

Referat

Projekt	Nortek om vejafmærkning, vegtavler (ROAD SIGNING)
Emne	Nordisk fælles fagnetværk
Dato	24. – 25. marts 2015
Sted	Vejdirektoratet, DK på Park Inn, Kastrup
Møde nr.	10
Referent	Ulrik/Eva-Lotta/Pia

Deltagere	Niclas, Nillson, Transportstyrelsen, Sverige Eva-Lotta, Löfgren, Transportstyrelsen, Sverige Gunilla, Ragnarsson, Trafikverket, Sverige Tuomas, Österman, Trafikverket, Finland Per-Olof, Linsen, Trafikverket, Finland Stine, Forsbak, Vegvesen Norge Ulrik Winther Blindum, Vejdirektoratet, Danmark Pia Brix, Vejdirektoratet, Danmark
-----------	--

Fraværende	Afbud fra Gry Horne, Johansen, Vegvesen, Norge
------------	--

Punkt

1. Pia bød velkommen til mødet, og gav praktiske information. Mødet startede med lunch.
2. **Godkendelse af dagsorden**
Dagsorden godkendt.
3. **Godkendelse af referatet fra sidste møde i Solna, Sverige.**
Gunilla undskyldte, at power points fra Hans Holmén ikke var vedlagt til seneste referat.
Pia bemærkede, at hun havde fremlagt forslag til nordisk krav til retrorefleksion af retroreflekterende vejtafle materialer. Baggrund er pr.EN 12899-6 af UAP i 2013 samt det job der pt. pågår i CEN regi. Det fremgår af præsentationen fra 2014 fra DK. Den er vedlagt sammen med referatet, som findes på www.nmfv.dk
Referatet blev godkendt.

4. Aktuelle temaer, status for regler og håndbøger mv.

Nyt fra Sverige

Det blev oplyst, at Eva-Lotta måske erstatter Nicklas i gruppen på de kommende møder.

Den svenske regering har besluttet at tillade såkaldte cykeloverfarter. Her har de motorkørende vigepligt for cyklisterne. Det problematiske i beslutningen er, at der anvendes samme vejafmærkning mod de motorkørende, som ved cykelpassager for så vidt angår afmærkningen på kørebanelen. Der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger til 30 km/h, men ikke skilte for cykeloverfart.

Ved cykelpassager har cyklerne vigepligt for de motorkørende, og der anvendes samme kørebanelafmærkning som ved cykeloverfart. Desuden etableres der et skilt mod de motorkørende. Der sendes ikke et entydigt signal til de motorkørende, så disse tydeligt kan se, om det er en cykeloverfart eller en cykelpassage, de kommer til. Kommunerne skal lave en lokal forskrift, der beskriver, hvor man ønsker at lave en cykeloverfart. Kommunerne er for nærværende afventende med at tage cykeloverfarter i brug i større udstrækning.

Der er udsendt en ny forskrift om trafiksignaler (TSFS 2014:03)

En række andre forskrifter er under revision og der er overvejelser om at samle en række forskrifter til færre i antal.

Trafikverket arbejder på et nyt regelverk, som skal indeholde bestemmelser for både jernbane og vej. Visse afsnit vil blive specifikke for jernbanen henholdsvis vejen. Det er et stort arbejde at lave dette regelverk.

Norge

I Norge vil der fremadrettet ske en mere systematisk nummerering af håndbøgerne. Håndbøgerne består af normaler, retningslinjer og vejledninger.

Normer

N 100 Vej- og gadeudformning

N 200 Vejbygning

N 300 Trafikskilte

Retningslinjer

R310 Trafiksikkerhedsudstyr

Tilhørende vejledninger

V321 Planlægning og opsætning af trafikskilte

www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker

Der er foretaget 6 ændringer i skilteforskriften:

408 Påbudt køreretning i rundkørsler

506 Tungtrafikfelt og tilhørende ophør

507 Slut på tungtrafikfelt

Det er kun kjøretøy over den aktuelle vektgrensen som har lov til å kjøre i disse feltene, altså busser og tungtrafikk over en viss vekt.

556,2 Automatisk trafikkontrol – strækningsmåling
607 hurtig opladning af motorvogn (man skal kunne få opladet sin bil i løbet af ca. 1 time)
776 Godshavn

Generelle drøftelser om bøder ved hastighedsforseelser.

