



Statens vegvesen

Likelydende brev
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kjersti Bakken - 22073499

Vår referanse:
2010/188164-001

Deres referanse:

Vår dato:
12.04.2011

Høring - forslag til endringer i skiltforskriften

Med samtykke fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet på høring forslag til diverse endringer i skiltforskriften.

Høringsbrevet sendes kun ut per e-post, jf. forskrift om elektronisk kommunikasjon med og i forvaltningen § 11. Høringsbrevet er til orientering også tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmesider, www.vegvesen.no, Offentlige høringer.

Høringen omfatter bl.a. forslag til et nytt skilt som skal bidra til å forhindre kjøring mot kjøreretningen, nye skiltsymboler for midtstilt sykkelfelt, anbefalt bruk av kjetting og symbol for steder som tilbyr "Bed and breakfast". Det foreslås videre endringer av figur for sykkelsignal og signal for kollektivtrafikk. Når det gjelder vegoppmerking, foreslås det å hjemle en noe utvidet/mer konsekvent bruk av gul vegoppmerking, å innta et trikkesymbol i forskriften, samt å kunne merke med fartsgrense i vegbanen som supplement til skilting.

1. Bakgrunnen for forslagene

Da denne høringen omfatter en rekke ulike endringsforslag, vil bakgrunnen for de enkelte forslagene bli omtalt i det punktet som omhandler det aktuelle forslaget.

Endringene som gjelder skilt omtales i punkt 2, vegoppmerking i punkt 3 og trafikksignaler i punkt 4.

2. Skilt

2.1 Skilt som skal bidra til å forhindre kjøring mot kjøreretningen

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen og politiet har sett nærmere på problematikken knyttet til kjøring mot kjøreretningen (KMK). Arbeidsgruppen avla rapport i januar 2010. I rapporten er det foreslått en rekke ulike tiltak mot KMK.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Et av tiltakene som er foreslått av arbeidsgruppen, er oppsetting av et nytt skilt – en norsk variant av skiltet ”den østerrikske hånd” – på ramper mellom siste plankryss og flerfeltsvegen. Arbeidsgruppen har foreslått at skiltet skal inneholde en ”politihånd” med skiltsymbol 302 Innkjøring forbudt inne i hånda, teksten ”STOPP” øverst på skiltet og teksten ”SNU” nederst på skiltet, jf. skissen under. Dette skiltet er foreslått brukt i stedet for skilt 560 Opplysningstavle med teksten ”Feil kjøreretning – SNU!”, som er brukt på en del ramper i dag.



Vegdirektoratet er enig med arbeidsgruppen i at det vil innebære en forbedring av skiltingen å ta i bruk et skilt som vist over. Skiltet viser på en tydelig måte, som også er forståelig for utenlandske sjåførere, at man er i ferd med å kjøre i feil kjøreretning. En variant av skiltet er brukt i Østerrike, derav navnet, og da med gul bakgrunn. I Danmark blir en noe annen variant av skiltet prøvet ut, med en mer guloransje bakgrunn. Skiltet er også tatt i bruk i en del andre europeiske land. I likhet med arbeidsgruppa mener vi den norske utgaven av skiltet bør ha rød bakgrunn, da dette er en farge som indikerer farer og forbud. Vi viser dessuten til at det vil kunne være uheldig å bruke gul eller oransje bakgrunn, da disse fargene i Norge brukes i forbindelse med henholdsvis arbeidsvarsling og omkjøringsskilting.

Vi foreslår på denne bakgrunn å innta skiltet som er vist over i skilteforskriften kapittel 6 Opplysningsskilt § 12 som nytt skilt nr. 565 Feil kjøreretning.

2.2 Skilt 320 Aksellastgrense – presisering vedrørende boggi og trippelboggilast

Ved boggilast kan det godtas høyere last enn det som er oppgitt som maks aksellast på skiltet. Eksempelvis vil det, der det er angitt maks aksellast 4 tonn, være tillatt å kjøre med inntil 6 tonn boggilast (150 % av angitt aksellast). Dette framgår av ordlyden i § 8 skilt 320 Aksellast.

