

Høring – forslag til endringer i N300 (Trafikkskilt) – oppfølging av stortingsvedtak

I. Innledning - kort omtale av forslagene

De hovedgrepene som foreslås i høringen er at det gis åpning for å skilte til noen flere visningsmål enn dagens bestemmelser i N300 gir rom for på motorveg og motortrafikkveg:

- For det første foreslår vi at det åpnes for å kunne bruke serviceskilt til å vise til flere ulike typer servicetilbud fra motorveg
- For det andre foreslår vi at det kan settes opp ett ekstra skilt 731 "Samleskilt for vegvisning" i hvert kryss for annen virksomhetsvisning fra motorveg og motortrafikkveg

II. Bakgrunn

Den 15. juni 2021 traff Stortinget følgende vedtak (vedtak 1242):

«Stortinget ber regjeringen endre dagens skiltregelverk slik at det blir enklere for aktører langs vegnettet å informere trafikantene om virksomhetene og hvor de er lokalisert. Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med revidering av de nødvendige håndbøker og eventuelle forslag til endringer i vegtrafikkloven slik at disse kan gjennomføres så raskt som mulig.»

Dokumentene tilknyttet stortingsbehandlingen ligger på Stortingets hjemmesider.

Samferdselsdepartementet ba i brev datert 1. juli 2021. Statens vegvesen følge opp stortingsvedtaket ved å foreta en revisjon av N300 (Trafikkskilt). Utdrag fra departementets brev:

«Statens vegvesen har relativt nylig foretatt en revisjon av skiltnormalen (håndbok N300), nettopp med formål å forenkle praktiseringen av skiltregelverket, og å sikre en helhetlig og ensartet praktisering på landsbasis. Vi ber likevel, til oppfølging av Stortingsvedtaket, om at det blir foretatt en ny revisjon av normalen, under hensyntagen til vedtakets føringer.»

Revidert utgave av N300 Del 5 (Serviceskilt og virksomhetsvisning) kom ut i 2015. En rekke sentrale interesse- og næringsorganisasjoner var involvert i revisjonsarbeidet, og det ble gjort flere endringer i bestemmelsene etter ønsker fra disse. I denne revisjonen ble bl.a. bestemmelser som kunne virke «begrensende» endret eller tatt bort.

Det er også gjort endringer i 2020, ved at det er fastsatt nye bestemmelser for bruken av følgende nye skiltsymboler; 790.16 «Kjøpesenter» og 640.30 «Naturvernområde».

III. Kort om prosessen så langt

Med bakgrunn Stortingets vedtak og Samferdselsdepartementets oppdragsbrev har Vegdirektoratet igangsatt et arbeid med å vurdere hvilke endringer i N300 som nå kan være aktuelle.

Vegdirektoratet behandler klagesaker knyttet til service- og virksomhetsvisning, og disse sakene kunne tenkes å gi en viss pekepinn på hva det kan være aktuelt å vurdere av endringer. Vi mottar imidlertid et meget begrenset antall slike klager. Vi mener det er grunn til å anta at det begrensede antallet klager kan være en indikator på at gjeldende bestemmelser er hensiktsmessige. Klagesakene

vi behandler omhandler ulike problemstillinger, men flere gjelder ønsker om skilting fra motorveg utover det bestemmelsene i N300 gir rom for. Da det er snakk om et begrenset antall klager, er det likevel noe begrenset hva man kan trekke ut av disse sakene når mulige endringer skal vurderes.

På bakgrunn av det ovennevnte var det både nødvendig og hensiktsmessig å involvere eksterne og interne aktører i prosessen. Dette for å få konkrete innspill og diskusjoner på hva man kan gjøre med regelverket for å hensynta føringene i stortingsvedtaket, samtidig som man ivaretar hensynet til total informasjonsmengde og trafikksikkerhet. Vi sendte derfor ut brev til følgende eksterne som vi mente var særlig aktuelle for å bidra inn i dette revisjonsarbeidet: samtlige fylkeskommuner, Virke, NHO Reiseliv, NAF AS, KS Kommunesektorens organisasjon, Hanen, Miljødirektoratet, Kulturrådet, Riksantikvaren, Trygg Trafikk og Forbrukerrådet. Det ble i dette brevet også bedt om tilbakemelding dersom noen så at andre enn de som var adressater burde involveres.

Mange takket ja til å bidra inn i revisjonsarbeidet, mens andre ikke hadde kapasitet eller ønsker om å delta. Det er blitt gjennomført et Teams-møte der en del av de inviterte deltok, og alle som kunne delta inn i revisjonsarbeidet har dessuten fått anledning til å komme med skriftlige innspill i ettertid. Den innledende delen av prosessen med oppfølgingen av saken har tatt en del tid, bl.a. som følge av sene tilbakemeldinger.

IV. Kort omtale av innspillene fra dem som er blitt involvert til nå

Innspillene vi har mottatt gir et overordnet bilde av hvordan bestemmelsene i N300 oppfattes og praktiseres, og gir også noen forslag til endringer som kan bidra til å hensynta føringene i Stortingets vedtak.

Det er en god del «språk» i innspillene vi har mottatt; alt fra at gjeldende bestemmelser i N300 fungerer bra og at det ikke er behov for endringer, til at det bør foretas relativt store endringer. En del av innspillene er også lite konkrete. Flere av innspillene omfatter i tillegg ønsker om endringer i skiltforskriften, samt regelverket om reklame. Under omtaler vi kort noen av de punktene som er nevnt i innspillene fra de involverte.

