Sortland kommune

Trafikksikkerhetsplan for Sortland kommune 2026 - 2029

Vedtatt av Sortland kommunestyre 11.12.2025



Innhold

1. Sammendrag ... 3

2. Innledning ... 3

3. Historikk ... 4

4. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune ... 4

5. Nasjonalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid ... 4

5.1. Nullvisjonen ... 4

5.2. FNs bærekraftsmål ... 5

5.3. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 ... 5

5.3.1. Barnas transportplan ... 6

5.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) ... 6

5.5. Regional transportplan ... 6

6. Trafikksikker kommune ... 7

7. Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Sortland kommune ... 8

8. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen ... 10

8.1. Analyse av ulykkene ... 10

9. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune ... 11

9.1. Mål ... 11

9.2. Strategi ... 11

10. Kommunen som vegeier og kommunale veger ... 11

10.1. Offentlig vegnett ... 11

10.2. Vegeier ... 11

10.3. Gatelys ... 12

11. Trafikksikkerhet og viltforvaltning ... 13

11.1. Kart som viser hvor dyr blir påkjørt i Sortland ... 13

11.2. Viltpåkjørsler for 2022 – 2024 samt historisk fremstilling ... 13

11.3. Vurdering av tiltak for trafikksikkerhet og viltproblematikk ... 14

12. Innsatsområder ... 15

13. Sykkelstrategi: ... 16

14. Folkehelse og trafikksikkerhet ... 17

15. Forebyggende og holdningsskapende tiltak ... 18

16. Fysiske tiltak i planperioden ... 25

17. Trafikksikkerhet og turisme ... 26

18. Økonomi ... 27

19. Evaluering og revidering ... 27

1. Sammendrag

Denne planen viderefører måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Sortland kommune.

Planen bygger på konseptet trafikksikker kommune. Dette konseptet er godt forankret hos kommunedirektøren og dens strategiske ledergruppe. Alle kommunale sektorer er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføring av tiltak.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og kapittelet om målsetninger gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt og på lokalt nivå.

Planen har fokus på både fysiske og forebyggende tiltak.

2. Innledning

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger iht. veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Sortland kommune 2026-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

3. Historikk

Denne planen er nr. 6 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sortland kommune. Den forrige planen utløp i 2025. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

4. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for å koordinere arbeidet med rullering av trafikksikkerhetsplanen for perioden 2026-2029 er tillagt sektor for oppvekst.

Trafikksikkerhetskoordinatorfunksjonen er også lagt til sektor for oppvekst, og er den som koordinerer trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen i planperioden i tillegg til å koordinere rulleringen av planen.

Trafikksikkerhetskoordinator har en arbeidsgruppe bestående av kontaktpersoner i hver sektor i kommunen. Disse er styrt av og skal være støtte for koordinator i det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet og har ansvaret for å følge opp sin egen sektor hva angår trafikksikkerhetsarbeid. Denne gruppen er også satt sammen og iverksatt for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte kommunalsjef sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Sortland kommunes driftsutvalg er delegert funksjonen som kommunens trafikksikkerhetsutvalg.

5. Nasjonalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- Nullvisjonen
- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende for fylkene

5.1. Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har dermed vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i over 20 år. Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Utfordringene er imidlertid størst i vegtrafikken, og nullvisjonen har derfor hatt størst betydning her. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

5.2. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Vi har Meld. St. 40 (2020–2021) «Mål med mening», som er Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030, som blant annet viser til Nullvisjonen for trafikken.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- **Mål 3 God helse:**
  Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker

- **Mål 4 God utdanning:**
  Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling ...

  Mål 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst:
  Delmål 8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere ...

- **Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:**
  Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre

- **Mål 12 Ansvarlig forbruk og produksjon:**
  Delmål 12.6) Stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner

  Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer

- **Mål 17 Samarbeid for å nå målene:**
  Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling

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

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

Regjeringen opprettholder derfor ambisjonen fra Nasjonal transportplan 2022–2033, men forsterker den gjennom tallfestede etappemål:

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

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende. Et stort antall aktører er involvert i arbeidet på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og mellom offentlig og privat virksomhet. I tillegg til transportsektoren kreves innsats fra justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. Det er summen av den samlede innsatsen til statlige, fylkeskommunale og

kommunale aktører, interesseorganisasjoner og næringslivsaktører som skal bidra til at målene nås i samsvar med nullvisjonen.

Statens vegvesen har et særskilt ansvar som sektoransvarlig. Fylkeskommunene og Trygg Trafikk har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og sørge for at
de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer.

5.3.1. Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

5.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

5.5. Regional transportplan

Regional transportplan 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget juni 2022, og gjelder frem til 2033. Regional transportplan består av en strategisk del og et handlingsprogram.

Hovedformålet med RTP er å etablere en strategisk overbygning for å samordne Nordlands ansvarsområder i en felles plan, og å kunne se virkemidlene under de forskjellige transportformer i sammenheng. Videre å utvikle de viktigste prioriteringene og tiltakene som må gjøres i fylket for å løse dagens og fremtidens transportbehov og transportløsninger

Trafikksikkerhet omhandles som et av delmålene i Transportplanen:

4.4 Delmål i planen: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikksikkerhet, klima, miljø og natur

Delmålet defineres gjennom følgende strategier i planen:

- Delmål 4.4.1 Strategi: Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken legges til grunn for alt arbeid innen forvaltning, planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet
- Delmål 4.4.2 Strategi: Prioritere tiltak som sikrer en trygg fremkommelighet for myke trafikanter.
- Delmål 4.4.3 Strategi: Styrke og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland

Ny regional transportplan er for tiden under utarbeidelse av Nordland fylkeskommune. Imidlertid er den ikke klar før Sortland kommunes trafikksikkerhetsplan skal behandles politisk i 2025. Regionale føringer vil bli vurdert tatt inn i planen i ettertid dersom det skulle gjøre seg gjeldende.

6. Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

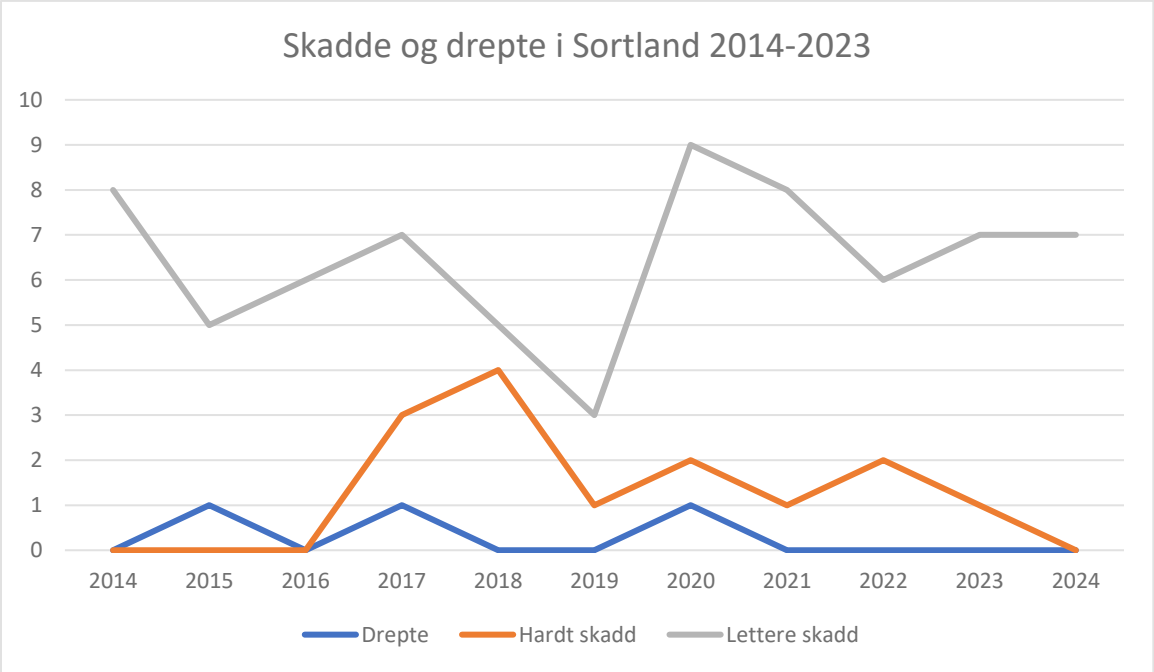
- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommune-direktør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR). Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

