig, blant annet som følge av manglende organisering av av- og påstigning og lite synlig skilting. Dette reduserer oversikten og gjør samspillet mellom ulike trafikanter mer krevende. Området har tre hovedparkeringsområder: ved Saudahallen, ved turn- og klatrehallen

og ved Folkets Hus. Parkeringsplassene ved Saudahallen og turnhallen fremstår som lite strukturerte, med uklare skiller mellom kjørearealer, parkering og gangarealer. Dette bidrar til redusert orienterbarhet og økt risiko for konflikter.

Kartleggingen viser samtidig at det ikke er mangel på parkeringskapasitet i området. Det kan derfor være aktuelt å vurdere omdisponering av deler av parkeringsarealene til gang- og sykkeltiltak, grønne kvaliteter eller oppholdsarealer, kombinert med mer effektiv organisering av gjenværende parkering.



Figur 21: Oversikt over tilgjengelig parkeringskapasitet i og rundt prosjektområdet.



Figur 22: Oversikt over hovedbevegelser for gående, syklende, bil- og busstrafikk samt lokalisering av bussholdeplasser i prosjektområdet.

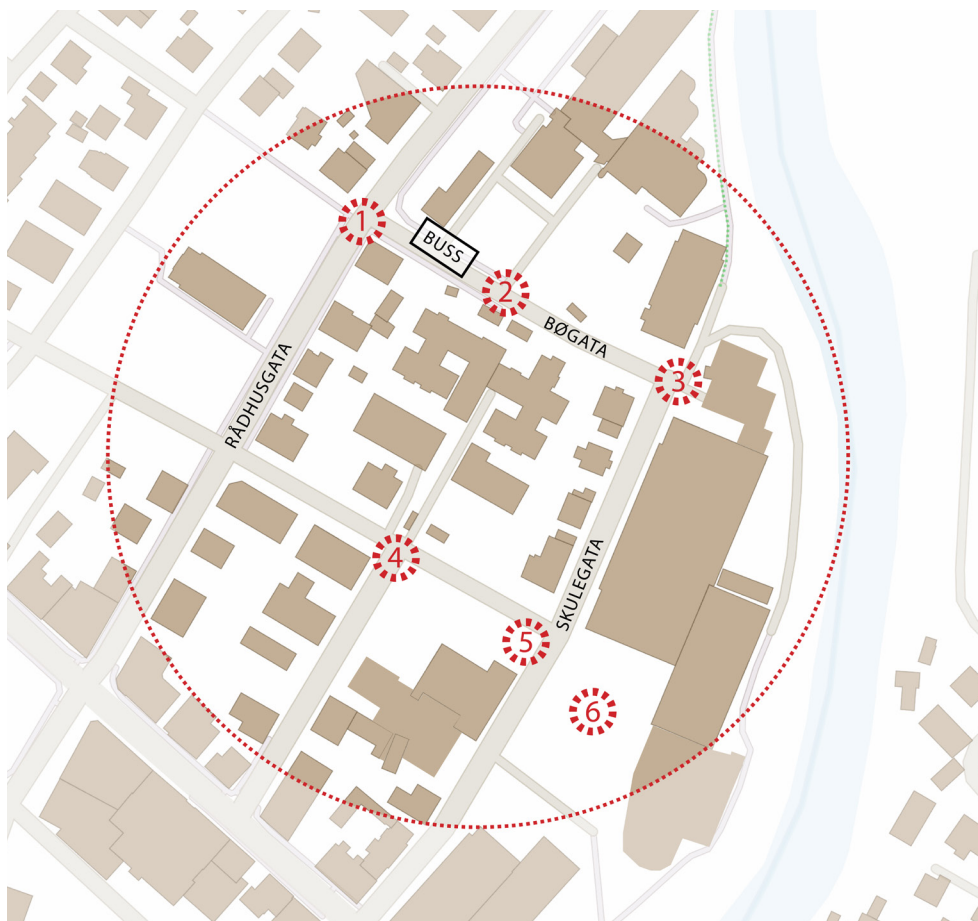
2.5.3 Bevegelse og mobilitet

Det er gjennomført en bevegelsesanalyse for å kartlegge brukerne av området, hvordan de bruker det, og hvilke transportmidler og ruter som benyttes. Gjennom denne analysen er det observert at store deler av trafikken er knyttet til de ulike aktivitetstilbudene som finnes i området, og en stor andel av brukerne er barn og unge. Det er også en del som bruker området som en gjennomfartsåre.

De viktigste bevegelseslinjene går fra sørøst via Skulegata og fra nordvest via Rådhusgata, samt fra Nordelv bru inn mot området. Disse forbindelsene knytter sammen sentrale målpunkt, men fremstår ikke alltid som tydelig tilrettelagt.

Observasjoner viser at mange myke trafikanter velger uformelle ruter gjennom området. Særlig gjelder dette parkeringsplassen ved Saudahallen, hvor gående og syklende i stor grad krysser parkeringsarealet fremfor å benytte etablerte gangforbindelser. Dette ser ut til å henge sammen med at ruten oppleves som kortere og mer direkte, samtidig som dagens gangforbindelse mellom parkeringsplassen og utebassenget er mindre direkte og har noe stigning. Området mangler også en tydelig avgrensning mellom trafikk- og gangarealer, noe som bidrar til denne adferden. I tilknytning til parkeringsområdet ligger dessuten et udefinert grusareal som i liten grad benyttes, men som har potensial til å inngå i en mer funksjonell utforming av gang- eller parkeringsarealet. Langs Skulegata ved Saudahallen finnes det et bredt fortau med god kapasitet for myke trafikanter, men observasjoner viser likevel at mange velger å gå eller sykle i veibanen.

Flere kritiske krysningspunkter oppstår også i overgangen mot Bøgata ved skolen, hvor biltrafikk, busser og elever møtes i perioder med høy aktivitet. Samlet sett gir dette et trafikkbilde med mange samtidige bevegelser og begrenset oversikt.



Figur 23: Oversikt over registrerte konfliktpunkter og områder med trafikale utfordringer i prosjektområdet.

2.5.4 Konfliktpunkter

Kartleggingen har identifisert seks sentrale konfliktpunkter i prosjektområdet:

- ❶ Svak markering av gangfelt skaper utfordring for fotgjengere. Høy beplantning ved utgang fra sti og mangel på fortau gir dårlig sikt for de som kjører nedover Rådhusgata. Det er i tillegg meldt om flere nesten ulykker i sammenheng med avstigning fra bil på begge sider av veien.
- ❷ Området brukes i dag som en uoffisiell hente- og leveringssone for elever. Dette kan føre til konflikter mellom privatbiler, bussene som har egen av- og påstigningssone, samt elever som går eller sykler til skolen.
- ❸ Veikurven mellom Skulegata og Bøgata fremstår som uoversiktlig på grunn av kjørende og parkerte biler, kombinert med gående som må ferdes i kjørebanelen. Manglende fortau forsterker utfordringen.
- ❹ Nåværende holdeplass for buss ved skoleslutt er ikke tydelig merket eller skiltet. Dette kan bidra til redusert oversikt og økt risiko for konflikter mellom ulike trafikantergrupper.
- ❺ Det er registrert enkelttilfeller der bilister kjører ut fra parkeringsplassen ved Folkets Hus via fortausnedsenkingen og gangfeltet til Saudahallen, noe som kan skape uoversiktlige trafikksituasjoner for møtende trafikk og myke trafikanter.
- ❻ Myke trafikanter krysser parkeringen i stedet for å benytte gangvei langs gjerdet ved bassengområdet. Det kan skape konflikt med biler som kjører inn i parkeringen.

2.6 Sone B: Byrom og friområdet

2.6.1 Bruk av byrom ved Saudahallen

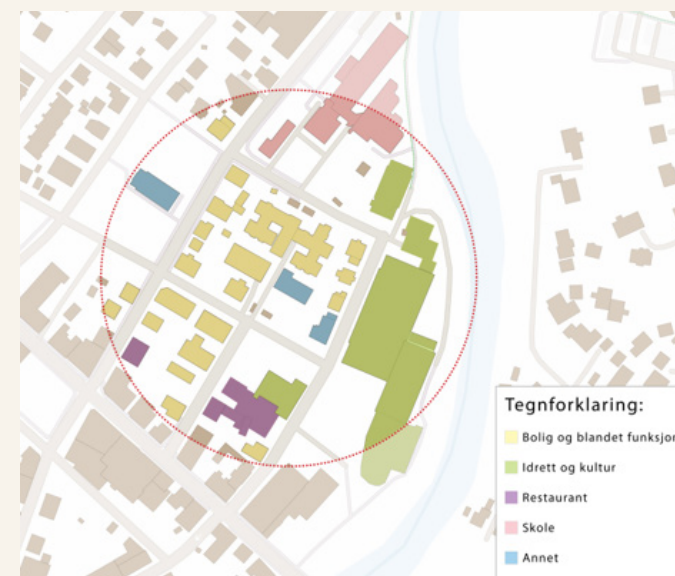
Prosjektområdet fungerer i dag hovedsakelig som en gjennomgangsåre og parkeringsressurs for elever, foreldre, idrettslag og ansatte i sentrumsnære virksomheter. Bruksintensiteten er høyest ved skolestart, skoleslutt og organiserte fritidsaktiviteter, mens parkeringsplassen ved Saudahallen primært benyttes av arbeidstakere på dagtid og besøkende av hallen på ettermiddagen. Området bærer preg av gjennomgang fremfor sosialt opphold, med unntak av Varden som fungerer som et etablert møtepunkt for Sauda Turlag.

2.6.2 Bruk av friområdet

Bak Saudahallen ligger Birkelunden, et stort kommunalt friområde med kvaliteter få andre steder i sentrum kan tilby. Området består av en stor gresslette langs Nordelva, omgitt av vegetasjon som gir skjerming, skygge og le. Den åpne bekken med tilhørende villblomster tilfører landskapsmessige og økologiske kvaliteter, mens stien og flat topografi gjør området lett tilgjengelig. Til tross for disse kvalitetene er området lite brukt. Utbyggingen av utebassenget og klatrehallen har redusert synligheten og skapt fysiske og visuelle barrierer mot området. Samtidig ligger Birkelunden sentralt som gir et stort potensial for sambruk og aktivitet på tvers av aldersgrupper og brukergrupper.

2.6.3 Bygningsfunksjon

Området har variert bygningsfunksjon med en kombinasjon av offentlige tjenester, boligområde, næringsvirksomhet og kultur- og fritidstilbud. Her finnes blant annet Sauda ungdomsskole, restauranter, frisører, lokalbutikker og andre servicefunksjoner som bidrar til aktivitet i Sauda sentrum. Boligbebyggelsen omfatter både ordinære boliger og omsorgsboliger, noe som bidrar til en variert befolkningssammensetning. I tillegg rommer området flere idretts- og fritidsanlegg som Saudahallen, turnhall med treningsrom og klatrehall. Kultur- og samfunnsfunksjoner som Folkets Hus, Frelsesarmeen og Sauda kirke bidrar til å gjøre området til et viktig møtepunkt for innbyggere. Samlet sett viser funksjonskartet (figur 24) hvordan området har bebyggelse som inneholder et bredt tilbud av tjenester og aktiviteter, noe som legger til rette for aktivitet, rekreasjon og sosialt fellesskap.



Figur 24: Oversikt over bygningsfunksjonen i prosjektområdet.

2.6.4 Sol og skygge

Området utenfor Saudahallen har gode solforhold gjennom store deler av dagen. De åpne flatene mot sør og vest er særlig godt eksponert. Her ligger parkeringsplassen og uterommene uten høy bebyggelse rundt som skjermer for sola. Den store bygningsmassen til Saudahallen og tilhørende bygg skaper imidlertid skygge i deler av området, spesielt langs fasadene og i randsonen mot øst og nord. Området mot elva fremstår som mer åpent og solrikt, og har dermed potensial som et attraktivt oppholdsrom. I dag er disse kvalitetene i liten grad utnyttet, ettersom de mest solrike arealene i hovedsak brukes til parkering, og det mangler tydelig tilrettelegging for opphold utenfor Saudahallen.