Forholdet knyttet til trippelboggilast er imidlertid ikke regulert i forskriften, noe som skyldes at trippelboggi ikke eksisterte da forskriften ble vedtatt. Dette innebærer at det i dag ikke framgår av forskriften hva som er tillatt trippelboggilast når det foreligger vedtak på, og er skiltet aksellastgrense. Dette har skapt usikkerhet om hvor grensen går når det gjelder tillatt trippelboggilast. Der det er angitt maks aksellast 4 tonn, vil tilsvarende trippelboggilastgrense være 8 tonn (200 % av angitt aksellast).

På denne bakgrunn foreslår vi at skilteforskriften § 8 skilt 320 Aksellastgrense endres som følger (endring angitt i fet skrift):

Forbudet gjelder kjøretøy med aktuell aksellast høyere enn angitt, aktuell boggilast høyere enn **1,5 ganger** angitt aksellast **eller aktuell trippelboggilast høyere enn 2 ganger angitt aksellast**.

Merknad: I stedet for å sette 150 % av angitt aksellast når det gjelder boggilast samt å sette 200 % av angitt aksellast når det gjelder trippelboggilast, har vi valgt å sette henholdsvis 1,5 ganger og 2 ganger. Vi har grunn til å anta at en slik angivelse skaper mindre mulighet for misforståelser.

2.3 Fareskilt vegtrafikkulykke – til bruk på variabelt skilt

Det har helt siden 1970- og 80-årene vært arbeidet i ulike internasjonale fora med sikte på å utvikle nye fareskilt med symboler/piktogrammer til bruk på variable skilttavler. Bakgrunnen er at det antas at trafikantene lettere oppfatter skiltbudskap gitt ved bruk av symboler enn ved tekst. Ett slikt skilt er fareskiltet for kø, som senere er blitt tatt inn i Wienkonvensjonen og i den norske skiltforskriften. Et annet er piktogrammet som skal vise en trafikkulykke, som er blitt tatt i bruk i en del varianter i flere land, og som vi regner med vil resultere i at skiltet tas inn i Wienkonvensjonen. I de fleste tilfellene har disse variable skiltene et utseende som tilsvarer det som viset på bildet under (dvs. at skiltet vises i inverterte farger).



Vi foreslår at skiltet vist under nå tas inn i skiltforskriften kapittel 2 Fareskilt § 4 som nytt nr. 153 Trafikkulykke:



2.4 Symbol for påfyllingsstasjoner for hydrogen og LNG (Liquefied Natural Gas)

På UNECE WP.1. Road Safety Forum sin 59. sesjon (mars 2010) ble det vedtatt å innta skilt for hydrogenstasjon i resolusjonen for skilt og signaler (consolidated resolution om road signs and signals – R.E.2). Det ble samtidig også inntatt et skilt for LNG stasjon i resolusjonen, se link <http://www.unece.org/trans/main/wp1/wp1fdoc/ECE-TRANS-WP.1-119-Rev.2%20e.pdf>. og tegningene av skiltsymbolene under.



Vegdirektoratet ser at det kan være et poeng også å kunne vise til stasjoner som har anlegg for påfylling av nevnte typer alternative drivstoff.

Det er per i dag inntatt tre ulike symboler (610.1, 610.2 og 610.3) i skilteforskriften under kategorien 610 Drivstoff, og det er nå snakk om å ta inn ytterligere to symboler for alternative drivstoff (Hydrogen og LNG). I framtiden kan det tenkes å bli behov for å kunne synliggjøre enda flere alternative drivstofftyper. Dette aktualiserer spørsmålet om man i skilteforskriften, istedenfor å innta alle de ulike symbolene, kun bør ta inn et eksempel på utforming av symbol for alternativt drivstoff, og at andre eksempler kan framgå av skiltnormalene. Ved å velge denne løsningen, vil en kunne innta ulike drivstofftyper ved bokstavforkorting oppe i venstre hjørne.

Vi foreslår på denne bakgrunn at det i skilteforskriften kapittel 7 Serviceskilt § 14 gjøres en endring slik at man kun viser skiltsymbol 610.1 og et eksempel på skilt for alternativt drivstoff 610.2.

