



Sauda kommune

sauda.kommune.no

SYKLANDE SAUDA

Strategi 2020-2030



Norconsult



VI SKAL LEGGE TIL RETTE FOR AT FLERE SYKKLER MER

SYKKELSTRATEGIEN
SYKLANDE SAUDA 2020-2030



INNHold

1 Innledning

2 Utgangspunkt for sykkelsatsingen

- Lokale og nasjonale målsetninger vi skal bidra til å nå
- Sauda har veldig gode forutsetninger for å lykkes med sin sykkelsatsing
- Hvordan er situasjonen i dag?

3 Visjon og mål for sykkelsatsningen



4 Sykkelvegnett

5 Satsingsområder og tiltak

- Barn og ungdom
- Hovedakse fra Lona til Svandalsfossen via sentrum
- Supplerende innsats

6 Veien videre

1 INNLEDNING

Prosjektet Syklande Sauda har som visjon at alle i Sauda kommune skal ha et godt og trygt tilbud som legger til rette for at flere sykler mer. Visjonen ligger til grunn for denne strategien, som peker ut mål og prioriterte innsatsområder for de neste ti årene. En vellykket innsats skal bidra til at Sauda blir Norges beste sykkelkommune. Det er innen rekkevidde!

Innsatsen skal bygge opp under de overordnede målene som kommunen har satt seg knyttet til bærekraft, mobilitet og byliv.

Sauda har gode forutsetninger for at mange kan velge å sykle dersom det blir bedre tilrettelagt for det, og det er derfor også satt et ambisiøst mål om at sykkelandelen skal være på 20 prosent i 2030. Det er litt mer enn en dobling av dagens andel. Dersom vi klarer å nå dette målet, er vi også høyst sannsynlig den bykommunen i Norge med høyest sykkelandel. Hovedmålet for de neste ti årene er derfor at Sauda skal bli Norges beste sykkelkommune! Det vil kreve både ressurser og tid for å klare å bygge opp infrastruktur og endre reisevaner, men ved hjelp av denne strategien ønsker vi å få størst mulig utbytte av den innsatsen vi gjør for å bidra til at flere sykler mer.

Strategien er utarbeidet som del av pilotprosjektet "Sykling på mindre steder" med bistand fra Norconsult og med støtte fra Rogaland fylkeskommune.

“

- Når en først blir vane med å sykle, er terskelen for å ta bil mye mindre uansett hvilket vær og årstid vi har. Synest alltid sykkelstien er godt måket og strødd vinterstid. Tenk miljø, bruk sykkel. Her i Sauda har vi kort avstand til det meste.

”



Sitat fra
Spørreundersøkelsen
Syklende Sauda 2020

Sauda skal vera ein attraktiv småby for folk og næringsliv. Eit kraftsenter som gir energi og livsgrunnlag. Våre fortinn skal vera eit tett, attraktivt og levande sentrum. Det skal vera by-messige kvalitetar nært store, tilgjengelege naturressursar og naturkvalitetar. Kommunen skal nytta egne ressursar og eigenart for å skapa investeringslyst, besøkslyst og trivsel. Slik vil me utvikla eit berekraftig samfunn med interessante arbeidsplassar og gode livsvilkår i Sauda.

- Kommuneplan for Sauda 2019-2031

2 UTGANGSPUNKTET FOR SYKKELSATSINGEN

2.1 Lokale og nasjonale målsettinger vi skal bidra til å nå

Sykkelsatsingen Syklande Sauda skal bidra til å nå både nasjonale og lokale visjoner og mål om bærekraftig utvikling. Kommunens visjon er *Sydande Sauda – eit kraftsenter*.

Kommuneplanen inneholder flere konkrete mål som legger grunnlag for mål og innsatsområder i arbeidet med Syklande Sauda, blant annet:

- Planlegga og utvikla attraktive og samanhengande nettverk for gange og sykkel
- Minst tretti prosent av korte reiser er med gang og sykkel
- Sikra at barn og unge i størst mogleg grad kan gå eller sykla til skulen gjennom utbygging av trygge skuleveggar

Et viktig overordnet mål i Nasjonal transportplan (2018 – 2029) er at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser.

