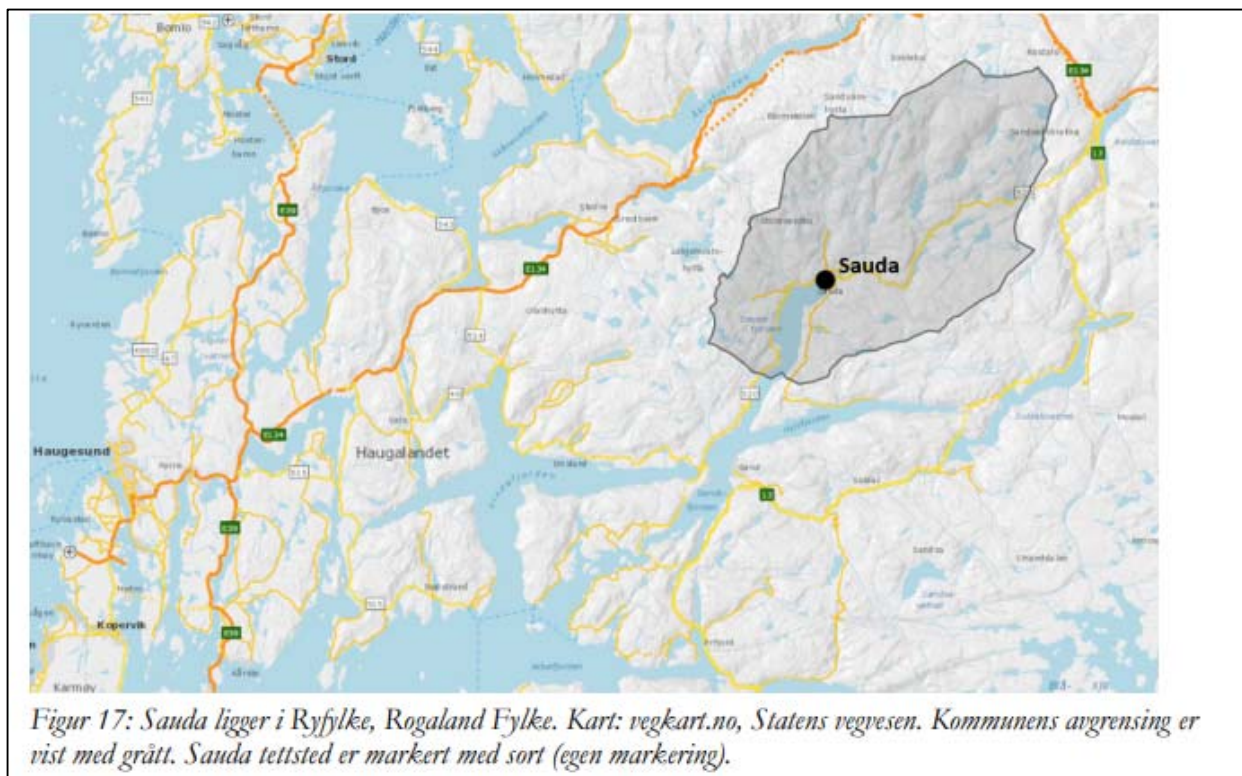


## Sykkelvenlighet Sauda

Teksten, tabeller og illustrasjoner er enten hentet fra Hagen, Rynning og De Jong (2019:59-75) eller oversatt fra Hagen og Rynning (2021). Eksempelet viser kartlegging av sykkelvenlighet i eksisterende tettsteder. Målet var å etablere et grunnlag for kommunens arbeid med å øke sykkelandelene.