Virke påpeker bl.a. at stortingsvedtaket innebærer et klart oppdrag om å foreta substansielle endringer i Vegvesenets håndbøker som legger til rette for en mer liberal praksis for godkjenning av skiltsøknader. De viser til at håndbøkene legger til grunn at det skal være et mest mulig konsistent og helhetlig system og minimum skilttetthet, noe som gjør det vanskelig å imøtekomme Stortingets vedtak uten betydelige endringer. De mener reglene gir få muligheter til å foreta et reelt skjønn i avveiningen mellom skilting og trafikksikkerhet ifm. behandlingen av søknader. Videre at ivaretagelsen av trafikksikkerhetshensyn må kunne skje etter en konkret vurdering i det enkelte tilfellet, og ikke etter kriterier mht. maksimalt antall skilt på samme stolpe. De mener det foreligger lite kunnskap bl.a. om hvor mye skilting man kan ha før det utfordrer trafikksikkerheten, men påpeker at en utvikling mot skiltjungel ikke er innenfor oppdraget. Virke nevner at flere av deres medlemmer innen stasjonsbransjen ikke er tilfreds med situasjonen, og at medlemmer innenfor reiseliv også er svært opptatt av bedre skilting. Virke skriver ellers at det begrensede antallet klager Vegvesenet mottar ikke kan tas som en indikasjon på annet enn at næringsaktørene har lært seg å leve med det regelverket håndbøkene legger opp til. De mener revisjonsoppdraget ikke kan forstås å være begrenset til N300 del 5, men at det bl.a. også må sees på reglene om reklame langs veg. Virke trekker også fram konkrete formuleringer i N300 Del 1 (Fellesbestemmelser) og del 5 som de anser utfordrende mht. å endre praksis i en mer liberal eller skjønnbestemt retning. Fra Del 1 nevnes formuleringer som; «Så få skilt som mulig, men så mange som nødvendig», «Restriktiv bruk av skilt belaster trafikantenes oppmerksomhet minst mulig, fremmer tiltroen til og respekten for

trafikkskiltingen, og reduserer den visuelle forurensningen av veg- og gatemiljøet» og «Ensartet og konsekvent skiltplassering over strekninger og innenfor områder».

NAF AS skriver at inntrykket deres er at skiltprinsippene i N300 og det arbeidet Vegdirektoratet har gjort de siste årene langt på vei imøtekommer de henvendelsene de har fått fra medlemmer tidligere. De skriver videre at det gjenstår å se hvordan disse blir forvaltet, men de opplever ikke behov for revidering av N300 nå.

NHO Reiseliv skriver at de ikke har noen innspill på det nåværende tidspunkt.

Hanen påpeker at nye motorveier som legges utenfor lokalsamfunn gjør serviceskilting ekstra viktig til deres medlemsbedrifter. Flere organiserer seg i lokale nettverk. For å oppnå bedre veivisning uten for mange enkeltstående skilt, mener de man bør se på bestemmelser for skilting til samarbeidende nettverk, f.eks. felles informasjonstavler.

Vegforum for byer og tettsteder mener dagens regelverk (N300 del 5) er fleksibelt nok for å gi en tilstrekkelig visning til virksomheter med adkomst fra kommunale veger. De viser til at det kommunale vegnettet er veldig variert, fra tett gatestruktur til landeveger, men at regelverket gjør det mulig å tilpasse visningen til dette. I sentrumsområder og næringsområder der virksomhetene ligger tett, vil virksomhetsskilting i tillegg til gatenavnskilting, gjøre navigeringen for trafikantene vanskelig og i verste fall trafikkfarlig. De påpeker at det i byområder er mange andre viktige trafikkskilt som krever oppmerksomhet, og at disse ikke må overskygges av virksomhetsvisning hvis det ikke er strengt nødvendig.

Miljødirektoratet skriver at deres aktører i stor grad får innvilget sine søknader om skilting. De skriver videre at de ønsker prioritering av skilting til naturvernområder langs større veier. De ønsker alle sine skilt på brun bakgrunn, da det er internasjonalt anerkjent og tydelig kommuniserer at det er en «severdighet».

Agder fylkeskommune skriver at de avslår noen søknader der det er tilstrekkelig/hensiktsmessig å følge geografisk vegvisning, der det ikke er plass på skiltoppsett, eller søker ikke tilfredsstiller kravene i normalen. De spør om det er mulig i større grad å definere hva som er av allmenn interesse, og hvor det er ukjente som skal finne frem. Dersom man skal slakke opp på regelverket mener de det er viktig å tenke på at trafikantene ikke skal tro at tilbud er bedre enn de er. De mener også at hvis det blir for mye informasjon, så kan det bli vanskelig for trafikantene å oppfatte skiltene. Det kan videre bli problemer med friskt med for mange skilt, f.eks. på steder med krysningspunkt. De spør om noe kan løses ved å ha flere «samleskilt» ala næringsområde, samt om det er behov for flere skiltsymboler.

Trøndelag fylkeskommune skriver at de har en lempelig saksbehandlingspraksis med bakgrunn i politiske signaler de siste årene. De avslår der det ønskes skilting langt vekk fra bedriften, jf. her at geografisk visning må følges så langt det går og suppleres med annen skilting. De mener at ønsker om mer service- og virksomhetsskilting, uten at det medfører for stor infomengde og gir utfordringer for trafiksikkerheten, kan løses med skilt 731 «Samleskilt for veivisning». Bruk av skilt 731 kan gi opprydding i skiltingen, løsninger som er mere oversiktlige og intuitive for trafikantene, samt redusere skilmengden i kryss.

Vestfold og Telemark fylkeskommune påpeker at søkerne må bli oppmerksomme på kravene som settes for at det kan gis tillatelse til skilting, og at dette kan gjøres ved at søker ved bruk av et digitalt søknadskjema får opp lenker til kravene i N300. I tillegg må søkeren svare ut om det er skilt på aktuelle steder/kryss. Her kommer også spørsmålet om en godkjent (og trafiksikker) avkjørsel og parkeringsmulighet for besøkende inn. Ved en revisjon av N300 del 5 mener de det bør komme enda

tydeligere frem hvilke krav som gjelder for de ulike skiltene/symbolene. De trekker fram dilemmaet der det alt er skiltet til andre virksomheter mv. på stedet. Hvem skal prioriteres, eller er det førstemann til mølla?