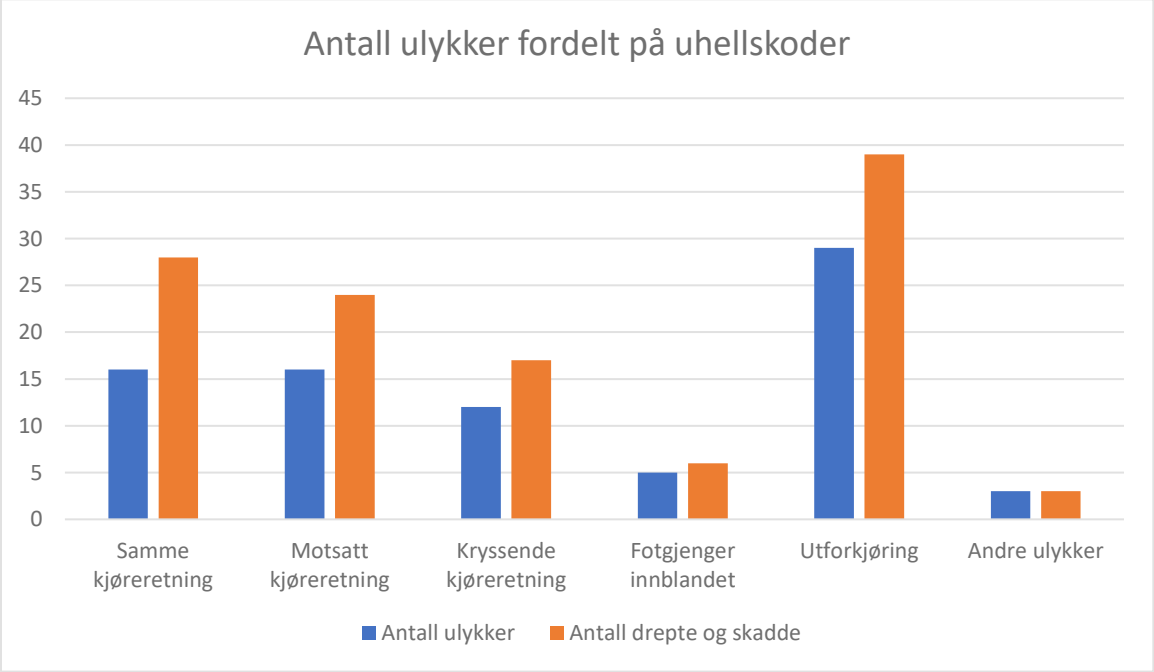
Sortland kommune ble første gang godkjent som trafikksikker kommune i 2015. i april 2025 ble kommunen regodkjent for tredje gang som trafikksikker kommune.

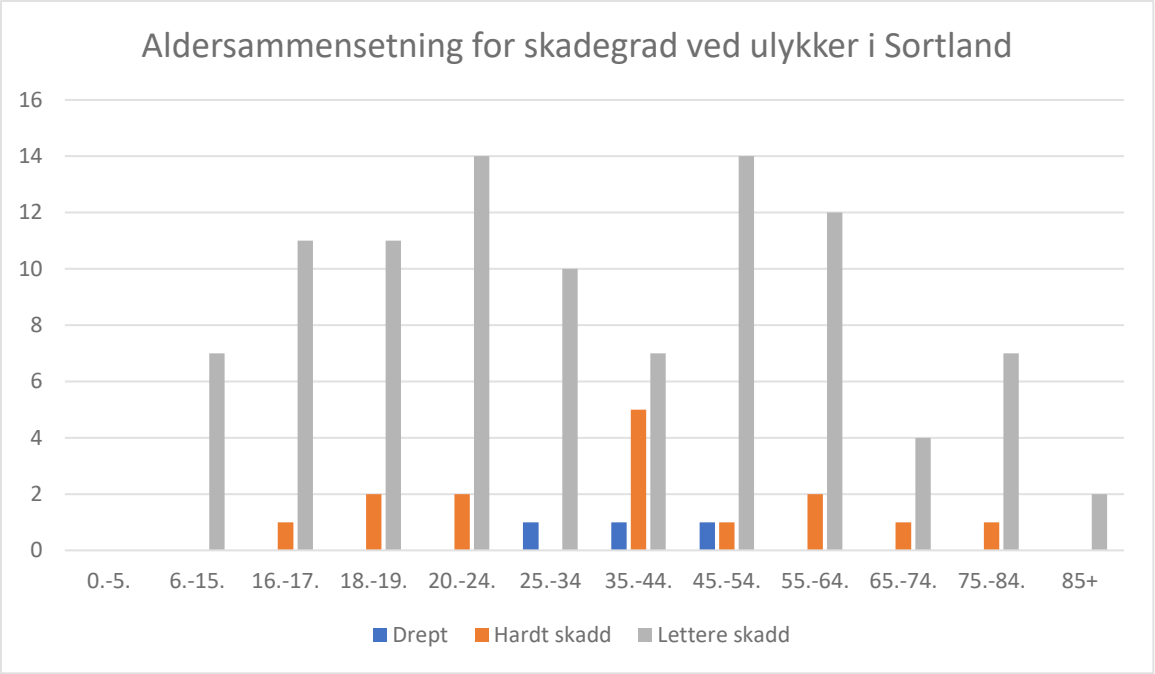
Sortland kommunes trafikksikkerhetsarbeid gjennomsyrer hele organisasjonen. Det er fokus på at trafikksikkerhet ikke skal være en oppgave som kommer i tillegg til andre oppgaver, men være en integrert del av relevante oppgaver som et ledd i dette. Dette vises i det tverrfaglige fokuset kommunen har på trafikksikkerhet og andre tema som folkehelse, bolyst og personaloppfølging. Trafikksikkerhet er et tema i alle sektorer i kommunen på alle nivå.

7. Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Sortland kommune

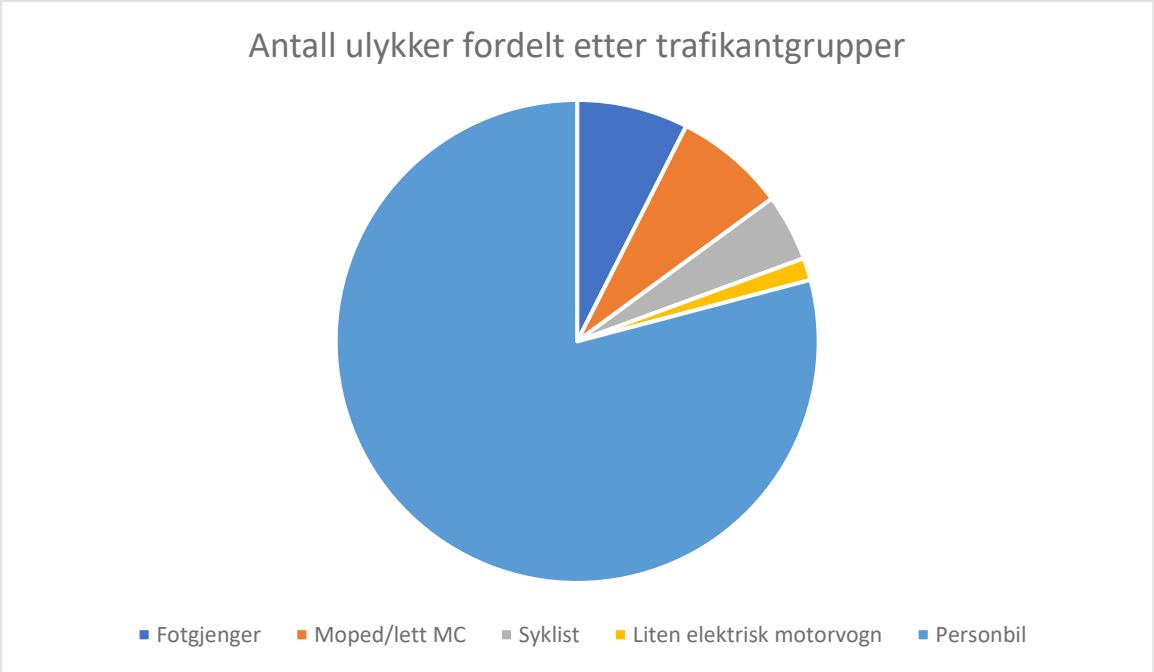
Alle tall som fremkommer fra følgende statistikk er hentet fra Statens vegvesens trafikkulykkeregister (Trine).






Aldersammensetning for skadegrad ved ulykker i Sortland
16
14
12
10
8
6
4
2
0
0.-5.
6.-15.
16.-17.
18.-19.
20.-24.
25.-34
35.-44.
45.-54.
55.-64.
65.-74.
75.-84.
85+
Drept
Hardt skadd
Lettere skadd


Antall ulykker fordelt på vegkategori
Kommunal veg
Fylkesveg
Riksveg



8. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

8.1. Analyse av ulykkene

I perioden 2014-2024 har det vært 3 drepte i trafikken i Sortland og 15 hardt skadde. Tabellene i forrige kapittel viser en liten nedgang i alvorlige ulykker over de siste årene.

I perioden 2014-2024 utgjør hardt skadde eller drepte 19 % av det totale ulykkestallet med personskade, mens lettere skader utgjør 81 %. Selv om prosentandelen hardt skadde og døde er omtrentlig lik forrige planperiode, ser vi av statistikk i forrige kapittel at det har vært en jevn nedgang i alvorlige ulykker slik at vi i 2024 ikke har registrert noen døde eller hardt skadde i Sortland kommune.

Ut fra disse tallene har Sortland en positiv dreining i ulykkesstatistikken fra forrige planperiode. Dette tyder på at typen tiltak som er satt inn de siste fire årene har effekt. Kommunen har i forrige planperiode hatt fokus på førere av bil i aldersgruppe 35-44 år. Det har blant annet vært produsert «reklamevideoer» som forebyggende tiltak som har vært brukt i kommunens møte med befolkningen og på kommunens digitale plattformer.

Når det gjelder typen ulykker har det vært en nedgang i ulykker grunnet utforkjøring og motsatt kjøreretning, noe som kan tyde på at de som ferdes i trafikken i kommunen er blitt bedre hva gjelder oppmerksomhet og rus. Imidlertid ser vi en økning på antallet ulykker ved samme kjøreretning og kryssende kjøreretning. Den første av disse kan tyde på fortsatt utfordringer knyttet til fart.

Som tidligere skjer majoriteten av ulykker på fylkesveg i kommunen. Dette har mye med antallet fylkesveger i kommunen å gjøre. Vi ser fortsatt at aldersgruppen 35-44 har høyest samlet grad av de alvorligste ulykkene, men til forskjell fra tidligere er det en stor nedgang i ulykker med lettere skader i denne aldersgruppen.

Det er skjedd en økning i lettere skader i aldersgruppen 16-20 år. Dette kan ha sammenheng med økningen i bruk av ATV/UTV/mopedbil i kommunen.

I forrige planperiode var elektrisk sparkesykkel forventet å skulle bli en trafikksikkerhetsutfordring i Sortland. Basert på statistikk i overnevnte tiårsperiode har det ikke blitt en nevneverdig ulykkesutfordring.

Jevnt over vider statistikken en klar indikasjon på at forebyggende og holdningsskapende arbeid har god effekt inn mot trafikksikkerheten i Sortland kommune.

Ut fra statistikkanalysen vil kommunen fortsette med forebyggende tiltak rettet mot aldersgruppen 35-44 år som i forrige periode, og samtidig settes inn forebyggende tiltak rettet mot aldersgruppen 16-20 og trygg bruk av UTV/ATV/mopedbil.

9. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune

9.1. Mål

I perioden 2014-2023 har Sortland kommune hatt en økning i ulykker med lettere skader for aldersgruppen 16-20 år. Målsetningen for planperioden 2026-2029 er å snu denne økningen til en nedadgående kurve.

Videre er det målsetning å fortsette reduksjonen av ulykker med hardt skadde og drepte for aldersgruppen 35-44 år.

9.2. Strategi

Kommunen har utarbeidet en rekke tiltak som er forebyggende for trafikksikkerheten. Det er også utarbeidet en liste over planlagte fysiske tiltak i planperioden. Kommunen skal arbeide aktivt i perioden for å iverksette tiltakene som omtales i denne planen og nå målene som beskrevet i punkt 9.1.

10. Kommunen som vegeier og kommunale veger

10.1. Offentlig vegnett

Det offentlige vegnettet i Sortland består av (omtrentlige tall) 16 km riksveg, 166 km fylkesveg og 121 kilometer kommunal veg. Kommunen forvalter i tillegg (omtrentlige tall) 8 km gang- og sykkelveg samt fortau, 200 kommunale parkeringsplasser, og om lag 2300 gatelys langs offentlige veger. Om lag 40% av kommunens gatelys står langs riks- og fylkesveger.

Sortland kommune er i prosessen med å utarbeide temaplan for vegforvaltningen, som vil være ferdig innen tredje kvartal 2025. Kommunen har ikke en lokal vegnorm. Statens vegvesens håndbøker benyttes som dimensjoneringsgrunnlag for de fleste tiltak, med lokale tilpasninger der dette anses hensiktsmessig.