### Om Sauda

Sauda ligger innerst i Saudafjorden og er handels-, skole- og servicesenter i indre Ryfylke. Kommunen har en arealmessig utstrekning på 546 km<sup>2</sup>. Per andre kvartal 2018 hadde kommunen 4 673 innbyggere<sup>1</sup>. Sauda er regiondelsenter og det er lange avstander til andre senterområder: Det er 172 km til Stavanger, 112 km til Haugesund, og ca. 55 min å kjøre til Sand (det nærmeste senteret i Ryfylke). Sauda er et kompakt tettsted og 91 prosent av innbyggerne bor innenfor tettstedet Sauda. Sauda er nærmest sammenvokst med Saudasjøen. Kartleggingen er gjort med fokus på Sauda tettsted, der Saudasjøen og øvrige deler av kommunen inngår i influensområdet. Brukerperspektivet ble dekket gjennom bruk av tidligere gjennomførte barnetråkk og en ny, nettbasert spørreundersøkelse. (Hagen, Rynning og De Jong, 2019: 59-75).



Figur 1: Faksimile av Figur 17 i Hagen, Rynning og De Jong (2019:59). Sauda ligger i Ryfylke, Rogaland Fylke. Kart: vegkart.no, Statens vegvesen. Kommunens avgrensning er vist med grått. Sauda tettsted er markert med sort (egen markering).

### Samlet vurdering av sykkelvenlighet

**Totalt sett vurderes Sauda som sykkelvenlig. Utfordringen ligger først og fremst i kategorien infrastruktur og trafikk, med behov for bedre tilrettelegging for syklister, men også knyttet til opplevelse av utrygghet i trafikken.**

De viktigste målpunkt, samt det meste av boligbebyggelsen, er lokalisert der det er relativt flatt. Dette gjør at å sykle i sentrum av Sauda er mulig for de aller fleste uavhengig av fysisk kapasitet og andre utfordringer som barn i sykkelvogn e.l., og teller positivt. Til noen av de tilgrensende boligområdene kan stigningen fra sentrum oppleves som en barriere mot sykling. Store nedbørsmengder og kalde vintre kan også virke negativt, mens de varme, tørre somrene kan bidra positivt for sykling. Det er lange avstander til andre steder i regionen, noe som tilsier at mange av gjøremålene skjer i egen kommune. Dette kan virke positivt på valg av sykkel som reisemiddel. Generelt er det tett og konsentrert bebyggelse innenfor korte avstander og god sammenheng mellom de ulike delområdene, gater og gatetrær i sentrum. Gatepreg, lavt fartsnivå, lave trafikkmengder, krysninger i plan og få omveier for syklister bidrar positivt til

<sup>1</sup> Befolkningstall er hentet fra SSBs befolkningsstatistikk, tilgjengelig fra <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde>

sykkelvannligheten. Manglende separering fra andre trafikanter teller derimot negativt. Blandingen av ulike målpunkt og funksjoner, sammen med relativt lang avstand til andre steder, gjør Sauda til et aktivt sentrumsområde. Det er få tomme lokaler. Barnetråkkregistreringer og spørreundersøkelsen viser at flere opplever en viss grad av utrygghet knyttet hovedsakelig til trafikale forhold (hastighet, sving/dårlig oversikt, manglende fotgjengerfelt etc.) og mørkt/manglende belysning. Sykkelforbindelser er i liten grad skiltet. (Hagen, Rynning og De Jong, 2019:70-71).

Tabell 1: Vurdering av sykkelvannlighet for Sauda. Oversatt fra Hagen og Rynning (2021). Tabellen fortsetter på de neste sidene.