Møre og Romsdal fylkeskommune mener dagens regelverk fungerer greit, og har kun noen kommentarer/utfordringer. De spør bl.a. om hvilke bedrifter/virksomheter som skal prioriteres, og/eller om det er førstemann til mølla-prinsippet som gjelder. De spør videre om serviceskilting bør prioriteres framfor virksomhetsvisning, og om geografisk visning/adresseskilting kan erstatte en del skilting til virksomheter. De påpeker at det også er viktig at virksomheter har gode nettsider, som viser hvor de er lokalisert.

Vestland fylkeskommune gir uttrykk for at arbeidet med service- og virksomhetsvisning er krevende. De mener stortingsvedtaket også omfatter endringer av vegtrafikkloven og skiltforskriften. De har få saker som ender med avslag, men mange saker blir avklart ved kontakt før søknad. De mener reglene om utforming av skilt og konkrete krav til bruk av skiltsymboler generelt sett er formålstjenlige, og ønsker seg flere tydelige regler. De er veldig opptatt av å legge godt til rette for næringsutvikling, særlig turisme og reiseliv, men mener det bør drøftes hvor grensen mellom informasjon som er nyttig for trafikanter og markedsføringsverdi for virksomheter går, og om dette bør dekkes over samferdselsbudsjett. De mener det bør vurderes om service- og virksomhetsskilt bør prioriteres strengere til mål som er «viktige for svært mange» eller «svært viktige for få». Positive til mer bruk av private skilt, da de ofte er et godt alternativ til offentlige skilt og gir større spillerom mht. utforming, samt positive effekter knyttet til eierskap.

Rogaland fylkeskommune imøtekommer som oftest ikke ønsker om virksomhetsvisning der det er gul vegvisning i aktuelt kryss, der det er vist til næringsområde bedriften er lokalisert i, bedriften er godt synlig fra vegen med egenreklame, maksimal infomengde er nådd på skiltoppsettet, eller ønsket skiltplassering er for langt unna virksomheten. De mener dagens regelverk er bra, men at det i enkelte tilfeller kunne være lettere å tillate slik skilting der det eksisterer gul vegviser.

Innlandet fylkeskommune skriver at det oppleves som at virksomhets- og servicevisning sees på som et ledd i virksomhetenes egenreklame, noe som ikke er intensjonen med slik skilting. De frykter at dette i større grad vil bli sett på som reklame hvis det åpnes ytterligere opp for slik skilting, noe som kan føre til flere skilt og at trafikkregulerende skilt kan bli mindre synlige. De mener større mengde service- og virksomhetsskilt vil trekke mer av bilistenes oppmerksomhet bort fra vegen. I stedet for mer service- og virksomhetsvisning bør virksomheter kunne plassere skilt/reklame på egen eiendom etter reglene for dette.

Viken fylkeskommune opplyser at de gir avslag på søknader om skilt med følgende begrunnelser: virksomheten/bedriften ligger inne på et område som er skiltet med 790.15 «Næringsområde» og områdenavn, ligger inne i kjøpesenter, i byer og større tettsteder, har reklame/ulovlig reklame, lang avstand fra motorveier/hovedveier, for stor infomengde/for mange visningskilt i kryss, avkjørsler/parkeringsproblemer og trafikk sikkerhetsproblemer. De mener tiltak for å få til bedre service- og virksomhetsveivisning kan være at man blir flinkere til å bruke muligheter innenfor regelverket, at flere symboler kan hjelpe (men, at man må passe på at det ikke blir for mange forskjellige og rare/tvetydige symboler), fjerne skilt når det blir for mange ved nye ønsker/behov, mer «megling» mellom ulike virksomheter på et område, dialog med kommunen mht. navn, prioriteringer osv., og bli bedre på å fjerne skilt som har mistet aktualitet. De påpeker at et stort flertall av søknadene blir godkjent, dvs. at politikernes bilde av forholdene ikke stemmer helt med virkeligheten. Det er det fåtallet som blir avslått som får oppmerksomhet.

Statens vegvesen Transport og samfunn har også kommet med nyttige innspill om hvordan dette oppdraget kan følges opp.

Som nevnt over, gjelder en god del av innspillene vi har mottatt forslag og ønsker om å endre bestemmelser i skiltforskriften. Noen av *fylkeskommunene* gir uttrykk for at man bør overføre skiltmyndighet for service- og virksomhetsskilt på fylkesveg fra Statens vegvesen til fylkeskommunen.

Mange av *fylkeskommunene* mener at man må øke egenandelene for denne typen skilting.

Miljødirektoratet kommer med forslag om å innta nye skiltsymboler i forskriften.

Når det gjelder dette med egenandel, påpekes det i innspillene at denne har vært uendret i mange år og derfor bør økes betraktelig. I dag er det et stort sprik mellom faktiske kostnader og egenandelene. Mer service- og virksomhetsskilting kan dermed påføre vegeierne store kostnader. I den sammenheng nevnes det at tillatelse til flere skilt på samme skiltoppsett ofte innebærer at hele skiltoppsettet må byttes, at det må gis forvarsel fra begge sider, og at større fundamenter kan bety at man kommer i konflikt med kabler i bakken. Særlig store kostnader blir det når det gjelder skilting langs større riksveger, der det kan bli snakk om å bytte eller endre overhengende skilt. Det kan også bli store utgifter der det både må skiltes fra kommunal veg, fylkeskommunal veg og riksveg, ref. her at det skal være kontinuitet i vegvisningen. Flere påpeker at de i utgangspunktet ikke har eget budsjett for trafikkskilt, men at dette tas av driftsbudsjettet, og at kostnader til slike skilt må prioriteres mot andre viktige drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Noen mener det bør drøftes å innføre egenandel for ikke-kommersielle tilbud samt en årlig egenandel, bl.a. for å dekke kostnader til ajourhold av skilt og få virksomheter til å melde fra om avvikling av tilbud.