I tillegg er det et mål om at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

2.2 Sauda har veldig gode forutsetninger for å lykkes med sin sykkelsatsing

Sauda har et godt utgangspunkt for at flere skal kunne sykle, og Sauda sine muligheter til å lykkes er gode av flere grunner.

Det er korte avstander internt i Sauda, samtidig som det er langt til andre tettsteder og byer. En stor andel av reisene foregår internt i kommunen. Sauda sentrum er også konsentrert med mange målpunkt og høy funksjonsblanding. Samlet gjør dette at innbyggerne i Sauda har kort vei til hverdagslige gjøremål, skole, jobb og aktiviteter samt at de har tilgang på ulike funksjoner.

Områdene i Sauda nær sentrum og mellom Sauda og Saudasjøen er stort sett relativt flate, mens det er mer stigning oppover mot boligområdene bl.a. Austarheim, Birkeland, Djupadalen, Espeland og mot Svandalen.

Syklende i Sauda har mulighet til å velge mellom ulike sykkelruter mellom sentrum og boligområdene ut ifra behov og preferanser. Enkelte ruter unngår biltrafikk helt, mens en del kan sykle i boliggater med lav fartsgrense og lite trafikk. Generelt er det lave trafikkmengder i Sauda.

I et forprosjekt utført av TØI (Sykling på små steder, 2018) vurderes Sauda sine forutsetninger som gode. Sauda er blitt vurdert basert på egenskaper i fire kategorier:

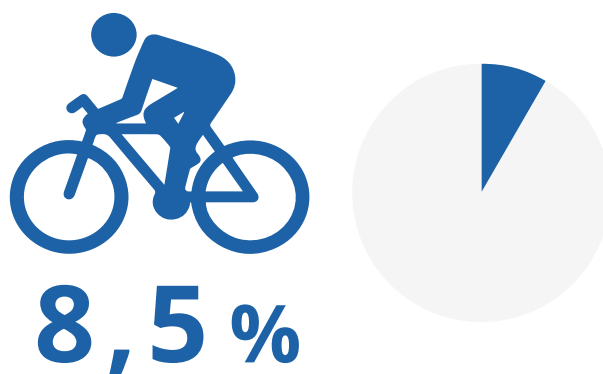
- naturgitte og stedlige forutsetninger
- bystruktur
- omgivelser og opplevelser
- infrastruktur og trafikk

I de tre første kategoriene vurderes Sauda som sykkelvennlig.

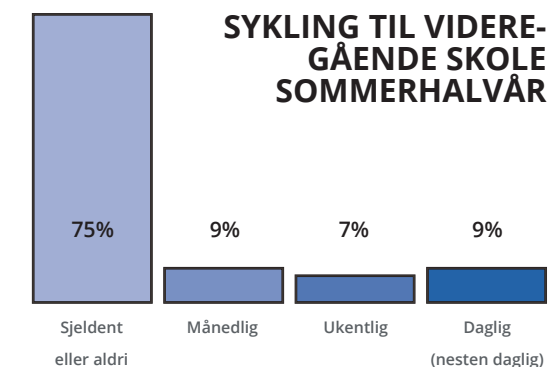
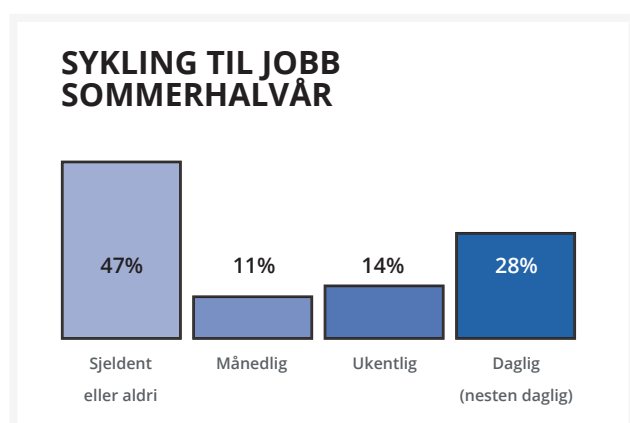
Hovedutfordringene til Sauda er knyttet til den siste kategorien, der manglende tilrettelegging og tilbud til de som ønsker å sykle er pekt ut som en mangel. I denne kategorien kan det gjøres en rekke tiltak knyttet til kryssløsning for sykkel, redusere tilgjengeligheten for bil, trafiksikkerhet og sammenhengende sykkeltilrettelegging. Tiltak kan bedre sykkelvennligheten betraktelig for syklistene, samt bidra til å rekruttere nye syklister.