2.5 Symbol for steder som tilbyr overnatting og frokost – Bed and breakfast (B & B)

Innspill vi har mottatt tyder på at det, særlig i forhold til utenlandske turister, kan være et poeng å kunne vise til steder som tilbyr Bed and breakfast på en tydelig og forståelig måte. Det vil si at det kan være behov for et skiltsymbol som kan brukes i slike tilfeller. I den sammenheng påpeker vi at uttrykket Bed and breakfast, forkortet B & B, er meget godt innarbeidet internasjonalt. Vi kan ellers nevne at det i den svenske vägmärkesförordningen er tatt inn følgende symbol for å vise til slike steder:



H24. Rum och frukost

Skilteforskriften inneholder i dag symbol 626 Overnattingssted. På skilt som viser til virksomheter kan symbol 626 kombineres med andre symboler, bl.a. symbol 616 Spisested. I henhold til skiltnormalene kan imidlertid symbol 616 kun anvendes for steder som tilbyr varme middagsretter i egne lokaler med bord og stoler, det vil si restauranter og kafeteriaer med godt utvalg. Dette innebærer at et sted som tilbyr Bed and breakfast ikke kan benytte symbol 616 i tillegg til symbol 626. Slik vi ser det, kan det imidlertid være gode grunner for å kunne synliggjøre tilbud om overnatting med frokost, det vil si steder som har et noe enklere mattilbud.

Vi foreslår på denne bakgrunn at et symbol, likt det svenske, tas inn i skilteforskriften kapittel 7 Serviceskilt § 14 som nytt symbol 625 Bed and breakfast, evt. Rom og frokost.

2.6 Skiltsymbol for midtstilt sykkelfelt

Det finnes i dag enkelte steder med midtstilte sykkelfelt, det vil si sykkelfelt som er plassert mellom to ordinære kjørefelt. Per i dag finnes det ikke noe skiltsymbol som kan vise slike midtstilte sykkelfelt.

Vi foreslår at skilteforskriften kapittel 6 Opplysningsskilt § 12 symbol 521 Sykkelfelt endres, slik at Sykkelfelt får nr. 521.1 og at det inntas et nytt symbol 521.2 Midtstilt sykkelfelt. Skilt 521.2 kan være overhengende eller sideplassert og ha underskilt "gjelder XXX felt".



2.7 Skiltsymbol for kjetting

Kjettingsymboler er alt tatt i bruk i en del sammenhenger, bl.a. på skilt som viser kjettingplasser, og på skilt før fjelloverganger eller bratte bakker.

Vi foreslår på denne bakgrunn at et symbol for kjetting formaliseres ved at det inntas i skilteforskriften kapittel 8 Vegvisningsskilt § 16 som nytt symbol 780 Kjetting.

Symbolet som tas inn i skilteforskriften bør i utgangspunktet tilsvare Wienkonvensjonen symbol G, 16 "Chains or snow tyres recommended", se figuren under, likevel slik at det gis en noe bedre grafisk utforming.



For ordens skyld presiserer vi at vi *ikke* foreslår et skiltsymbol som påbyr bruk av kjetting, men kun et symbol som kan inntas på skilt som viser til kjettingplasser eller lignende.

2.8 Endring vedrørende markeringsskilt 908/930 og justering av ordlyd i §§ 33 nr. 3 og 34 nr. 1

Skiltene 908 Hindermarkering (høyde) og 930 Sperremarkering er like av utseende, og benyttes i dag for å markere henholdsvis lav høyde og et bakkeplassert hinder. Ved bruk ved midlertidige hindringer i forbindelse med vegarbeid følges for begge skilt bestemmelsene i Skilteforskriftens § 19 nr. 2: "Midlertidige markeringsskilt kan ha rød bunnfarge og gule eller hvite symboler."

I Sverige og Danmark er dette definert som ett trafikkskilt. I Sverige har det betegnelsen "Markeringsskärm för hinder", mens det i Danmark heter "Spærrebomme".

Vi foreslår at skilt nr. 930 Sperremarkering tas ut av forskriften, og at betegnelsen på skilt nr. 908 endres til "Hindermarkering".