10.2. Vegeier

Fra sist trafikksikkerhetsplan var det skrevet at kommunen manglet en database over vegbredder, vegoppbygging og vegobjekter, samt skriftlige lister over alle oppgaver og avtaler knyttet til hver veg. Dette er ikke fullstendig utarbeidet per 2025, dog er det tatt i bruk verktøy og en digital plattform der driftsoperatører dokumenterer arbeid gjort på de ulike veger, med mulighet til å sende arbeidsordre, påminnelser av ulik hyppighet og andre merknader eller viktig info, som igjen gjør det mulig å hente

ut datasett og annen informasjon. Der er også utarbeidet rutiner i stor grad for å gjøre overføring av erfaring og kompetanse både effektivt og lettvint. Dette har ført til en effektivisering innenfor vegdriften av det kommunale vegnettet, og muliggjør videre heving av tjenestenivået for den daglige driften.

I likhet med forrige trafikksikkerhetsplan, er fortsatt vedlikeholdsetterslep blant kommunens største utfordringer. Der ble i 2021 utarbeidet en tilstandsanalyse av kommunale veger, og de påfølgende to årene ble det bevilget midler i henhold til forslag fra tilstandsanalysen. Der ble ikke prioritert midler til asfaltering i 2024, og per 2025 er der bevilget om lag 3 millioner til asfaltering. I temaplan for vegforvaltning vil videre kostnadsanbefalinger beregnes, ut fra hensiktsmessig vedlikeholdssyklus. Det gjenstår imidlertid mye arbeid for å oppnå en gjennomgående tilfredsstillende vegstandard i kommunen.

Ved å asfaltere våre mest ressurskrevende veger frigjør vi betydelige ressurser som ellers ville vært benyttet til såkalt brannslukking. Disse ressursene kan i stedet benyttes til forebyggende vedlikehold, samt driftstiltak for å ivareta trafikksikkerheten og fremkommeligheten. Videre må der presiseres at bedring i trafikksikkerheten er et overordnet mål i arbeidet med en temaplan for vegforvaltningen, og står sentralt i vurderingene som gjøres innenfor vegdrift. Dermed kan tilstrekkelige bevilgninger til vegvedlikehold anses som en viktig del av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

10.3. Gatelys

Kommunens gatelysanlegg er et annet område med omfattende behov for vedlikehold og utskifting i de kommende årene. Dette arbeidet utføres i henhold til gatelysplanen fra 2019, da det ikke er kommet nye føringer på hvordan administrasjonen skal arbeide opp mot gatelys. Sortland kommune har iverksatt et samarbeid med Nordland fylkeskommune, for oppgradering og overtakelse av kommunale lys langs fylkesveger hvor vegnormalen stiller krav om belysning. Dette omfatter bl.a. veger med parallelført gang- og sykkelveg, bruer lengre enn 100 meter uten fysisk skille mellom kjørende og gående, underganger, gangfelt, mv. Nordland fylkeskommune har allerede delovertatt om lag 160 lys, og der er planlagt enda flere da fylkeskommunen har vedtatt ny definisjon av skoleveg som omfatter strekninger kommunen belyser. Flere anlegg vil bli aktuell ved fremtidig utbygging av gang- og sykkelvegnettet i kommunen.

Sortland kommune bør fortsette å jobbe aktivt med å realisere planlagte gang- og sykkelvegstrekninger langs riks- og fylkesvegene, gjennom blant annet å holde disse høyt på dagsordenen hos vegvesenet og fylkeskommunen. Riks- og fylkesveger uten krav til belysning, hvor kommunen har belysningsanlegg i dag, planlegger kommunen å oppgradere i egen regi. Dette vil på sikt medføre vesentlige besparelser i vedlikehold og strømforbruk – samt gi en bedre og mer betryggende belysning langs disse vegene.

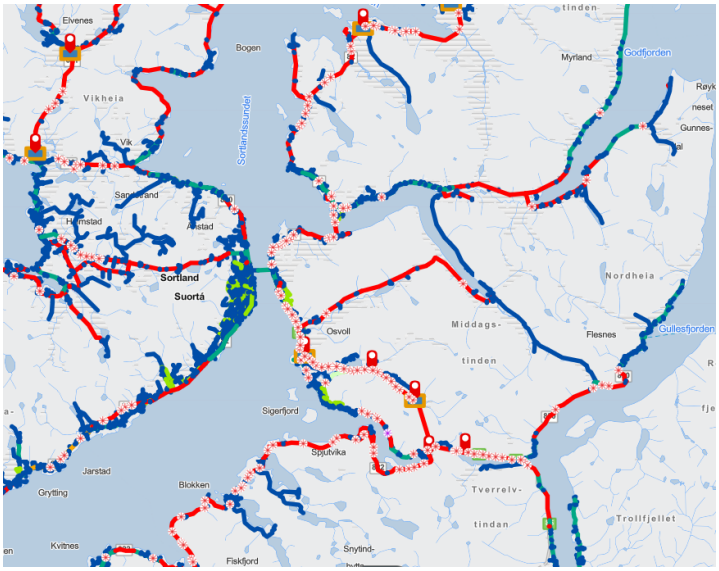
Der foreligger et stort vedlikeholdsetterslep på kommunale gatelysanlegg. Det jobbes systematisk med utskifting og effektivisering av anleggene, ved blant annet fjernstyring og automatisering. Dette vil på sikt muliggjøre økonomiske besparelser ved strømforbruk, samt sørge for god belysning for myke trafikanter. Vedlikeholdsetterslepet er signalisert til politisk ledelse, slik at bevilgninger og vedtak kan treffes i fremtiden.

11. Trafikksikkerhet og viltforvaltning

Når det gjelder vilt og trafikk er problemet i Sortland kommune begrenset til elg. De øvrige viltartene medfører ingen vesentlige problemer som en trenger å ta hensyn til.

Det er få eller ingen påkjørsler av elg på kommunale veger. De fleste ulykker mellom elg og bil skjer oftest på veger med god standard, høy fartsgrense og veger som er eid av stat eller fylkeskommune.

11.1. Kart som viser hvor dyr blir påkjørt i Sortland



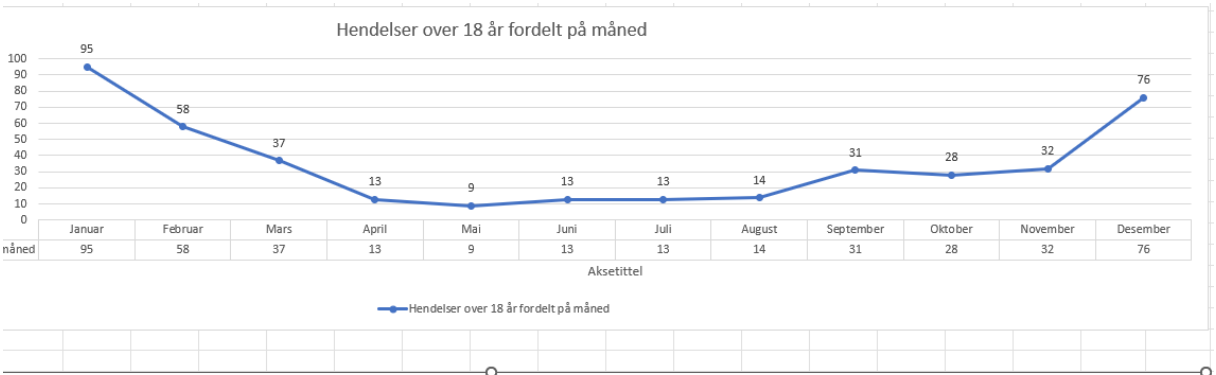
11.2. Viltpåkjørsler for 2022 – 2024 samt historisk fremstilling