For å oppnå gode resultater innenfor sykkelsatsingen, blir det viktig å vurdere hvordan løsningene bidrar til trafiksikkerhet, tilgjengelighet, opplevd trygghet og god fremkommelighet. Ved å utbedre forholdene der det oppleves utrygt, lite trafiksikkert og hvor det er dårlig fremkommelighet og tilgjengelighet, vil man kunne oppnå et større utbytte av de lokale egenskapene Sauda har når det kommer til å være sykkelvennlig.

Selv om kommunen ikke har hatt noen egne sykkelplaner eller strategier fra før, er sykkel beskrevet og forankret i flere av kommunens planer. Kommunens arealplaner legger opp til et kompakt sentrum og korte avstander mellom hjem, jobb, skole og fritid. Dette er et grunnlag for en god sykkelkultur og synliggjør at sykkelplanlegging i Sauda ikke skjer separert fra andre planer eller prosjekter. Fortsatt god og helhetlig planlegging vil være en forutsetning. For å lykkes med sykkelsatsingen og få positive resultater, kreves det prioritering av bedre tilrettelegging.



Alle reiser (RVU 2017)



Spørreundersøkelsen Syklende Sauda 2020

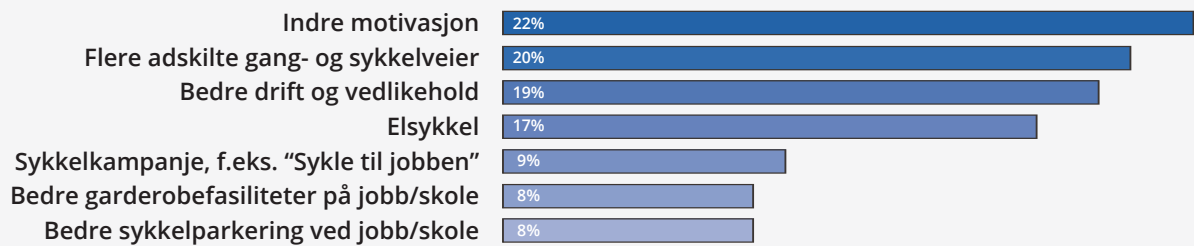
2.3 Hvordan er situasjonen i dag?

Det er allerede mange som sykler i Sauda i dag, særlig i sentrumsområdet.

Som grunnlag for arbeidet med sykkelstrategien er det gjennomført en omfattende spørreundersøkelse både om sykkelvaner i dag og preferanser og meninger om tilrettelegging. Dette er viktig kunnskap for å forstå hvordan sykkeltilbudet kan forbedres, samtidig som det gir grunnlag til å følge med på utviklingen over tid og vurdere om iverksatte tiltak gir en positiv effekt.

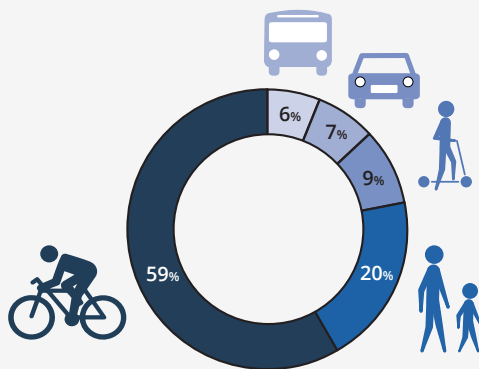
Figurene over viser utvalgte resultater fra kunnskapsgrunnlaget som er hentet inn i forbindelse med arbeidet med denne strategien. Fullstendig oversikt finnes i egne rapporter.