2.6.5 Grønnstruktur

Grønnstrukturen i området er begrenset og fremstår som fragmentert. Uteområdet inneholder en mindre plen og flere blomsterbed, men disse fungerer hovedsakelig som visuelle innslag og er i liten grad tilrettelagt for opphold eller aktivitet. Plenen oppleves som lite integrert i byrommet, mens blomsterbedene har varierende tilstand og gir flere steder et inntrykk av manglende vedlikehold.

Området mellom parkeringsplassen og elva tilfører viktige grønne kvaliteter, men har svak fysisk og visuell kobling til byrommet ved Saudahallen. Samtidig har området potensial som oppholds- og rekreasjonsareal. Ved parkeringsplassen står tre store plantekasser med ett tre i hver, som fungerer som en fysisk og visuell avgrensning mellom parkeringsarealet og kjørebanelen.

Manglende sammenheng mellom de grønne elementene gjør at grønnstrukturen oppleves som spredt og lite helhetlig. Den har begrenset funksjon som skjerming, oppholdsareal og retningsgivende element for bevegelse, og bidrar i liten grad til å bryte opp de store harde flatene i området. Samlet gir dette et uterom med begrensede grønne kvaliteter og et lite utnyttet potensial for å utvikle et mer variert, funksjonelt og inviterende byrom.



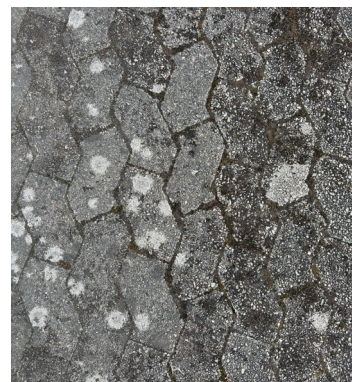
Figur 25: Eksisterende grønnstruktur og vegetasjon i prosjektområdet.

2.6.6 Materialbruk og møblering

Materialbruken i uteområdet utenfor Saudahallen domineres av harde materialer. Store deler av området består av asfalt som dekker både parkeringsplass og gangarealene. Asfalten bidrar til å skape en praktisk og slitesterk overflate for biler og myke trafikanter, men bidrar samtidig til et grått og lite innbydende preg med lite variasjon. Steinrekverket bidrar til å avgrense uteområdet fra et nivåskille, men rekverket avsluttes brått før skråningen er helt utliknet, noe som kan medføre risiko for fall og skader. Rekverket tilfredsstiller ikke dagens standard når det kommer til høyde og , i henhold til TEK17.

Den tydeligste dekorative installasjonen er varden i naturstein. Bruken av stein gir en tydelig tilknytning til fjellandskapet i Sauda og fungerer som et identitetsskapende element. Samtidig fremstår den som et enkeltstående utstillingsobjekt som er lite integrert i resten av uteområdet. Varden er omgitt av et rustent gjerde med omfattende informasjonsskilt om fjelltopper i Ryfylke. Mangelfullt vedlikehold innenfor gjerdet, med synlig ugress, svekker den estetiske kvaliteten og bidrar til at varden oppleves lite innbydende.

Grønnstrukturen i byrommet er gjennomgående innrammet og avgrenset av harde materialer hovedsakelig brostein og naturstein. Blomsterbedene er utført i naturstein, noe som harmonerer med byggets materialbruk, men samtidig forsterker det harde uttrykket. I tillegg gjør den omfattende bruken av harde avgrensninger til at grønnstrukturen oppleves som mindre sammenhengende og mindre tilgjengelig.



Figur 26: Belegningsstein i byrommet ved Saudahallen.



Figur 27: Rekverket rundt deler av byrommet.



Figur 28: Steinen varden er konstruert med.



Figur 29: Varden ved Saudahallen.



Figur 30: Materialbruk og struktur på blomsterbedene.



Figur 31: Blomsterbed ved Saudahallen.



Figur 32: Benkene langs fasaden.



Figur 33: Benkene langs fasaden.

Det er begrenset med sittemuligheter i utearealene. Det er plassert noen benker, av tre og metall, på rekke langs fasaden med utsyn mot parkeringsplassen og søppelskuret. Kvaliteten og komforten på disse er lav, og de fremstår svært slitte og lite innbydende. Benkene oppmuntrer derfor kun til kortvarig opphold, og inviterer ikke til sosial interaksjon. Mangel på sitteplasser med bord bidrar til at området i begrenset grad støtter aktiviteter som måltider, utendørs arbeid eller uformelle sammenkomster.



Figur 34: Skuret med sitteplass og sykkelparkering.



Figur 35: Kledningen på skuret.

Søppel- og sykkelskuret ved parkeringsplassen bidrar til å avgrense og skjerme byrommet fra parkeringen. Samtidig fremstår konstruksjonen som sliten og preget av vær. Overbygget gir en viss beskyttelse for sykler som parkeres der, men inneholder kun et fåtall sykkelstativ og en slitt, blå benk. Utformingen oppfattes lite sammenhengende og gjennomtenkt og tilfører lite oppholdskvalitet til området.



Figur 36: Store glassflater og betongkonstruksjon ved inngangen til hallen.



Figur 37: Fasadeplatene på Saudahallen.

Saudahallens fasade er oppført i betong med store glassflater og mørke fargeelementer. Betongen gir et funksjonelt uttrykk, typisk for offentlige bygg oppført i samme periode. Bygningsfasaden bidrar til å skape et tungt og kaldt preg. Samtidig skaper glassflatene visuell kontakt mellom ute og inne.

Helhetsuttrykket er preget av ensidig materialbruk og fargepalett som domineres av grå asfalt, betong, stein og glass. Materialene er funksjonelle og holdbare, men skaper et uterom med begrenset variasjon, få oppholdskvaliteter og lite sosial funksjon. De grønne elementene mykner opp området til en viss grad, men fremstår som enkeltstående innslag, i stedet for integrerte deler av en helhetlig utforming. Dette gir området et monotont og lite inviterende uttrykk.

2.7 Jan Gehls kvalitetskriterier

Hvordan et sted oppleves av menneskene som bruker det, er avgjørende for kvaliteten på et byrom. For å undersøke dette nærmere er området vurdert etter Jan Gehls 12 kvalitetskriterier. Analysen belyser hvordan området fungerer for gående og oppholdende, og peker på kvaliteter og utfordringer som bør tas hensyn til i den videre utviklingen.

1. BESKYTTELSE MOT TRAFIKK OG ULYKKER

Et godt byrom skal gi trygghetsfølelse gjennom tydelig skille mellom myke trafikanter og kjøretøy. Prosjektområdet har flere konfliktpunkter mellom gående, syklende, buss og bil. Uoversiktlige av- og påstigningssoner, manglende fortau og høy kjørehastighet enkelte steder reduserer trafikksikkerheten.

Karakter: ●●●○○

2. BESKYTTELSE MOT KRIMINALITET OG VOLD

Byrom bør oppleves trygge gjennom god belysning, aktivitet og naturlig sosial kontroll. Området oppleves generelt som trygt, noe som også gjenspeiler den lave kriminaliteten i Sauda. I åpningstidene bidrar aktivitet ved skole og Saudahallen til sosial kontroll, men utenom disse tidene blir området lite brukt. Barnetråkkdata viser samtidig at manglende belysning påvirker trygghetsfølelsen i mørket.

Karakter: ●●●○○

3. BESKYTTELSE MOT UBEHAGELIGE SANSEPÅVIRKNINGER

Byrom bør skjerme mot vær, vind og andre belastende omgivelser. Byrommet har noe skjerming mot nord og øst gjennom omkringliggende bebyggelse. Overbygde inngangspartier ved Saudahallen gir også noe ly, men bussholdeplassene mangler venteskur, og vinterforhold kan gjøre området mindre tilgjengelig.

Karakter: ●●●○○

4. MULIGHET FOR Å GÅ

Gangforbindelser skal være trygge, logiske og attraktive. Området har brede fortau langs deler av prosjektområdet, men enkelte strekninger mangler fortau. Mange velger i tillegg uformelle ruter over parkeringsarealer og kjøreveier.

Karakter: ●●●○○

7. MULIGHET FOR Å SE

Byrom bør gi interessante utsyn og gode visuelle opplevelser. Området har gode solforhold, men utsikten domineres av parkerte biler. Elva og friområdet utnyttes i liten grad som kvaliteter.

Karakter: ●●○○○

5. MULIGHET FOR OPPHOLD

Et godt byrom skal invitere mennesker til å stoppe opp og bli værende. Uteområdet mangler oppholdskvaliteter og fungerer hovedsakelig som en gjennomgang mellom bygningene.

Karakter: ●○○○○

8. MULIGHET FOR Å TALE OG HØRE

Et godt oppholdsrom skal legge til rette for samtale gjennom et behagelig lydmiljø. Området har generelt et rolig lydmiljø med lite trafikkstøy. Nærheten til parkering og lokalvei kan likevel påvirke opplevelsen i deler av byrommet.

Karakter: ●●●●○

6. MULIGHET FOR Å SITTE

Sitteplasser bør være komfortable og gi gode opplevelser. Benkene er slitte og vender mot parkering og søppelskuret. Det mangler bord og oppholdssoner som inviterer til lengre opphold.

Karakter: ●●○○○

9. MULIGHET FOR LEK OG AKTIVITET

Byrom bør tilby aktivitetstilbud som inviterer ulike aldersgrupper til opphold og bruk. Det finnes en lekeplass ved skolen i nærheten, men selve byrommet mangler elementer som inviterer til lek, aktivitet eller uformelle opphold.

Karakter: ●●○○○

10. MENNESKELIG SKALA

Byrom bør oppleves tilpasset mennesker gjennom tydelig romdannelse, møblering og vegetasjon. Byrommet er delvis fysisk avgrenset fra parkeringsplassen, men store harde flater og få romskapende elementer gjør at området oppleves flatt og visuelt glir sammen med parkeringsarealet.

Karakter: ●●○○○

11. MULIGHET FOR Å NYTE POSITIVE ASPEKTER VED KLIMAET

Byrom bør utnytte sol, vegetasjon og lokalklima til attraktive oppholdssoner. Området har gode solforhold, men kvalitetene utnyttes dårlig fordi store arealer brukes til parkering.

Karakter: ●●○○○

12. ESTETISKE KVALiteter OG POSITIVE SANSEINTRYKK

Et godt byrom skal gi visuelle og sanselige opplevelser gjennom materialer, vegetasjon og identitet. Området fremstår monotont og preges av asfalt, slitasje og grå materialer. Nærheten til elva og historiske elementer er i liten grad tatt i bruk.

Karakter: ●○○○○

2.8 Oppsummering

Samlet sett viser stedsanalysen at prosjektområdet i dag fungerer som et sentralt knutepunkt med høy aktivitet, men at arealet i stor grad er dominert av trafikk og gjennomgang. Store deler av området er avsatt til parkering, noe som begrenser mulighetene for opphold, sosial bruk og utvikling av et attraktivt byrom. Trafikkbildet fremstår som uoversiktlig, med uklare prioriteringer mellom ulike trafikanter og flere konfliktpunkter, særlig knyttet til henting og levering ved skole og fritidsaktiviteter. Samtidig viser analysen at området har et stort potensial, med sentral beliggenhet, mange brukere og gode solforhold.

Gjeldende planer peker i en retning som i stor grad samsvarer med identifisert behov. Kommuneplanen viser blant annet at deler av området som i dag brukes som parkering planlegges for park og oppholdsarealer noe som åpner for en omdisponering av dagens bruk. Videre har både kommuneplanen, trafiksikkerhetsplanen og sykkelstrategien et tydelig fokus på å styrke tilrettelegging for myke trafikanter, særlig barn og unge. Dette understreker behovet for å redusere konflikt mellom trafikanter, bedre organisering av trafikken og utvikle uteområdet som en mer attraktiv, trygg og tilgjengelig møte- og oppholdsplass.