KATEGORI: NATURGITTE OG STEDLIGE FORUTSETNINGER					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Områdets lokalisering/rolle i regionen	X				Sauda ligger innerst i Saudafjorden og omkranses av Sauda- og Etnesfjellene. Stedet er definert som regiondelsenter i regional plan for areal og transport (Rogaland Fylkeskommune 2016:9). Det er lange avstander til andre senterområder (nærmeste senter omtrent 55 minutters kjøring unna). Kommunen er for det meste selvforsynt med boliger, jobb, handel, mv. Dette tilsier at mange av gjøremålene skjer i kommunen, noe som kan virke svært positivt for sykkelvannligheten. Rundt 80 prosent av arbeidende innbyggere jobber i kommunen så det er lite pendling ut. <i>Hovedkilder: Dokumenter, kart og pendlingsinformasjon fra SSB.</i>
Områdets lokalisering/rolle i byen	X				91 prosent av innbyggerne bor innenfor tettstedet Sauda som har en utstrekning på omtrent 3,8 km <sup>2</sup> totalt (Sauda kommune 2017 og SSB per 2018). Sauda og Saudasjøen er nærmest sammenvokst og med kort avstand imellom. Dette gir en kompakt tettstedsavgrensning som virker positivt på sykkelvannligheten. De fleste målpunkt er innen sykkelavstand med god kobling til Sauda sentrum. <i>Hovedkilder: Befolkning og areal i tettsteder (SSB) per 1.1.2018, ulike åpne kartløsninger, for eksempel <a href="https://maps.openrouteservice.org">https://maps.openrouteservice.org</a></i>
Topografi		X			I og rundt sentrum er landskapet relativt flatt. Dette bidrar positivt til områdets sykkelvannlighet. Landskapet stiger oppover dalførene der flere mindre boligområder er lokalisert, dette kan oppleves som en barriere mot sykling for noen. Siden de fleste bor sentralt i Sauda vurderes topografien som sykkelvannlig. <i>Hovedkilder: Feltarbeid, ulike åpne kartløsninger, for eksempel <a href="https://hoydedata.no/">https://hoydedata.no/</a></i>
Lokalklima			X		Sauda har et typisk vestlandsklima, men har kalde vintre og nedbørsmengder som er over landsnormalen. Vår og sommer kan være varm og tørr. Gjennomsnittverdiene for temperatur/nedbør for perioden 1971–2000 for Sauda er 6,6°C / 2285 mm. Store nedbørsmengder og kalde vintre kan virke negativt for sykling mens de varme, tørre somrene kan bidra positivt for sykling. <i>Hovedkilder: Dokumentstudier, nettbasert værstatistikk fra Meteorologisk institutt, Klimeprofil for Rogaland</i>

#### Grad av sykkelvannlighet for kategorien: Sykkelvannlig

De naturgitte og stedlige forutsetningene for Sauda bidrar til et sykkelvannlig område. Flertallet av hverdagsreiser finner sted innenfor kommunen. Disse kan for det meste foregå med sykkel da lokale avstander er korte, og det er gode koblinger mellom sentrum og resten av tettstedet (og Saudasjøen). Topografien er relativt flat med noe stigning mot noen boligområder. Dette kan være utfordrende med sykkel, men elsykling kan bidra til å redusere denne barrieren. Været er, for det meste, stabilt til tross for kalde vintre.

KATEGORI: INFRASTRUKTUR OG TRAFIKK					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Sykelinfrastruktur			X		I sentrumsområdet er det et tydelig gatenett med fortau langs flere av gatene, mens de kommunale veiene/gatene utenfor sentrum er typiske bolig-gater. Det er skiltet sone for 30 km/t i flere av sentrumsgatene og i boligområdene. Det er tilrettelagt for sykling i form av gang- og sykkelveier, fortau eller som mulighet til å sykle i blandet trafikk. Standarden på gang- og sykkelveinettet varierer, og det er få separate løsninger for syklistene. En del steder kan det oppleves som trangt og lite oversiktlig både å sykle på fortau og i kjørebanelen. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel vegkart fra Statens vegvesen, feltarbeid</i>
Sykel-fasiliteter ved målpunkt			X		Mangelfull/manglende sykkel-parkering ved flere viktige målpunkt, særlig i sentrum. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Trafikkmengder	X				Høyeste registrerte trafikkmengder er på Fv. 520 mellom Sauda og Saudasjøen (2500 ÅDT i 2018) og på Fv. 520 gjennom Sauda sentrum (3000-4000 ÅDT i 2018). Lave trafikkmengder muliggjør sykling i blandet trafikk, men langs hovedveiene passer nok dette best for erfarne syklistene. <i>Hovedkilde: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel temakart med trafikkmengder fra <a href="http://www.vegkart.no">www.vegkart.no</a>, feltarbeid</i>
Fartsnivå		X			Lave fartsgrenser (30 km/t) for de fleste gatene i sentrum og boligområde er positivt for sykling i blandet trafikk. Høyere fartsgrenser på hovedveiene gjennom sentrum (50 km/t) og det bebygde området mellom Sauda og Saudasjøen (70 km/t), og utenfor det bebygde området (80 km/t) reduserer følelse av trygghet for sykling i blandet trafikk. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel temakart med trafikkmengder fra <a href="http://www.vegkart.no">www.vegkart.no</a>, feltarbeid</i>
Trafikksikkerhet			X		Få rapporterte ulykker med syklistene (13 rapporterte etter år 200, ingen drepte) kan bidra til å styrke følelse av trygghet i trafikken. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel temakart med trafikkmengder fra <a href="http://www.vegkart.no">www.vegkart.no</a>, feltarbeid</i>
Kryssløsning				X	Det er ingen særskilt sykkeltilrettelegging i kryss. Enkelte steder, der gang- og sykkelveien krysser hovedveinettet mangler gangfelt eller undergang for kryssing. Dette kan bidra til ulykker og svekke følelse av trygghet i trafikken. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>
Tilgjengelighet til kollektivtransport				X	Sauda har et redusert kollektivtilbud. Dårlige koblinger sykkel/kollektivtransport, f.eks. ingen sykkeltilrettelegging på hurtigbåtkaien (til Stavanger) og delvis manglende sykkelinfrastruktur til kaia. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Tilgjengelighet for bil				X	Høy biltilgjengelighet med god trafikkflyt, ingen bompenger, enkelt tilgang til hovedveinettet og enkel tilgang til gratis parkering i sentrum. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>