HVA KAN BIDRA TIL AT DU SYKLER OFTERE TIL JOBB / SKOLE?



Spørreundersøkelsen Syklende Sauda 2020

VANLIGSTE REISEMÅTE TIL BARNESKOLE SOMMERHALVÅR



Spørreundersøkelse Austarheim og Risvoll skule, 1-7. trinn, 2020



Sitater fra spørreundersøkelsen

- Jeg sykler, men det er jo farlig å være myk trafikant...
- Sauda er i bunn og grunn en ideell by å sykle i, men det som hindrer meg mest er stedvis dårlig vedlikehold, (...) samt at fortauene er litt smale til at det føles uproblematisk å møte andre syklende. Dette gjelder i 50-sonene der jeg ikke tør å sykle i veien.
- Mangler sykkelstier fra flere boligområder til sentrum!
- Veldig godt potensial for å bedre sykkelrutene i Sauda. Håpar dykk får utbedra sykkelveiane.



3 VISJON OG MÅL

VISJON

ALLE I SAUDA SKAL HA ET
GODT OG TRYGT TILBUD SOM
LEGGES TIL RETTE FOR AT
FLERE SYKKLER MER

HOVEDMÅL FREM MOT 2030

SAUDA SKAL BLI NORGES
BESTE SYKKELKOMMUNE,
MED 20 PROSENT
SYKKELANDEL

DELMÅL

Målene under er delmål som skal bidra til å nå hovedmålet. For alle delmålene er det definerte indikatorer som gjør at vi kan følge med på om vi ser en positiv endring gjennom strategiperioden, eller hvilke områder vi må sette inn mer innsats.



DET SKAL BÅDE VÆRE SIKKERT OG OPPLEVES TRYGT Å SYKLE I SAUDA

- Ingen alvorlig skadde eller omkomne i gang- og sykkelulykker
- Økning i andelen som opplever det som trygt å sykle i Sauda



FLERE SKAL VELGE SYKKEL PÅ DE KORTE REISENE

- Minst tretti prosent av av alle reiser under 2,5 kilometer skal være med sykkel eller gange



BRED ØKNING I SYKKELREISER

- Økning i andel barn og unge som sykler til skolen
- Økning i andel arbeidstakere som sykler til jobb
- Økning i andel av befolkningen over 65 år som sykler
- Økning i andel som sykler på fritiden
- Økning i andel som sykler om vinteren



ØKT TILFREDSHET MED TILBUDET

- Økning i andelen som synes det er godt tilrettelagt for sykkel i Sauda

3.1 Tiltak utpekt som mål i kommuneplanen

I kommuneplanen for Sauda 2019-2031 er det pekt ut flere konkrete mål om gjennomføring av prosjekter som har med sykling å gjøre de neste ti årene. Disse er vektlagt i arbeidet med strategien for Syklande Sauda, og gjenspeiles i satsingsområder og utpekte tiltak. Fire aktuelle prosjektmål fra kommuneplanen er:

- Utvida nettverk av gang og sykkelveg gjennom sentrum og samanhengande sykkelveg frå Lona til Svandalsfossen
- Sikra strandsona for allmenn bruk og etablera ein samanhengande gang-sykkelveg langs kysten (kyststi) og elvelangs
- Arrangere sykkel- og gå konkurransar
- Etablera sykkeparkering med tak, plassert i forhold til aktivitetar i Sauda og etablera ladeplassar for el-syklar

“

**Sykling er bra!
Heiar på eit meir
sykkelvenleg
Sauda!**

”