For å oppsummere hovedfunnene og tydeliggjøre de positive og negative sidene ved prosjektområdet er det utarbeidet to SWOT-analyser. Analysene er delt for å skille mellom trafikkbildet og byrommet. Den ene SWOT-analysen fokuserer på veiaksen mellom Saudahallen og Sauda ungdomsskole, mens den andre tar for seg uteområdet ved Saudahallen.

2.8.1 SWOT - Sone A: Trafikkbildet og parkering

STYRKER

- ☑ Enveiskjørt i Bøgata mot Rådhusgata bidrar til enklere trafikk-avvikling
- ☑ Busstopp er lokalisert i nærhet til ungdomsskolen
- ☑ Området ligger sentralt med korte avstander til viktige målpunkt
- ☑ God parkeringskapasitet
- ☑ Området er generelt tilgjengelig, men har begrensninger knyttet til universell utforming
- ☑ Midlertidige elementer som flyttbare plantekasser bidrar til en viss strukturering og avgrensning av parkeringsarealet

SVAKHETER

- ⊖ Utydelig og mangelfull utforming av gangfelt
- ⊖ Manglende fortau på enkelte strekninger, blant annet i deler av Bøgata
- ⊖ Uklare avgrensninger mellom parkeringsarealer og gang- og sykkelvei
- ⊖ Busstoppene er ikke oppmerket, mangler skilting og skur
- ⊖ Lite grønnsstruktur og lav kvalitet på omgivelser gir et lite attraktivt gatebilde
- ⊖ Grusområdet fremstår som et restareal uten tydelig funksjon og med lav visuell kvalitet

SWOT

MULIGHETER

- 🌱 Prioritere tiltak for gående og syklende, og gjøre det tryggere for myke trafikanter å ferdes i området
- 🌱 Lede myke trafikanter bort fra parkeringsflater og konfliktområder
- 🌱 Styrke grønnsstruktur og visuelle kvaliteter i området
- 🌱 Gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle
- 🌱 Omorganisere gangforbindelsen fra elva slik at myke trafikanter ledes utenom parkeringsområdet
- 🌱 Bruke fysiske elementer til å tydelig avgrense parkeringsarealet
- 🌱 Utnytte parkeringsplassen som et fleksibelt byrom, eksempelvis som utearena i tilknytning til Folkets Hus

TRUSLER

- ⚠ Høy hastighet på enkelte strekninger, særlig langs Skulegata og Rådhusgata
- ⚠ Uoversiktlige situasjoner kan føre til farlige hendelser, spesielt i overgangene mellom Bøgata og Skulegata og ved gangfelt ved skolen
- ⚠ Når biler, syklistar og el-sparkesykler beveger seg i de samme arealene, øker risikoen for konflikter i området
- ⚠ Gangforbindelsen fra elva leder direkte inn på parkeringsområdet, noe som kan skape uoversiktlige og potensielt farlige situasjoner mellom gående og kjørende

2.8.2 SWOT - Sone B: Byrom ved Saudahallen og friområdet

STYRKER

- ☑ Gode solforhold gir gode forutsetninger for opphold
- ☑ Sentral beliggenhet med nærhet til attraktive funksjoner
- ☑ Saudahallen fungerer som en viktig møteplass i området
- ☑ Stedet har et tydelig potensial, særlig knyttet til elva og grøntområder
- ☑ Tilgang til sykkelparkering

SVAKHETER

- ⊖ Utvikle området som en tydelig møteplass gjennom bedre tilrettelegging for opphold
- ⊖ Etablere tydelige og innbydende sitteområder
- ⊖ Fremheve lokale elementer som Varden og styrke stedets identitet
- ⊖ Integrere kulturelle elementer som bidrar til økt opplevelsesverdi
- ⊖ Tilrettelegge for lek og rekreasjon gjennom etablering av lekelementer i avgrensede og trygge soner

SWOT

MULIGHETER

- 🌱 Dominerende bruk av harde overflater som asfalt og stein gir et lite inviterende uterom.
- 🌱 Mangel på attraktive og komfortable sitteplasser
- 🌱 Få elementer som inviterer til opphold eller aktivitet
- 🌱 Mange elementer som krever vedlikehold uten særlig bruksverdi

TRUSLER

- ⚠ Rekkverket tilfredsstillende ikke dagens krav til utforming og sikkerhet
- ⚠ Risiko for ytterligere forfall og redusert kvalitet dersom området ikke oppgraderes

MÅL OG FØRINGER

For å sikre en helhetlig og målrettet utvikling av området er det definert en rekke mål og føringer som danner grunnlaget for de foreslåtte tiltakene. Målene bygger på funnene fra stedsanalysen og beskriver hvilke kvaliteter og funksjoner som ønskes styrket i området. De foreslåtte utviklingsgrepene skal bidra til å skape et tryggere, mer attraktivt og funksjonelt område for dagens og fremtidige brukere.

3.1 Mål og føringer

Overordnede mål for området

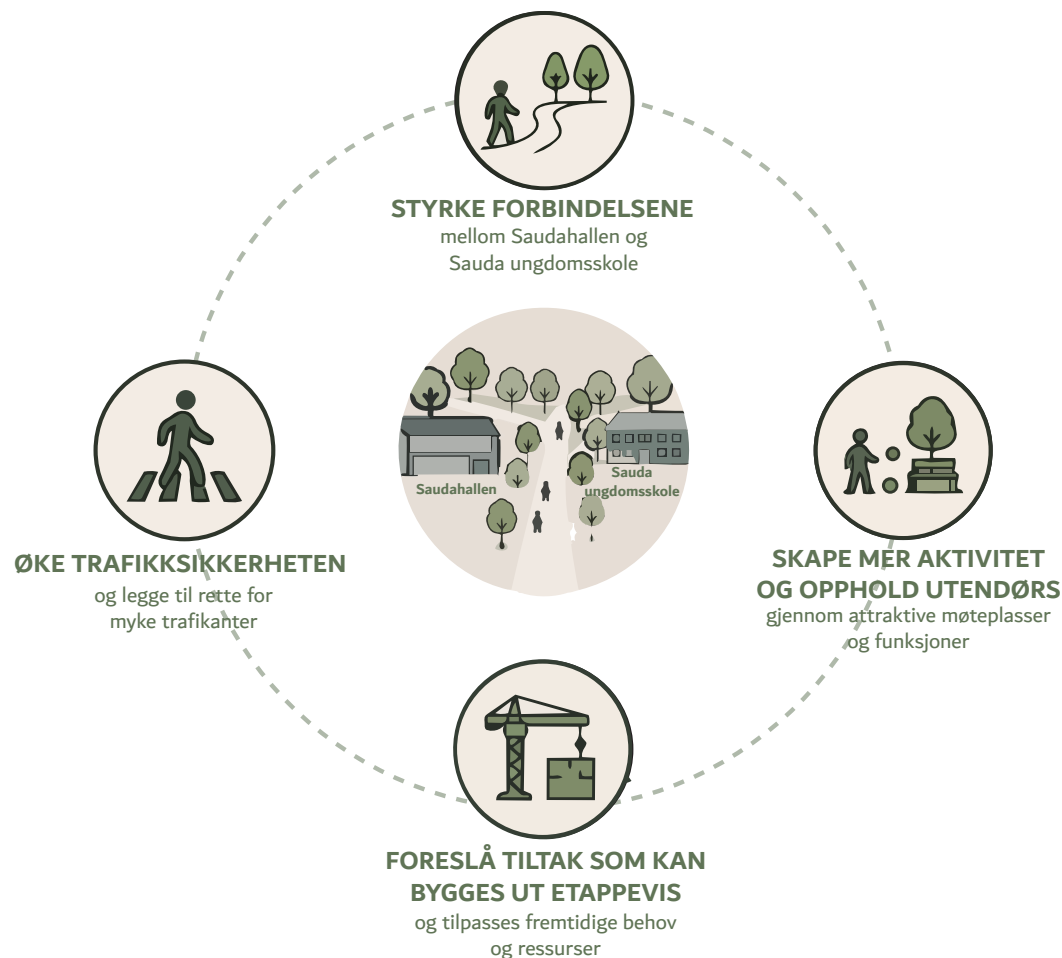
- 📍 Styrke forbindelsene mellom Saudahallen og Sauda ungdomsskole.
- 📍 Øke trafiksikkerheten og legge bedre til rette for myke trafikanter.
- 📍 Skape mer aktivitet og opphold utendørs gjennom attraktive møteplasser og funksjoner.
- 📍 Foreslå tiltak som kan realiseres etappevis og tilpasses fremtidige behov og ressurser.

Mål for byrommet ved Saudahallen

- 📍 Gjøre området mer attraktivt og inviterende for opphold gjennom hele året.
- 📍 Legge til rette for flere brukergrupper og ulike former for aktivitet.
- 📍 Skape tydelige møteplasser og sosiale soner som styrker områdets identitet.
- 📍 Forbedre kvalitetene knyttet til sittemuligheter, opphold og rekreasjon.

Mål for trafikkbildet mellom Saudahallen og Sauda ungdomsskole

- 📍 Skape tryggere og mer oversiktlige forbindelser for gående og syklende.
- 📍 Redusere konflikter mellom myke trafikanter og biltrafikk.
- 📍 Tydeliggjøre ganglinjer og viktige ferdselsårer gjennom området.
- 📍 Bidra til et mer logisk og lesbart trafikkmiljø med fokus på sikkerhet og tilgjengelighet.



FORSLAG TIL TILTAK OG UTVIKLINGSGREP

Basert på analysene som er gjennomført, presenteres det i dette kapittelet forslag til tiltak og utviklingsgrep for området. Hensikten er å skape et mer attraktivt, tilgjengelig og funksjonelt miljø som ivaretar både dagens behov og fremtidige utviklingsmuligheter. Forslagene tar utgangspunkt i områdets kvaliteter og utfordringer, og viser hvordan målrettede grep kan bidra til å styrke stedets identitet, brukskvalitet og opplevelsesverdi.

4.1 Sone A: Veiaksen mellom Saudahallen og Sauda ungdomsskole

4.1.1 Generelle trafikksikkerhetstiltak

Følgende tiltak vurderes som generelle trafikksikkerhetstiltak som kan gjennomføres uavhengig av de andre tiltakene. Tiltakene vil kunne bidra til et tryggere og mer oversiktlig trafikkmiljø for gående, syklende og kjørende i området rundt Saudahallen og skolen.

Tiltak 1: Oppmerking av skolesone

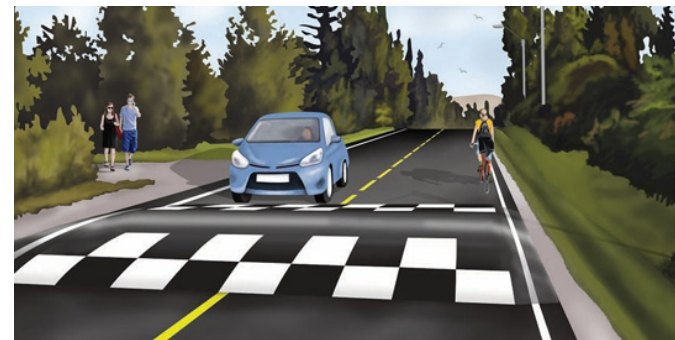
Det anbefales å markere skoleområdet tydeligere i Rådhusgata, enten gjennom veimarkering i kjørebane (feks. «SKOLE») eller ved bruk av skilting. Tiltaket vil gjøre bilførere mer oppmerksomme på at barn og unge ferdes i området, særlig i forbindelse med skolestart og -slutt, og kan bidra til økt aktsomhet og lavere fart.

Tiltak 2: Bedre belysning av overgangsfelt

På lengre sikt bør det vurderes å forsterke belysningen ved overgangsfelt og andre viktige krysningspunkter. Bedre belysning vil gjøre fotgjengere mer synlig og bidra til økt trafikksikkerhet, særlig i mørke perioder av året.