I forbindelse med revisjonen av håndbok 051 Arbeidsvarsling i 2006 ble det konsekvent unngått å bruke betegnelsen "sperring". Årsaken var at dette ofte ble misoppfattet. I håndboka brukes uttrykkene "varsling" og "sikring", for å tydeliggjøre forskjellen på bruk av utstyr definert i skiltforskriften og utstyr som utgjør en fysisk sikring av arbeidsstedet. Vi foreslår nå at ordlyden i § 33 nr. 3 og § 34 nr. 1 endres i tråd med dette, samt at ordet "varslingsplan" endres til "arbeidsvarslingsplan", jf. det som er i uthevet skrift

§33. Ansvar

...

3. Utførende etat eller entreprenør skal for hvert enkelt arbeidssted utpeke en som er ansvarlig for å påse at varslingen er korrekt og i henhold til planen. Kopi av vedtak, loggbok, **arbeidsvarslingsplan** og eventuelle vilkår som måtte være fastsatt for vedkommende arbeid skal være tilstede og tilgjengelig på arbeidsstedet. Den ansvarlige skal sørge for at nødvendig varslings og **sikringsmateriell** er tilstede, og at varsling og **sikring** av arbeidsstedet til enhver tid er utført i henhold til godkjent plan. Ved sykdom, ferieavvikling mm skal ansvaret overføres til annen kompetent person. Den ansvarliges navn og telefon skal meddeles skiltmyndigheten.

§ 34. Sanksjoner

1. Ethvert arbeid kan stanses av skiltmyndigheten eller politiet inntil de nødvendige sikringstiltak er iverksatt, dersom forholdet kan utgjøre en fare. Likeledes kan arbeidet stanses dersom varsling eller **sikring** ikke er utført i henhold til godkjent plan e.l. og dette skaper vesentlige ulemper for trafikkavviklingen.

...

3. Vegoppmerking

3.1 Utvidet/mer konsekvent bruk av gul vegoppmerking

Spørsmålet om vi i Norge burde endre fargesystemet for vegoppmerking ble gjennomgått i 2000, med det resultat at Samferdselsdepartementet vedtok å opprettholde to-fargesystemet.

I forbindelse med pågående revisjonen av håndbok 049 Vegoppmerking er det ønskelig å avklare anvendelsen av gul vegoppmerking. Dagens normaler er ikke helt entydige, og dette har åpnet for at det har utviklet seg en noe ulik praksis i regionene/fylkene om hvilken farge som skal brukes (gul eller hvit) inn mot fysisk skille, avhengig av om denne er utført som midtdeler, rekkverk eller trafikkøy. På vanlige tofeltsveger er det generelt ingen uklarheter i forhold til denne problemstillingen.

Vi foreslår nå at det legges opp til en noe utvidet og mer konsekvent bruk av gul vegoppmerking. Dette ved at gul oppmerking, i tillegg til bruk på tofeltsveger, også skal brukes i følgende tilfeller:

- Gul farge benyttes som midtoppmerking på veger uavhengig av fysisk skille (midtdeler, rekkverk eller trafikkøy) eller ikke.
- Gul vegoppmerking benyttes også som venstre kantlinje på ramper med envegstrafikk og envegsregulerte gater når disse merkes.

Forslaget er begrunnet i et ønske om et mer konsekvent og lett forståelig system. At gul oppmerking alltid benyttes inn mot et fysisk skille mellom kjøreretningene vil styrke forståelsen hos trafikantene for hvordan vegen er regulert, samtidig med at det informerer om riktig kjøreretning. Riktig kjøreretning vil bety at den gule linjen alltid skal være til venstre i kjøreretningen.

På envegsregulerte ramper antar vi at informasjonen gitt med gul vegoppmerking vil være nyttig og kan ha en viss sikkerhetsmessig effekt i forhold til problematikken med kjøring mot kjøreretningen. Envegsregulerte gater er som oftest en del av det kommunale vegnettet i sentrumsområder, hvor en ofte ikke anvender kantlinjer.