Sitat fra
Spørreundersøkelsen
Syklende Sauda 2020





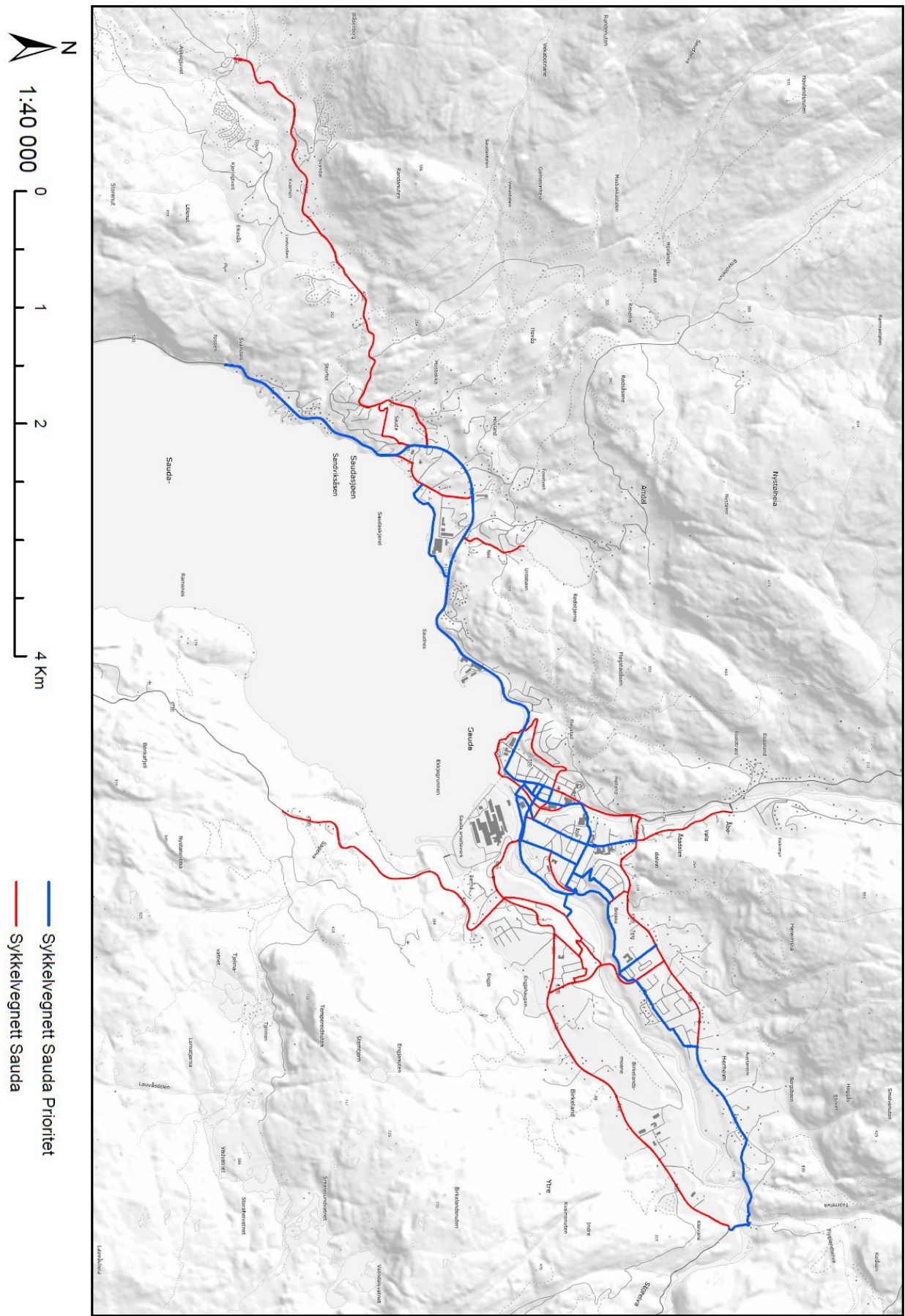
4 SYKKELVEI- NETT

Som grunnlag for vurdering av tiltak, er det utarbeidet en plan for sykkelveinettet i kommunen. Dette skal ligge til grunn for utbedring av infrastruktur og tilrettelegging for sykling i lang tid fremover. Plan for sykkelveinettet i Sauda finnes i eget dokument.

For denne strategiperioden som går frem til 2030, er det gjort en vurdering av hvilke deler av nettet som

bør prioriteres å utbedre. Dette tar utgangspunkt i mål og innsatsområder utpekt for perioden.