Tiltak 3: Generell tilrettelegging for sykkeltrafikk

Det bør vurderes tiltak som styrker forholdene for syklistene i området. Dette kan omfatte tydelig oppmerking av sykkelruter, etablering av sykkelparkering og tiltak som gjør det tryggere å sykle til og fra skole, jobb osv.



Figur 38: Illustrasjon av fartshump. Kilde: [Statens Vegvesen](#).

Tiltak 4: Fartsdempende tiltak i Skulegata

For å redusere kjørehastigheten og styrke trafikksikkerheten bør det vurderes fartsdempende tiltak også i Skulegata. Aktuelle løsninger her kan være fartshumper eller innsnevring av kjørebane. Slike tiltak kan bidra til et tryggere trafikkmiljø, særlig i områder med mange gående og syklende.

Tiltak 5: Fartsdempende tiltak i Rådhusgata

Det bør vurderes å etablere fartsdempende tiltak i Rådhusgata på strekningen forbi skoleområdet. Aktuelle tiltak kan være fartshumper eller opphøyde gangfelt. Med dagens fartsgrense på 50 km/t vil slike tiltak kunne bidra til lavere kjørehastighet og økt trafikksikkerhet for gående og syklende.

4.1.2 Skulegata - fra krysset ved Fløgstadvegen og opp til Bøgata

Alternativ 1: Fjerne gateparkering og tilrettelegge for sykling i Skulegata

For å legge bedre til rette for sykling og redusere konflikter mellom ulike trafikantgrupper, foreslås det å fjerne gateparkeringen langs Skulegata på strekningen mellom krysset med Fløgstadvegen og Bøgata.

Skulegata har en kjørebredde på om lag 5,5 meter. Dagens situasjon, med gateparkering og biltrafikk i begge retninger, fungerer i hovedsak tilfredsstillende. Dersom strekningen skal inngå som en del av sykkelnett, vil parkerte biler imidlertid redusere den tilgjengelige bredden betydelig. Dette gir begrenset plass til trygg passering mellom biler og syklist, og kan føre til flere konfliktpunkter og uoversiktlige trafikksituasjoner.

Ved å fjerne gateparkeringen frigjøres hele kjørebredde til kjørende og syklende. Dette vil gi bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet, spesielt for syklist. Tiltaket vil også forbedre siktforholdene og redusere risikoen knyttet til inn- og utkjøring fra parkeringsplasser.

For å synliggjøre at syklist benytter strekningen, bør det etableres tydelig veimerking i begge kjøreretninger, eksempelvis med sykkelsymboler (sharrows) eller annen relevant oppmerking i kjørebane. Dette vil gjøre bilførere mer oppmerksomme på at veien deles med syklende og bidra til økt hensyn og aktsomhet. I tillegg må det settes opp nødvendig skilting for parkeringsforbud langs strekningen.

Fordeler:

- + Bedre fremkommelighet for syklist.
- + Økt trafiksikkerhet og færre konfliktpunkter mellom biler og syklist.
- + Bedre siktforhold langs strekningen.
- + Tydeligere prioritering av sykkel som transportform.
- + Kan bidra til at flere velger sykkel til og fra skole, fritidsaktiviteter og sentrum.
- + Lavt investeringsbehov sammenlignet med etablering av eget sykkelanlegg.

Ulemper:

- Tap av gateparkeringsplasser.
- Kan gi økt press på nærliggende parkeringsarealer.
- Kan oppleves som en ulempe for beboere og besøkende som benytter gateparkeringen i dag.
- Syklist må fortsatt dele kjørebane med biltrafikken.

Alternativ 2: Enveiskjøring i Skulegata

For å skape et mer oversiktlig trafikkbilde og redusere konflikter mellom ulike trafikantgrupper, kan Skulegata gjøres enveiskjørt på strekningen mellom Fløgstadvegen og Bøgata.

Enveiskjøring vil føre all biltrafikk i samme retning, noe som kan gi færre møtesituasjoner og bedre trafikkflyt. Samtidig åpner tiltaket for å beholde eksisterende gateparkering langs strekningen eller etablere et eget drop-off-område for henting og levering til skole- og fritidsaktiviteter.

Dersom det etableres et drop-off-område i Skulegata, bør det samtidig vurderes tiltak i Bøgata for å hindre uønsket stans og henting/levering der. Dette kan for eksempel løses med skilting som innfører stoppforbud på aktuelle strekninger.

En viktig utfordring ved tiltaket er hvordan sykkeltrafikk skal håndteres. Dersom Skulegata inngår som en del av sykkelnettet, må det vurderes om syklistene skal tillates å sykle mot kjøreretningen, eller om det må etableres en alternativ sykkelrute. Uten en god løsning for syklende kan tiltaket redusere fremkommeligheten og attraktiviteten for sykkeltrafikken.

Fordeler:

- + Mer oversiktlig trafikkbilde med færre møtesituasjoner.
- + Kan redusere konflikter mellom kjøretøy.
- + Gir mulighet for å beholde eksisterende gateparkering.
- + Gir fleksibilitet til å etablere et drop-off-område for henting og levering.
- + Kan bidra til bedre trafikkflyt og færre opphold i kjørebanelen.
- + Kan øke trafiksikkerheten for gående ved redusert kompleksitet i trafikkbildet.

Ulemper:

- Utfordrende å ivareta sykkeltrafikk i motsatt kjøreretning.
- Kan føre til omkjøring og økt trafikk i nærliggende gater.
- Risiko for at henting og levering flyttes til Bøgata eller andre nærliggende områder dersom tiltak ikke gjennomføres samtidig.
- Krever ny skilting og eventuelle trafikkregulerende tiltak.

4.1.3 Plassering av busstopp

Alternativ 1: Ved parkeringsplassen til Saudahallen

Det foreslås å flytte busstoppet for skolestart og -slutt til parkeringsplassen ved Saudahallen. Her er det god plass, og området har en enkel inn- og utkjøring for buss. Oversiktligheten bør også forbedres, med klarere oppmerking av parkerings- og bussholdeplass. Eksisterende skur kan brukes som ventesone for elevene. Plasseringen legger til rette for en kort og trygg gangstrekning som bidrar til økt hverdagsaktivitet og støtter ønske om hjertesone rundt ungdomsskolen.

Alternativ 2: Ved skolen

Nåværende busstopp ved skolen foreslås benyttet både ved skolestart og skoleslutt. Forslaget bygger på tilbakemeldinger om at dagens løsning fungerer godt ved skolestart, mens henteordningen ved holdeplassen ved Folkets Hus oppleves som mindre tilfredsstillende. Området har gode ute- og oppholdsarealer som legger til rette for venting og ly ved behov. Den sentrale plasseringen ved skolen sikrer en kort og trygg gangavstand for elevene.

Alternativ 3: Ved grusplassen langs Åbødalsveien

Dersom gangbroen som er foreslått i kommuneplanen blir realisert, kan det være aktuelt å vurdere en løsning der skolebussen får stoppested på grusplassen mellom elva og Åbødalsveien, på motsatt side av elva fra skolen. Området har tilstrekkelig areal til å etablere et funksjonelt busstopp med gode ventefasiliteter og en trygg gangforbindelse til skolen. Gangavstanden mellom bussholdeplassen og skolen vil være om lag 370-380 meter, noe som vil være en overkommelig strekning i forhold til hjertesonen. En slik løsning vil bidra til å styrke hjertesonen rundt skolen ved å redusere biltrafikk og skape et tryggere og mer oversiktlig trafikkmiljø.

4.1.4 Plassering av Drop-off-sone (bil)

Alternativ 1: Ved Frelsesarmeen

Drop-off-sone etableres ved Frelsesarmeen med en innsvinget lomme. Alternativet legger til rette for en trygg gangstrekning til skolen og et oversiktlig trafikkområde. Kan bidra til økt trafikk i Fløgstadvegen, men reduserer trafikken i områdene rundt skolen, Skulegata og Bøgata.

Alternativ 2: Ved turn- og klatrehall

Drop-off-sone etableres ved turnhallen med bruk av eksisterende innsving og bredt fortau. Gir kort gangavstand til skolen. Kan gi økt trafikk i Skulegata og Bøgata, og løser ikke utfordringen med konfliktpunkter mellom myke og harde trafikanter.

Alternativ 3: Ved skolen

Drop-off-sone etableres foran skolen med tydelig oppmerking. Alternativet er kun aktuelt dersom busstoppet flyttes. Bygger på dagens løsning, men med bedre trafikkorganisering. Kan bidra til trafikk i skolegaten med mange myke trafikanter.

Alternativ 4: Ved parkeringsplassen til Saudahallen

Drop-off-sone kan etableres ved Saudahallen i parkeringsarealene der. Dette vil være en sentral plassering, og vil fungere både for skolen, idrettshallene og Folkets Hus.

4.1.5 Parkeringsareal ved Saudahallen

Felles for begge alternativene

- Det bør etableres tydeligere oppmerking av parkeringsplasser og kjøremønster for å skape en mer oversiktlig og trafikksikker løsning
- Etablering av nytt busstopp eller hente- og leveringsområde, med tilhørende sykkelkur som skjermet venteareal
- Beholde eksisterende plantekasser som avgrensning
- Fleksibel utforming som ivaretar parkeringsplassen og legger til rette for arrangementer uten større ombygging

Alternativ 1: Fortau langs veiaksen

Etablering av et sammenhengende fortau langs parkeringsplassen, med gangfelt ved inn- og utkjøring. Gangforbindelsen fra Nordelvbrua oppgraderes til en attraktiv gang- og sykkelvei med fysisk adskillelse fra parkeringen. Elbilladere plasseres i den nordlige delen av parkeringsområdet som benytter grusarealet til å utvide parkeringsplassen.

Alternativ 2: Fortau gjennom parkeringsområdet

Oppgradering av gangforbindelsen fra Nordelvbrua kombinert med et nytt fortau på innsiden av parkeringsplassen. Løsningen gir en direkte og universelt utformet ganglinje uten dagens nivåforskjeller. Eksisterende grusareal omgjøres til et grønt beplantningsområde som bidrar til en mer attraktiv innramming av parkeringsplassen.



Figur 39: Alternativ 1 - Fortau langs veiaksen, tydeligere organisert parkeringsplasser og gang- og sykkelvei langs utebassenget til Saudahallen.



Figur 40: Alternativ 2 - Fortau gjennom parkeringsområdet, tydeligere organisert parkeringsplasser og gang- og sykkelvei langs parkeringsområdet.

4.2 Helhetlig utformingsalternativ for trafikkbildet

De følgende alternativene er sammensatte utformingskonsepter basert på tiltakene som er vurdert i de foregående kapitlene. Alternativene representerer ulike nivåer av omfang og ambisjon, fra mindre justeringer av dagens trafikksystem til mer omfattende endringer i hvordan trafikken organiseres rundt skolen.

Alternativ 1

Dette alternativet kombinerer tiltak som kan gjennomføres raskt med relativt enkle grep, og tiltak som på sikt kan utvikles til mer permanente løsninger. Flere av de foreslåtte tiltakene egner seg godt for utprøving i en midlertidig periode, slik at effekten kan testes og evalueres før det investeres i større fysiske ombygginger.

Det foreslås å **etablere en hente- og leveringssone ved parkeringsplassen sør for Saudahallen**. Sonen vil fungere som et felles drop-off-område for Sauda ungdomsskole, Saudahallen, turnhallen og Folkets Hus. I første omgang kan tiltaket etableres med skilting og enkle avgrensninger. Dersom løsningen fungerer godt og bidrar til en tryggere og mer oversiktlig trafikksituasjon, anbefales det å videreutvikle området med permanente tiltak som fortau, tydelige gangforbindelser og fysisk tilrettelegging for gående.