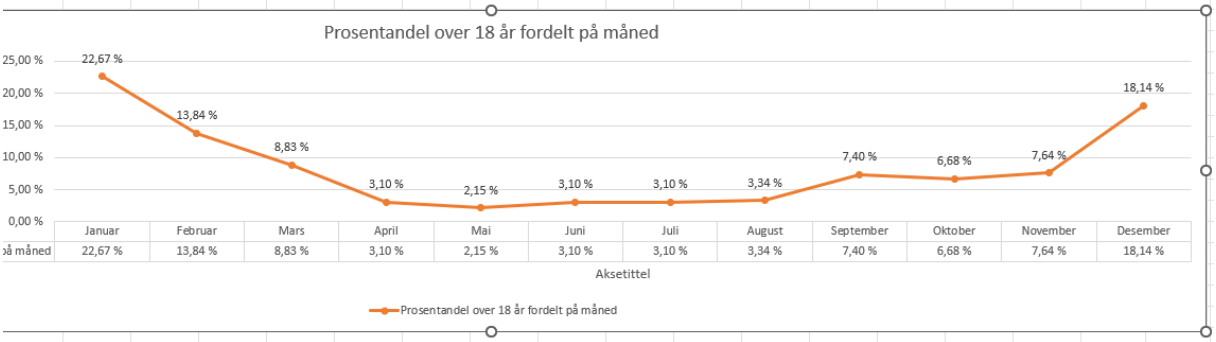
Oversikten viser først påkjørsler i perioden 2022-2024. Etterfølgende vises siste 18 år spesifisert for måned i året og tid på døgnet.

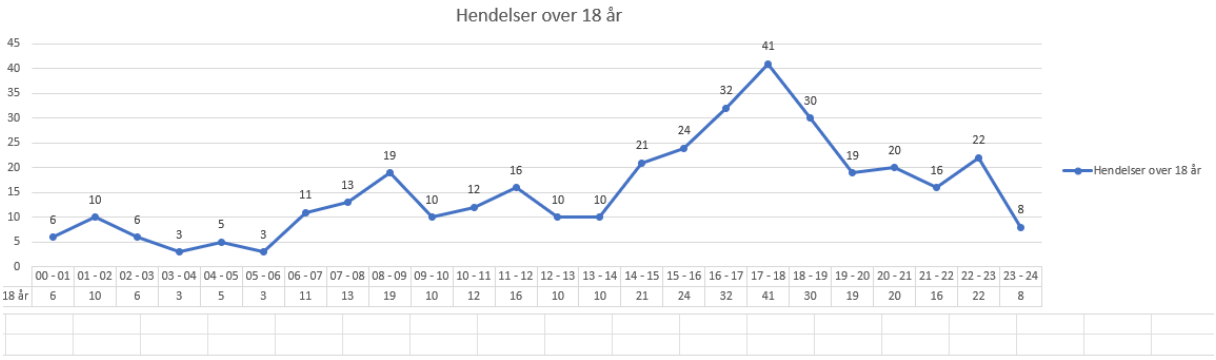
Nordland fylkeskommune er hovedkildre for tall og statistikk i dette kapittelet. Dette igjen er basert på Hjorteviltregisteret og SSB.

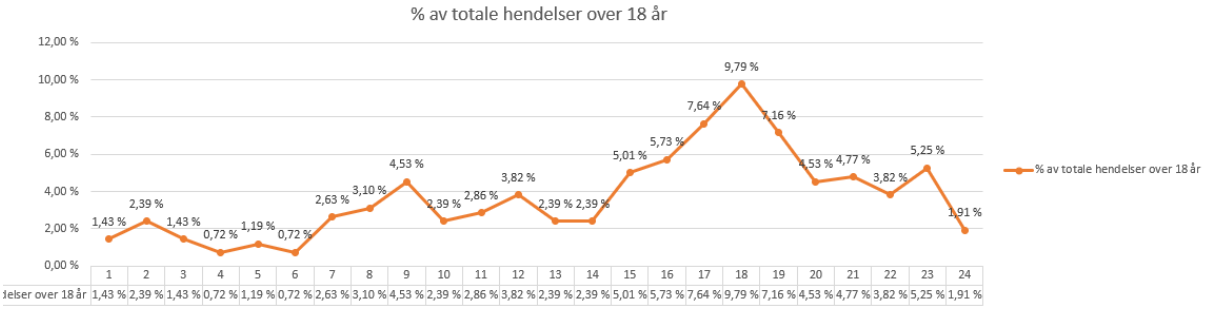
ÅRSAK/ÅR	2022	2023	2024
Påkjørt av motorkjøretøy	27	23	23
TOTALT	27	23	23

Påkjørte dyr 2022 – 2024. Moderat nedgang









De fleste påkjørsler skjer på kvelden etter jobb, og på vinteren med dårlig visibilitet etter stort snøfall. Det sammenfaller med økt frekvens på både trafikk og elg i disse periodene.

11.3. Vurdering av tiltak for trafikksikkerhet og viltproblematikk

- Viltgjerde er det mest effektive tiltak
    - Kostnader gjør realisering utfordrende
    - Kan berøre rettigheter og avskjære viktige naturområder

- Bevegelige skilter med skiltplan på Rv 85
    - Mest aktuelle områder er Sortlandsbrua til Sigerfjordtunnelen
- Rydding langs veg og vegskulder
    - Må følges opp årlig og avfall fjernes
- Gatelys øker visibilitet i vinterhalvåret
    - Ref. tabell er det stor sammenheng på visibilitet og viltpåkjørsler
- Redusere fart
    - Ref. kart er det stor sammenheng på fart og viltpåkjørsler
- Foringstiltak for å trekke viltet unna
    - Kostbart tiltak med omdiskutert virkning
    - Må ha tillatelse av mattilsynet

12. Innsatsområder

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. […] kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

Sortland kommune har valgt følgende spesifikke områder som innsatsområder i planperioden 2026-2029 basert på ulykkesstatistikken og trafikale utfordringer i kommunen:

- Fart
- Rus
- Uoppmerksomhet
- Ungdom og unge førere
- ATV/UTV/Mopedbil

I tiltakstabellene i kapittel 15 er det satt inn en kategori som viser hvilke kommunale tiltak som er rettet mot hvilke innsatsområder. Kommunen har også tatt inn tiltak i trafikksikkerhetsplanen som ikke nødvendigvis retter seg mot overnevnte innsatsområder. Dette fordi det enten er en lovpålagt oppgave eller anses som tiltak som bør være med i en trafikksikkerhetsplan. Der tiltakene retter seg mot mange, er det satt kommunens innbyggere som målgruppe.

Det er utviklet en egen sykkelstrategi fra både et trafikksikkerhetsmessig og et folkehelsemessig perspektiv. Ansvarlig for å følge opp tiltakene i denne strategien er satt til både trafikksikkerhetskoordinator og folkehelsekoordinator, men tiltakene skal med i relevante prosesser i teknisk sektor.

