Offentlig høringssvar: Innspill til sak om forkjørsregulering av Sigerfjordveien.

Til: Sortland kommune
Saksnummer: 26/1253
Fra: Yrkestrafikkforbundet i Vesterålen.

Yrkestrafikkforbundet i Vesterålen viser til utsendt høring vedrørende forslag om å omregulere hovedfartsåren gjennom bygda, Sigerfjordveien, fra forkjørsvei til høyreregel. Som fagforening for yrkessjåførene som har denne veien som sin daglige arbeidsplass, ønsker vi å fremme våre merknader og faglige innspill til dette forslaget.

Formell innledning og faglig begrunnelse

Sigerfjordveien fungerer som bygdas hovedvei og er i praksis definert som en samlevei. I dag er strekningen regulert som en forkjørsvei, noe som plasserer den under kategorien forutsigbar infrastruktur.

Nasjonale retningslinjer og forskning slår fast at for at trafikken skal være forutsigbar, bør en samlevei med rutebuss og skoleskyss være forkjørsregulert. Vi ber saksbehandlere og politikere vurdere de faglige konsekvensene på følgende fire kjerneområder før det fattes et vedtak:

1. Sammenhengen mellom vikeplikt og oppmerksomhet i praksis

Det argumenteres ofte fra det politiske flertallet med at en uregulert høyreregel kan bidra til økt aktsomhet blant trafikantene. Trafikkpsykologien og ulykkesdataene nyanserer imidlertid denne effekten kraftig på overordnede veier:

- **Trafikantmønster og veistandard:** Undersøkelser fra Statens vegvesen og TØI (*Trafikksikkerhetshåndboken* kapittel 3.1 og 3.6) viser at etterlevelsen av høyreregelen er kritisk utfordrende på samleveier. Sjåfører på en bred hovedvei kjører i stor grad etter visuell intuisjon og etablert vane. Erfaring og data viser at vikeplikten i uregulerte kryss ofte overses fordi veistandarden signaliserer til sjåføren at man befinner seg på en prioritert vei, noe som gjør teorien om «tvungen oppmerksomhet» lite reell under slike forhold.
- **Uforutsigbare situasjoner:** Fravær av en tydelig forkjørsregulering fører erfaringsmessig til usikkerhet, kognitiv overbelastning og nøling fremfor økt trygghet. Dersom tunge kjøretøy eller personbiler må foreta uventede og brå oppbremsinger for uoversiktlige sideveier, flyttes risikoen over til alvorlige bakfra-hendelser, ettersom den bakenforkjørende trafikken ikke forventer full stans på en åpen fartsåre.
- **Kognitiv belastning og blindsoner:** Ved et oppmerksomhetsskifte inn mot høyre utløses *uoppmerksom blindhet* (*inattentional blindness*), som gjør føreren funksjonelt blind for kjørebanen foran seg. For en rutebuss forsterkes dette

drastisk av at kjøretøyet har massive blindsoner på grunn av tykke A-stolper og speil. Flyttes blikket for å scanne krysset i 1,5 til 2 sekunder, triller bussen opptil 28 meter helt i blinde fremover i 40- og 50-sonen.

2. Håndtering av komplekse trafikkbilder, fartsnivå og sikt

Beslutningen om vikepliktsforhold må harmonere med de faktiske fysiske forholdene og veiens funksjon:

- **Høyreregelen er ikke et fartsdempende tiltak:** Statens vegvesens retningslinjer og Vegdirektoratet slår fast at generell vikeplikt (høyreregel) **ikke** skal brukes som et verktøy for å senke farten på samleveier. Å innføre høyreregel på en overordnet samlevei i den tro at det demper farten, er trafikkfaglig feilaktig. Fartsdemping skal skje gjennom fysiske tiltak (fartshumper, innsnevringer), ikke ved å skape uforutsigbarhet og farlige situasjoner i kryss.
- **Betydningen av forutsigbarhet:** TØI dokumenterer i *Trafikksikkerhetshåndboken* (Tiltak 3.6) at overgang fra høyreregel til forkjørsvei reduserer kryssulykker med i gjennomsnitt 40 prosent. Forskningen peker entydig på at et komplekst trafikkbilde med mange risikoelementer krever maksimal forutsigbarhet for at alle parter skal kunne samhandle trygt.
- **Fartsnivå og siktlinjer:** Statens vegvesens retningslinjer (Håndbok N300) forutsetter at uregulerte kryss og høyreregel primært benyttes der fartsnivået er lavt – maksimalt 30 km/t – og hvor siktlinjene er optimale. Når hastigheten er 40 eller 50 km/t, gjør kjøretøyenes stopplengde og den menneskelige reaksjonstiden det utfordrende å operere trygt uten en avklart forkjørsrett, særlig på glatt vinterføre der Sigerfjordveien i mørketiden så si alltid er dekket av snø og is.
- **Fysiske hindringer i veibanen (Søppeltømming):** Erfaringsmessig medfører dager med søppeltømming at avfallsdunker plasseres helt ut i veibanen. Særlig på vinterstid, når brøytekanter gjør veien smalere, skaper dette kritiske flaskehalser. Dersom en rutebuss tvinges til uforutsigbare unnvikelsesmanøvrer rundt disse dunkene, samtidig som sjåførens fokus splittes ved å måtte scanne sideveier for høyreregel, oppstår det en alvorlig ulykkesrisiko overfor motgående trafikk og myke trafikanter.
- **Hensynet til sårbare trafikanter:** For skolebarn er det en stor kognitiv utfordring å tolke komplekse vikepliktssituasjoner der flere biler må forhandle om vikeplikten. Utviklingspsykologisk forskning dokumenterer at barns kognitive utvikling ikke er ferdigstilt før i 10–12-årsalderen. Trygg Trafikk anbefaler derfor enkle, selvforklarende veier med tydelig regulering langs skoleskyss- og skoleveier.