Skulegata foreslås beholdt som toveiskjørt gate, men gateparkeringen fjernes for å frigjøre areal til kjørende og syklende. Dette vil gi bedre fremkommelighet og redusere konflikter mellom trafikantgruppene. For å synliggjøre at syklistene benytter strekningen bør det etableres tydelig skilting og oppmerking i kjørebanelen.

Bøgata videreføres som enveiskjørt. Ved turnhallen foreslås det å forlenge eksisterende fortau for å styrke forholdene for gående. Det bør også etableres tydelig oppmerking av gangarealer i krysset mellom Skulegata og Bøgata. Parkeringsområdene bør markeres tydeligere slik at det blir klart hvor parkering er tillatt og ikke tillatt. Området må fortsatt kunne benyttes til varelevering og manøvrering av større kjøretøy.

Eksisterende busstopp og busslinjer kan opprettholdes som i dag, men holdeplassene bør synliggjøres gjennom bedre skilting og oppmerking. Det anbefales også å etablere tydelige gangfelt og krysningspunkter i tilknytning til holdeplassene for å styrke trafiksikkerheten og tilgjengeligheten.

Videre foreslås det å innføre **enveiskjøring i Mogata**, fra Brugata mot Fløgstadvegen. Tiltaket kan med fordel prøves ut som en midlertidig løsning før det eventuelt gjøres permanent. Enveiskjøringen kan bidra til bedre trafikkoversikt og færre konfliktpunkter i perioder hvor bussene står ved holdeplassen.

På lengre sikt anbefales det å **etablere overbygde sykkelparkeringsanlegg ved både skolen og Saudahallen**. Sykkelparkeringene bør ha tilstrekkelig kapasitet og utformes slik at de er attraktive og enkle å bruke. Dette kan bidra til å øke andelen som velger sykkel som transportmiddel til skole og fritidsaktiviteter.

Det anbefales også å gjennomgå og **oppgradere gangfelt og krysningspunkter i hele prosjektområdet**. Flere av dagens gangfelt er slitte eller lite synlige, og enkelte steder mangler det tilrettelagte krysningspunkter. Spesielt ved bussholdeplassen i Mogata bør det etableres sikre kryssingsmuligheter og bedre tilrettelegging for gående. På sikt bør holdeplassen oppgraderes med universell utforming, bedre avgrensning mot kjøreareal og tydelige gangforbindelser til omkringliggende målpunkt. Også eksisterende gangfelt i Rådhusgata bør oppgraderes eller fornyes.

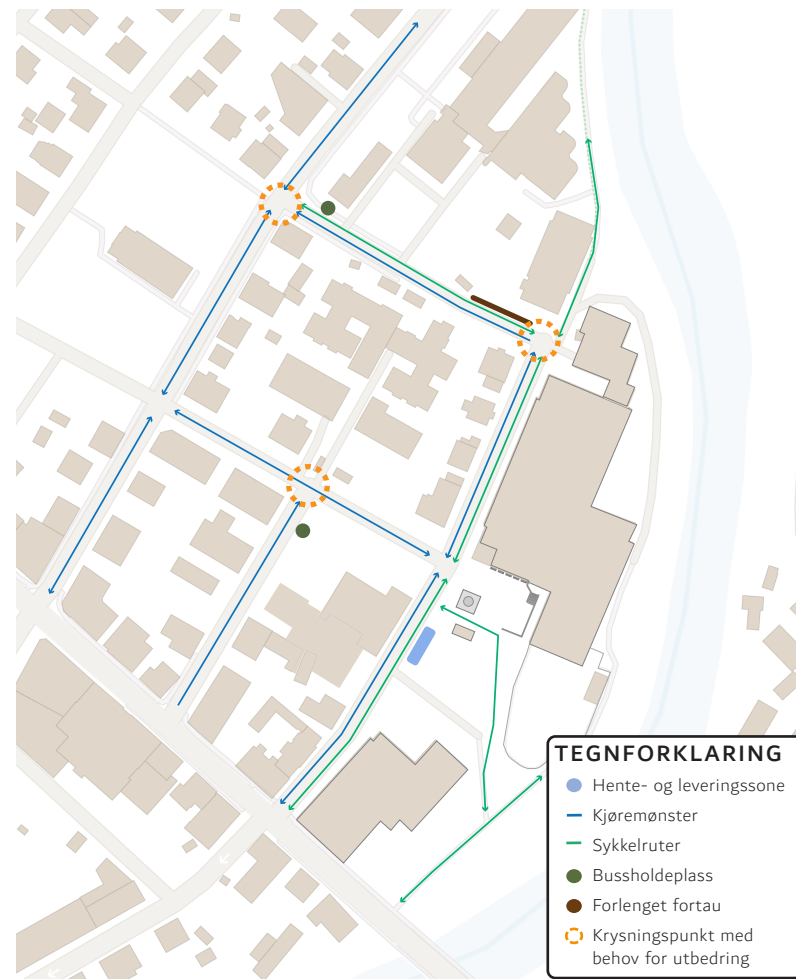
Fordeler:

- + Helhetlig løsning som omfatter skole, idrettsanlegg, kulturtilbud og kollektivtrafikk
- + Kan gjennomføres trinnvis og testes ut før permanente investeringer foretas
- + Etablerer en definert hente- og leveringssone og reduserer tilfeldig stopping nær inngangene
- + Bedre oversikt og trafikkavvikling gjennom tydeligere oppmerking, skilting og regulering
- + Forbedrer forholdene for gående gjennom nye eller oppgraderte gangforbindelser og krysningspunkter
- + Gir bedre tilrettelegging for sykkeltrafikk og legger til rette for økt sykkelbruk
- + Krever relativt begrensede fysiske inngrep sammenlignet med større ombyggingsalternativer
- + Bevarer dagens kollektivtilbud samtidig som holdeplassene kan oppgraderes
- + Fleksibel løsning som kan justeres etter erfaringer fra prøveperioder

Ulemper:

- Effekten av hente- og leveringssonen er avhengig av at brukerne faktisk benytter den
- Dagens busstopp beholdes i hovedsak, og tiltaket bidrar derfor i begrenset grad til å flytte trafikk bort fra skoleområdet
- Løser ikke alle utfordringer knyttet til trafikkmengde i perioder med stor aktivitet
- Krever flere ulike tiltak og reguleringer for å oppnå ønsket effekt
- Fjerning av gateparkering i Skulegata kan oppleves som en ulempe for enkelte brukere
- Noen tiltak vil fortsatt kreve investeringer dersom de skal gjøres permanent

Vurdering: Alternativ 1 fremstår som en fleksibel og gjennomførbar løsning som kan gi økt trafiksikkerhet og bedre trafikkavvikling med relativt begrensede inngrep. Løsningen legger til rette for utprøving og gradvis utvikling av området, samtidig som den etablerer et tydeligere system for gående, syklende, kollektivtrafikk og hente- og leveringstrafikk. Selv om alternativet ikke løser alle utfordringer knyttet til trafikkbelastningen rundt skolen, vil det kunne gi betydelige forbedringer sammenlignet med dagens situasjon.



Figur 41: Alternativ utforming 1 av trafiksituasjonen.

Alternativ 2

Alternativ 2 tar utgangspunkt i å flytte sentrale trafikkfunksjoner bort fra skolens nærmeste omgivelser for å redusere trafikkbelastningen og styrke hjertesonen rundt skolen. Dette er et mer omfattende alternativ enn alternativ 1 og består i hovedsak av tiltak som må vurderes i et langsiktig perspektiv.

Det foreslås å etablere en **ny bussholdeplass ved parkeringsområdet ved Saudahallen**. En slik løsning vil flytte busstrafikken bort fra de mindre gatene ved ungdomsskolen og bidra til en tryggere og mer oversiktlig trafikk situasjon for gående og syklende. Området har allerede et overbygd sykkelkur med benker og god kapasitet, som med enkle tilpasninger kan fungere som ventesone for elever. Dette reduserer behovet for nye ventefasiliteter. Før en eventuell permanent etablering anbefales det at løsningen testes gjennom en midlertidig prøveordning. Dersom tiltaket videreføres, bør det utarbeides en helhetlig utforming som ivaretar trafiksikkerhet, universell utforming og gode gangforbindelser mellom holdeplassen og skolen.

Det foreslås også å **etablere en hente- og leveringssone i Fløgstadvegen** ved Frelsesarmeen. Dette vil flytte en større del av foreldretrafikken bort fra skoleområdet og redusere antall kjøretøy i de mest trafikkerte gatene rundt skolen. Tiltaket vil kreve nærmere utredning med hensyn til arealbruk, trafikkavvikling og etablering av trygge og attraktive gangruter videre til skolen.

Skulegata beholdes som toveiskjørt gate, med felles kjørebane for syklistene og bilister i begge retninger. For å styrke trafiksikkerheten bør det etableres tydelig oppmerking og skilting som synliggjør den delte bruken av veiarealet. Det bør også vurderes å fjerne gateparkeringen for å bedre siktforholdene og øke fremkommeligheten.

Bøgata videreføres som enveiskjørt. På samme måte som i alternativ 1 anbefales det å forbedre forholdene for gående gjennom tydeligere oppmerking av gangfelt og krysningspunkter, samt markering av gangarealer der dette er hensiktsmessig.

Det bør også vurderes å **oppgradere eksisterende gangfelt og etablere nye krysningspunkter** der dagens tilbud er utilstrekkelig.

Alternativet innebærer en mer omfattende omlegging av trafikksystemet rundt skolen enn alternativ 1. Hovedgrepet er å flytte både busstrafikk og hente-/leveringstrafikk bort fra skolens nærområde, slik at området rundt skolen i større grad kan prioriteres for gående og syklende. Dette vil også bidra til å styrke og understøtte hjertesonen rundt skolen ved å redusere trafikkbelastningen og skape et tryggere og mer trafiksikkert nærmiljø for elevene.

Fordeler:

- + Eksisterende sykkelkur kan benyttes som ventesone, noe som begrenser behovet for nye investeringer
- + Styrker hjertesonen rundt skolen ved å flytte trafikkfunksjoner lenger unna skoleområdet
- + Reduserer trafikkbelastningen i Skulegata og Bøgata
- + Færre konfliktpunkter mellom gående, syklende og motorisert trafikk
- + Bedre trafiksikkerhet for barn og unge på vei til og fra skole og fritidsaktiviteter
- + Kan gi et roligere og mer attraktivt skolemiljø
- + Samler busstrafikk og hente-/leveringstrafikk i områder med bedre plass og større mulighet for tilrettelegging
- + Gir gode muligheter for etablering av universelt utformede løsninger dersom tiltakene realiseres

Ulemper:

- Krever mer omfattende planlegging og prosjektering enn alternativ 1
- Høyere investeringskostnader og større behov for fysisk tilrettelegging
- Krever etablering av nye gangforbindelser mellom holdeplass, hente-/leveringssone og skolen
- Større usikkerhet knyttet til gjennomførbarhet og arealbehov
- Flere av tiltakene må utredes nærmere før de kan realiseres
- Risiko for at brukerne ikke benytter hente-/leveringssonen slik den er tenkt dersom den oppleves som lite praktisk.

Vurdering: Alternativ 2 representerer et tydelig grep for å redusere trafikken i skolens nærmeste omgivelser og styrke hjertesonen rundt skolen. Løsningen vil kunne gi et tryggere og roligere skolemiljø ved å flytte både busstrafikk og hente-/leveringstrafikk bort fra de mest sårbare områdene. Samtidig er dette det mest omfattende alternativet og krever både større investeringer og mer detaljert planlegging. Alternativet bør derfor ses som en langsiktig løsning, hvor sentrale tiltak kan prøves ut midlertidig før det tas stilling til permanent gjennomføring. Samlet sett gir alternativ 2 et godt grunnlag for å vurdere hvordan skoleområdet kan utvikles med sterkere prioritering av gående og syklende på sikt.



Figur 42: Alternativ utforming 2 av trafikksituasjonen.

