SORTLAND KOMMUNE

Arkivsaknr.:	26/1253
Dok.nr:	26/5767
Arkiv:	FA
Saksbehandler:	Carl Birkelid Christiansen
Dato:	03.03.2026

Drøftingssak - Avgjørelse rundt forkjørsregulering av Sigerfjordveien

Utvalgssaksnr.	Utvalg	Møtedato
D - 005/26	Driftsutvalget	10.06.2026

KOMMUNEDIREKTØRENS INNSTILLING

1. Driftsutvalget opprettholder forkjørsregulering gjennom hele Sigerfjordveien, og ber administrasjonen arbeide med å utbedre skilting.

2. Driftsutvalget opprettholder forkjørsregulering fra kryss Rv85 frem til Skredbukta, innstiller avvikling av forkjørsregulering fra Skredbukta inn til kryss Møysalveien, og ber administrasjonen utbedre.

3. Driftsutvalget opprettholder forkjørsregulering fra kryss Langbakkveien, frem til Skredbukta, innstiller avvikling av forkjørsregulering for resterende deler av Sigerfjordveien, og ber administrasjonen utbedre.

4. Driftsutvalget innstiller avvikling av forkjørsregulering for hele Sigerfjordveien.

Nye opplysninger

Driftsutvalget behandling - 10.06.2026 - D-005/26

BEHANDLING I MØTE

Forslag fra politikere

Saksbehandler VVA Carl Birkelid Christensen svarte på spørsmål.

Votering:

Ved alternativ votering mellom kommunedirektørens alternativ 2 og kommunedirektørens alternativ 4, ble alternativ 4 vedtatt med;
Alternativ 4: 10 stemmer(5H, 2AP, 1SP og 1INP)
Alternativ 2: 2 stemmer (1H og 1R)

Driftsutvalget D - 005/26 VEDTAK:

4. Driftsutvalget innstiller avvikling av forkjørsregulering for hele Sigerfjordveien. Vedtatt

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN
Administrasjonen har blitt kontaktet av Nordland fylkeskommune vedrørende forkjørsregulering av Fv. 822, som går videre inn i Sigerfjordveien. Nordland fylkeskommune har som mål å avvikle forkjørsreguleringen på deres del av veien. I den forbindelse ser administrasjonen det nødvendig å få politisk avgjørelse på videre regulering, da saken argumenteres å være prinsipiell.

FAKTA I SAKEN
Sortland kommune overtok Sigerfjordveien, da den ble nedlagt fra klassifisering riksvei i forbindelse med utbyggingen av vei gjennom Kjerringnesdalen og Sigerfjordtunnellen. Sigerfjordveien er om lag 10 km lang, store deler av veien er i dårlig forfatning med tilhørende totalvektbegrensning, og går gjennom både tettbygd strøk, og spredt bebyggelse. Fartsgrensen varierer fra særskilt fartsgrense 40 km/t, opp til generell fartsgrense 80 km/t gitt stedelige forhold. Særskilt fartsgrense 50 km/t og 60 km/t benyttes på store deler av veien. Håndbok N300 fra Statens vegvesen regulerer forkjørsregulering på veinettet, og har omfattende krav som må oppfylles for at skiltingen skal være gyldig. Statens vegvesen er skiltmyndighet for skilt som regulerer forkjørsregulering. Statens vegvesen har anledning til å pålegge utbedring av mangelfull skilting.

VURDERING
Administrasjonen vurderer saken basert på føringer fra N300, og en rapport publisert av Statens vegvesen i 2012, med tittel "***Tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og vurdering av forkjørsregulering av veger*".