Når det gjelder ønskene om overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, begrunnes dette med at fylkeskommunen bør få skiltmyndighet tilsvarende det kommunene har på sine veger. Det påpekes at dette vil forenkle saksbehandlingsprosedyrene vesentlig, samt gi rom for mer lokale prioriteringer innenfor rammene av regelverket. Det gis uttrykk for at dagens saksbehandling som involverer både fylkeskommunen og Vegvesenet innebærer en tungvint, uryddig og forvirrende behandling for søkere, og at det kan føre til uforholdsmessig lang saksbehandlingstid.

Virke mener det er fare for økt mobilbruk under kjøring dersom skiltingen ikke gir tilstrekkelig informasjon til de vegfarende. I innspill fra andre stilles det spørsmål ved behovet for enda mer service- og virksomhetsskilting da navigasjonssystemer har gjort at det er blitt stadig enklere å finne fram til aktuelle reisemål.

Det kom også en del innspill knyttet til praksis, herunder bl.a. knyttet til saksbehandlingstid, samt bruk av det mulighetsrommet som allerede ligger i N300.

V. Etterfølgende avklaringer fra Samferdselsdepartementet om rammene for oppdraget

I møte med Samferdselsdepartementet 16. november 2021 konkretiserte departementet rammene for oppdraget, dvs. hva som faller innenfor og utenfor dette. Det ble avklart at forslag om endringer i skiltforskriften faller utenfor og at disse eventuelt må følges opp i egne prosesser.

Når det gjelder overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunen for fylkesveg, kan vi opplyse at det er igangsatt et større utredningsarbeid på dette. Utredningsarbeidet omfatter overføring av skiltmyndighet generelt, og er ikke begrenset til overføring av myndighet knyttet til service- og virksomhetsskilt. Departementet ønsket at dette med skiltmyndighet blir håndtert samlet i den prosessen som alt er igangsatt.

Avklaringen fra departementet innebærer videre at dette oppdraget omfatter revisjon av N300, og at bestemmelser som gjelder for reklame langs veg ikke omfattes. Det vil si at endringer i bl.a. vegloven og V323 «Reklame og trafikkfare» heller ikke er en del av oppdraget.

VI. Vegdirektoratets kommentarer til noen av innspillene

Forslag og innspill som ikke skal omfattes av dette oppdraget kommenteres ikke her, jf. punkt V. Våre kommentarer knytter seg dermed til de innspillene som gjelder bestemmelsene i N300 (Trafikkskilt).

Virke har kommet med både overordnede innspill og innspill knyttet til enkelte bestemmelser og formuleringer i N300 Del 1 (Fellesbestemmelser) og del 5 (Serviceskilt og virksomhetsvisning). Når det gjelder de formuleringene som *Virke* viser til i N300 Del 5, påpeker vi at de gjelder tidligere utgave av Del 5 og at noen formuleringer er fjernet eller endret i ny utgave.

Virke viser videre til at bestemmelsene i N300 legger til grunn at det skal være et mest mulig konsistent og helhetlig system og minimum skilttetthet, og at disse gir få muligheter til å foreta et reelt skjønn i avveiningen mellom skilting og trafikksikkerhet ved behandlingen av søknader. De mener hensynet til trafikksikkerheten må kunne skje etter en konkret vurdering av det enkelte tilfellet, og ikke etter kriterier mht. maksimalt antall skilt på samme stolpe.

Vegdirektoratet mener at de overordnede prinsippene som legges til grunn i N300 er viktige og nødvendige. Formålet med offentlige trafikkskilt er å dekke trafikantenes behov for informasjon og samfunnets behov for regulering av trafikken. For at skiltssystemet skal fungere, må man sørge for en mest mulig ensartet og konsekvent bruk av trafikkskiltene i hele landet. Vi mener videre at det er nødvendig å ha bestemmelser om skilttetthet og maksimal informasjonsmengde, og at gjeldende bestemmelser er godt faglig fundert. Vi viser til at et trafikkskilt skal overbringe et budskap til trafikantene, og budskapet skal resultere i en ønsket adferd eller handling. For at dette skal fungere, må trafikantene under alle rådende trafikk- og synsforhold; oppdage skiltet, oppfatte eller lese skiltbudskapet, forstå skiltbudskapet, tro på og respektere skiltingen og vurdere og reagere på skiltbudskapet. Vi kan som eksempel nevne at det danske Vejdirektoratet har opplyst at også deres bestemmelser om maksimalt antall opplysninger/visningsmål er basert på det man vet om hva trafikantene kan klare å se, lese og oppfatte, det vil si trafikksikkerhetsmessige forhold. De danske bestemmelsene innebærer at det som hovedregel ikke skal være mer enn fire visningsmål, inklusiv geografiske navn, navn på terminalmål og kommersielle virksomhetsnavn på skilt i kryss. Vejdirektoratet viser til at undersøkelser utført av trafikkpsykologer i bl.a. Europa og USA viser at mange trafikanter har vanskeligheter med å lese og bearbeide mer enn fire vegvisningsmål på samme sted mens de kjører bil. Dersom det vises mer informasjon, kan det medføre at trafikantenes fokus ledes bort fra andre trafikanter eller vegen.