Alternativ 3

Dette alternativet forutsetter at den planlagte gangbroen over elva blir realisert. Da kan det etableres en ny bussholdeplass på grusplassen mellom elva og Åbødalsveien, på motsatt side av elva fra skolen. Området har tilstrekkelig areal til å etablere en funksjonell bussholdeplass med gode ventefasiliteter og trygg adkomst til skolen via gangbroen. Løsningen vil bidra til å redusere busstrafikken i skolens nærområde og styrke hjertesonen rundt skolen.

Hente- og leveringssone for personbiler foreslås etablert som beskrevet i alternativ 1, på parkeringsplassen ved Saudahallen. Eksisterende skur ved hente- og leveringssonen kan benyttes som ventesone for elever. For å gjøre området mer attraktivt og legge til rette for miljøvennlige transportformer kan det også vurderes å etablere lademuligheter for el-sparkesykler.

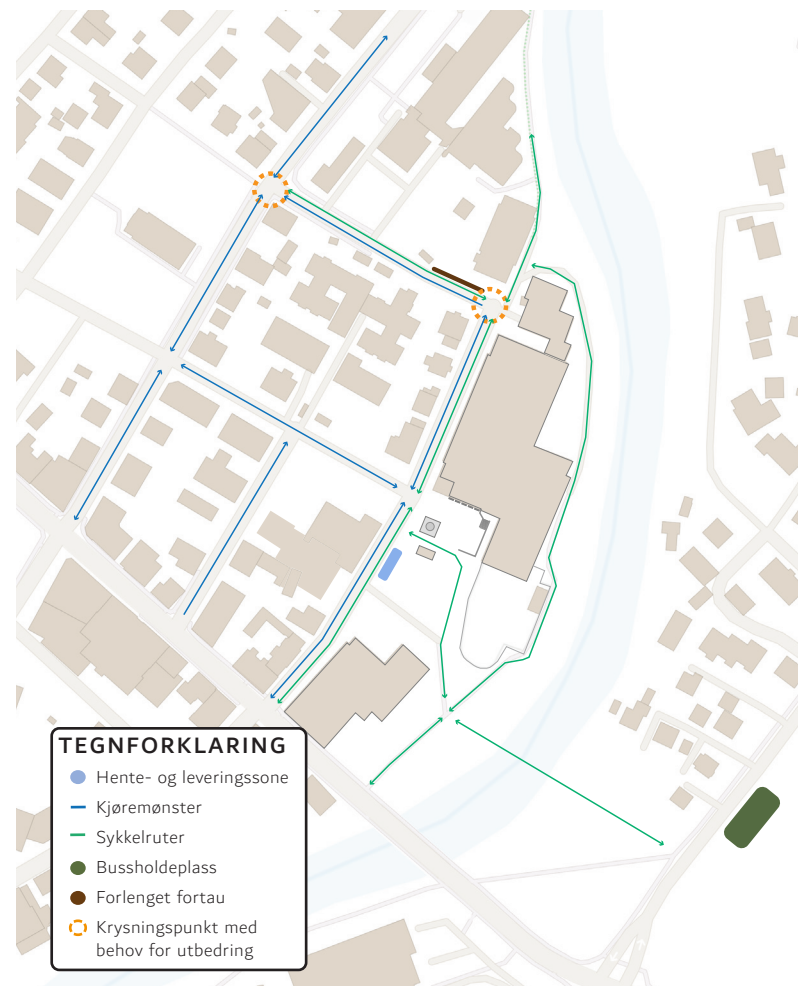
Fordeler:

- + Flytter busstrafikken bort fra skolens nærområde og styrker hjertesonen.
- + Gir en trygg og oversiktlig løsning dersom gangbroen etableres.
- + Samler kollektivtrafikken på et område med god plass til holdeplass og ventefasiliteter.
- + Kan benytte eksisterende skur som ventesone med begrensede investeringer.
- + Gir mulighet for å etablere lading for el-sparkesykler og fremme miljøvennlige reisemåter.
- + Beholder hente- og leveringssonen fra alternativ 1.

Ulemper:

- Avhenger av at planene med ny gangbro blir realisert.
- Krever investeringer i ny bussholdeplass og tilhørende infrastruktur.
- Lengre gangavstand mellom bussholdeplass og skole enn dagens løsning.
- Krever god belysning, universell utforming og tydelig skilting.

Vurdering: Alternativ 3 representerer en langsiktig løsning som er avhengig av at den planlagte gangbroen blir etablert. Dersom dette gjennomføres, vil løsningen kunne redusere trafikkbelastningen rundt skolen og bidra til en tydeligere og tryggere hjertesone. Samtidig kan området utvikles til et attraktivt knutepunkt for både kollektivtrafikk, gange og mikromobilitet.



Figur 43: Alternativ utforming 3 av trafikksituasjonen.

4.3 Sone B: Byrommet ved Saudahallen og friområdet



Figur 44: Eksisterende situasjon i bedet langs fasaden.

4.3.1 Bed langs fasade

Bedet langs vindusfasaden består i dag av en avgrenset jordflate med uttørket jord og rester etter tidligere beplantning. Manglende vegetasjon og vedlikehold gjør at området fremstår lite attraktivt, og det bidrar i liten grad til å skape en innbydende ramme rundt benkene eller fasaden til Saudahallen.



Figur 45: Mulig utforming langs fasaden, med tildekking. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 1: Tildekking med fast dekke

Fjerne bedet helt og dekke det med tilsvarende dekke som omkringliggende arealer.

Fordeler:

- + Minimalt vedlikehold
- + Robust løsning over tid

Ulemper:

- Hardt og monotont uttrykk
- Mister mulighet for grønne kvaliteter
- Bidrar i mindre grad til å gjøre området mer attraktivt



Figur 46: Eksempel på utforming av bed langs fasaden med steinbed. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 2: Steinbed

Erstatte eksisterende bed med grus, naturstein og eventuelt noen få robuste planter. Løsningen viderefører fjelluttrykket fra varden, gir et lysere og mer sammenhengende uteområde, og krever mindre grad av vedlikehold.

Fordeler:

- + Lite vedlikehold
- + Ryddig og varig uttrykk
- + Mer identitetsskapende helhetsuttrykk

Ulemper:

- Kan gi et mer hardt og mindre grønt uttrykk



Figur 47: Eksempel på utforming av bed langs fasaden med regnbed. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 3: Ny beplantning / regnbed

Etablere et nytt plantefelt eller regnbed med arter som tåler varierende fuktighet. Mulig å undersøke om takvann kan ledes til bedet for naturlig vanning og overvannshåndtering.

Fordeler:

- + Grønnere uttrykk
- + Mulig overvannshåndteringstiltak
- + Bidrar til biologisk mangfold

Ulemper:

- Krever jevnlig vedlikehold



Figur 48: Nåværende situasjon på gressplenen i byrommet.

4.3.2 Gressplen

Gressplenen er avgrenset med brostein og fremstår i dag som et passivt element i uteområdet. Plenen har ingen tydelig funksjon eller oppholdsmuligheter, og bidrar derfor i liten grad til aktivitet eller bruk av byrommet. Samtidig krever den jevnlig vedlikehold, uten å tilføre området vesentlige opplevelsese- eller brukskvaliteter.



Figur 49: Mulig utforming av oppholds- og sitteområde på dagens gressplen. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 1: Sittegruppe

Erstatte gressplen med et sitteområde. Dekket etableres med en annen nyanse enn resten for å etablere en sosial sone. I tillegg kan man utvide området innenfor områdets avgrensing og supplere med trær eller busker som kan skape et lunere og mer skjermet oppholdsrom.

Fordeler:

- + Attraktivt oppholdssted
- + Kan brukes av alle aldre

Ulemper:

- Krever vedlikehold av vegetasjon



Figur 50: Eksempel på kuleformede balanse- og lekeelementer i urbant uteområde. Foto: [Rampline](#)



Figur 51: Eksempel på balansebane. Foto: [Rampline](#)

Alternativ 2: Lekeområde

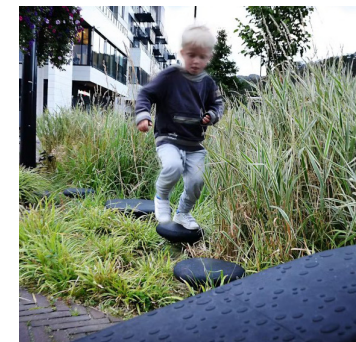
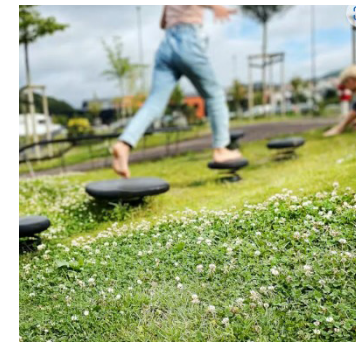
Erstatte gressplen med et aktivitetsområde med støtdempende dekke eller tredekke og etablere enkle lekeelementer. Området kan utformes med lavterskel aktiviteter som passer flere aldersgrupper. For eksempel balanseelementer, slakkline, trampoline i bakken, hoppesteiner eller klatreelementer.

Fordeler:

- + Skaper liv og aktivitet i området
- + Lek for flere aldersgrupper
- + Kan implementere ulike farger og mønstre på de ulike elementene
- + Gir økt variasjon i uteområdet og styrker stedets rekreasjonsverdi

Ulemper:

- Krever periodisk kontroll og vedlikehold av lekeapparatene



Figur 52: Eksempel på integrerte leke- og balanseelementer plassert i grøntanlegg. Foto: [Rampline](#)

Alternativ 3: Beholde plen, men legge inn ulike lekeelementer

Om det ønskes å beholde plenen, kan det integreres leke- og balanseelementer på plenen. Plenen kan også bearbeides litt, slik at den blir litt mer naturlig og kanskje ikke krever samme mengde vedlikehold som en flat gressplen.

Fordeler:

- + Krever lite da man beholder eksisterende plen
- + Gir rom for lek og rekreasjon for flere aldersgrupper

Ulemper:

- Kan være utfordrende med vedlikehold av plenen rundt lekeapparatene



Figur 53: Nåværende situasjon av varden i byrommet ved Saudahallen.

4.3.3 Varden

Varden er et identitetsskapende element i uteområdet og fungerer i dag som et fast oppmøtested for Sauda Turlag. Samtidig er den avgrenset av et inngjerdet brosteinsfelt med gjengrodd vegetasjon og et slitt gjerde med informasjonsskilt, noe som gjør at elementet fremstår lite tilgjengelig og lite integrert i resten av byrommet.



Figur 54: Alternativ utforming av varden. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 1: Nedsenking rundt varden

Beholde varden som den er, men fjerne eksisterende gjerde og etablere en nedsenket flate rundt varden med betong eller brostein. Den nedsenkede flaten kan bidra til overvannshåndtering ved å samle inn regnvann, samtidig som den fungerer som en naturlig avgrensning for varden.

Fordeler:

- + Fremhever varden
- + Overvannshåndtering
- + Moderne og estetisk uttrykk

Ulemper:

- Større inngrep
- Krever prosjektering av overvannsløsning



Figur 55: Alternativ utforming av varden. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.



Figur 56: Alternativ utforming av varden. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 2: Beplantning

Beholde varden som den er og fjerne dagens gjerde. Dersom gressplenens omgjøres, kan gresset flyttes og gjenbrukes rundt varden. Varden kan avgrenses med naturstein eller andre naturlige barrierer som tydelig markerer at området ikke skal berøres. Eksisterende skilt med lokale fjelltopper kan gjenbrukes og integreres i den nye utformingen.

Fordeler:

- + Gjenbruk av eksisterende elementer
- + Mer grønnsstruktur
- + Lettere tilgang til vedlikehold

Ulemper:

- Krever tydelig utforming for å forhindre ferdsel inn til varden



Figur 57: Alternativ utforming av varden. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 3: Steinbed

Varden beholdes som den er i dag, mens det eksisterende gjerdet fjernes for å skape et mer åpent og helhetlig uttrykk. Omkringliggende areal oppgraderes til et steinbed med enkel og stedstilpasset beplantning. Den eksisterende firkantede avgrensningen kan videreføres eller erstattes av en sirkulær form. Informasjonsskiltene beholdes, men senkes for å gi bedre lesbarhet og universell tilgjengelighet.