Prioritert del av sykkelveinettet i denne strategien er derfor strekningen mellom Svandalsfossen og Lona, og området rundt skolene og aktivitetsområdene i sentrum der mange barn ferdes.



5 SATSINGSOMRÅDER OG TILTAK

Strategien har til hensikt å vise hva slags innsats som skal prioriteres for å nå målene og fungere som et verktøy som bidrar til at innsatsen gir god nytte og effekt.

Utpeking av satsingsområder har til hensikt å bidra til helhetlig innsats innenfor et avgrenset område. Synergier på tvers av tiltak, og sammenhengende infrastruktur innenfor delområder av byen skal gi effekt.

Avgrensingen skal bidra til målrettet innsats og gode forutsetninger for å måle effekt av tiltakene.

En rekke forskjellige typer tiltak er utpekt, og beskriver hvordan det skal jobbes med å gjennomføre sykkelsatsingen. Tiltakslisten i strategien ligger til grunn for å lage en 4-årig handlingsplan som oppdateres årlig.

I de neste delkapitlene presenteres satsingsområdene og tiltakene.



5.1 BARN OG UNGDOM

Det er et nasjonalt mål at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. For barn og ungdom er det anbefalt at de skal ha minst 60 minutter daglig fysisk aktivitet med moderat eller høy intensitet. Barn og ungdom er fremtidens generasjon og trafikanter. Aktive vaner i tidlig alder vil ha positive effekter på helse, trafikkopplæring og – forståelse, og sykkelandelen i Sauda. Ved å tilegne seg aktive vaner fra tidlig i livsløpet vil man i større grad velge sykkel istedenfor bil senere i livet. Sykkelen representerer lek og frihet, og vil gjøre barn mindre avhengig av foreldrene sine siden de selv kan sykle til skolen eller fritidsaktiviteter. Samtidig vil mindre bilkjøring til skole og fritid bidra til mindre luftforurensning, bedre

lokalklima og bidra til trafikk sikkerhet lokalt. Et lokalmiljø der mange barn og ungdommer sykler, vil oppfattes som trygge og trafikksikre miljøer.

Satsingsområdet har fokus på skolene, kultur- og idrettsaktivitetene i Åbøbyen og sentrum.

Tiltakene som foreslås er trafikksikre løsninger, etablering av trygge skoleveier, kampanjer med barn, skoler, foreldre og andre, og etablering av sykkelstier på ulike arenaer for å lære barn og ungdom om sykkelkultur, trafikk og hvor gøy det kan være med sykling. Tilrettelegging for barn og unge er ofte også god tilrettelegging for eldre og andre som er mer utrygge i trafikken.

5.2 HOVEDAKSE FRA LONA TIL SVANDALSFOSSEN VIA SENTRUMSKJERNEN

Et av suksesskriteriene for at sykkelandelen skal øke er å ha et sammenhengende sykkelnett med høy kvalitet både på strekning og i kryss. Det er derfor viktig å tilrettelegge for kontinuerlige og gode sykkeløsninger fra der folk bor til jobb, skole og der folk oppholder seg. Et sammenhengende sykkelnett vil gi syklistene bedre fremkommelighet, trygghet og trafiksikkerhet, noe som kan gjøre det enklere for innbyggerne i Sauda å velge sykkel i hverdagen.

En viktig del av sykkelnettet i Sauda er hovedaksen Lona – Austerheim - Åbøbyen- sentrumskjernen – Saudasjøen – Svandalsfossen. Denne hovedaksen imøtekommer målet om å ha sammenhengende sykkeltilrettelegging til både Lona og Svandalsfossen.

Hovedaksen strekker seg gjennom større boligområder, målpunkter, langs attraktive punkter ved vannet og gjennom grøntdrag. Strekningen er også skolevei for mange barn og ungdom. Enkelte deler av strekningen foregår i boliggate og på tilrettelagte stier hvor det er lite eller ingen biltrafikk.