Vegdirektoratet understreker ellers at service- og virksomhetsvisning er en del av det samlede vegvisningssystemet, og *supplerer* den geografiske vegvisningen (fjernmål, regionale mål, lokale mål). Det vil si at den geografiske skiltingen ligger i bunn for vegvisningen. Dette er et grunnleggende og nødvendig skiltprinsipp, da det ellers ville bli svært mye skilt ute langs vegene som både ville være unødvendige og kunne utfordre trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet mener ellers det er grunn til å merke seg at både *NHO Reiseliv* som er den største arbeidsgiverorganisasjonen for reiselivet i Norge, og *NAF AS* som er en stor og tung medlems- og forbrukerorganisasjon, ikke kommer med innspill til revisjon av N300 nå.

Hanen påpeker bl.a. at nye motorveier som legges utenfor lokalsamfunn gjør at flere organiserer seg i lokale nettverk, og mener derfor at man bør se på bestemmelser for skilting til samarbeidende nettverk, f.eks. felles informasjonstavler.

Vegdirektoratet viser til at gjeldende bestemmelser gir rom for å bruke informasjonstavler, og at dette nok kan brukes mer aktivt for å bedre mulighetene for å informere trafikantene om ulike tilbud. Bruk av informasjonstavler er spesielt nevnt i N300 Del 5 under fellesbestemmelsene i punktet "Byer og tettsteder". Det anbefales her at man for å gjøre det enklere å finne bestemte servicetilbud, gir informasjon ved hjelp av informasjonstavle plassert på egnet sted ved innkjøring til tettstedet, og på steder hvor ukjente bilister ofte stopper, f.eks. på rasteplass, ved parkeringsplass for turistinformasjonskontor, på busstasjon o.l. *Vegdirektoratet* påpeker at bruk av informasjonstavler også kan være aktuelt andre steder langs vegnettet. Det ligger således ingen formelle begrensninger i N300 her, da slike informasjonstavler forutsettes plassert på steder der informasjonen ikke skal oppfattes av trafikantene mens de kjører, og således ikke utfordrer trafiksikkerheten.

Miljødirektoratet ønsker alle sine skilt på brun bakgrunn, da det er internasjonalt anerkjent og tydelig kommuniserer at det er en «severdighet».

Vegdirektoratet vil vurdere innspillet, men kan ikke se at det hører inn under dette konkrete oppdraget.

Agder fylkeskommune spør om det er mulig i større grad å definere hva som er av allmenn interesse, og hvor det er ukjente som skal finne frem. Hvis det skal slakkes opp på regelverket mener de det er viktig å tenke på trafikantene ikke skal tro at tilbud er bedre enn de er. Videre at man må tenke på at mye informasjon kan være vanskelig å oppfatte og at det kan bli problemer med friskt med mange skilt f.eks. ved krysningspunkt. De spør om noe kan løses ved å ha flere «samleskilt» ala næringsområde.

Vegdirektoratet mener dagens bestemmelser ivaretar disse innspillene. Vi viser her bl.a. til de krav som stilles for å kunne skilte til ulike tilbud, herunder kravene som stilles til kvalitet og åpningstid for å kunne bruke ulike skiltsymboler, samt bestemmelsene om maksimal informasjonsmengde i kryss. Vi nevner også at det i 2020 ble innført et nytt skiltsymbol; skilt 790.16 "Kjøpesentre". Skiltsymbolet kan brukes for visning til kjøpesentre, det vil si en samling av butikker innen detaljhandel på ett sted som markedsføres som en enhet under et eget navn, samt til varehus innen detaljhandel som tilbyr et bredt spekter av varer.

Trøndelag fylkeskommune mener at ønsker om mer service- og virksomhetsskilting, uten at det medfører for stor infomengde og gir utfordringer for trafiksikkerheten, kan løses med skilt 731 «Samleskilt for veivisning». Dette kan gi opprydding i skiltingen, løsninger som er mere oversiktlige og intuitive for trafikantene, samt redusere skiltmengden i kryss.

Vegdirektoratet er enig i at bruk av skilt 731 i en del tilfeller kan være en god løsning som både kan bidra til å rydde opp i skiltingen og muliggjøre skilting til flere visningsmål. Spesielt på motorveger og motortrafikkveger kan dette være en aktuell løsning.

Vestfold og Telemark fylkeskommune spør bl.a. om hvem som skal prioriteres der det er skiltet til andre virksomheter mv. på stedet, eller om det er førstemann til mølla.

Vegdirektoratet bemerker at dette er noe skiltmyndigheten i dag må prioritere. Når det gjelder eventuell service- og virksomhetsvisning, mener vi at kommunene bør trekkes inn i vurderingen av hva som skal prioriteres.

Møre og Romsdal fylkeskommune mener regelverket fungerer greit, men spør bl.a. om hvilke bedrifter/virksomheter som skal prioriteres, om det er først til mølla-prinsippet som gjelder. De spør videre om serviceskilting bør prioriteres foran virksomhetsvisning, og om geografisk visning/adresseskilting kan erstatte en del skilting til virksomheter. De påpeker at det er viktig at virksomheter har gode nettsider, som viser hvor de er lokalisert.

Vegdirektoratet understreker at den geografiske vegvisningen må ligge i bunn, det vil at slik visning alltid skal prioriteres, og viser ellers til kommentaren over.

Vestland fylkeskommune gir uttrykk for at arbeidet med service- og virksomhetsvisning er krevende, men at reglene om utforming av skilt og konkrete krav til bruk av skiltsymboler generelt sett er formålstjenlige. De mener det bør vurderes om service- og virksomhetsskilt bør prioriteres strengere til mål som er «viktige for svært mange» eller «svært viktige for få».

