



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endringer i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
8. januar 2024
Vår ref.: 23/183194

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Forslag til nytt servicesymbol for døgnhvileplass.....	3
2.1	Bakgrunn og gjeldende rett	3
2.2	Kort om fremmed rett	4
2.3	Nærmere om forslaget	5
2.4	Økonomiske og administrative konsekvenser	5
3	Klargjøring av at vegoppmerking skal anlegges på ensfarget dekke	6
3.1	Bakgrunn og innledning	6
3.2	Gjeldende rett	6
3.3	Tolkningstil	7
3.4	Nærmere om forslaget	8
3.5	N302 (Vegoppmerking)	9
3.6	Økonomiske og administrative konsekvenser	9
4	Forslag til ny tekst for vegoppmerking som viser bildeling	9
4.1	Bakgrunn og gjeldende rett	9
4.2	Nærmere om forslaget	10
4.3	Økonomiske og administrative konsekvenser	10
5	Retting av feil utforming av vegoppmerkingssymbol 1041 "Liten elektrisk motorvogn" ..	10
6	Forslag om oppjustering av egenandelsatsene for serviceskilt og virksomhetsvisning ..	11
6.1	Bakgrunn og gjeldende rett	11
6.2	Nærmere om forslaget	11
6.3	Økonomiske og administrative konsekvenser	12
7	Forslag til endringer i skilteforskriften	12
8	Høringsfrist.....	13

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endringer i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endringer i skiltforskriften.

Høringen omfatter følgende endringsforslag:

- Nytt servicesymbol for døgnhvileplass
- Klargjøring av at vegoppmerking skal anlegges på ensfarget dekke
- Ny tekst for vegoppmerking som viser bildeling
- Retting av feil utforming av vegoppmerkingssymbol 1041 "Liten elektrisk motorvogn"
- Oppjustering av egenandelsatsene for serviceskilt og virksomhetsvisning

Vi har også vurdert å innføre et nytt servicesymbol for ladestasjon for tungbil, men går ikke inn for å foreslå dette nå. Slik vi ser det, er behovet for dette uavklart, både mht. hvor og når slike ladestasjoner skal etableres. Her mener vi derfor at det er hensiktsmessig å avvente internasjonale regler.

De enkelte endringsforslagene omtales hver for seg i kapitlene under.

2 Forslag til nytt servicesymbol for døgnhvileplass

2.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Døgnhvileplasser er et tilbud for sjåfører på tungtransport som er underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Skilting til døgnhvileplasser utformes i dag etter prinsippene for virksomhetsvisning. Dette innebærer at døgnhvileplasser skiltes ved bruk av symbol 807.4 «Vogntog» sammen med symbol 767 «Parkering»:



(Eksempel)

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet se nærmere på skilting i forbindelse med døgnhvileplasser, herunder på skiltingen ute langs veg. Det er også kommet ønsker fra transportnæringen og fra internt hold i Vegvesenet om at skiltingen til døgnhvileplasser bør endres, herunder forslag om at det bør utarbeides et nytt serviceskilt.

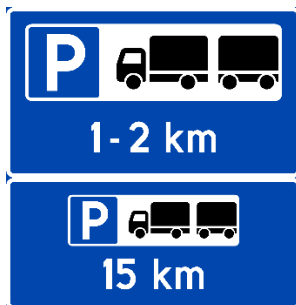
Det er bl.a. blitt påpekt at dagens virksomhetsvisning kommer for brått på, noe som gir sjåførene dårlig tid til å kunne vurdere om de har kjøretid igjen til å kunne kjøre videre. Det er behov for forvarslingskilt, siden sjåførene opplever konsekvensene som store ved å kjøre

forbi. De påpeker også behov for å skilte avstand til neste døgnhvileplass, slik at de bedre kan utnytte resten av arbeidsdagen og lovlig kjøretid. Det er videre påpekt at man ved å skilte etter prinsippene for serviceskilt, kan bidra til å hindre at vanlige rasteplasser fylles unødig opp av lastebiler og vogntog.

Dersom det inntas et nytt servicesymbol for døgnhvileplass i skiltforskriften, innebærer det at man kan skilte til døgnhvileplasser etter de prinsipper som gjelder for serviceskilt. Dette betyr at det gis mulighet for å kunne forvarse døgnhvileplassen, samt mulighet for å kunne skilte med avstand til neste plass. Det vil si at man kan bruke de samme skiltprinsippene som i dag brukes for å skilte til bl.a. drivstoff og rasteplass, jf. N300 (Trafikkskilt) pkt. 7.3.3 «Forvarsling» og 7.3.7.4 «Avstand til neste servicetilbud» – [N300](#).