Slik vi vurderer det, er det grunn til å anta at justeringen i bruk av gul vegoppmerking kan gi noe trafiksikkerhetsmessig gevinst, uten at kostnadene økes i særlig stor grad. De lystekniske fordelene som hvit vegoppmerking har i forhold til gul (bedre retrorefleksjon/bedre synbart i mørke) er minsket de senere årene.

Vi foreslår på denne bakgrunn at ordlyden i skiltforskriften § 21 nr. 3 endres til å lyde som følger (endringen er i uthevet skrift):

Vegoppmerking som skiller mellom motgående kjøreretninger **eller som tydeliggjør kjøreretninger**, er gul. Annen oppmerking er hvit.

3.2 Vegoppmerking som viser fartsgrenser

Som et ledd i et nordisk samarbeid innen trafikkteknikk, ble det i 2001 gjennomført en litteraturstudie om skiltsymboler i vegbanen. På bakgrunn av dette har svenske og danske vegmyndigheter funnet grunnlag for benytte symboler i vegbanen som for eksempel kan vise fartsgrense som supplement til det som framgår av trafikkskilt.

Vegdirektoratet mener det er situasjoner på det norske vegnettet der det vil være fornuftig å kunne merke opp med fartsgrense i vegbanen. Slik vi vurderer det, er bruk av slik vegoppmerking særlig aktuell som supplement i følgende situasjoner: For det første som supplement til soneskilt 30 km/t i byområder, og for det andre på steder der det er etablert Automatisk trafikk-kontroll (ATK) eller streknings-ATK.

Dagens soneskilting med 30 km/t, gjelder ofte for store og lange soner med mange veger. Dette gjør at dagens skilting, hvor start og slutt på sonen kun angis i sonens grense, krever stor grad av overvåkenhet, hukommelse og oppmerksomhet fra trafikantenes side. Bruk av oppmerking med fartsgrense vil bedre informasjonen overfor trafikantene.

Det er videre grunn til å tro at trafikantene i en del tilfeller er usikre på hvilken fartsgrense som gjelder ved passering på steder der det er etablert ATK. Ved å benytte symbol for aktuell fartsgrense (kun i 70, 60 og 50-soner) på aktuelle steder, vil man kunne imøtekomme et ønske om tydeligere informasjon om maksimal tillatt fart på stedet.

Ved å bedre informasjonen om fartsgrenser overfor trafikantene, er det grunn til å tro at etterlevelsen av de aktuelle fartsgrensene vil bli bedre, noe som er viktig av hensyn til trafiksikkerheten.

Danskene har valgt en utforming av fartsgrensesymbol for oppmerking i vegbanen likt standard regulerende fartsgrenseskilt med rød elipse på hvit bakgrunn og sorte bokstaver. Svenskene har valgt en utførelse som viser en hvit elipse med aktuell fartsgrense angitt midt i symbolet, jf. tegningen under.



M29. Hastighet

Vi foreslår å følge den svenske utformingsmodellen, det vil si at det inntas et symbol for fartsgrense i skiltforskriften kapittel 11 Vegoppmerking § 22 som nytt symbol 1054 Fartsgrense.

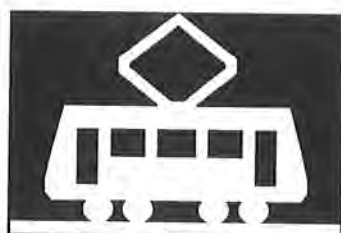
3.3 Vegoppmerking som viser symbol for skinnegående kjøretøy

Vegdirektoratet har gitt tillatelse til å prøve ut et vegoppmerkingssymbol som vist på bildet under som en forsøksordning. Symbolet er tatt i bruk i forbindelse med kryssing av sporvogntrasé (kollektivfelt) på kommunal veg og riksveg i Oslo.



Vi mener det nå bør tas inn et vegoppmerkingssymbol for skinnegående kjøretøy i skiltforskriften. Bakgrunnen for dette er at det ikke er ønskelig å markere gangfelt med oppmerking 1024 Gangfelt der gangfeltet for eksempel krysser en sporvogntrasé, siden gående har vikeplikt i denne situasjonen. Det bør imidlertid anlegges nedsenket kantstein for å muliggjøre kryssing når traséen er fri for skinnegående trafikk, og det er da behov for å markere for gående at de er på veg inn i en slik trasé.

Vi foreslår på denne bakgrunn å innta et symbol som vist under i skiltforskriften kapittel 11 Vegoppmerking § 22 som nytt symbol 1044 Skinnekjøretøy.



3.4 Vegoppmerking som viser teksten "SKOLE"

Etter vår vurdering vil det være en fordel for trafikantene dersom det som et supplement til skilt 142 Barn, også kan merkes opp med teksten "SKOLE" på aktuelle vegstrekninger. Dette vil tydeliggjøre at man må utvise ekstra aktsomhet på stedet, noe som igjen vi kunne bidra til bedre trafikksikkerhet rundt skoler.

Etter det vi har brakt på det rene, er denne typen oppmerking i bruk både i Sverige og Finland. I Sverige ser denne oppmerkingen slik ut:



M34. Information

Vi foreslår på denne bakgrunn at teksten "SKOLE" tas inn i skiltforskriften kapittel 11 Vegoppmerking under nr. 1050 Tekst.

4. Trafikklyssignaler

4.1 Sykkelsignal – endring av figur

Bakgrunnen for dette endringsforslaget er at markedet for produksjon av denne typen signalhoder er lite, siden det så vidt vites kun er innen Norden signaler av denne typen er definert. I Danmark har man nå tillatt signalhoder der det blå firkantede skiltet er erstattet av en sirkelrund lysåpning med sykkelsymbol i hvitt. Ved å gå over til en sirkulær lysåpning kan det benyttes standardiserte lyshoder som er på markedet i dag.

Vi foreslår derfor å endre skiltforskriften kapittel 12 Trafikklyssignaler og anvisning gitt av politiet § 24 Figur 1084 som vist under:

Gjeldende utforming:

Figur 1084 Sykkelsignal



Forslag til endring av figur:

1084

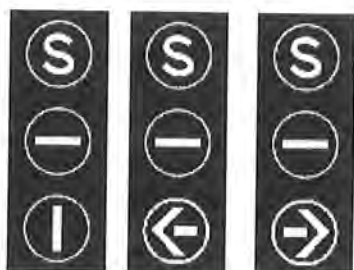


Signalhodet som skal vise en lysåpning med sykkelsymbol i hvitt, bør være i nøytral farge for eksempel grå eller sort.

4.2 Signal for kollektivtrafikk

Det er behov for ulike varianter der flere sporveislinjer kommer på samme spor inn mot et kryss, men skal ulike veier videre. De kan da avvikles i ulike faser i signalanlegget. Eksempler som kan nevnes fra Oslo er Storokrysset, Drammensveien x Cort Adellers gate.

Med dette som bakgrunn foreslår vi å gjøre en tilføyelse i kapittel 12 Trafikklyssignaler og anvisning gitt av politiet § 24 1088 Signal for kollektivtrafikk, for å vise at det kan brukes ulike varianter av klarsignal i dette signalet. Dette er strengt tatt ikke lov pr i dag.



4.3 Endring av betegnelse/bruk av Trelyssignal

Det finnes situasjoner der det er ønskelig å vise kun rødt og gult lys, og ikke grønt. Eksempler på dette er for å holde igjen kjørende trafikk (vareleveranser) ut fra et gågateområde, kjørende fra en avkjørsel ut i et T-kryss, og kjørende inn mot en rundkjøring der det skal gis prioritet for kollektivtrafikk. I disse situasjonene er det ikke ønskelig å gi grønt lys, siden dette vil antyde at vegen videre gjennom kryssområdet er konfliktfri, noe den ikke nødvendigvis er.

Det foreslås på denne bakgrunn at signal 1080 endrer betegnelse fra "Trelyssignal" til "Hovedsignal", og at følgende tilføyes beskrivelsen: "Grønt lys kan utelates i enkelte av signalene i et signalanlegg dersom det anses hensiktsmessig for en forsvarlig trafikkavvikling".