Denne satsingen er spesielt relevant med tanke på at man skal øke bruk av sykkel på de korte reisene og øke aktiviteten i hverdagen. Innenfor 2,5 km kan mange av innbyggerne i Sauda nå både jobb, skole og aktiviteter.

Tiltakene som foreslås dreier seg om å skape en sammenhengende sykkelrute, trafiksikkerhetstiltak, strakstiltak, helårsdrift og aktiviteter rettet mot innbyggere og næringsliv.

5.3 TILTAK FOR SATSINGSOMRÅDER

Tiltakene er ikke satt opp i prioritert rekkefølge. Egne handlingsplaner utarbeides for prioritering av tiltak.



ENKLE TILTAK

- Oppgradering av eksisterende GS-veg Herheimsmoen-Brekke (asfalt, belysning, skilting, o.l.)
- Oppgradering eksisterende GS-veg Brekkebakken
- Asfaltere og montere belysning på GS-veg langs Storelva mellom Saudahallen og Skulebrua, samt belysning på Skulebrua
- Trygg kryssing av Brugata for syklende i Skulegata og Rådhusgata
- Tiltak i Skulegata forbi Saudahallen og Folkets Hus (Bøgata-Brugata)
- Oppgradering og skilting av GS-veg langs Storelva og Nordelva til ny GS-bru på Tangen
- Sykkelparkering i sentrum og ved sentrale institusjoner og målpunkter utbedres
- Skilting for sykling mot kjøreretning i Skulegata og Rådhusgata
- Enkle tiltak i prioriterte sentrumsgater for å bedre tilrettelegging for sykling i samarbeid med sentrumsprosjekt
- Servicestasjon for sykkel i sentrum
- Ivareta sykkelhensyn i kryss ved rundkjøringen og Saudavegen/Rådhusgata i forbindelse med ombygging
- Trafikksikkerhetstiltak ved kryssing av Saudavegen på utsatte punkter
- Ny asfalt i ytterste del av båthavna
- Oppgradere sykkelparkering ved alle grunnskoler
- Etablere Flinki sykkelløyper ved barneskolene
- Motivasjonstiltak som «Takk for at du sykler»-markering i asfalten på GS-veger



STØRRE TILTAK

- Etablere pumptrack eller bane for sykkel
- Etablere hjertesoner rundt skolene og sentrale målpunkt for barn (idrett/kultur)
- Bedre tilrettelegging for sykkel i Åbødalsveien
- Ny GS-veg Herheimsmoen-Verdens ende: alternativ trase kombinert med turveg mellom Austarheimsvegen og elva bør også vurderes.
- Vurdere ny trase GS-veg med bedre stigningsforhold opp til Brekke
- Fortau Solbrekk-Brekke
- Ny GS-bro Søndena-Lillebekk/Åbøbyen
- Ny GS-veg langs Kongsveien
- Ny GS-veg langs Birkelandsveien forbi stadion, mellom Haakonsgate og Brugata
- Tilrettelegge for sykkel når kryss ved Fabrikkbrua oppgraderes
- Ombygging Brugata til miljøgate
- Tiltak i kryss ved Bankplassen når ny gang- og sykkelbru fra Tangen er ferdigstilt
- Ivareta sykkelhensyn i pågående sentrumsprosjekter
- Ny GS-veg langs Saudavegen fra eksisterende GS-veg ved Treaskjæret og inn til rundkjøringen
- Ny GS-veg langs sjøen fra Treaskjæret til Siglass-stranda
- Utbedre sykkeltilbud gjennom eller forbi Nestunellen
- Rekkverk langs Saudavegen fra Nesbru til Saua Gard
- Ny GS-veg Saua Gard – Svandalsfossen
- Saua Gard-Svandalsfossen: vurdere midlertidig tiltak inkl. pilotprosjekt teknisk løsning



DRIFT OG VEDLIKEHOLD

- Helårsdrift prioriteres på strekningen Svandalsfossen – Lona, med prioritet på skoleveg
- Gjennomgang av rutiner og prioriteringer mht. brøyting og kosting