For å ivareta hensynet til tilstrekkelig lesbarhet, foreslår vi at det nye servicesymbolet skal være avlangt og ikke kvadratisk.

Nytt skiltprinsipp vil åpne for å skilte slik:



(Eksempel)

2.2 Kort om fremmed rett

Vi har vært i kontakt med nordiske kollegaer for å høre hvordan de skilte til slike plasser.

Finland

Fra Trafikledsverket i Finland har vi fått opplyst at de per i dag ikke har noen gode måter å skilte til egne separate plasser som er egnet for lengre hvile. I praksis bruker de derfor skiltsymbolet for parkering «P» og underskilt med lastebil, dvs. dette underskiltet:



Sverige

Transportstyrelsen i Sverige har opplyst at de fleste av Trafikverkets rasteplasser som er skiltet er egnet for parkering av minst en tungbil. De har ikke mulighet til å skilte langs veg til parkeringsplasser som kun er for førere av tunge kjøretøy som skal ta hviletid.

ECE

Vi er kjent med at det også jobbes med hvordan slike plasser skal skiltes på internasjonalt nivå, i arbeidsgruppe WP.1 under Wienkonvensjonen (Resolution on Road Signs and Signals 1968), se [ECE-TRANS-WP.1-2011-3e-Secure parking c \(unece.org\)](https://www.unece.org/transport/standards/standards/1968-resolutions/resolutions-wp1.html). Så vidt vi kjenner til, er det foreløpig ikke tatt stilling til hvordan slik skilting skal utformes. Hvis nytt skiltsymbol for dette formålet på sikt inntas i Wienkonvensjonen, vil dette kunne få betydning for hvordan det skal skiltes i Norge. Det vil si at det kan bety at skilt må skiftes ut og/eller endres. Vi har likevel kommet til at det ikke er hensiktsmessig å avvente denne prosessen før vi endrer skiltforskriften, da vi mener det bør legges til rette for et nytt og bedre skiltprinsipp for skilting av døgnhvileplasser nå.

2.3 Nærmere om forslaget

På bakgrunn av det ovennevnte foreslår vi nå å innta følgende nye servicesymbol i skiltforskriften:



Forutsatt at det nye servicesymbolet blir vedtatt, vil Vegdirektoratet utarbeide normalbestemmelser for bruk av symbolet i N300 (Trafikkskilt). Det vil si at det må lages bestemmelser om hvilke krav som må være oppfylt for å få bruke dette serviceskiltet. Ved utarbeidelsen av normalbestemmelsene mener vi det er naturlig å ta utgangspunkt i det som nå står i V136 (Døgnhvileplasser for tungtransporten) kap. 5 «Krav til tilgjengelighet, fasiliteter og service» og kap. 6 «Krav til sikkerhet mot kriminalitet, brann med mer», se [Håndbok V136 Døgnhvileplasser for tungtransporten \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no/handbok/v136-dognhvileplasser-for-tungtransporten)

Vi påpeker ellers at Statens vegvesen, gjennom programmet «Løft» (tidligere «Forutsigbar Fremkommelighet»), har utviklet en app som gir informasjon om døgnhvileplassene, samt en webapplikasjon som inneholder enda mere informasjon om døgnhvileplassene enn appen gjør i dag. Skilt fungerer imidlertid for alle, uavhengig av digitale tjenester og språkferdigheter. Dette gjør at vi i dagens situasjon mener det også er behov for god skilting av slike tilbud langs veg.

Forslag til endring i skiltforskriften er inntatt i kapittel 7.

2.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Nytt servicesymbol for døgnhvileplass vil medføre utgifter til oppsetting av nye skilt til de døgnhvileplassene som oppfyller kriteriene som blir satt for slik skilting.

Per i dag er det 55 døgnhvileplasser langs riksveg, og innføring av nytt serviceskilt vil medføre at skiltingen til disse må skiftes ut med nye skilt. Målet er 80–90 døgnhvileplasser langs riksveg. Utgiftene til skilting på riksveger dekkes av henholdsvis Statens vegvesen og Nye Veier AS.

3 Klargjøring av at vegoppmerking skal anlegges på ensfarget dekke

3.1 Bakgrunn og innledning

Det har i den senere tid bl.a. blitt malt med regnbuefarger mellom gangfeltstripene en del steder for å markere og vise støtte til mangfold/Pride. Dette er en uheldig praksis, da det er viktig at oppmerking utformes på en ensartet og konsekvent måte i hele landet. Dette gjelder all vegoppmerking, men i særdeleshet oppmerking som har selvstendig regulerende betydning, slik som f.eks. gangfelt.