#### Grad av sykkelvennlighet for kategorien: noe sykkelvennlig

Infrastrukturen og trafikkforholdene i Sauda bidrar til et noe sykkelvennlig område. Mangelfull eller manglende tilrettelegging og infrastruktur langs viktige strekk, i kryss og ved viktige målpunkt trekker mye ned. Der syklistene er adskilt fra biler (motoriserte kjøretøy) deler de som regel areal med fotgjengere, noe som også trekker ned (f.eks. mulige konflikter med fotgjengere). Sentrumsgater og gater i boligområder med lave fartsgrenser og trafikkmengder er positivt. Området har imidlertid en høy grad av biltilgjengelighet og kobling til kollektivtransport er svar, dette trekker sykkelvennligheten ned.

KATEGORI: BYMESSIGHET					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Tetthet		X			Tett (relativt ut ifra kontekst) og konsentrert bebyggelse (urbant) område med potensial til å bidra til høye sykkelandeler. Tettstedet er konsentrert innenfor et avgrenset område med nærhet til ulike funksjoner bidrar positivt til sykkelvennlighet. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, statistikk fra SSB, feltarbeid</i>
Nærhet	X				Avstandene i tettstedet Sauda er korte. Sauda by og de største boligområdene ligger stort sett innenfor en radius på 1 km fra rådhuset. Innenfor en radius på 3 km i luftlinje finner man også tettstedet Saudasjøen. Dette gir nærhet mellom boligområdene, sentrum og offentlige tjenestetilbud. Hele tettstedssonen Sauda og Saudasjøen dekket innenfor 30 minutters sykkelavstand, noe som gjør det mulig å nå mange målpunkt og funksjoner med sykkel. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger</i>
Bebyggelsesstruktur		X			Sammenhengende bebyggelse (urbant) område med kompakt og sammenhengende bebyggelsesstruktur, særlig i sentrum. Tett sentrums- og småhusbebyggelse, gatenett med korte avstander mellom kryss, fortau og gatetrær, gateparkering og noen parkeringsplasser i bakkant av bebyggelsen. Noen ledige tomter og parkeringsflater, men disse skaper i liten grad omveier eller barrierer. Utenom sentrumsområdet finner vi først og fremst småhusbebyggelse (i hovedsak eneboliger) og typiske bolig-gater. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>
Kvartalsstørrelse		X			Relativt høy permeabilitet i sentrum med korte kvartaler og snarveier, boligområdene rundt har i stor grad lignende karakteristikk. Dette gjør sykling enkelt og muliggjør flere rutevalg. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>