Pia vil forsøge at finde ud af, hvad den danske færdselslov siger omkring bøder til ejeren af køretøjer, hvis køretøjet bliver registreret for at køre for stærkt med, at det ikke er ejeren, som førte køretøjet. Pia har efterfølgende undersøgt det hos politiet. Forseelser med overskridelser over 30 % kontaktes ejer af køretøjet af politiet, hvor ejer bliver bedt om at fortælle hvem der har ført køretøjet. Bøden sendes derefter til den person, der har ført køretøjet. Ved forseelser med overskridelser under 30 % sendes bøde direkte til ejeren af køretøjet. Ejeren skal betale bøden.

I Norge har regeringen stoppet brugen af strækningskontrol.

Finland

Færdselsloven og vejafmærkningsforordningen skal skrives om.

I dag gælder Trafikverkets regler kun på Trafikverkets veje – ikke på kommune veje.

Årsagen til denne større gennemgang af reglerne er, at der siden begyndelsen af 1980'erne, hvor den seneste store gennemgang af reglerne fandt sted, er sket en lang række ændringer, hvilket har resulteret i manglende sammenhæng i regelsættet visse steder. Når disse regler er ændret, skal der ske en større konsekvensrettelse af diverse vejregler.

Finland indfører frakørselsnumre på motorvejsnettet.

Diskussion om symbolet for indkøbsmulighed (indkøbsvogn).

I Sverige sættes dette symbol op til større indkøbsområder. Disse områder skal opfylde en række bestemmelser om fx varieret butikssammensætning bl.a. levnedsmiddelbutikker, samt at der skal være adgang til toiletet. Ordningen har fungeret i Sverige i 3 år. I Sverige må der som udgangspunkt ikke anføres navn på indkøbsområdet, men visse politikere ønsker det.

I Finland har man symbol eller servicetavle for Park and Ride (P+R). Man indsætter ikke symbol for busser, tog, sporvogne mm.

På mødet blev spurgt til de danske regler for opstilling af færdselstavler, når cyklister skal køre mod trafikken i en ensrettet gade.

I den danske håndbog om oplysningstavler side 25 er vist en række eksempler.

Se håndbogen ved brug af dette link:

<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fFaerdselsregulering%2fFaerdselstavler%2f&docId=vd-2014-0023-full>

Danmark

I Danmark arbejdes på 2 ændringsbekendtgørelser til vores vejafmærkningsbekendtgørelser. Ændringerne omhandler bl.a. vejafmærkningen i forbindelse med letbanekørsel. De tavler vedrører bl.a. vigepligtsforhold, letbaneholdeplads og symbol på kørebanen. Der er også kommet nyt symbol for Euro velo cykelrute. En lang række af de øvrige nyere bestemmelser og nye tavler er bekendtgjort i enkelte bekendtgørelser. Alle disse ændringer samles nu i de kommende nye bekendtgørelser.

Orienteret om de nyeste vejregler, håndbøger om bl.a. advarselstavler, eksempel hæfte om hastighedsafmærkning og parkeringsvejvisning. Præsentationer blev gennemgået, og er vedlagt referatet.

5. Nationale tiltag eller problemstillinger

Sverige

Turistvägvisning

Vad ska vara brunt? Vad är turistvägvisning. Gunilla tycker vi är hårda i Sverige och vill ändra detta. Hon menar att om det inte finns skäl att säga nej så ska vi säga ja. Förra regeringen ville att vi skulle tänka mer på företagen och inte bara trafikanten. Hur resonerar man i övriga länder?

Tuomas: I konventionen finns den bruna inte alls – bara i en resolution senare. Det ska vara något som har intresse för turismen. Variationen i Europa är stor. Vissa endast viktiga sevärdheter. England har istället 200 bruna symboler – vad som helst som inte är kopplat till den traditionella vägvisningen. I Finland finns begreppet "landsbygdsturism" – det hanteras som brunt i Finland. Sevärdheter, aktiviteter, turistvägar (historiska eller tema, ska drivas av en förening)... *Skillnad mellan blått och brunt: hotell ska vara blå, den är med i Wienkonventionen. Det som behövs vid semester, turistresor görs brunt. Blått är sådant som du behöver oberoende av anledningen till resa.* Tyvärr finns många turistvägar som inte sköts längre.