Vegdirektoratet påpeker at dette er en vurdering som ligger til skiltmyndigheten og som man innenfor dagens regler må gjøre.

Rogaland fylkeskommune gir bl.a. uttrykk for at dagens regelverk er bra, men at det i enkelte tilfeller kunne være lettere å tillate slik skilting der det eksisterer gul vegviser.

Vegdirektoratet påpeker at det kan skiltes til virksomheter, så lenge man holder seg innenfor bestemmelsene som gjelder for maks antall visningsmål i hvert kryss.

Innlandet fylkeskommune skriver at det oppleves som at virksomhets- og servicevisning sees på som et ledd virksomhetenes egenreklame, noe som ikke er intensjonen. De frykter dette i større grad vil bli sett på som reklame hvis det åpnes ytterligere opp for slik skilting, og at trafikkregulerende skilt kan bli mindre synlige.

Vegdirektoratet mener det som her påpekes er riktig og viktig.

Viken fylkeskommune mener det kan gjøres en del endringer knyttet til saksbehandlingen av slike saker, herunder bl.a. at man bli flinkere til å bruke mulighetene innenfor regelverket, ha mer dialog med søkere og kommuner. De påpeker at et stort flertall av søknadene blir godkjent, dvs. at politikernes bilde av forholdene ikke stemmer helt med virkeligheten.

Vegdirektoratet antar at det kan gjøres visse justeringer knyttet til behandlingen av slike saker, herunder at saksbehandlerne kan bli enda flinkere til å bruke det mulighetsrommet som dagens bestemmelser gir. I likhet med fylkeskommunen mener også vi at det er grunn til å anta at det ikke er et stort problem at skiltsøknader ikke innvilges, noe som underbygges av at vi får et begrenset antall klagesaker.

VII. Saksbehandlingspraksis - mulige endringer og forbedringer

I den innledende runden vi har hatt, har vi også fått innspill til mulige endringer og forbedringer i saksbehandlingspraksis. Dersom disse innspillene følges opp, mener vi at det kan bidra i riktig retning sett opp mot føringene i stortingsvedtaket. Vi nevner her noen av innspillene vi anser særlig relevante for skiltmyndigheten:

- Være flinkere til å bruke alle de mulighetene som finnes innenfor regelverket
- Mer bruk av skilt 731 «Samleskilt for vegvisning», særlig der et

- Ha mer dialog med kommuner om prioritering, navn mv., herunder vurdere mer bruk av næringsområde
- Forbedre dialogen med søker ifm. søknader, herunder veilede om mulighetsrommet innenfor regelverket
- Ha mer dialog med ulike virksomheter på et område om hvem som skal få skilt
- Sikre at skiltforskriften og N300 følges opp mht. bruk av symboler og navnsetting
- Bli bedre til å fjerne skilt som har mistet aktualitet, og fjerne der det blir for mange ved nye ønsker/behov
- Gjøre kommuner og fylkeskommunale oppmerksom på muligheten de har for å sette opp informasjonstavler på egnet sted langs hovedvegnettet inn mot byer og tettsteder
- Vurdere alternativer til offentlige skilt, bl.a. bruk av enkle private skilt/reklame

Statens vegvesen har skiltmyndighet for denne typen skilt på riks- og fylkesveg. Myndigheten utøves av Transport og samfunn ved de enkelte transportforvaltningsenhetene. Vegdirektoratet vil ta initiativ for å bevisstgjøre skiltmyndigheten i Transport og samfunn på ovennevnte punkter.

Vi vil også be Transport og samfunn om å vurdere å utvikle en digital søkeportal som kan formidle krav til søker, og forenkle prosessen for saksbehandlerne.

VIII. Vegdirektoratets vurdering av hvilke endringer som bør gjøres i N300 (Trafikkskilt) nå

Ut fra det som framkommer i brorparten av innspillene og de klagesakene vi behandler, er vår vurdering at det ikke ser ut til å være behov for å gjøre omfattende endringer i N300 nå. Vi foreslår likevel noen endringer som vi mener både vil imøtekomme føringene fra Stortinget samt følge opp noe av det som har kommet fram i innspill fra de involverte.

Basert på det ovennevnte foreslår vi at det gjøres endringer knyttet til bestemmelsene om skilting fra motorveg og motortrafikkveg. Det vil si at det gis åpning for å skilte til noe flere mål enn dagens bestemmelser gir rom for.

Konkret foreslår vi at det gis åpning for å vise til flere typer servicetilbud på serviceskilt, samt at det åpnes for bruk av ett ekstra skilt 731 "Samleskilt for vegvisning" for annen virksomhetsvisning, jf. kapittel IX under. Det gis på denne måten rom for å skilte til flere ulike tilbud før avkjøringen fra slike veger.

Det er en forutsetning at vilkårene for å få innvilget skilting er oppfylt. Dette innebærer bl.a. at stedene det skal skiltes til må oppfylle bestemmelsene som er knyttet til bruken av de enkelte servicesymbolene og at den totale informasjonsmengden som tillates for det enkelte skilt ikke overstiges. For å få innvilget skilting er det videre en forutsetning at det er innvilget skilting på det underordnede vegnettet (fylkesveg og/eller kommunal veg), jf. kontinuitetsprinsippet.

Endringene vi foreslår innebærer at det både må gjøres endringer i den delen av N300 som omhandler serviceskilt og virksomhetsvisning, samt i delene som omhandler vegvisningsskilt. Vi omtaler under bare de hovedgrepene som foreslås, det vil si at vi ikke omtaler absolutt alle detaljene knyttet til ordlyd og figurer som det vil måtte endres på i de respektive delene. Det vil uansett, og uavhengig av de endringene som her foreslås, bli gjort en del endringer som følge av den digitaliseringen av N300 som er i gang.