13. Sykkelstrategi:

Forbedret infrastruktur for syklister og gående	Verktøy/ virkemidler
Utbedre sykkelinfrastruktur tilpasset utviklingen av trafikksikkerhetssituasjonen.	Sykkelplan/ Trafikksikkerhetsplan
Forbedre og vedlikeholde krysningsmuligheter på veg.	Sykkelplan/ Trafikksikkerhetsplan/ plan for kommunalt vegnett for Sortland kommune.
Utbedre plangrunnlaget for gang og sykkelveger.	Arealplan og Reguleringsplan
For boligområder, bygder og til-fra sentrum	
Etablere snarveger og andre forbindelser til og fra sentrum og mellom boligområder.	Reguleringsplan, og regulerings/ trafikksikkerhetsplan
Skilte sykkelruter	Skiltplan med tilhørende vedtak
Egne sykkelfelt eller oppmerking som tydeliggjør syklistene i blandet trafikk. Særlig der egne løsninger for syklister ikke er mulig.	Skiltplan
Senke hastigheter rundt skoler/ Barnehager og andre utfordrende steder ved å sette ned fartsgrensen, bruk av fartshumper, innsnevring m.m.	Hjertesonetiltak, reguleringsplan, skiltvedtak, og sykkel/ trafikksikkerhetsplan.
I sentrum	
Redusere fartsgrenser der fortau er smale/ manglende.	Reguleringsplan/ sykkel og trafikksikkerhetsplan
Etablere eller utbedre sykkelparkering ved folkerike steder som kjøpesenter, institusjoner, idrettsanlegg, skoler og større arbeidsplasser i kommunen.	Enkeltvedtak ved nye byggesonesøknader og hjertesonetiltak. Sortland kommune skal være en foregangsarbeidsplass i dette arbeidet.
Etablere flere sykkelparkeringer, gjerne under tak.	Enkeltvedtak, primært ved nye byggesøknader.
Forbedret drift og vedlikehold	
Styrke drift og vedlikehold, prioritere gående og syklende i arbeidet med vegvedlikehold, brøyting, kosting og strøing.	Oppdatere kommunedelplan for kommunalt vegnett for Sortland

	kommune med fokus på gående og syklende.
Oppgradering av belysning der dette mangler eller er mangelfullt.	Oppdatere plan for kommunalt vegnett for Sortland kommune med fokus på belysning.
Tiltak for å fremme bruk av sykkel	
Tiltak for garderobe og dusj på arbeidsplasser	Etablere som kontrollpunkt i sjekkliste for byggesaksbehandling
Gjennomføre kampanjer for økt sykkelbruk	Initiere sykle til jobb og skoleaksjoner ala sykle til jobben, sykkelsjekk for skoler og barnehager og aktiv skoleveg/ gåbuss. Følge opp/adoptere regionale og sentrale kampanjer. Tiltaket skal også inkludere forberedende opplæring til sykkelbruk. Se statens vegvesen aktive skoleveg, og en verktøykasse for en attraktiv skoleveg.
Utarbeide sykkelkart over skiltede sykkelruter i Sortland	Utarbeide temakart utlagt på kommunens hjemmeside og samarbeid med eksterne aktører.
I dette dokumentet er det gått ut fra at foreslåtte tiltak inkluderer alle aldersgrupper og funksjonsmangfold.	

14. Folkehelse og trafikksikkerhet

Systematisk trafikksikkerhetsarbeid er godt folkehelsearbeid. Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt.

Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og over år har trafikkulykker utgjort en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I folkehelseloven går det fram at folkehelsearbeidet skal forebygge skade og fremme helse. Arbeid med trafikksikkerhet vil naturlig inngå i folkehelsearbeidet både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Trafikksikre skoler og barnehager er et viktig bidrag som forebygging innenfor folkehelse. Det at systematisk trafikksikkerhetsarbeid innarbeides tidlig gjør at barn og unge får med seg kunnskap og holdninger videre i livet.

Kommunen må integrere det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid. Trafikksikkerhet som folkehelsearbeid vil være i form av direkte forebyggende tiltak rettet mot innbyggerne i Sortland kommune, og gjennom planarbeid og annet arbeid knyttet til samfunnsutvikling.

Aktiv transport (som det å gå og sykle), blir regnet som helsefremmende. Dess flere som går og sykler, dess færre biler blir det. Valg av kjøretøy påvirker miljøet. CO2- og NOx-utslipp fra biler påvirker klimaet og fører til lokal forurensning.

Aktiv transport bidrar til mindre støy- og luftforurensing og mer fysisk aktivitet i befolkningen, og kan bidra til å gi den enkelte flere leveår og flere år med økt livskvalitet.

I lys av et folkehelseperspektiv, for å fremme trygg og aktiv transport prioriteres en sykkelstrategi for Sortland kommune. Dette for å sikre en fremdrift i det viktige folkehelsearbeidet med å få flere til å sykle og gå i sin hverdag. Samarbeid på tvers av fagområdene i kommunen, i arbeid direkte med innbyggerne og i planarbeid bør prioriteres. Se eget punkt 13 i Trafikksikkerhetsplanen som er sykkelstrategi for Sortland kommune.

15. Forebyggende og holdningsskapende tiltak

Forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak er avgjørende for å skape en tryggere trafikkultur i kommunen. Ved å investere i informasjon til kommunens innbyggere, trafikksikkerhetsopplæring og adferdsregulerende tiltak kan man redusere antall ulykker og alvorlige skade.

Slike tiltak er ikke bare samfunnsnyttige, men også kostnadseffektive, da de som regel koster lite å gjennomføre, men kan føre til stor gevinst i reduksjon av ulykker og skader i trafikken En bevisst og ansvarlig trafikkultur i kommunen bidrar til økt livskvalitet og trygghet for innbyggerne.

Kommunen som arbeidsgiver står også i en særstilling med ansvar for å påvirke sine ansatte til å øke bevisstheten rundt trafikksikkerhet. Kommunen vil også som arbeidsgiver sikre at de ansatte som er en stor del av kommunens innbyggere blir mer trafikksikre.