Stine: I stort sett samma upplägg. Läger stort ansvar på fylkeskommunen och de lokala organisationerna för att *slippa värdera* själv. Norge har många bruna symboler. Gränser för antal besökare för nationella. Turistvägar hanteras separat, nationellt. Under sevärdhetssymbol finns undergrupper. Många använder sevärdhetssymbolen istället för sina egna. Vi är inte så stränga och de *ser inga problem med för många märken*. De har en handbok som hon skickar till Gunilla.

Pia: I DK finns tre typer; sevärdhet, UNESCO världsarv, nationalpark + Margueritrutten. De ska vara *godkända på en lista*. Godkänns av tre styrelser. Det finns krav för varjeärke. *Vi ska inte vara smakdomare*.

Gunilla: I Sverige beslutar varje län. Ansökan till TrV. En grupp med flera instanser beslutar. Sedan tas det upp nationellt inom TrV. Vi är stränga för att branschen ville att vi skulle vara stränga. Skrivningarna i Sverige är bra men det är vår tolkning som behöver breddas.

Niclas: Det handlar bara om en färg. Får de inte en brun så får de en vit. Läser i resolutionen... Vi behöver i Sverige diskutera mer. Ska TrV och TS diskutera eller ska TrV gå direkt till regeringen?

Tuomas: Trafikanten behöver faktiskt inte förstå det bruna.

Varierande hastighet

Gunilla berättar att TrV har gett upp med att ha varierade hastigheter i skarpt läge för att det inte går att göra det lagligt. Använder bara rekommendation. Åklagarmyndigheten ser inte att de har tyngd att döma i dessa fall. Konstigt för att de kan döma i rödljuskörning. De används antingen bara "anbefallt" eller vid exakta klockslag.

Niclas: I Sverige ska trafikreglerna finnas i föreskrifter i en databas. Det är inte tavlans info utan bestämmelsen på pappret/beslutet som man bryter emot. Så är inte fallet vid trafikljus. Det är inte en fråga för TS och TrV utan för justitiedepartementet m fl.

Det går inte att skriva besluten så att de stämmer med den variation som behövs, t ex om variationen beror på vädret.

Stina: Problemen är alltså vid väder- eller händelsestyrt? Vi har bara händelsestyrda och i tunnlar. Fungerar bra.

Pia: Inga problem i Danmark. Det räcker med en *logg från den variabla signalen* för att döma i ärenden. Det finns också krav på att loggen ska innehålla information om text om orsak till hastighetsbegränsning; olycka etc.

Niclas: Man måste bevisa att trafikanten har sett den... Har trafikanten verkligen sett hastigheten?

ELL: Hur säkert fungerar tekniken? Hur ser loggen ut om några lyktor är trasiga? Vet man att märket visat det som loggen säger?

Stina: Oklart. Vi har problem med de variabla märkena. Men polisen måste ju också ha sett vilken hastighet som märket visar i den aktuella situationen.

Pia: Man har ju också dubbla märken.

Gunilla: Polisen säger nej. Det verkar som om de har svårt att bevisa vad de sett. Hon tror att rekommenderad hastighet fungerar lika bra.

Danmark

Pia gennemgik det mere generelle om letbaner i præsentation. Ulrik fortalte om letbane projekterne og gennemgik de historiske forhold om sporvogne i Danmark, der blev nedlagt i 1972. Om letbanekøretøjer er bestemmelserne fastsat i færdselsloven, og de er at betragte som et letbanekøretøj. Letbanekøretøj skal overholde bestemmelserne i færdselsloven. Der har været diskuteret rødt signal i forbindelse med fodgængerovergangs krydsning med letbaner. En anden problemstilling er hvordan fodgængere kommer ud til letbane perroner. Der bliver udarbejdet regler, håndbøger for letbanekøretøjer.

Pia fortalte om tre aktuelle projekter, som er om projekt om tavler for omkørselsruter, projekt om lademulighed for elbiler, projekt om slukning af variable tavler. Se præsentation.

Dag 2

Internationale tiltag

Tuomas og Niclas fortalte om det internationale arbejde om konventionen om vej tegn og signaler (Convention on Road Signs and Signals) og den undergruppe UNECE Group of experts on traffic

signs and signals, vägmärkesdatabasen mm, som er nedsat til at varetage en opgave med at få indberettet da nationale skilte i en database. Tuomas fremlagde en præsentation af systemet. Pia bemærkede, at det er vigtigt at tage konventionens bemærkninger for de enkelte skilte med i vurderingerne.