Vi understreker samtidig at det på slike veger, med høyt hastighetsnivå og stor trafikkmengde, må settes begrensninger på total informasjonsmengde. Det kan ikke åpnes opp for så mye service- og virksomhetsvisning at det kan gå ut over trafikantenes mulighet til å få med seg trafikkregulerende

skilting og geografisk vegvisning. Det er avgjørende at trafikantene oppfatter og forstår forannevnte skilt, da disse kan sies å utgjøre «bærebjelker» i skiltsystemet. At det må settes noen begrensninger i hvor mye service- og virksomhetsvisning det kan åpnes for, betyr at det må foretas en prioritering av hvilke steder det skal kunne vises til.

Det vil ofte være slik at svært mange forskjellige mål kan nås ved avkjøring i aktuelle kryss, f.eks. en rekke ulike typer severdigheter, offentlige og private virksomheter og institusjoner. Vegdirektoratet mener det er hensiktsmessig og riktig at de konkrete vurderingene av hva som skal prioriteres på samleskilt 731 gjøres av den kommunen der skiltene skal settes opp. Dette da det er kommunene, som ut fra sin lokalkunnskap er nærmest til å foreta de konkrete prioriteringene. En annen mulig løsning er at denne prioriteringen skal foretas av kommunen og fylkeskommunen i fellesskap. Hvordan en slik prosess settes i gang og gjennomføres, kan variere. Dette kan bl.a. tenkes initiert av aktuell kommune (evt. fylkeskommune). Når det skal tas stilling til hva som skal vises på slike samleskilt, bør dette skje i dialog med lokale turistorganisasjoner, næringslivsorganisasjoner og forvaltningsmyndigheten for naturvernområder. Det er viktig at slike prioriteringer kan stå seg over noe tid, da det ikke er heldig dersom slike skilt stadig må skiftes ut. Vi ber spesielt om høringsinstansenes innspill på om det bør være opp til kommunen alene, eller kommunen og fylkeskommunen i fellesskap, å foreta prioriteringen. Når denne prioriteringen er gjort, må dette følges opp med et konkret skiltvedtak av aktuell skiltmyndighet.

IX. Forslag til endringer i N300 (hovedgrep)

På bakgrunn av det ovennevnte foreslår vi følgende endringer:

Åpning for å vise til flere ulike typer servicetilbud på serviceskilt

For det første foreslår vi at det åpnes for å kunne bruke serviceskilt til å vise til flere ulike typer servicetilbud fra motorveg enn i dag.

I dag står det i N300 at det på serviceskilt langs motorveg bare skal tillates servicesymboler for trafikantenes umiddelbare behov, og som eksempler nevnes det drivstoff, hurtiglading, toalett, rasteplass og spisested anlagt primært for å betjene den aktuelle vegen.

Følgende nye ordlyd foreslås: *På serviceskilt langs motorveg skal det bare tillates servicesymboler for trafikantenes umiddelbare behov anlagt primært for å betjene den aktuelle vegen, i denne prioriterte rekkefølgen:*

- I. 609 "Hurtiglading av motorvogn"
- II. 610 "Drivstoff"
- III. 612 "Toalett"
- IV. 613 "Rasteplass"
- V. 614 "Enklere servering"
- VI. 616 "Spisested"
- VII. 626 "Overnattingssted"
- VIII. 611 "Toalettømmeanlegg"
- IX. 618 "Campingplass"
- X. 622 "Campinghytter"
- XI. 621 "Bobilplass"
- XII. 624 "Vandrerhjem"
- XIII. 625 "Rom og frokost"
- XIV. 635 "Informasjon"

XV. 637 "Turistkontor"

Hvert serviceskilt kan ha maks fire symboler.

Åpning for bruk av ett ekstra skilt 731 "Samleskilt for vegvisning"

For det andre foreslår vi at det kan settes opp ett ekstra skilt 731 "Samleskilt for vegvisning" i hvert kryss på motorveg og motortrafikkveg utover det dagens normalbestemmelser åpner for.

Samleskilt kan brukes for å vise til steder eller virksomheter som kan nås via et felles vegvalg i etterfølgende vegkryss eller avkjøring. Denne endringen innebærer at det gis noe mer rom for å vise til virksomheter som ikke dekkes av serviceskiltingen nevnt over.