Fordeler:

- + Lite vedlikeholdsbehov
- + Tydeligere fremheving av varden
- + Området oppleves mer åpent og innbydende

Ulemper:

- Bidrar i liten grad til økt bruk av uteområdet



Figur 58: Eksisterende blomsterkasser med beplantning i byrommet.



Figur 59: Eksisterende blomsterkasser med beplantning i byrommet.

4.3.4 Blomsterkasser og busker

Blomsterkassene er i dårlig stand og fremstår som lite attraktive. Dersom de fjernes, vil de etterlate synlige fotavtrykk i dekket. Forsøk på å reparere dekket vil kreve utskifting av dekket i hele uteområdet. Foreslåtte tiltak utnytter kassekonstruksjonen eller dekker til fotavtrykket.



Figur 60: Mulig utforming av blomsterbed med cortenstål og trebenker, samt stauder som beplantning. Foto: [Arkitektgruppen Cubus - Prosjekt Kronstadparken](#).

Alternativ 1: Oppgradering av eksisterende blomsterkasser

Beholde kassene, men kle dem inn i tre eller cortenstål for å gi de et mer moderne uttrykk. Kassene kan kombineres med integrerte benker og små bord for å skape en sosial oppholdssone. Beplantningen bør kreve minimalt med vedlikehold, og kan for eksempel være en variasjon av ulike stauder.

Fordeler:

- + Gjenbruk av eksisterende konstruksjon
- + Gir innbydende sitteplasser
- + Relativt enkelt grep

Ulemper:

- Krever noe vedlikehold av plantene



Figur 61: Bildet viser mulig utforming av sykkelskur, og reflekterer ikke nødvendigvis størrelsen tilpasset behovet ved Saudahallen. Foto: [Cyclos](#).

Alternativ 2: Sykkelskur

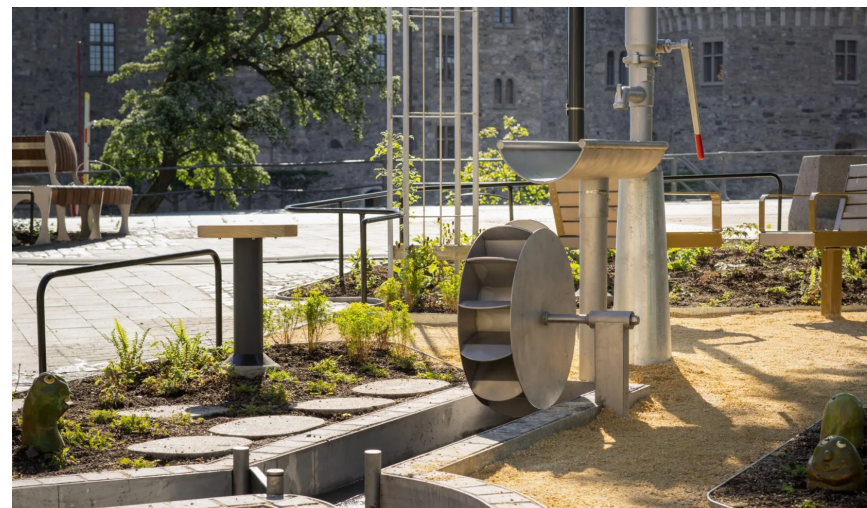
Fjerne 1-2 av blomsterkassene og benytte arealet til et større, overbygd sykkelskur. Tiltaket vil dekke behov for flere sykkelparkeringer. Samtidig vil det dekke arret av blomsterpottene.

Fordeler:

- + Økt sykkelparkeringskapasitet
- + Legger til rette for miljøvennlig transport og fokus på folkehelse

Ulemper:

- Reduserer grønne elementer



Figur 62: Aktivitet- og lekeområde fra et prosjekt i Sverige. Foto: [Stiliom](#).

Alternativ 3: Aktivitetsflate

Fjerne blomsterkasse og bruke arealet til å etablere en aktivitetsflate. Ved å koble sammen fotavtrykkene til en eller flere av blomsterkassene kan det etableres en mindre aktivitetsflate med lavterskel aktivitet.

Fordeler:

- + Gir området en tydelig funksjon
- + Skaper aktivitet for flere aldersgrupper

Ulemper:

- Større inngrep



Figur 63: Eksisterende rekkverk og høydeforskjell på de ulike nivåene.



Figur 64: Eksisterende rekkverk langs byrommet.



Figur 65: Mulig utforming av beplantning langs rekkverk. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

4.3.5 Rekkverk

Det eksisterende steinrekkverket har en ujevn og hard overflate som kan medføre skaderisiko dersom området tas i bruk til lek. Rekkverket avsluttes også før nivåforskjellen er utjevnet, noe som medfører fallfare. Det ble oppført på 1970-tallet, og det vil være krevende å forlenge konstruksjonen uten at overgangen mellom nytt og eksisterende steinrekkverk blir tydelig. Det bør derfor vurderes tiltak som både ivaretar sikkerheten og bidrar til et mer helhetlig uttrykk i området.

Alternativ 1: Beplantning som avgrensning

Det foreslås å etablere sammenhengende plantekasser i forlengelsen av eksisterende steinrekkverket. Plantekassene vil fungere som en naturlig videreføring av rekkverket og bidra til å lede ferdsel bort fra nivåforskjellen. Samtidig vil de tilføre området grønne kvaliteter og bidra til et mer helhetlig uttrykk. I den laveste delen av terrenget på sørsiden kan plantekassene utvides til et bredere plantefelt for å skape økt avstand til skråningen og redusere risikoen for fall.

Fordeler:

- + Mykere og grønnere uttrykk
- + Styrker sikkerhet mtp usikret nivåforskjell

Ulemper:

- Krever vedlikehold av vegetasjon

Alternativ 2: Oppgradering av eksisterende rekkverk

Steinrekkverket kles inn i tre, corten eller annet egnet materiale for å redusere risiko ved sammenstøt. Rekkverket forlenges til nivåforskjellen er utjevnet og sikret.

Fordeler:

- + Gjenbruk av eksisterende konstruksjon
- + Bedre sikkerhet

Ulemper:

- Eksisterende konstruksjon beholdes

Alternativ 3: Nytt rekkverk

Erstatte dagens steinrekkverk med et nytt i corten, stål eller tre som følger hele nivåforskjellen. Rekkverket kan utformes med et lettere uttrykk enn dagens steinmur.

Fordeler:

- + Identitetsskapende materialbruk
- + Bedre sikkerhet

Ulemper:

- Omfattende tiltak



Figur 66: Eksisterende rekkverk kan kles inn med cortenstål. Foto: Pinterest.



Figur 67: Mulig utforming av rekkverk i tre, om eksisterende rekkverk erstattes. Foto: Pinterest.

4.3.6 Dekke

Dekket i byrommet består av belegningsstein fra etableringen av Saudahallen på 1970-tallet. Belegget bærer preg av alder og slitasje, med ujevnheter og et værslitt uttrykk som følge av langvarig eksponering for vær og sol. Selv om dekket fortsatt er funksjonelt, fremstår det som visuelt utdatert og bidrar i begrenset grad til et attraktivt og helhetlig byrom.

Alternativ 1: Erstatte eksisterende dekke

Dagens dekke på uteområdet kan erstattes med nye overflater. Det vil da være hensiktsmessig å ha ulike typer dekke i gangarealene og ellers i utearealene. Dette for å skille mellom soner og gjøre det tydelig hvor man skal gå og hvor man skal oppholde seg. Gangarealene vil også lede gående frem til inngangene til Saudahallen, hvor spesielt den ene ikke er spesielt synlig i dag. Tiltaket vil også kunne bidra til bedre universell utforming, orientering og opplevelsen av området. Tiltaket er relativt omfattende, og bør sees i sammenheng med eventuell etablering av fjernvarme eller annet gravearbeid som uansett vil kreve utskifting av dekker.

Fordeler:

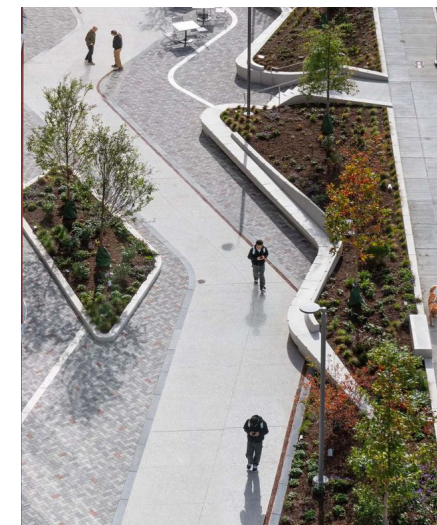
- + Vil løfte områdets estetiske uttrykk og helhetsinntrykk
- + Tydeliggjøre ganglinjer og oppholdsarealer
- + Gjøre inngangene til Saudahallen mer synlige og tilgjengelige
- + Kan bidra til bedre universell utforming og enklere orientering
- + Gir et mer attraktivt og innbydende uteområde for besøkende

Ulemper:

- Omfattende inngrep



Figur 68: Eksisterende dekke i byrommet.



Figur 69: Forslag til hvordan man kan variere i dekke. Foto: Pinterest.

Alternativ 2: Erstatte deler av eksisterende dekke

I stedet for å erstatte hele dekket kan de delene som er i best teknisk stand bevares, mens slitte eller mindre funksjonelle partier skiftes ut med nye dekker. Nye dekker kan benyttes for å markere ganglinjer, oppholdsarealer og viktige møteplasser, samtidig som eksisterende belegningsstein integreres som en del av det nye uttrykket. Tiltaket kan gjennomføres trinnvis og tilpasses fremtidige oppgraderinger av området.

Fordeler:

- + Bevare deler av dekke
- + Bærekraftig løsning med gjenbruk av materialer
- + Kan tydeliggjøre ganglinjer og oppholdsarealer
- + Kan gjennomføres etappevis og tilpasses fremtidige tiltak

Ulemper:

- Mindre helhetlig uttrykk

4.3.7 Friområdet rundt Saudahallen

Friområdet langs elva fremstår i dag som lite tilgjengelig og lite attraktivt å oppholde seg i. Manglende tilrettelegging av gangsti, mangel på funksjonelle oppholdsplasser og svak forbindelse til sentrum gjør at området i liten grad blir brukt, til tross for nærheten til elva. Samtidig ligger området innenfor flomsonen for 200-årsflom, noe som gjør at klimatilpasning og avbøtende tiltak bør inngå som en del av fremtidig utvikling.

Alternativ 1: Gapahuk og bål plass

Etablere Birkelunden som et naturbasert friområde for undervisning, friluftsliv, trening, sosiale sammenkomster, piknik, bading og rekreasjon. Tiltaket omfatter tydeligere adkomst og orientering gjennom området, opparbeiding av en trygg og synlig forbindelse til badeplassen ved Nordelva, samt etablering av en enkel gapahuk med grillmuligheter og sitteplasser. Området møbleres skånsomt og tilpasses landskapet, samtidig som eksisterende vegetasjon bevares og videreutvikles. Belysning langs stier og oppholdssoner kan bidra til økt trygghet og bruk av området.

Fordeler:

- + Attraktivt samlingspunkt for flere brukergrupper
- + Styrker kobling mellom sentrum, idrettsområdet og Nordelva
- + Utnytter eksisterende naturkvaliteter

Ulemper:

- Krever tilsyn og vedlikehold ved bål plass
- Kan medføre økt ferdsel og slitasje på vegetasjon og terreng



Figur 70: Eksisterende situasjon på friområdet mellom Saudahallen og Nordelva.



Figur 71: Eksempel på mulig utforming av friområdet med sitteplasser, bål plass og gapahuk. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.