	Tiltak	Ansvar	Innsatsområde eller hvem/hva tiltaket skal gi gevinst til
Sortland kommunes rolle som arbeidsgiver og ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	Innen utgangen av 2029 ha gjennomgått retningslinjene for arbeidsrelatert ferdsel i trafikken (inkl. arbeidsreiser) i alle kommunens avdelinger	Alle kommunalsjefer	Fart/rus/uoppmerksomhet
	Det gjennomføres opplæring av enhetsledere i trafikksikkerhet og kommunens trafikksikkerhetsplan	Trafikksikkerhetskoordinator i samarbeid med kommunalsjef HR	Fart/rus/uoppmerksomhet
	Alle kjøretøy som eies eller leases av kommunen skal ha 5 stjerner i det europeiske	Alle Kommunalsjefer og innkjøpsansvarlig	Ansattes trygghet

	kollisjonstestprogrammet (EURONCAP)		
	Det skal jobbes aktivt med å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten	Alle kommunalsjefer	Rus
	Det skal gjennomføres trafikksikkerhetskurs for ansatte som bruker motorisert kjøretøy i sitt daglige virke. Alle ansatte som med motorisert kjøretøy kjører over 3000 km i året i tjeneste, skal gjennomføre et HMS trafikkurs og et førstehjelpskurs hvert tredje år	Alle kommunalsjefer	Fart/rus/uoppmerksomhet
	Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS.	Ale kommunalsjefer	Fart/rus/uoppmerksomhet og ansattes trygghet i trafikken
	Trafikksikkerhet skal være tema i arbeidsmiljøutvalget (AMU) årlig	Kommunalsjef HR	Ansattes trygghet i trafikken
	Trafikksikkerhetstiltak innarbeides i strategisk plan for kompetanseheving	Kommunalsjef HR	Ansattes trygghet i trafikken
	Helsestasjonen har særskilt fokus på temaet barn i bil og spesielt at barna skal sitte bakovervendt i bil til de er 4 år	Kommunalsjef helse og omsorg	Barn
	Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhetsbudskap (overfor foreldre og elever)	Kommunalsjef helse og omsorg	Barn og ungdom
	Kommunalsjef Helse og omsorg utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten	Kommunalsjef helse og omsorg	Kunnskapsgrunnlag

	gjennomgås i kommunens ledergruppe		
	Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko	Folkehelsekoordinator	Barn og ungdom
	Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS Dette skal tas inn i kompetanseplanen og gjennomføres årlig	Ale kommunalsjefer	Ansattes trygghet i trafikken
	Alle ansatte ved kommunens helsestasjoner skal innen 2025 ha gjennomført trafikksikkerhetskurs innenfor området «sikring i bil» Gjennomføres også på foreldreforberedende kurs.	Kommunalsjef helse og omsorg	Barn
	Det gjennomføres årlig markering av trafikksikkerhetsplanen med gjennomgang av tiltak, og ulike tema for ansatte. Det tas sikte på gjennomføring av årlig spørreundersøkelse om trafikksikkerhet	Trafikksikkerhetskoordinator i samarbeid med kommunalsjef HR	Kunnskapsgrunnlag
	Den tverrsektorielle trafikksikkerhetsgruppen med kontaktpersoner i alle sektorer videreføres. Disse skal være til støtte for trafikksikkerhetskoordinator for oppfølging av sektorene	Alle kommunalsjefer	Arbeidsflyt med trafikksikkerhetsarbeid
	Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt frivillige organisasjoner	Kommunalsjef helse og omsorg og Kommunalsjef oppvekst	Gjennomføring av ønskede tiltak for økning av trafikksikkerheten i kommunen

	Hvert år på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirke kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket gjennom ulike aktiviteter	Folkehelsekoordinator og Trafikksikkerhetskoordinator	Ansattes trygghet i trafikken
	Hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm	Folkehelsekoordinator og Trafikksikkerhetskoordinator	Barn, ungdom, voksne og eldre
	Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak eks. i Politirådet. Det gjelder særlig behov for fartskontroller.	Kommunedirektør	Fart og kommunens befolkning
	Det skal avholdes temamøter om trafikksikkerhet rettet mot eldre og personer med funksjonsnedsettelser.	Trafikksikkerhetskoordinator, eldrerådet og rådet for personer med funksjonsnedsettelser	Eldre og personer med funksjonsnedsettelser
	I planperioden skal det søkes gjennomført befaringsturer i Sortland sentrum for å kartlegge trafikksikkerhetsløsninger i samarbeid med eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse. Slik kartlegging skal tas med i videre arbeid i kommunen for Sortland sentrum.	Trafikksikkerhetskoordinator, eldrerådet og rådet for personer med funksjonsnedsettelser, Kommunalsjef teknisk	Eldre og personer med funksjonsnedsettelser
	Ungdomsrådet skal i samarbeid med kommunen utarbeide og gjennomføre forebyggende trafikksikkerhetstiltak rettet mot ungdom i planperioden. Tiltakene skal i hovedsak rette seg mot hjelm- og refleksbruk, men også andre trafikksikkerhetsområder	Trafikksikkerhetskoordinator og ungdomsrådet	Ungdom og unge førere

	tas med der det er hensiktsmessig.		
Sortland kommunes rolle som vegeier	Utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger	Kommunalsjef teknisk og Trafikksikkerhetsutvalget	Kommunens innbyggere
	Utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesveger	Kommunalsjef teknisk og Trafikksikkerhetsutvalget	Kommunens innbyggere
	Ha rutiner for rydding av snø og vegetasjon på skoleveger	Kommunalsjef teknisk	Kommunens innbyggere
	Ha rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen	Kommunalsjef teknisk	Kommunens innbyggere
	Ha rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum	Kommunalsjef teknisk	Kommunens innbyggere
	Ha rutiner for å påse at trafikksikkerhet blir vurdert og vektlagt for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel	Kommunalsjef teknisk	Kommunens innbyggere
	Ha rutiner for å påse at trafikksikkerhet blir vurdert og vektlagt ved behandling av reguleringsplaner	Kommunalsjef teknisk	Kommunens innbyggere
	Påvirke vegeier til rydding av vegetasjon langs veg og vegskulder for å redusere fortilgangen for elg i utsatte områder	Viltforvalter	Kommunens innbyggere
	Ha rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak	Kommunalsjef teknisk	Gjennomføring av ønskede tiltak for økning av trafikksikkerheten i kommunen
	For framtidig etablering av gang- og sykkelveg i	Kommunalsjef teknisk	Kommunens innbyggere

	Sortland kommune, ønskes det at gående er skilt fra syklende i god kontrast til underlaget der det er mulig.		
Sortland kommunes rolle som barnehageeier	Innen utgangen av 2029 skal kommunen sikre at alle barnehager har regodkjenning som trafikksikker barnehage	Kommunalsjef oppvekst	Barn
	Alle ansatte skal i løpet av planperioden ha deltatt på kurs i regi av Trygg trafikk innen trafikkopplæring i tråd med rammeplan for barnehagen	Kommunalsjef oppvekst	Barn og ansattes trygghet i trafikken
	Skal gjennom de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for økt fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom trygg trafikk)	Kommunalsjef oppvekst	Barn
	Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef oppvekst	Gjennomføring av ønskede tiltak for økning av trafikksikkerheten i kommunen
	Kommunen skal legge til rette for kurs for foreldre i barnehagen om trafikksikkerhet samt drive holdningsskapende arbeid	Kommunalsjef oppvekst	Barn og foreldre
	Alle barnehagene skal i planperioden innen 2029 ha hatt alle ansatte på kurs i trafikksikkerhet.	Kommunalsjef oppvekst	Barn og ansattes trygghet i trafikken
Sortland kommunes rolle som skoleeier	Innen utgangen av 2029 skal kommunen sikre at alle skoler er regodkjente som trafikksikker skole	Kommunalsjef oppvekst	elever
	Rutiner for sikker skoleskyss/bussvett videreføres som dialog med transportør	Kommunalsjef oppvekst	Elever og transportører
	For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten, skal «Aksjon skolestart» være et fast tiltak ved alle	Kommunalsjef oppvekst	elever