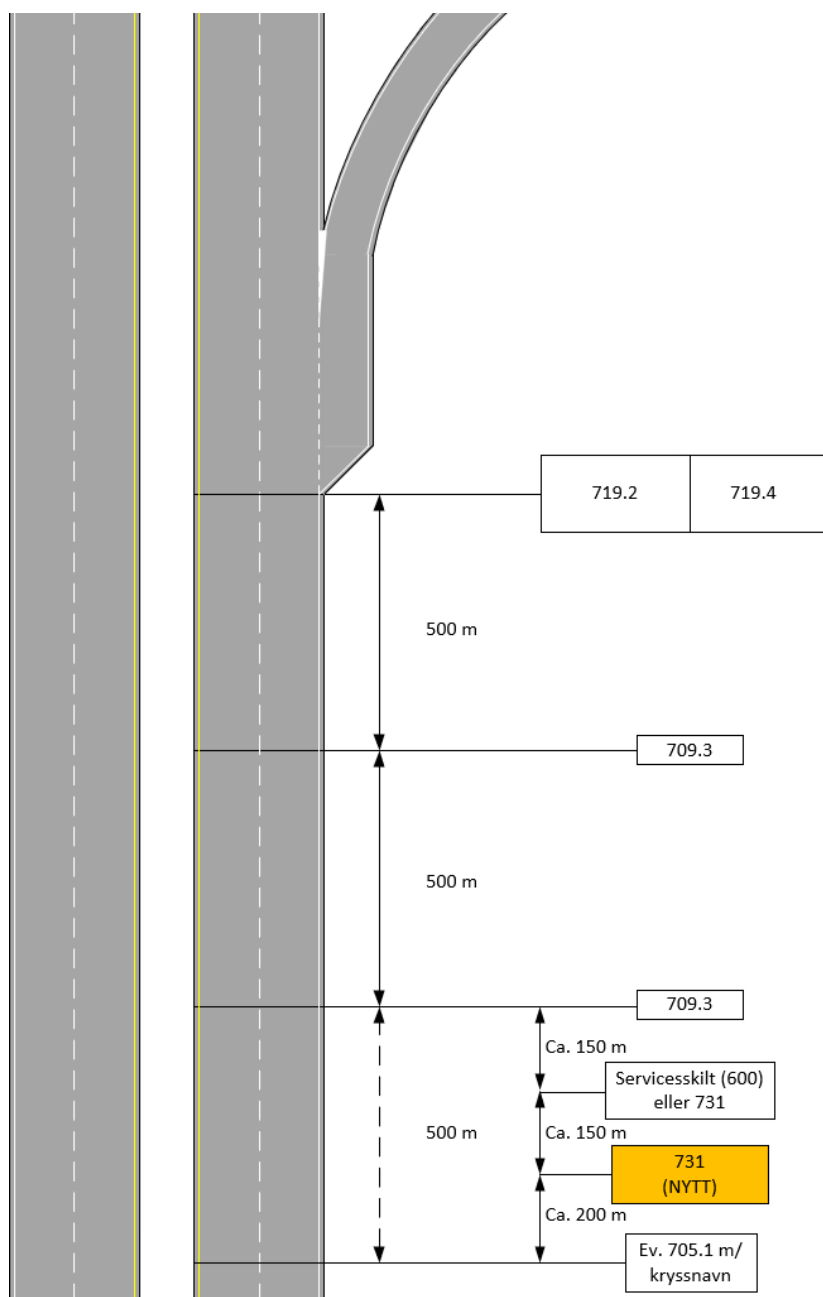
I dagens N300 framgår det at annen virksomhetsvisning på motorveg og motortrafikkveg bare unntaksvis skal tillates, og avgrenses til visning til virksomheter med svært mange ukjente besøkende.

Følgende ordlyd forslås: *Virksomhetsvisning på motorveg og motortrafikkveg skal bare tillates på skilt 731 "Samleskilt for vegvisning". Slik visning skal avgrenses til virksomheter med svært mange ukjente besøkende samt til virksomheter som kommunen og/eller fylkeskommunen prioriterer i det aktuelle kryssområdet.*

Det er en forutsetning at vilkårene for å få innvilget skilting er oppfylt., herunder bestemmelsene om maksimal informasjonsmengde.

Eksempler på samleskilt:





Figur 1 Illustrasjon av nytt skiltprinsipp

Endring i bestemmelsene om klage

Dersom ovennevnte forslag gjennomføres, mener vi det også bør gjøres endringer i bestemmelsene om klageadgang. Vi viser her til at skiltvedtak formelt sett er lokal forskrift og at det dermed ikke er klageadgang etter forvaltningsloven. Gjeldende bestemmelsene i N300 åpner likevel opp for å kunne klage på skiltmyndighetens avgjørelser knyttet til serviceskilting og virksomhetsvisning.

Der det er aktuell kommune (og evt. fylkeskommune) som har foretatt de konkrete prioriteringene av hva det skal vises til på samleskilt på motorveg og motortrafikkveg, mener vi det bør gjøres et unntak fra klageretten. Det vil si at slike prioriteringer ikke skal kunne påklages til Vegdirektoratet.

I gjeldende N300 står det at Vegdirektoratet er klageinstans for riksveg og fylkesveg, men at søker skal sende klagen til den enheten som først har behandlet saken.

Følgende ordlyd foreslås: *Vegdirektoratet er klageinstans for riksveg og fylkesveg, men søker skal sende klagen til den enheten som først har behandlet saken. Kommunens (og evt. også fylkeskommunens) vedtak om prioritering av hva det skal vises til på samleskilt på motorveg og motortrafikkveg kan ikke påklages til Vegdirektoratet.*

X. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Det følger av skiltforskriften § 37 at utgifter til offentlige trafikkskilt dekkes som vegutgifter etter veglova § 20. I skiltforskriften §§ 38-44 er det imidlertid gitt bestemmelser om betaling av egenandeler for utgifter til serviceskilt og visning til bedrifter o.l. 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.

Visning til ulike virksomheter kan utløse krav om betaling av egenandel etter bestemmelsene som er omtalt over. Egenandelen dekker imidlertid kun en liten del av de faktiske utgiftene knyttet til skilting, noe som innebærer at det meste av utgiftene vil måtte dekkes av aktuell vegeier. Spriket mellom egenandel og faktiske utgifter er særlig stort på motorveger og motortrafikkveger.

Vegeier på motorveg og motortrafikkveg vil i brorparten av tilfellene være Statens vegvesen eller Nye Veier AS. Forslaget innebærer økte utgifter til selve skiltingen, arbeid med behandling av skiltvedtak, samt utgifter til arbeidsvarsling i forbindelse med oppsetting av nye skilt. På motorveger og motortrafikkveger kan det bli snakk om betydelige utgifter. Det vil også være nødvendig med oppfølgende skilting på det underordnede vegnettet, som kan være enten fylkesveger og/eller kommunale veier. Utgifter knyttet til skilting på fylkesveg og kommunal veg dekkes av henholdsvis fylkeskommunen og kommunen.

For kommunene (og evt. fylkeskommunene) vil forslaget også innebære at de må bruke tid og ressurser knyttet til arbeidet med å vurdere hva som skal prioriteres på aktuelle samleskilt.