#### Grad av sykkelvennlighet for kategorien: Sykkelvennlig

Bymessigheten til Sauda bidrar til et sykkelvennlig område. Sykling er et realistisk reisemiddelvalgt for de fleste turer da lokale avstander er korte, ulike målpunkt ligger i nærheten av hverandre, og det fins et veldefinert sentrum med en kompakt struktur. Hele det bebygde (urbane) området kan dekket med sykkel på inntil 20 minutter. Utenfor sentrum er det hovedsakelig eneboliger og typiske boligstrøkgater med relativt høy permeabilitet som bidrar til å redusere reiseavstander lokalt og muliggjør flere reiserutevalg. Noen sentrale veier skaper barrierer og reduserer sykkelvennligheten.

KATEGORI: OMGIVELSER OG OPPLEVELSER					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Målpunkt og aktiviteter	X				Mange målpunkt, aktiviteter og funksjoner i eller nært sentrum (inkludert arbeidsplasser), få tomme lokaler. Det er også boliger i sentrum. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, dokumentstudier og feltarbeid</i>
Drift og vedlikehold		X			Tilsynelatende godt drift og vedlikehold av eksisterende sykkelinfrastruktur, dette er viktig for attraktivitet og sykkelens konkurransevne (mot bilen). <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>
Opplevd trygghet			X		Flere hovedruter er opplevd ifølge yngre og voksne innbyggere som utrygge for sykling (og gange), hovedsakelig relatert til trafikk. Grunner til dette omfatter mangelfull/manglete lyssetting og infrastruktur på strekk og i kryss. <i>Hovedkilder: Dokumentstudier (funn fra gjennomførte spørreundersøkelser)</i>
Orienterbarhet og skilting		X			Saudas nærhet til sjøen og topografien er naturlige forutsetninger som bidrar til at det er relativt enkelt å orientere seg på et overordnet plan og bidrar til et sykkelvennlig område. Samtidig er det få skilt og informasjon om ulike sykkelruter (utenom gang- og sykkelveiskilt og turveiskilt), slik at syklistene kan tilpasse rutevalg ut ifra preferanser og behov. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Utforming og estetikk	X				Flere av gang- og sykkelforbindelsene er lagt langs grønne og blå forbindelser, og gir et godt alternativ til ruter langs hovedveiene. Videre er det flere steder med interessant og hyggelig utkikk langs med sykkelruter fra boligfelt og til sentrum. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Gate- og veikarakteristikker		X			Sauda har et tett, rutenett lignende veinettverk med for det meste gatekarakter som støtter opp under sykling. Hovedveiene har et mer veipreg, noe som kan trekke ned sykkelopplevelsen. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>

#### Grad av sykkelvennlighet for kategorien: sykkelvennlig

## KATEGORI: OMGIVELSER OG OPPLEVELSER

Omgivelser og opplevelser i Sausa bidrar til et sykkelvennlig område. Blanding av funksjoner og aktiviteter i eller i nærheten av sentrum gjør det mulig og attraktivt å sykle. Et sammenhengende bebyggd område fra sentrum mot boligområder bidrar til hyggelige omgivelser å sykle i og gjennom, med alternative ruter lange grønne og blå koblinger. Dette muliggjør flere rutevalg ut ifra behov og preferanser. Det er noen utfordringer med opplevd utrygghet på grunn av trafikk og utforming av veiene som reduserer sykkelvennligheten. Naturen, topografi og utforming av omgivelsene gjør det relativt enkelt å orientere seg, men det er manglende skilting for syklister (f.eks. om mulige ruter). Drift og vedlikehold av eksisterende sykkelinfrastruktur er tilsynelatende bra.

---

### Referanser

Hagen, O.H., Rynning, M.K., De Jong, T. (2019) Sykling på mindre steder - Hva kan øke sykling og hvordan undersøke dette? Casestudier av Sauda og Modum. TØI-rapport 1711/2019. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50760>

Hagen, O.H., Rynning, M.K. (2021) Promoting cycling through urban planning and development: a qualitative assessment of bikeability. Urban, Planning and Transport Research, 9 (1), 277-306. <https://doi.org/10.1080/21650020.2021.1938195>