AKTIVITETER, INFORMASJON OG KUNNSKAP

- Gjennomføre aktiviteter og kampanjer for økt sykkelbruk
- Gjennomføre årlig aktivitet som bidrar til oppmerksomhet og læring om sykling rettet mot målgruppen barn og unge
- Gjennomføre aktiviteter ved åpning av nye tilbud
- Markedsføre prosjektet og sykkel som transportform gjennom ulike medier
- Gjennomføre dialogmøter med rektorer, FAU og aktuelle ledere i idrett og organisasjoner om tilrettelegging for sykkel
- Gjennomføre dialogmøte med næringsdrivende om sykkelambisjoner og samarbeid i sentrum.
- Montere sykkeltellere ved utvalgte gatesnitt, eller jevnlig gjennomføring av telling på fast punkt. Faste sykkeltellere og gjennomføring av tellinger bør skje tidlig for å følge med på utviklingen etter hvert som tiltak gjennomføres
- Gjennomføre Barnetråkk-kartlegging ved grunnskolene
- Gjennomføre spørreundersøkelse blant voksne minimum hvert fjerde år
- Gjennomføre spørreundersøkelse blant barn og unge minimum hvert fjerde år

5.4 SUPPLERENDE INNSATS

Dersom det skal gjennomføres vegarbeid på deler av strekningene som inngår i plan for sykkelveinettet så fremskyndes gjennomføring av sykkeltilretteleggingstiltak. Dersom trafiksikkerhetsmessige hensyn tilsier det, fremskyndes også gjennomføringen av aktuelle tiltak.

I tillegg til tiltak beskrevet i 5.3, planlegges også supplerende innsats som ikke er direkte rettet mot de to satsingsområdene men som generelt kan bidra til økt sykling.

5.4.1 Veivisning

Utarbeide skiltplan for veivisning på utvalgte ruter og montering av veivisningsskilt. Utvalgte ruter bør stå i sammenheng med satsingsområdene.

5.4.2 Leasing og utlån el-sykkel

Tilbud til kommunalt ansatte om leasing av elsykkel via lønnstrekk.

Videreføre utlån av kommunens elsykler og se på nye muligheter og/eller alternativ bruk av disse.

5.4.3 Sykkelparkering barnehage

Vurdere å tilrettelegge mulighet til å sette igjen sykkelvogn i barnehager, som et tiltak for å få flere småbarnsforeldre til å sykle til jobb.

5.4.4 Sykkelregnskap

Lage et årlig sykkelregnskap med oversikt over planlagte tiltak, gjennomførte tiltak, resultater fra årlige undersøkelser (RVU/tilfredshet/tilsvarende), måloppnåelse, status framdrift, etc.

5.4.6 Tursykling

Enkle tiltak i turvegnettet som kan bidra til økt sykkelbruk for rekreasjon.

Delta i andre relevante prosjekter innen tursykling (stisykling, downhill sykling e.l.) i samarbeid med andre aktører, for eksempel i forbindelse med Sauda Fjellpark.

5.4.6 Ivareta hensyn til sykkel i lokal planlegging

Kontinuerlig ivareta sykkelhensyn i andre kommunale og fylkeskommunale prosjekter, planarbeid, vegprosjekter, etc.

5.4.5 Bygge sykkelkultur

Som en del av sykkel-satsingen er det viktig at det kontinuerlig jobbes med bygging av en felles sykkelkultur. Dette er ikke et tiltak i seg selv, men vil være summen av en rekke tiltak knyttet til både aktiviteter, informasjonsarbeid, oppgradering av tilbud og kontinuerlig fokus på sykkel som en positiv aktivitet og reisemiddel.

6 VEIEN VIDERE

Sammen med denne strategien er det også laget en egen plan for sykkelveinettet, og en handlingsplan for gjennomføring av tiltak de kommende årene. Disse må leses i sammenheng.

Strategien og planene legger grunnlaget for videre arbeid. For å nå målene som er satt må det både investeres tid og penger. Disse dokumentene skal fungere som styringsverktøy for satsingen Syklende Sauda, og bidra til målretting og høyt utbytte av den innsatsen man legger inn i arbeidet med å tilrettelegge for at flere sykler mer!