3. Mørkekjøring, slukkede gatelys og mangelfull reflekskvalitet

Disse momentene vil bli enda mer kritiske i mørketiden og under vinterforhold, der veibanen er glatt og den visuelle sikten er minimal. Det er en kjent problemstilling at mange fotgjengere unnlater å bruke refleks. Som bussjåfør er dette noe vi opplever daglig i mørketiden og den nye trenden med crossover vester (pinne vester) er vanskelig å se og blir derfor en falsk trygghet.

I tillegg er det gjennom markedskontroller fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) godt dokumentert at det finnes en stor overvekt av de nye og trendy refleksproduktene på markedet – spesielt såkalte **crossover-vester** og refleksseler – som overhodet ikke har tilfredsstillende refleksjonsevne (over 60 % stryk). Disse produktene oppfyller ikke de optiske kravene til godkjent synlighetsbekledning, og utgjør en betydelig risiko for falsk trygghet. Dette reduserer yrkessjåførenes mulighet til å oppdage gående i tide, særlig når sjåførens fokus samtidig må tvinges bort fra veibanen for å scanne mørke sideveier etter en høyreregel.

4. Arbeidsmiljø og passasjersikkerhet i rutebussene (HMS)

- **Risiko for fallskader i kollektivtrafikken:** For rutebussene (med en totalvekt på rundt 15 tonn) innebærer brå oppbremsinger een vesentlig HMS-risiko for passasjerene om bord. Særlig eldre passasjerer og barnevogner er ekstremt sårbare for alvorlige fallskader dersom kjøremønsteret blir uforutsigbart på grunn av kjøretøy som feilaktig presser seg ut fra sideveiene. Dette berører direkte kravene til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø etter *Arbeidsmiljøloven § 3-1*.
- **Fellen med de private avkjørsler:** Strekningen preges av et enormt antall private avkjørsler der høyreregelen uansett ikke gjelder etter *Trafikkreglene § 7 nr. 4*. Ved å fjerne forkjørsveien skaper kommunen et uoversiktlig kaos der det på vinterføre blir tilnærmet umulig for vanlige bilister å skille mellom private avkjørsler (vikeplikt) og kommunale sideveier (høyreregel).

Konklusjon

Med dette høringssvaret ønsker Yrkestrafikkforbundet at Sigerfjordveien beholder sin forutsigbarhet, slik at sjåførens oppmerksomhet holdes mest mulig på veibanen og de myke trafikantene. Trygg trafikk skapes med forutsigbarhet og riktig fokus på veien.

Basert på de fremlagte faktaene vil en oppheving av forkjørsreguleringen på Sigerfjordveien medføre **større utrygghet, økt risiko for kritiske misforståelser, og en markant redusert forutsigbarhet for alle trafikanter**. Fartsdemping i 40- og 50-sonen må løses gjennom reelle, fysiske tiltak, ikke ved å fjerne en fungerende samleveiregulering til skade for trafikksikkerheten.

Vi ber om at det gjennomføres en fullstendig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), hvor yrkessjåførenes arbeidsmiljø og kollektivtrafikkens sikkerhet blir grundig

utredet etter Arbeidsmiljøloven, før saken tas opp til endelig politisk behandling i kommunestyret.

Med vennlig hilsen,
Odd-Martin Åsheim

Tillitsvalgt Yrkestrafikkforbundet Vesterålen