Formålet med offentlige trafikkskilt, trafikklyssignaler og vegoppmerking er å regulere trafikken av hensyn til trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø. For å sikre at trafikantene, både de som bor i Norge og besøkende fra utlandet, har lik oppfatning om hva skilt, signaler og oppmerking innebærer for deres rettigheter og plikter, er det nødvendig at utformingen av disse trafiktekniske virkemidlene er konsekvent, ensartet og forutsigbar. Dette sikres blant annet av at de skal være utformet i samsvar med Wienkonvensjonen (Convention on Road Signs and Signals) som Norge har tiltrådt. Formålet med konvensjonen er å forenkle internasjonal veitrafikk og bidra til økt trafikksikkerhet.

Vegoppmerking skal ikke brukes til å uttrykke støtte til politiske eller ideelle saker, dette må gjøres på andre måter. I det offentlige rom finnes det mange andre gode og hensiktsmessige måter å uttrykke slik støtte på.

Dersom vegoppmerking ikke utformes på en ensartet måte, kan dette være negativt for trafikksikkerheten og utløse uønskede tvister etter trafikkuhell.

Det knytter seg imidlertid noe usikkerhet til om det å etablere *flerfarget* dekke mellom gangfeltstripene er i strid med gjeldende bestemmelser eller ikke. Den samme usikkerheten vil også kunne gjelde andre typer vegoppmerking. At det foreligger tolkningstvill er uheldig, og vi foreslår derfor å klargjøre i skiltforskriften at vegoppmerking skal etableres på ensfarget dekke.

3.2 Gjeldende rett

I vegtrafikkloven § 5 annet ledd er Samferdselsdepartementet gitt hjemmel til å gi «regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking.» Link til § 5 – [§ 5](#)

Departementet har fastsatt slike regler i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Av forskriften § 1 nr. 1 framgår følgende:

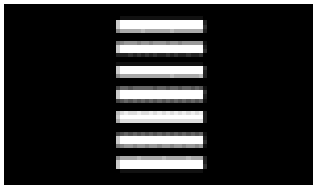
1. Offentlige trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler er de skilt, oppmerking og signaler som fremgår av denne forskrift, med utforming, farge og betydning som fastsatt her.

Vegoppmerking brukes for «å lede, varsle eller regulere trafikken, eller for å klargjøre andre bestemmelser gitt ved offentlig trafikkskilt eller trafikkregler», jf. skiltforskriften § 21 nr. 1. Link til [§ 21](#)

I skiltforskriften kapittel 11. Vegoppmerking står følgende i § 21 nr. 3:

3. Vegoppmerking som skiller mellom motgående kjøreretninger eller som tydeliggjør kjøreretninger, er gul. Annen oppmerking, og oppmerking for sykkelfelt som tillater kjøring mot envegsreguleringen i vegen, er hvit.

Når det gjelder gangfelt, står følgende i skiltforskriften § 22 B.:



1024 Gangfelt

Oppmerkingen angir at trafikkreglenes bestemmelser om gangfelt gjelder selv om skilt 516 «Gangfelt» ikke er oppsatt.

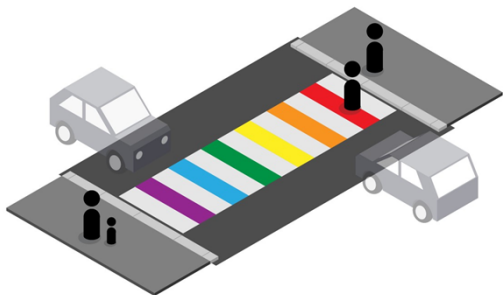
3.3 Tolkningstvil

Når det gjelder trafikkskilt, er skiltforskriften klar og tydelig når det gjelder fargebruk. For skilt angir forskriften både bakgrunnsfargen på skiltplata, fargen på «ramme»/bord, samt fargen på piktogrammer, tekst og tall.