4.4 Endring av signal 1096 Blinkende signal foran jernbane

Signalet er i Skiltforskriften vist med ett blinkende rødt lys og ett blinkende hvitt lys:
"Rødt blinksignal angir at trafikant skal stanse ved stopplinje eller i betryggende avstand foran signalet. Hvitt blinksignal angir at planovergang kan passeres i samsvar med trafikkreglenes bestemmelser. Hvitt blinksignal viser at signalanlegget er i drift."

I Europaavtalen Annex, pkt 15, heter det bl.a.: ”*At level-crossings which have neither gates (barriers) nor half-gates (half-barriers), the signalling system shall preferably consist of two red lights flashing alternately.*” Det gis imidlertid åpning for også å bruke kun ett blinkende rødt lys. I Sverige benyttes to vekselvis blinkende røde lys ved stopp foran planovergang, og i Finland kan det benyttes enten ett eller to vekselvis blinkende signaler. I UK benyttes to vekselvis blinkende signaler, og signalet for planovergang er der det samme som benyttes ved broer, brannstasjoner m.v., dvs. der vi ville benyttet signal nr 1094 Rødt stoppblinksignal.

På denne bakgrunn foreslår vi at signal 1096 Blinkende signal foran jernbane *suppleres* med følgende figur:



4.5 Presisering av ordlyden i § 30 - Myndighet for trafikklyssignal

Det har vært enkelte misforståelser rundt vedtaksprosessen knyttet til signalanlegg, nærmere bestemt om politiet og kommunen skal ha mulighet til å uttale seg i forbindelse med etablering av signalanlegg. Reglene innebærer kort sagt at kommunen og politiet alltid skal ha mulighet til å uttale seg før saken oversendes Vegdirektoratet og endelig vedtak treffes.

Ovennevnte misforståelse kan skyldes at ordlyden i § 30 kan tolkes feil. Dette foreslås nå rettet opp med en enkel justering av ordlyden, ved at ordene ”av regionvegkontoret” strykes i paragrafens nr. 1 annet ledd (jf. det som er merket med gult i utdraget av paragrafen under).

§ 30. Myndighet for trafikklyssignal og vegoppmerking

1. Vegdirektoratet kan treffe vedtak om å sette opp eller å ta ned trafikklyssignal for offentlig og privat veg. Myndigheten kan delegeres til regionvegkontor.

Før vedtak treffes av regionvegkontor etter første ledd, skal politiet og kommunen eller den ansvarlige for privat veg få uttale seg.

Vedtak om 1096 « Blinkende signal foran jernbane » kan treffes etter at vedkommende banemyndighet har fått uttale seg.

.....

At vedtaksprosessen er som nevnt, følger for øvrig også av Håndbok 48 Trafikksignalanlegg.

5. Endringer i normaler og håndbøker

Forutsatt at endringene som er foreslått blir vedtatt, må det også gjøres endringer i aktuelle normaler og håndbøker. Vegdirektoratet vil gjøre de nødvendige tilpasninger i nevnte normaler og håndbøker.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser av endringsforslagene

Skilting som skal bidra til å forhindre kjøring mot kjøreretningen, jf. punkt 2 over, vil innebære økte kostnader til skilting på aktuelle ramper. Hvor store kostnader det vil bli snakk

om er usikkert, da dette bl.a. vil avhenge av om det fra Vegdirektoratets side skal settes krav om slik skilting, samt på hvilke veger/ramper dette eventuelt skal være et krav.

Når det gjelder forslagene om bruk av vegoppmerking for å vise fartsgrenser, samt utvidet bruk av gul vegoppmerking, vil dette medføre noe økning i kostnadene til oppmerking.

Ut over det som er nevnt over, kan vi ikke se at forslagene vil få vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

7. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle høringsuttalelser er oss i hende innen 12. juli 2011. Uttalelser kan sendes per brev til Vegdirektoratet eller på e-post til firmapost@vegvesen.no.

Dersom noen av høringsinstansene oppdager at vi har uteglemt noen de mener burde stått på høringslisten, er vi takknemlige for å bli gjort oppmerksom på dette.