Figur 72: Illustrasjon av grønnstruktur, gangsti og vadi-grøfter for overvannshåndtering. Bildet er fremstilt ved hjelp av KI.

Alternativ 2: vadi-grøfter

Det foreslås å styrke grønnstrukturen mellom Saudahallen og elva gjennom planting av nye trær og etablering av vadi-grøfter. Det etableres også en gangsti som forbedrer tilgjengeligheten og styrker forbindelsen mellom Saudahallen, friområdet og elva. Trærne vil gi området et grønnere parkpreg, mer skygge og bedre sammenheng mellom byrommet og elva. Vadi-grøftene utformes som vegetasjonskledde forsenkninger som håndterer og renser overvann på vei mot elva.

Fordeler:

- + Styrker områdets grønne preg og parkkarakter
- + Overvannshåndtering og flomdemping
- + Kan kombineres med andre tiltak for utvikling av friområdet

Ulemper:

- Krever vedlikehold av både trær og vegeterte vadi-grøfter
- Vadi-grøftene må dimensjoneres riktig for å fungere etter hensikten
- Kan redusere noe av det tilgjengelige arealet for annen bruk



Figur 73: Inspirasjonsbilde av utendørs padel bane i Dalen. Foto: [Dalen Padel](#)

Alternativ 3: Etablering av utendørs idrettsbane

Det foreslås å etablere utendørs idrettsbane, som for eksempel padelbane, i friområdet ved Saudahallen. Aktiviteten har økende popularitet og er i dag et tilbud som mangler i Sauda. Områdets sentrale plassering ved skole, idrettsanlegg og sentrum gjør det godt egnet for et slikt anlegg. Tiltaket vil kunne bidra til økt fysisk aktivitet og skape et attraktivt møtepunkt.

Fordeler:

- + Tilfører et nytt aktivitetstilbud i Sauda
- + Kan bidra til økt aktivitet for alle aldersgrupper
- + Høy bruksverdi og aktivitetsnivå
- + Passer godt sammen med øvrig idrettsanlegg i området

Ulemper:

- Relativt høy etableringskostnad og et større inngrep i naturen
- Krever drift og vedlikehold av banen

4.4 Helhetlig utformingsalternativ av byrom ved Saudahallen

Med utgangspunkt i de foreslåtte enkelttiltakene er det utarbeidet seks alternative konsepter for utvikling av uteområdet. Alternativene kombinerer tiltakene på ulike måter og viser hvordan de kan bidra til å skape et mer attraktivt og funksjonelt uterom. Felles for alternativene er et mål om å styrke oppholdskvaliteter, aktivitetstilbud, sosialt samvær og grønnstruktur, samtidig som eksisterende kvaliteter videreutvikles der det er hensiktsmessig.

Alternativ 1 - Videreføring av eksisterende utforming



Alternativet viderefører dagens steinuttrykk og tilfører varme gjennom bruk av tre, naturstein og beplantning. Eksisterende gressplen bevares som et fleksibelt aktivitetsareal med gummiballer og enkle balansestokker. Mellom plen og rekkverk etableres et piknikbord som kan benyttes både til opphold og av besøkende til kiosken i Saudahallen.

Eksisterende blomsterkasser i stein kles inn med tre, mens benkene langs fasaden oppgraderes med ny overflatebehandling. Plantebedet langs bygget omformes til et steinbed med grus, naturstein og lett beplantning. Varden bevares, men gjerde og skilt fjernes og området integreres i et nytt steinbed.

Tiltak:

- Bevarer eksisterende dekke
- Oppgraderte benker og plantekasser
- Steinbed med naturstein og beplantning
- Piknikbord
- Uformell lek på gress
- Varde integrert i nytt landskap

Figur 74: Helhetlig utforming av byrom alternativ 1.

Alternativ 2 - Fornyelse av eksisterende kvaliteter



Figur 75: Helhetlig utforming av byrom alternativ 2.

Alternativet har fokus på opphold, lek og overvannshåndtering. Eksisterende dekke beholdes, mens rekkverket erstattes med et trerekkverk. Tidligere plenareal omformes til et lekeområde med gummideppe og enkle aktivitetselementer.

Langs rekkverket etableres en kombinert blomsterkasse og benk med trær som gir skygge og romdannelse. Varden utvikles til et sentralt oppholdspunkt med beplantning og sirkulær sittebenk. Langs bygget oppgraderes plantekassene med trekledning og nye sitteflater, mens sykkelparkering etableres ved inngangen.

Tiltak:

- Trerekkverk
- Lekeområde med gummideppe
- Benk kombinert med plantekasser
- Trær og ny beplantning
- Varde med sirkulær sitteplass
- Sykkelparkering

Alternativ 3 - Nye funksjoner i eksisterende rammer



Figur 76: Helhetlig utforming av byrom alternativ 3.

Alternativet viderefører dagens dekke, men tilfører nye materialer og tydeligere oppholdssoner. Rekkverket erstattes med et cortenstålrekkverk som forlenges langs området. Tidligere plen- og plantefelt omformes til et aktivitetsområde med gummidekke og lekeelementer.

Det etableres en pergola med grusdekke og piknikbord som skaper en skjermet oppholdssone. Benkene oppgraderes med ryggstøtte og orienteres mot lekeområdet. Blomsterkasser kles inn i cortenstål, mens regnbed etableres langs rekkverket. Sykkelparkering plasseres ved trappeoppgangen.

Tiltak:

- Cortenrekkverk
- Pergola med piknikbord
- Lekeområde med gummidekke
- Oppgraderte benker
- Regnbed
- Sykkelparkering

Alternativ 4 - Helhetlig oppgradering



Figur 77: Helhetlig utforming av byrom alternativ 4.

Alternativet innebærer en fullstendig oppgradering av uteområdet med nytt brosteinsdekke og mulighet for etablering av fjernvarme under dekket. Organiske ganglinjer forbedrer tilgjengeligheten og binder de ulike funksjonene sammen.

Et nytt trekkverk rammer inn området, mens en gazebo etableres som samlings- og oppholdspunkt. En organisk benk med integrerte plantefelt bidrar til både opphold, overvannshåndtering og estetikk. Øverst i området etableres en L-formet benk med plantekasser som danner rygg mot inngangspartiet og gir oversikt over lekeområdet. Lekeområdet består av gummiballer, balanselinjer og enkle aktivitetsflater som inviterer til uformell lek uten å redusere området fleksibilitet. Sykkelparkering plasseres synlig ved hovedinngangen. Varden restaureres og kombineres med et regnbed for lokal overvannshåndtering. Eksisterende plantekasser ved inngangen kles inn med tre og suppleres med sitteflater.

Tiltak:

- Nytt brosteinsdekke
- Mulighet for fjernvarme
- Gazebo
- Organiske benker og plantefelt
- Lekeområde med uformell aktivitet
- Regnbed
- Sykkelparkering

Alternativ 5 - Ny identitet og funksjon



Figur 78: Helhetlig utforming av byrom alternativ 5.

Alternativet er et identitetsskapende konsept inspirert av Saudas industrihistorie og kulturarv. Hele området oppgraderes med nytt dekke, sonedeling og mulighet for fjernvarme. Rekkverket utføres i cortenstål som en referanse til industrimiljøet.

Lekeplassen deles inn i ulike aktivitetsområder. "Lille Åbøbyen" etableres som en sandkasse med små lekehus inspirert av den karakteristiske trehusbebyggelsen i Åbøbyen. Midt i området plasseres et industriinspirert klatreanlegg med stålrør, klatrenett og jungelgym, supplert med huske og en karusell inspirert av Saudas vannkraft- og industrihistorie.

Oppholdssonene består av mindre benkehager, piknikbord og L-formede sittegrupper på dekke av slagggrys. Et beplantet regnbed avgrensar lekeområdet mot fortau og parkeringsareal.

Tiltak:

- Nytt dekke og sonedeling
- Cortenrekkeverk
- "Lille Åbøbyen"
- Industriinspirert klatreanlegg
- Huske og karusell
- Benkehager og piknikbord
- Regnbed og slaggrus

Alternativ 6 - Balansert og målrettet oppgradering



Figur 79: Helhetlig utforming av byrom alternativ 6.

Alternativet erstatter om lag 40 % av dagens dekke for å etablere attraktive og universelt utformede gangarealer, fornye de mest slitte partiene og tydeligere avgrense oppholds- og ferdselszoner. Eksisterende rekkverk erstattes med et nytt trerekkverk tilpasset dagens krav til fallsikring. Varden integreres som et tydelig landskapselement gjennom et nytt gressdekke med adkomstveier, og varden avgrenses av en sirkel av naturstein og integrert belysning.

Dagens gressplen bevares som et areal for uformell lek med fleksible lekeelementer. Blomsterkassen ved hovedinngangen kles inn med tre, og det etableres sykkelparkering, benk og belysning. Langs fasaden etableres høy beplantning som skjærer både uteoppholdet og innsyn til hallens vinduer, mens benker med organisk form, beplantning og belysning erstatter dagens blomsterkasser. Alternativet har fokus på belysning for å skape et trygt og attraktivt uterom.

Tiltak:

- Delvis utskifting av eksisterende dekke
- Bevaring av gressplen til uformell lek
- Nytt trerekkverk tilpasset fallsikringskrav
- Oppgradert inngangsparti med sykkelparkering, benk og belysning
- Varde integrert i nytt landskap med naturstein og lys
- Organiske sitteplasser med beplantning
- Høy beplantning langs fasaden

OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Dette kapittelet oppsummerer de viktigste funnene fra stedsanalysen og vurderer hvordan de foreslåtte tiltakene kan bidra til å styrke området rundt Saudahallen og Sauda ungdomsskole. Avslutningsvis presenteres en anbefalt videre retning for utviklingen, basert på prosjektets mål, identifiserte utfordringer og områdets utviklingspotensial.

5.1 Oppsummering

Stedsanalysen viser at området ved Saudahallen har et stort potensial for videre utvikling, men at dagens situasjon preges av uoversiktlige trafikkforhold, store parkeringsarealer og begrensede kvaliteter for opphold og aktivitet. Samtidig har området flere styrker, blant annet sentral beliggenhet, mange brukere og nærhet til viktige funksjoner og grøntområder.

Analysene viser at det er behov for å styrke trafiksikkerheten, spesielt for gående og syklende, samtidig som uteområdene i større grad bør tilrettelegges for opphold, aktivitet og sosial bruk. Området har et betydelig potensial til å utvikles til et mer attraktivt og tilgjengelig møtepunkt for innbyggerne i Sauda.

Mulighetsstudien har vist flere mulige utviklingsretninger for området. Forslagene bygger på identifiserte utfordringer og kvaliteter, og viser hvordan ulike tiltak kan bidra til å styrke områdets funksjonalitet, identitet og opplevelsesverdi.

5.2 Anbefaling

Mulighetsstudien har ikke til hensikt å fastsette én endelig løsning, men å peke på mulige utviklingsretninger for området. Basert på analysene vurderes likevel trafikkalternativ 2 som det alternativet som best understøtter målene om økt trafiksikkerhet, styrking av hjertesonen rundt skolen og bedre prioritering av gående og syklende. Ved å flytte sentrale trafikkfunksjoner bort fra skolens nærområde kan alternativet bidra til et tryggere og mer oversiktlig trafikkmiljø for barn og unge.

For byrommet ved Saudahallen vurderes alternativ 6 – Balansert og målrettet oppgradering som det alternativet som samlet sett gir best måloppnåelse. Alternativet bygger videre på eksisterende kvaliteter samtidig som det styrker oppholdsmuligheter, grønnstruktur, aktivitet og stedets identitet.



Figur 80: Helhetlig utforming av byrommet, friområdet og parkeringen.

Basert på de gjennomførte analysene anbefales trafikkalternativ 2 og byromsalternativ 6 som utgangspunkt for videre planlegging og detaljering. Samlet vurderes disse alternativene å kunne bidra til å utvikle området til et tryggere, grønnere og mer attraktivt møtepunkt for innbyggerne i Sauda.