For vegoppmerking angis det i § 21 nr. 3 at fargen enten er hvit eller gul, og de ulike typene oppmerking er vist ved illustrasjoner på sort bakgrunn. Vi antar at illustrasjonene er slik fordi dette er den beste og tydeligste måten å vise dette på og at dette ligner på asfalt (selv om asfalt ikke er så sort som på illustrasjonene). Da illustrasjonene i forskriften er fra en tid da det var svært uvanlig med andre asfalttyper enn svart, må man likevel kunne legge til grunn at dekket kan ha andre farger enn vist i forskriften. På grunn av behovet for synlighet og kontrast må imidlertid dekket være relativt mørkt og det må være ensfarget.

Ut fra det ovennevnte mener vi det er litt uklart om f.eks. «regnbuegangfelt» er i strid med skiltforskriften, det vil si om forskriften også regulerer fargen på dekket *mellom* gangfeltstripene. Det kan hevdes at forskriften kun angir fargen på selve vegoppmerkingen og ikke sier noe i klartekst om fargen på dekket *mellom* oppmerkingen.

Under har vi tatt inn en enkel skisse som viser en utforming som det knytter seg noe tolkningstvil til om er i strid med gjeldende bestemmelser:



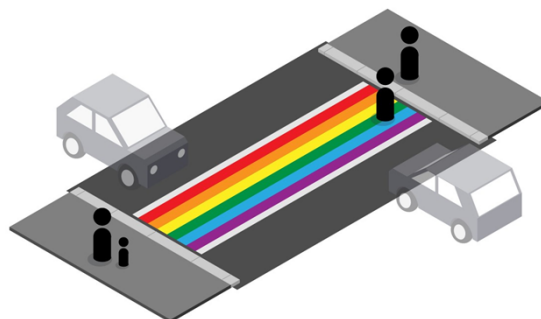
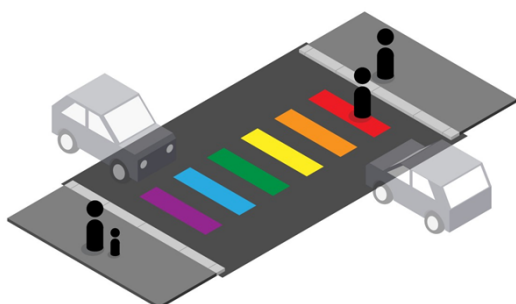
(Skisse: Statens vegvesen)

Eksempler på oppmerking som helt klart er i strid med gjeldende bestemmelser

Vi understreker at det helt klart er i strid med gjeldende bestemmelser å male selve gangfeltstripene i andre farger enn hvitt, eller å male på tvers over gangfeltet slik det er gjort noen steder. Dette er både i strid med skiltforskriften og med vegtrafikkloven § 5 femte ledd som lyder slik:

Det er forbudt å endre, fjerne eller skade offentlig trafikkskilt, signal, utstyr til kontroll av trafikk, oppmerking eller innretning for vegsperring.

Under har vi tatt inn to enkle skisser som viser eksempler på utforminger som helt klart er i strid med gjeldende bestemmelser:



(Skisser: Statens vegvesen)

For ordens skyld påpeker vi også at det ikke er adgang til prøveordninger med utforming som vist på de to bildene over.

3.4 Nærmere om forslaget

På bakgrunn av det ovennevnte mener vi det er nødvendig at det i skiltforskriften klargjøres at vegoppmerking ikke skal anlegges på flerfarget dekke. Når det gjelder flerfarget dekke, kan det omfatte både dekke som er malt i ulike farger og andre dekketyper med ulike farger.

Bakgrunnen for at vi foreslår å endre skiltforskriften, er at det ikke bør være rom for å søke om fravik fra et slikt krav. Dette da det ikke er noen grunn til å åpne for ulike varianter av vegoppmerking.

Forslag til endring i skiltforskriften er inntatt i kapittel 7.

3.5 N302 (Vegoppmerking)

N302 inneholder nærmere bestemmelser om utforming og bruk av vegoppmerking. Vegdirektoratet vil gi nærmere utfyllende bestemmelser om dette med farge/flerfarget dekke i N302.

Det er også viktig at vegoppmerking har tilstrekkelig kontrast mot det dekket den er lagt på, slik at man sikrer synlighet. Det å sette krav til kontrast er en mer teknisk egenskap med oppmerkingen som vi mener må håndteres i N302. Vi påpeker ellers at dette nok er et tema som vil kreve mer forskning i fremtiden, da det er antatt å være en av de viktigste parameterne for autonome kjøretøy innen vegoppmerking. Flexibiliteten i normalen gir rom for å utvikle krav i tråd med den kunnskapen vi får på dette området.

Forslag til endringer i N302 vil bli sendt på egen høring.

3.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte endringen vil tydeliggjøre gjeldende bestemmelser og avklare den tolkningstvilen som har vært.