Veg- og transportavdelingen
Med hilsen



Lars Erik Hauer
direktør



Ivar Christiansen

1 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet

Eksterne mottakere:

Adressater i følge liste

Interne mottakere:

0.Postmottak øst

0.Postmottak sør

0.Postmottak vest

0.Postmottak midt

0.Postmottak nord

67200 Trafikant- og kjøretøyavdeling

68000 Trafikksikkerhet

miljø- og teknologiavdeling

67300 Veg- og transportavdeling

Høringsliste - skiltforskrift

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, postmottak@bld.dep.no
Finansdepartementet, postmottak@fin.dep.no
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, postmottak@fad.dep.no
Justis- og politidepartementet, postmottak@jd.dep.no
Kommunal- og regionaldepartementet, postmottak@krd.dep.no
Kunnskapsdepartementet, postmottak@kd.dep.no
Miljøverndepartementet, postmottak@md.dep.no
Nærings- og handelsdepartementet, postmottak@nhd.dep.no

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, atl@atl.no
Botneskilt AS, post@botneskilt.no
Brødrene Dahl A/S, post@dahl.no
Bybanen AS, post@bybanen.no
Cleanosol AS, norway@cleanosol.no
Datatilsynet, postkasse@datatilsynet.no
Den Norske Advokatforening, post@advokatforeningen.no
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, postmottak@dsb.no
Euroskilt AS, frode.smevoll@euroskilt.no
Eurostar AS, morten.andersen@eurostar.no
Finansnæringens Fellesorganisasjon, post@fno.no
Forbrukerombudet, post@forbrukerombudet.no
Forbrukerrådet, post@forbrukerradet.no
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), info@ffo.no
Gråkallbanen AS, firmapost@graakallbanen.no
Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH), info@hsh-org.no
Høgskolen i Nord-Trøndelag, postmottak@hint.no
Jernbaneverket, postmottak@jbv.no
Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon (KS), ks@ks.no
Kongelig Norsk Automobilklub, kna@kna.no
Konkurransetilsynet, post@konkurransetilsynet.no
Landsforeningen for trafikkskadde, sekretar@ltn.no
Lastebileiernes Forening, lastebileiernes.forening@transportarbeider.no
LO, lo@lo.no
Logistikk- og transportindustriens Landsforening, firmapost@ltl.no
LPG Norge AS, mail@lpgnorge.no
Maskinentreprenørenes Forbund, firmapost@mef.no
Motorførernes Avholdsforbund, ma@ma-norge.no
NHO, firmapost@nho.no
Norge Handikapforbund, nhf@nhf.no
Norges Automobil-Forbund, informasjonsavdelingen@naf.no
Norges Lastebileier-Forbund, post@lastebil.no
Norges Taxiforbund, post@nortaxi.no
Norges Turbileierforbund, s.johansen@eunet.no
Norsk Motorcykel Union, nmcu-kontoret@nmcu.org
Norsk Petroleumsinstitutt, adm@np.no
Norsk Transportarbeiderforbund, ntf@transportarbeider.no
NTNU, Veg og samferdsel, bat-info@ivt.ntnu.no
Opplysningsrådet for Veitrafikken, firmapost@ofv.no
Oslotrikken AS, firmapost@trikken.no

Høringsliste - skiltforskrift

Politidirektoratet, politidirektoratet@politiet.no
Statens jernbanetilsyn, post@sjt.no
Syklistenes Landsforening, post@syklistene.no
Think Nordic AS, info@thinkev.com
Trafikkforum, morten@trafikkforum.no
Transportbedriftenes Landsforening, tl@transport.no
Trygg Trafikk, hovedkontor@tryggtrafikk.no
Universitetet i Bergen, post@uib.no
Universitetet i Oslo, postmottak@uio.no
Universitetet i Tromsø, postmottak@uit.no
Visafo AS, visafo@visafo.no
Yrkestrafikkforbundet, post@ytf.no
ZERO, zero@zero.no

Færdselsstyrelsen, fstyr@fstyr.dk
Transportstyrelsen i Sverige, kontakt@transportstyrelsen.se
Trafikverket i Sverige, trafikverket@trafikverket.se
Vejdirektoratet i Danmark, vd@vd.dk

Statens vegvesens regioner