Niclas. Det blir fler bilar som "läser" vägmärken. Tillverkarna kommer använda konventionen vilket gör det viktigt att märken utformas lika i olika länder.

Pia: Kan/ska Nortek göra något i det arbetet? Vi kan lägga inte det som en fast punkt på våra möten under punkt 6, forsknings- och utvecklingsinsatser.

Tuomas: Det kan bli diskussioner framöver där det är viktigt att vi pratar ihop oss i Norden.

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

Link fra Niclas <http://www.unece.org/trans/roadsafe/rsrec.html>

6. Forsknings- og udviklingsarbejder

Sverige

LED-märkestester. På vilket avstånd kan man läsa olika textstorlekar. Gunilla fortalte om udfordringer i tunnel, hvor der ikke er nok plads til de store skilte med den normale tekst størrelse. Stine vil sende materiale fra Norge, som har løst problemerne. Gunilla informerer om LED-märkestester; 5 färger, 3 textstorlekar. Preliminära resultat har kommit: Orange fungerade sämst. Skillnad i synbarhet mellan ljus och mörker beroende på textstorlek.

Finland

Reflexfolietest i 2014 af forbudstavler, hvor projekt blev gennemgået. Der er lavet prøveopstillinger på prøvebane. Reflexfolietest 2014. Examensarbejde. Nya och gamla folier testades (olika varianter av 3M:s folier). Både gulröda hastighetsbegränsningsmärken och blå påbudsmärken testades. En stolpe till vänster med tre märken och tre stolpar till höger med tre märken vardera. Bilar med halogen-, xenon- och ledljus. < 10 testpersoner. Luminanskamera. Mätningar från 110 och 70 meters avstånd.

Stora slutsatsen var att när det är jättemörkt och inget stör syns de sämsta märken ändå riktigt bra. *Hade behövt testa i en annan miljö med mer störande omgivning och ljus.*

Danmark

Projekt (fælles i NMF) om funktionskrav til retroreflekterende vejtaavler CEN og EN 12899-6.

Projekt i NMF (Nordisk Møde for Forbedret Vejudstyr) med bidrag fra Nortek-vejafmærkning, vejtaavler. Forslag til fælles nordiske krav til retrorefleksion af retroreflekterende vejtaavlematerialer er udarbejdet af Kai Sørensen.

Baggrund er pr.EN 12899-6 af UAP i 2013 samt det job der pt. pågår i CEN regi. Kai Sørensen varetager dette.

Notat om krav til retrorefleksion af retroreflekterende vejtaavlematerialer samt notat om retroreflekterende vejtaavlers placeringer og dimensioner blev forelagt NMF i oktober 2014.

På NMF-mødet i oktober 2014 blev det konkluderet at:

- forslaget til klasser for retrorefleksion synes acceptabelt på nuværende tidspunkt,
- regnearket bør forbedres som beskrevet ovenfor og udbygges til at omfatte også et stort køretøj og flere typer af refleksfolier,
- der skal udføres et demonstrationsprojekt, hvortil Norge v/ Bjørn Skaar leverer data,
- vejledningen forbedres, blandt andet ved tilføjelse af eksempel.

Materiale gøres klart til status for projektet til NMF-møde i maj 2015 i Finland.

- beskrivelse, vejledning og regnearket er nu forbedret som beskrevet inkl. seneste nyt fra CEN om standarden,
- færdiggjort demonstrationsprojekt.

Projekt (fælles i NMF) om test af symboler og tekster.

Projekt i NMF (Nordisk Møde for Forbedret Vejudytyr) udføres for at finde frem til den bedste læsbarhed af symboler og tekst, der er udlagt på kørebanen.

Projektet er opdelt i 2 test. Første del er en pilottest, hvor 54 forskellige udlægninger er udført. Anden og sidste del af testen er en hovedtest, hvor 24 typer skal testes. Der udføres læsbarhedstest for en række dimensionsvarianter for følgende typer af kørebanesymboler:

- Trekantsymbol
- Hastighedssymbol
- Rundkørselspile efter hollandsk model
- Rutenumre og kompasretninger
- Teksterne "Skole" og "Centrum"

Status på projektet forventes at ske på næste NMF møde.

7. Næste møde

Den 9. – 10. marts 2016 i Finland.

8. Meddelelser og eventuelt

Pia beretter fortsat om årsarbejdet i Nortek til NMF. Kopi sendes til øvrige deltagere.