	skoler med elever på barnetrinnet		
	Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i læreplanen. Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring	Kommunalsjef oppvekst	elever
	Kommunen skal gjennomføre vurdering av trafikksikker skoleveg hvert fjerde år	Kommunalsjef oppvekst	elever
	Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene	Kommunalsjef oppvekst	Elever, foreldre og ansatte
	Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef oppvekst	Gjennomføring av ønskede tiltak for økning av trafikksikkerheten i kommunen
	Kommunen skal legge til rette for kurs for foreldre i skolen om trafikksikkerhet samt drive holdningsskapende arbeid	Kommunalsjef oppvekst	Elever og foreldre
	Kommunen skal videreføre arbeidet med bruk av Hjertesoner for å bedre arbeidet med trafikksikre soner rundt skolene	Kommunalsjef Oppvekst	Elever, foreldre og ansatte
	Kommunen skal ha intensjon om å tilby om valgfag trafikk. Dette kan tilbys på ungdomsskolen.	Kommunalsjef Oppvekst	ungdom
	Sortland kommune ønsker igangsatt et holdningsskapende arbeid rettet mot eldre ungdom om bruk av ATV/UTV/mopedbil. Det er en økende bruk av disse fremkomstmidlene i kommunen, og det er viktig at de som benytter dem bedriver trygg kjøring. Det er viktig at de unge kan og forstår trafikkreglene.	Trafikksikkerhetskoordinator	Ungdom og unge voksne

	Kommunen skal søke samarbeid med nabokommunene for å finne felles tiltak for trafikksikkerhet.	Trafikksikkerhetskoordinator	Kommunen og regionens innbyggere
	Alle skolene skal i planperioden innen 2029 ha hatt minimum 50 % av de ansatte på kurs i trafikksikkerhet.	Kommunalsjef oppvekst	Ansattes trygghet i trafikken.

16. Fysiske tiltak i planperioden

Fysiske trafikksikkerhetstiltak er viktig for å skape trygge og tilgjengelige veger i kommunen.

Ved å implementere fysiske tiltak kan man redusere risikoen for ulykker og beskytte de som ferdes i trafikken. Slike tiltak bidrar ikke bare til økt sikkerhet i kommunen, men også til en mer behagelig og forutsigbar trafikkflyt. Dette igjen bidrar til at lokalsamfunnet blir mer attraktivt og fremkommelig for alle.

Kommunale veger

Tiltak	Merknad	Prioritering
Gang- og sykkelveg Sigerfjordveien: Fortau Langbakken til Sigerfjord skole	Prosjektering i gang	Høy
Åsveien: Fortau mm. fra Skolegata til Kirkåsveien	Bør ses på i sammenheng med oppgradering av annen VA infrastruktur i vegen og asfaltering av vegen.	Middels
Gatelys, nye	Planlegging, prosjektering og utførelse av nye gatelysanlegg på ubelyste veger.	Lav
Gatelys, nye, intensivbelysning på fortau/ gang- og sykkelvei	Planlegging, prosjektering og utførelse av nye gatelysanlegg på ubelyste krysningspunkt og fortau/ gang- og sykkelveg	Middels
Gatelys, oppgradering	Oppgradering av eksisterende anlegg i hh.t. vedtatt gatelysplan, samt driftsbudsjettet for øvrig.	Høy
Gang- og sykkelveg langs Vesterveien: Fra Lilleheia til Aspåsveien	Det er bevilget midler i økonomiplanen. Regulering/prosjektering i 2023 og 2024. Utførelse i 2025.	Høy
Risevegen: Etablering av vegrekkverk mot Kleivelva, nedstrøms side	Prosjekt klart for realisering, mangler finansiering	Middels

Vesterveien: Ny fartshump ved gangfelt nedenfor Idrettsveien	Fartshump her vil endre prioritering til høy dersom ikke gjennomført før sammenkobling Bjørklundveien-Vesterveien	Middels
Fortau videreført frem til Lamarka skole fra Rogneveien	Fortau bør videreføres fra nåværende slutt, helt frem til Lamarka skole. Regulering nødvendig før prosjektering.	Høy
Asfaltering av G/S fra Kirkåsveien x Solveien frem til Vesterveien x Aspåsveien	Foreslått i asfaltering 2025	Middels

Riks- og fylkesveger

Tiltak	Merknad	Prioritering
Gang- og sykkelveg, Holmstad	Reguleringsprosess er igangsatt.	Middels
Gang- og sykkelveg/gangbane Sortland bru		Høy
Gang- og sykkelveg, Sortland bru til kryss Sigerfjordveien	Ferdig regulert	Høy
Gang- og sykkelveg, Maurnes til Reinsnes	Ferdig regulert	Middels
Gang- og sykkelveg, Sortland bru til Holmen	Dersom utbygging av havn igangsettes, øker prioriteringen til Høy.	Middels
Sammenhengende belysning langs gang- og sykkelveg, fv. 82	Gjelder strekningen Kleiva-Elvenes (Nfk har planer)	Lav
Sammenhengende belysning langs gang- og sykkelveg, fv. 820	Gjelder strekningen Bygd-Vikosen	Middels

17. Trafikksikkerhet og turisme

Turismen i Vesterålen er i vekst, og Sortland kommune merker økende tilstrømming av besøkende, både nasjonalt og internasjonalt. Selv om Lofoten og større byer i Nord-Norge generelt har vært de mest profilerte reisemålene, er det tydelig at Vesterålen også tiltrekker seg stadig flere reisende. Denne utviklingen kan medføre nye utfordringer knyttet til trafikksikkerhet.

Per i dag foreligger det ikke statistikk som konkret belyser sammenhengen mellom turisme og trafikksikkerhet i Sortland kommune. Det er derfor ikke mulig å spesifisere tiltak direkte rettet mot turistrelatert trafikk i denne planen. Likevel er kommunen bevisst på at økt turisttrafikk kan påvirke trafikksikkerheten, særlig i områder med høy aktivitet, smale veier, uvante kjøreforhold og manglende lokalkunnskap blant besøkende.

I løpet av planperioden 2026–2029 vil Sortland kommune vurdere behovet for forebyggende tiltak rettet mot turisme, der dette anses som viktig for trafikksikkerheten. Dette kan inkludere

informasjonsformidling, skilting, samarbeid med reiselivsaktører og tilrettelegging for trygg ferdsel i områder med mye turisttrafikk.

Kommunen er kjent med at Nordland fylkeskommune og Trygg Trafikk har et pågående arbeid knyttet til turisme og trafikksikkerhet, og vil benytte eventuelle faktagrunnlag og vurdere anbefalinger som kommer ut av dette arbeidet til å styrke trafikksikkerheten lokalt og regionalt.

18. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene skal inn i alle sektorers budsjett i kommunen. Samtidig skal tiltak som går over flere år samt tiltak med oppstart i handlingsperioden, prioriteres i budsjett hvert år fra 2026 til og med 2029. Kommunestyret vedtar hvert år hvilke investeringer og fysiske tiltak som skal gjennomføres basert på politiske prioriteringer foretatt i tiltakslisten i trafikksikkerhetsplan.

19. Evaluering og revidering

Kommunalsjefene evaluerer hvert år tiltak i sin sektor. Evaluering meldes til trafikksikkerhetskoordinator som tar dette videre til arbeidsmiljøutvalget og til politisk utvalg for trafikksikkerhet i kommunen. Planen revideres hvert fjerde år.