Vi kan ikke se at endringen vil få andre konsekvenser enn at f.eks. gangfelt med flerfarget dekke må endres. Det vil for eksempel fortsatt være tillatt å benytte farget dekke i forbindelse med sykkelfelt, da skillelinjen i sin helhet anlegges på ensfarget dekke.

4 Forslag til ny tekst for vegoppmerking som viser bildeling

4.1 Bakgrunn og gjeldende rett

I skiltforskriften § 21 nr. 2 står følgende: «*Tverrgående oppmerking, symboler og tekst brukes bare som supplement til skilt hvis ikke annet er angitt*»

Vegdirektoratet ga i 2020 Oslo kommune mulighet til å prøve ut vegoppmerking sammen med skilt for å gi god og tydelig informasjon om at parkeringsplasser er reservert for bildeling. Oppmerkingen ser slik ut:

BILDELING

Vegdirektoratet var kjent med bruk av et uttal ulike symboler i andre land for å angi dette, uten at vi mente at disse var særlig gode og anvendbare i våre nordiske vegforhold.

4.2 Nærmere om forslaget

Teksten vi foreslår er leverandørnøytral, og anses å være den mest hensiktsmessige løsningen for slike parkeringsplasser.

Vegdirektoratet har deltatt i et prosjekt hvor det ble sett på muligheten for å utforme et piktogram, men undersøkelser gjort i prosjektet viste lav forståelse for betydningen av piktogramforslagene blant trafikantene.

Som nevnt, blir slike parkeringsplasser merket og skiltet på forskjellige måter i andre land. Etter det vi kan se, er det både brukt ulike varianter av piktogrammer, piktogrammer i kombinasjon med tekst og kun tekst. På sikt bør det være et mål å standardisere bruken av både skilt og vegoppmerking gjennom Wienkonvensjonen (Convention on Road Signs and Signals).

Vi påpeker at det nå er formalisert et underskilt i N300 (Trafikkskilt) som skal brukes der parkeringsplasser reserveres for bildeling. Dette har følgende tekst: «For bildeling med gyldig tillatelse (for selskap)». Teksten som skal brukes på underskiltet og den teksten som foreslås på vegoppmerkingen vil dermed være den samme.

Vi foreslår nå å formalisere vegoppmerking for bildeling ved å innta ovennevnte tekst i skiltforskriften § 22 C. Hensikten med å formalisere denne vegoppmerkingen, er at dette skal merkes opp på samme måte på alle offentlige veger. Vi er kjent med at ulike løsninger er i ferd med å utbre seg, og vi finner dette uheldig.

Se kapittel 7 Forslag til endringer i skiltforskriften.

4.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringen har i seg selv ingen økonomiske eller administrative konsekvenser. Der det blir besluttet å benytte vegoppmerkingen som supplement til skilting, vil det medføre utgifter til oppmerking.

Vegdirektoratet vil gi nærmere bestemmelser om bruk og utforming i N302 Vegoppmerking.

5 Retting av feil utforming av vegoppmerkingssymbol 1041 “Liten elektrisk motorvogn”

Det har sneket seg inn en feil i skiltforskriften ved at vegoppmerkingssymbol 1041 “Liten elektrisk motorvogn” er vist i feil farger. Det vil si at symbolet er vist i sort på hvit bunn istedenfor hvit på sort bunn. Dette foreslås nå rettet opp.

Denne endringen har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Se kapittel 7 Forslag til endringer i skiltforskriften.

6 Forslag om oppjustering av egenandelsatsene for serviceskilt og virksomhetsvisning

6.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Etter skiltforskriften § 37 er utgangspunktet at utgifter til offentlige trafikkskilt dekkes som vegutgifter etter veglova, det vil si at utgiftene dekkes av aktuell vegmyndighet eller Nye Veier AS, jf. veglova § 20 <https://lovdata.no/lov/1963-06-21-23/§20>. I skiltforskriften §§ 38–44 er det imidlertid gitt bestemmelser om betaling av egenandeler for utgifter til serviceskilt og visning til bedrifter o.l. [Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger \(skiltforskriften\) – Kapittel 15. Særlige bestemmelser – Lovdata](#)

Serviceskilting og virksomhetsvisning til kommersiell virksomhet skjer etter søknad fra virksomheten, og krever innbetaling av egenandel før skiltene settes opp. Egenandelen dekker også skiltvedlikehold i 5 år. Ved endringer, eller ved skade etter mer enn 5 år, må vanligvis ny egenandel betales. Egenandelen utregnes og gjelder for hvert enkelt skilt som er nødvendig for den skilting det er søkt om.