Rapporten fra 2012 argumenterer for økt bruk av forkjørsregulering, relativt til den dags utstrekning av reguleringen. Dette er en rapport som videre har blitt lagt til grunn for en rekke forkjørsreguleringer siden, men det er viktig å påpeke at omfanget i stor grad har vært på riks- og fylkesveier, der disse veiene har funksjon som hovedvei eller samleveier, der tilstøtende veier slik som sekundære fylkesveier eller kommunale veier munner inn i overordnede veier.
Der argumenteres under punkt 6.2 at "*Forkjørsregulering vil normalt gi en trafikksikkerhetsgevinst og bedre flyt og fremkommelighet i trafikken. Dette vil sannsynligvis også bedre miljøet i form av mindre støy og forurensning pga. mer jevn kjøring".*
Videre sier rapporten som anbefaling at "*Meget viktige kommunale veger bør også være forkjørsveger. Dette vil omfatte hovedveger og viktige samleveger.*". Den påpeker også at fartsnivået øker noe, men er forsiktig med å legge det til grunn for å ikke benytte forkjørsregulering ellers. Ettersom utgangspunktet i denne situasjon er at forkjørsreguleringen er gjeldende, er det mulig fartsnivået synker noe gitt avvikling.

For Sigerfjord spesifikt, kan det argumenteres at en rekke kryss er uoversiktlige grunnet kombinasjon av bebyggelsens utforming og geografien. Dette er forhold som kan styrke argumenter for å beholde forkjørsreguleringen, da situasjoner kan bli trafikkfarlige der kjørende på Sigerfjordveien ikke oppfatter sin høyreregel før det er for sent. Dog kan slikt delvis bedres ved ytterligere beskjæring av vegetasjon og ivaretakelse av siktsonene. Den lokale sedvanen er også et argument for å opprettholde reguleringen, da Sigerfjordveien har vært forkjørsregulert fra den var riksvei før overtakelse av Sortland kommune på 90-tallet.

Det kan argumenteres hvorvidt en bør kalle Sigerfjordveien en viktig, eller meget viktig vei slik det beskrives i rapporten, opp mot de funksjonene veiene skal ha, og hvordan den er tilknyttet det øvrige veinettet. Sigerfjordveien er en samlevei, med en middels ÅDT estimert til å være 1500-2000 på det meste. ÅDT/årsdøgntrafikk er en betegnelse på antall kjøretøy som gjennomsnittlig ferdes på en vei, gitt enhver dag gjennom et år. Indre del av Sigerfjordveien, fra Skredbukta og innover, har en estimert ÅDT på under 500. Trafikanter kjører fra bebyggelse i Sigerfjord opp til RV. 85 og videre, det er relativt lav faktisk gjennomkjøring østover mot Fv.822. Der er også en viss mengde trafikk som føres opp Langbakkveien til Rv. 85, dog er mengden lav (<300 ÅDT).

Der er i annen sak bedt vurdert bruken av forkjørsregulering for kommunal vei, men der er ingen andre kommunale veier i Sortland kommune med forkjørsregulering per dags dato. Sortland har flere kommunale veier med funksjon som samlevei, uten forkjørsregulering; Søndre Frydenlund allé, Kirkåsveien, Bjørklundveien, Vesterveien og Markveien er alle veier med tilnærmet lik, eller høyere ÅDT enn Sigerfjordveien.

Skiltingen av forkjørsregulering på Sigerfjordveien er mangelfull, og vil kreve omfattende oppdatering for å være tilfredsstillende opp mot N300. Alle tilstøtende veier skal ha vikepliktskilt satt opp mot Sigerfjordveien, noe et fåtall har per dags dato.
Med tilstøtende veier menes også private stikkveier i denne forstand, der definisjonen ikke nødvendigvis er avklart. Der det er stikkveier som har flere avkjørsler fra boliger tilknyttet, vil dette kunne kalles veier med tilhørende veikryss, og krav til repetisjonsskilting av skiltnr. 206 for forkjørsvei, og 202 for vikeplikt mot Sigerfjordveien.
For en del av Sigerfjordveien vil en kunne sette repetisjonsskilt for 206 "Forkjørsvei" på eksisterende skiltstolper der repetisjon av fartsgrenser er skiltet, noe N300 åpner for.
Der det ikke er eksisterende skiltstolper, vil det måtte etableres nye. Nye stolper krever både administrativ arbeid i form av grunnundersøkelse/gravemelding, og praktisk arbeid i form av oppsett.

Administrasjonen har funnet opp til 17 posisjoner der det kan være nødvendig å etableres ny skiltstolpe, med relevant skilting. Alle stolper med repetisjon av fartsgrensen, der den er særskilt, krever repetisjonsskilt for forkjørsreguleringen, med tilhørende festemateriell. Dette gjelder potensielt 16 punkter. Årsaken til dette er at de samme føringene som gjelder fartsgrenseskilt for repetisjon ved kryss, gjelder for forkjørsveiskilt. Her vil administrasjonen forsøke å finne smidige løsninger som ivaretar krav i N300, og holder kostnader på et lavnivå, i den grad det er mulig.

Der er andre muligheter, der kommunen går frem med å ivareta forkjørsregulering på deler av Sigerfjordveien, slik som fra Langbakkveien, frem til Skredbukta, eller fra kryss fra Rv85 (ved bensinstasjonen) frem mot Skredbukta. Med disse alternativene vil man redusere noen av kostnadene ved skiltingen, men mesteparten av kostnadene vil fortsatt ligge i skilting gjennom den tetteste bebyggelsen av Sigerfjord. Ved avgjørelse om ivaretakelse av forkjørsreguleringen, vil administrasjonen også be Statens vegvesen om vurderinger av hvilke kryss som må ha vikepliktskilt for å oppnå samsvar med N300s føringer på bruken av forkjørsregulering.

Ved avvikling, vil forslag om avvikling av reguleringen sendes ut på høring av Statens vegvesen, og politiet vil ha anledning til å uttale seg om forslaget. Eventuelle innspill de vil ha, vil kunne tas med av Statens vegvesen videre, når vedtak utarbeides. I utgangspunktet er det bare vegvesen, politi og kommune som er høringspart i slike saker jamfør skiltforskriften § 27. Dersom avvikling fastholdes, bør endringen av reguleringen på Sigerfjordveien formidles ut mot befolkningen gjennom egnede kanaler. Å fjerne forkjørsreguleringen i Sigerfjord er en omfattende endring.

Personalmessige forhold
Etablering av nye skilt for å utbedre mangelfull skilting er utfordrende å gjennomføre av driftspersonell, da arbeidet kan være tidkrevende. Slikt arbeid innebærer etablering av nye skiltstolper, med fundament eller jordskruer. Det vil måtte vurderes hvorvidt en bør benytte rammeavtale for dette arbeidet, eller deler av arbeidet. Ved avvikling vil dette arbeidet kunne gjennomføres av driftspersonell, da dette kun krever fjerning av skilt fra stolper i første runde.

Medvirkning fra Eldreråd, Råd for personer med funksjonsnedsettelse, Ungdomsråd
Ikke vurdert nødvendig i denne sak.

Økonomiske forhold
Administrasjonen har ikke midler på driftsbudsjett til å gjennomføre skilting. Ved bruk av ekstern entreprenør gjennom rammeavtale, vil kostnaden per skilt kunne være om lag 15-20 000,- NOK (med mva. inkludert) totalt per skilt med tilhørende stolpe, festemateriell, jordskruer/fundament, grunnundersøkelse/gravemelding, arbeidstid ved montering.

For hvert punkt med repetisjonsskilt på eksisterende skiltstolper anslås en kostnad per punkt på omtrentlig 3000,- NOK, der arbeid og skilt med tilhørende materiell er inkludert.

Estimater foreløpig ligger på 230 000 - 300 000,- for komplette stolper med skilt, og på om lag 50 000,- for repetisjonsskilting.

Faktiske kostnader vil måtte legges frem til politisk behandling, dersom det fastholdes at forkjørsreguleringen skal opprettholdes, og måtte utbedres.

Folkehelse
Klar skilting, og arbeid med forutsigbarhet for kjørende er viktig for trafikksikkerheten, som videre er viktig for folkehelsen.

Klima-, miljø- og naturforhold
Ikke vurdert nødvendig i denne sak.

KONKLUSJON
Administrasjonen ber Driftsutvalget ta stilling til saken i tråd med innstillingens ordlyd.