Vi har fått innspill fra både eksternt og internt hold om at egenandelsatsene må heves, da satsene dekker en stadig mindre del av de faktiske kostnadene.

De egenandelsatsene som nå framgår av skiltforskriften har stått fast helt siden 2001, jf. tidligere forskrift om dekking av utgifter til serviceskilting, lokalvegvisning og skilting ved tilstelninger, se <https://lovdata.no/dokument/SFO/forskrift/2001-08-18-1019> Dette gjør at det nå er på høy tid å heve satsene, slik at disse utgjør en tilsvarende andel av kostandene som da satsene ble fastsatt.

6.2 Nærmere om forslaget

Spørsmålet blir nå hva det bør tas utgangspunkt i når egenandelsatsene skal oppjusteres.

En løsning kunne være at satsene ble korrigert i henhold til konsumprisindeksen (KPI), noe som i så fall vil innebære at satsene bør økes med ca. 58 %. For å få et bilde av om utgiftene til skilting kan ha hatt en annen prisutvikling enn KPI, har vi bl.a. vært i kontakt med den ene av to skiltprodusenter i Norge. Ut fra tilbakemeldingen vi fikk derfra, antydes det at en dobling av satsene kan være riktig. Vi har videre vært i kontakt med Statens vegvesen Drift og vedlikehold for å få innspill, da de bør ha god kjennskap til prisutviklingen på dette området. Drift og vedlikehold mener også at en dobling av satsene er riktig i første omgang.

Framover mener vi at egenandelssatsene bør endres hvert femte år i tråd med KPI.

På bakgrunn av det ovennevnte foreslår vi nå at egenandelsatsene dobles.

Forslag til endring i skiltforskriften er inntatt i kapittel 7.

6.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Økte egenandelssatser vil medføre at satsene oppjusteres slik at de utgjør en tilsvarende andel av utgiftene til skilting som da gjeldende satser ble fastsatt. Det vil si at det kun er snakk om en naturlig oppjustering av satsene.

For dem som får innvilget service- eller virksomhetsvisning vil forslaget medføre økte kostnader, men egenandelen dekker som nevnt kun en del av de totale kostnadene til slik skilting.

Som i dag, vil egenandelen utgjøre en svært liten andel av de faktiske kostnadene på bl.a. motorveger og motortrafikkveger, der det er snakk om store og kostbare skiltoppsett.

7 Forslag til endringer i skilteforskriften

I forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skilteforskriften) gjøres følgende endringer:

I kapittel 7. Serviceskilt, § 14 A. tas følgende nye symbol inn:



638 Døgnhvileplass

I kapittel 11. Vegoppmerking, § 21 Alminnelige bestemmelser tilføyes nytt nr. 6:

6. Vegoppmerking skal anlegges på ensfarget dekke.

I kapittel 11. Vegoppmerking, § 22, under C. Symboler og tekst gjøres følgende endringer:

Symbol 1041 "Liten elektrisk motorvogn" erstattes med symbol med følgende utforming:



Følgende nye tekst tas inn:

BILDELING

1055 Bildeling

I **kapittel 15**. Særlige bestemmelser gjøres følgende endringer (endringer angitt i kursiv):

§ 39 nr. 3 skal lyde

3. Egenandel pr. skilt

Kr 2400,- pr. tekstlinje for skilt med teksthøyde til og med 140 mm.

Kr 4800,- pr. tekstlinje for skilt med teksthøyde over 140 mm.

Kr 2400,- for hvert symbol som benyttes på serviceskilt eller overhengende vegvisningsskilt.

Kr 1200,- for hvert symbol som benyttes på sideplassert vegvisningsskilt.

For vegviserfløyer med skrift på begge sider med skrifthøyde 105 mm kreves det inn egenandel bare for en side.

§ 40 nr. 2 skal lyde (endringer angitt i kursiv):

2. Egenandel pr. skilt

Kr 2400,- pr. tekstlinje for skilt med teksthøyde til og med 140 mm.

Kr 4800,- pr. tekstlinje for skilt med teksthøyde over 140 mm.

Kr 1200,- for hvert vegvisningssymbol som benyttes.

For vegviserfløyer med skrift på begge sider med skrifthøyde 105 mm kreves det inn egenandel bare for en side.

8 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **8. april 2024**.

Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller

- sendes pr. post til:

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 23/183194 dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag