

Oversikt over endringer i krav

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
2.2.4-1	2.2.4-1	Skiltmyndighet skal kun godkjenne «generelle arbeidsvarslingsplaner» for arbeidsoperasjoner som er av en slik art at de varsles og sikres på samme måte, og som samtidig opptrer med en viss hyppighet. Kravet til hyppighet gjelder ikke for de generelle arbeidsvarslingsplaner som legges til grunn i beredskapsplaner.	Fjernet «kan»-nivå.
2.2.4-2	2.2.4-2	Generelle arbeidsvarslingsplaner skal kun godkjennes for bevegelig og kortvarig arbeid. Kravet til maksimal varighet gjelder ikke for de generelle arbeidsvarslingsplaner som legges til grunn i beredskapsplaner.	Konkretiserer hva slags arbeid som kan få godkjent generell arbeidsvarslingsplan. Fjernet unntaksetning, og heller innlemmet det som en del av kravet. Fjernet henvisning til retningslinje R611, ettersom beredskap ikke er begrenset til kun trafikkberedskap.
2.2.4-4	2.2.4-4	Generelle arbeidsvarslingsplaner skal ikke gjelde for mer enn to år	Det var tilbakemeldinger fra regionene på dette da NA-rundskriv 2017/04 Endring av krav til generelle arbeidsvarslingsplaner ble publisert i 2017. Det ble avklart at man burde vurdere to hele år og ikke kalenderår. Dette for å spre saksbehandlingsbelastningen utover hele året. Kalenderår fører til en opphopning av saker i desember/januar. Mange kontrakter, som vegdriftskontrakter, har oppstart i september. Har også fjernet «av gangen» ettersom behovet og muligheten for generell arbeidsvarslingsplan bør vurderes på nytt ved utløp.
2.2.4-5	2.2.4-5	Behovet og muligheten for en generell arbeidsvarslingsplan skal vurderes ut fra om arbeidsoperasjonene, de stedlige forhold som arbeidet utføres under, og risikoen arbeidet medfører er tilstrekkelig likt fra gang til gang.	Har flyttet merknad til krav 2.2.4-1. Lagt til henvisning om at kriteriene i krav 1 må være oppfylt. I krav 1 sies det at arbeidsoperasjonene den skal gjelde for, må være slik at de kan varsles og sikres på samme måte. Har beholdt arbeidsoperasjonene i dette kravet også, for her må det vurderes om den enkelte arbeidsoperasjon er slik at den utføres som omtrent samme måte. Dersom arbeidsmetodikken endres fra sted til sted, vil det ikke være nok likhet. Tatt ut setning om grunnlag for varslings- og sikringstiltak. Dette er ivarettatt av kravene til risikovurdering i kapittel 2.2.2 som gjelder for alle planer
2.2.4-6	2.2.4-6	Skiltmyndigheten skal begrunne en eventuell kortere gyldighetsperiode på en generell arbeidsvarslingsplan enn den angitt i krav 2.2.4-4.	Rettet skrivefeil og endret henvisning til krav 2.2.4-4.
2.2.4-9	2.2.4-9	Arbeidsbeskrivelsen og risikovurderingen skal vise hvilke arbeidsoperasjoner og stedlige	Endret hvilken arbeidsoperasjon til hvilke arbeidsoperasjoner for å gjenspeile åpning for flere operasjoner som angitt i

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		forhold den generelle arbeidsvarslingsplanen gjelder for, se kapittel 2.2.2	krav 1. Har flyttet eksempler ut av kravet og til merknad.
2.2.4-11			Utgår. Kravet er dekket av 2.2.2-1 og 2.2.4-9
2.2.4-12	2.2.4-11	I den generelle arbeidsvarslingsplanen skal det stå hvem som er stedsansvarlig.	Har omformulert til rent funksjonskrav. Flere stedsansvarlige i en liste følger av funksjonsbehovet.
2.2.4-13	2.2.4-12	Loggbøker for generelle arbeidsvarslingsplaner skal sendes til skiltmyndighet minimum hver tredje måned.	Omformulert tungt språk
2.2.4-14	2.2.4-13	Det skal alltid utføres vurderinger før generell arbeidsvarslingsplan iverksettes. Vurderingene skal dokumenteres i loggbok.	Legger inn at det skal gjøres flere vurderinger, og at de skal dokumenteres i loggbok. Hovedkravet og underkravene vil samlet gir tydeligere føringer som etterspurt i rapport 2022/09 fra Statens Havarikommisjon.
	2.2.4-13_1	Den generelle arbeidsvarslingsplanen skal kun brukes dersom arbeidsbeskrivelsen, risikovurderingen og skisse med de omsøkte tiltakene passer forholdene på stedet.	Se hovedkrav 2.2.4-14
	2.2.4-13_2	Vurderingene skal dokumenteres i loggbok.	Se hovedkrav 2.2.4-14
2.2.4-15	2.2.4-14	Den generelle arbeidsvarslingsplanen skal vike, dersom arbeidet som skal utføres under en generell arbeidsvarslingsplan kommer i konflikt med en annen, godkjent arbeidsvarslingsplan på stedet. Dette kravet gjelder ikke for de generelle arbeidsvarslingsplaner som legges til grunn i beredskapsplaner.	Tydeliggjør at beredskapshensyn også gjelder i vegarbeidsområder.
2.2.5-1_1	2.2.5-1_1	På steder med kompliserte forhold kan skiltmyndigheten stille større krav til erfaring og kompetanse enn kravene til opplæring i tillegg A.	Rettet skrivefeil.
2.5-6	2.5-6	Loggboka skal inneholde tidspunkt og/eller opplysninger om: • når og hvor varsling og sikring settes ut • når varsling og sikring er etablert • stedfesting av varslingen og sikringen og eventuelle endringer (kilometrering) • eventuelle vegstengninger • tidspunkt og tid/strekning for manuell trafikkdirigering, signalregulering eller bruk av ledebil • Stedfesting av trafikkdirigenten plasseringer • Hvor og når trafikkdirigenter ruller/tar pause • Vurderinger knyttet til bruk av generell arbeidsvarslingsplan (se krav 2.2.4-14) • alle avvik fra arbeidsvarslingsplanen • alle hendelser som påvirker trafikkavviklingen eller varsling/sikring • alle ulykker og nestenulykker	Lagt til krav om stedfesting av trafikkdirigenten plasseringer, vurderinger knyttet til bruk av generell arbeidsvarslingsplan og krav til å legge inn rullering av trafikkdirigenten. Oppfølging av Sikkerhetstilråding Veg nr. 2022-23T etter rapport fra Statens havarikommisjon.

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		• eventuelle interne eller eksterne kontroller • politiets tilstedeværelse • når varsling og sikring fjernes • når varsling og sikring er fjernet og normalsituasjonen er gjenopprettet	
3.1.1-5	3.1.1-5	Alle midlertidige skilt for vegarbeid, unntatt skiltene 362/364 ved slutten av strekning med særskilt fartsgrense, skal ha skiltfolie klasse 3.	Tydeliggjør at kravet er skiltfolieklasse 3, mens tekniske detaljer kan leses i R310.
3.1.1-16			Fjernet kan-bestemmelse om bruk av sammenleggbare skilt. Alle vurderingene må gjøres ved godkjenning, og ivaretas av at bruken skal vises i godkjent arbeidsvarslingsplan, og at det er andre relevante krav som krav til sikt og stabilitet.
	3.1.1-16	Sammenleggbare skilt skal kun brukes for arbeid med varighet under 4 timer.	Nytt krav. Maksimal varighet på arbeidet for bruk av sammenleggbare skilt er tilsvarende som avvik fra høydekrav i tidligere krav i 3.1.2-13 _1.
3.1.1-17			Fjernet kan-bestemmelse om å avvike krav til høyde. Dette er nå heller lagt inn i høydekravet i 3.1.2.
3.1.1-17_1			Utgår. Når risikoen blir for høy, er trafikkmiljøet for krevende til at sammenleggbart skilt kan benyttes.
	3.1.1-17	Bruk av sammenleggbart skilt skal vises i godkjent arbeidsvarslingsplan.	Nytt krav. Skiltmyndighet må vurdere om kravene i 3.1.1-16 er oppfylt, om trafikkmiljøet ikke er for krevende, og om krav til stabilitet og sikt er ivaretatt.
3.1.2-11			Utgår. Er dekket av krav i kapittel 3.6 om kombinasjoner av varslingsutstyr.
3.1.2-12	3.1.2-11	Dersom det er fortau langs vegen, skal skiltene plasseres slik at de ikke står unødig i vegen for fotgjengere. Fri fortausbredde forbi skilt og skiltfundament skal være minimum 1,7 meter. Samme krav gjelder på gang- og sykkelveger.	Nytt nummer.
3.1.2-13	3.1.2-12	Høyden fra kjørebane til underkant av laveste skilt skal ikke være mindre enn 1,0 meter. Dette gjelder ikke sammenleggbare skilt, hindermarkeringsskilt og skilt plassert på kjøretøy.	Fjernet underkrav, og inkludert sammenleggbare skilt i hovedkravet. Maks 4 timer for bruk av sammenleggbare skilt flyttes til kapittelet om sammenleggbare skilt (3.1.1). Har i tillegg endret bakken til kjørebane for å samsvare med N300, samt sikre at skilt plassert i grøft eller skrånende sideterreng har den høyden som er nødvendig for at trafikantene skal se skiltet.
3.1.2-13_1			Utgår. Krav flyttet til eget krav, se 3.1.1-17
3.1.2-14			N300 er revidert til å angi krav om fri høyde på dette vegnettet. Kravet i n300 vil derfor være dekkende, men N301 trenger særbestemmelser for de tilfellene hvor man ikke klarer å oppnå fri høyde eller velger å sikre skiltoppsettet på annen måte. Funksjonen er i n301 dekket

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
			gjennom kravene 3.1.1-14 og 3.1.2-12. Disse ivaretar skaderisiko og fremkommelighetsbehovet.
3.1.3-1	3.1.3-1	Ved endring av skilt med skilttape skal det benyttes oransje tape med svart bord på begge sider.	Fjernet henvisning til R310, og lagt ordene «svart bord på begge sider». Dette er hentet fra R310
	3.1.3-1_1	Hver av bordene skal ha bredde lik $\frac{1}{4}$ av tapebredden, slik at det oransje feltet er lik $\frac{1}{2}$ tapebredde.	Hentet fra R310
	3.1.3-1_2	Tapebredden skal tilpasses teksthøyden på tekstsilt.	Hentet fra R310
	3.1.3-1_3	Tapen skal sitte så godt at den ved normal bruk ikke løsner fra skiltet, samtidig skal det ikke kunne oppstå skade på skiltfolien når tapen fjernes.	Hentet fra R310
3.1.3-5	3.1.3-5	Dersom hele skilt skal settes ut av kraft, skal det lages et kryss over skiltet. Tapebredde avhenger av skiltarealet som utkrysses.	Tapebredde har vært håndtert noe i R310 kapittel 4 og N300 Del 4a. Tabellen fra N300 tas nå inn i N301 i stedet.
	3.1.3-8_1	Om skilt tildekkes med hette, skal denne være av vannbestandig materiale og ha nøytral farge, fortrinnsvis grå. Hetten skal være hvit eller lys grå dersom den har påtrykt annet skiltymbol (f.eks. parkeringsregulering).	Hentet fra R310.
	3.1.3-8_2	Ved tildekking med dekkplater skal det være en luftespalte mellom skiltet og dekkplaten, og bruk av dekkplaten skal ikke ødelegge skiltfolien på skiltet som tildekkes.	Hentet fra R310
3.2.1-6	3.2.1-6	Skilt 110 skal kun benyttes i kombinasjon med underskilt 802 «Avstand», underskilt 804 «Utstrekning», eller underskilt 808 «Tekst». Ved bevegelig arbeid kan skilt 110 kombineres med 804 og 808.	Fjernet «kan»-nivå for hvilke skilt som kombineres med skilt 110. Det er lagt inn handlingsrom til å ha to underskilt til ett hovedskilt for bevegelig arbeid ettersom både utstrekning og arbeidets art kan ha relevans for trafikanten.
	3.2.1-6_1	Manuell trafikkdirigering skal forvarsles med skilt 110 og underskilt 808.727 «Manuell dirigering».	Nytt krav. Dette skal tydeliggjøre at trafikkdirigering ikke kan skje uten at trafikantene er varslet om det på forhånd.
	3.2.7-19_1	Dersom det brukes sperreplank utformet som skilt 908, skal denne bæres av sperrebukk. Sperrebukk skal ikke brukes uten sperreplank.	Hentet fra R310.
	3.2.7-19_1_1	Sperrebukk og sperreplank skal kun brukes mot kjørende trafikk der fartsnivå er lavere enn 40 km/t.	Hentet fra R310. Omformulert.
	3.2.7-19_1_2	Sperrebukker skal ha rød farge og enkelte fluorescerende gule felt. På hver side skal det være minst ett slikt gult felt med retroreflekterende egenskaper tilsvarende skiltfolie klasse 3. Disse feltene skal minimum være 20 cm ² store.	Hentet fra R310. Omformulert.
	3.2.7-19_1_3	Sperrebukker skal minimum oppfylle kravene til stabilitet for trafikkjegler av tilsvarende høyde. Det skal i tillegg tas spesielt hensyn til konsekvensene dersom blinde eller svaksynte uforvarende går på utstyret.	Hentet fra R310
3.4.1-1	3.4.1-1	Dersom det blir nødvendig å endre eksisterende trafikksignalanlegg i forbindelse med vegarbeid, skal planer for dette alltid	Dette har tidligere vært forelagt de som er ansvarlig for drift av det signalanlegget. Dette vil endres til person med god

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		først forelegges for og godkjennes av person med god kompetanse i signalregulering, utpekt av Statens vegvesen, divisjon Transport og Samfunn.	kompetanse i signalregulering, tilsvarende bestemmelsen som gjelder for anlegg for kryssende trafikk.
	3.4.3-1	Midlertidig skyttelsignalanlegg skal være trafikkstyrt eller manuelt styrt.	Tidligere har R310 anbefalt at skyttelsignalanlegg bør være trafikkstyrt, unntaksvis tidsstyrt eller manuelt styrt. For å legge til rette for økt bruk av manuelt styrte lys som alternativ til trafikkdirigering, legges det inn krav som sidestiller trafikkstyrte eller manuelt styrte. Tidsstyrte anlegg har ført til en del problemstillinger knyttet til redusert trafikkavvikling, mye rødlyskjøring på grunn av lange ventetider mv. Hovedregelen bør derfor være trafikkstyrte eller manuelt styrte, og at bruk av tidsstyrte anlegg heller må ivaretas gjennom fravikssystemet.
3.4.3-1	3.4.3-2	Trafikkstyrt skyttelsignalanlegg skal kun benyttes når: - fartsgrensen er 60 km/t eller lavere - stigning/fall er mindre enn 6 prosent - det er kryss eller avkjørsler på strekningen som kan reguleres forsvarlig (hvis trafikk fra sideveg ser køen ved begge signaler, kan sideveg skiltes med fareskilt 156 «Annen fare» med underskilt 808.748: «Hovedveg signalregulert - vent og følg trafikkstrømmen») - trafikken er så stor og strekningen så lang at anleggets kapasitet ikke periodevis overskrides (se grenseverdier i tabell for anbefalte grønttider nedenfor, jf. også veiledning V322 Trafikksignalanlegg - strekningen ikke er så kort (og trafikken så liten) at den kan reguleres med trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt for møtende, eller med skiltene 212 og 214 (vikeplikt for møtende trafikk), - utstyret fungerer tilfredsstillende, det er kontakt mellom signalenhetene i hver ende.	Kriteriene er de samme som tidligere, men det er presisert at de gjelder trafikkstyrte skyttelsignalanlegg. Det er laget egne kriterier for manuelt styrte skyttelsignalanlegg.
	3.4.3-3	Manuelt styrt skyttelsignalanlegg skal kun benyttes når: - fartsgrensen er 50 km/t eller lavere - stigning/fall er mindre enn 7 prosent - det er kryss eller avkjørsler på strekningen som kan reguleres forsvarlig - strekningen ikke er så kort (og trafikken så liten) at den kan reguleres med trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt for	Har lagt inn tydeligere føringer for bruk av manuelt styrt skyttelsignalanlegg, og tilrettelagt for bruk i flere situasjoner enn i tidligere krav 3.4.3-1. Dette er noe som er lagt til for å bedre sikkerheten for personell som regulerer trafikken, og for å følge opp rapport fra Statens havarikommisjon.

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		møtende, eller med skiltene 212 og 214 (vikeplikt for møtende trafikk), - utstyret fungerer tilfredsstillende, - det er kontakt mellom signalenhetene i hver ende, - det er én operatør pr signalhode, - styring blir utført av operatør med trafikkreguleringskompetanse minimum tilsvarende trafikkdirigent, operatørene kan kommunisere med hverandre.	
3.4.3-2	3.4.3-4	Signalenhetene skal plasseres på høyre side i kjøreretningen og slik at ventende kjøretøyer ikke hindrer trafikk i motsatt retning	Nytt nummer
3.4.3-2_2	3.4.3-4_2	Ved behov for å angi ønsket stoppsted, skal skilt 560 med tekst «Ved rødt lys stopp her» og nedadrettet pil benyttes der hvor trafikantene må stoppe (jf tabell 3.2.5-1 skilt 560.615).	Fjernet «kan»-nivå. Det er ikke hensikt at alle skyttelsignalanlegg må benytte dette skiltet, men dersom det er behov.
3.4.3-3	3.4.3-5	Signalene eller køen av ventende biler foran signalene skal ikke komme overraskende på ankommende kjøretøyer.	Nytt nummer
3.4.3-4	3.4.3-6	Skyttelsignalanlegget skal være kontinuerlig synbart over en avstand minst lik det som er angitt i tabell 3.4.3-1.	Nytt nummer
3.4.5-2			Utgår. Legges som merknad til nytt nummer 3.4.5-2.
3.4.5-2_1	3.4.5-2	Signal 1100 Blinkende lypil skal brukes sammen med skilt nr. 404 på vegger med høyt hastighetsnivå.	Nytt nummer
	3.4.5-2_1	Det skal kontrolleres at signal 1100 og skilt 404 alltid viser samme kjøreretning	Hentet funksjon fra R310. Alltid vært et krav for riksveg. Vi ser at funksjonen er viktigst, og vil derfor ikke stille krav om automatisert kontroll. Legger heller inn anbefaling om automatisert kontroll i merknad.
3.5.2-4	3.5.2-1	En trafikkdirigent skal være ansvarlig for kun én trafikkstrøm av gangen	Omformulert gammelt krav og flyttet/justert kapitteinndeling. Konfliktpunkt omdefinert til trafikkstrøm. Definisjoner fra andre vegnormaler ville stilt strengere krav til antall dirigenter enn trafikkstrøm. Også med på å presisere at dirigenter ikke kan dirigere som politiet kan (flere trafikkstrømmer), og samsvarer bedre med krav 3.5.1-1.
	3.5.2-1_1	Dersom det er en sideveg til vegen som er regulert med trafikkdirigering, skal det plasseres egen trafikkdirigent i sidevegen.	Nytt krav. Korrigering av feil praksis. Har tidligere vært veiledning om når dirigering brukes. Registrert mange uønskede hendelser, med spesielt høy fart fra kjøretøy som kommer inn i arbeidsområdet via uregulerte sideveger.
3.5.2-4_2	3.5.2-1_2	Dersom det er en avkjørsel til vegen som er regulert med trafikkdirigering skal det vurderes om det må plasseres egen trafikkdirigent i avkjørselen.	Nytt krav. Korrigering av feil praksis. Har tidligere vært veiledning om når dirigering brukes. Ble vurdert å presisere plassering av dirigenter i alle avkjørsler og sideveger. Ser det som viktig å åpne for at avkjørsler kan unnlates dersom hensikten er

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
			oppnådd. For avkjørsler med mye trafikk bør man allikevel vurdere egen dirigent.
3.5.2-4_2	3.5.2-2	Dersom det er flere trafikkdirigenter i et arbeidsområde skal de kunne kommunisere med hverandre og eventuelt andre i arbeidsområdet.	Presisering og utdyping av kommunikasjon.
	3.5.2-2_1	Ved bruk av samband, telefon mv skal det kontrolleres at utstyret fungerer og er tilgjengelig på stedet.	Lagt inn at utstyret skal kontrolleres.
3.5.2-3	3.5.2-3	Den som dirigerer trafikken (trafikkdirigent) skal stå godt synlig for trafikantene og ha full oversikt over trafikken.	Nytt underkapittel om krav til trafikkdirigentens arbeidsområde. Hadde annet nummer i 2022-utgave. Deler av kravet er omgjort til merknad.
	3.5.2-3_1	I trafikkdirigentens omgivelser skal det ikke være forstyrrende elementer som kan tiltrekke seg trafikanters oppmerksomhet.	Nytt krav. Retter oppmerksomhet på forstyrrende elementer i bakgrunn eller i omgivelser, for eksempel blinkende gule lys, som kan stjele oppmerksomheten til trafikantene, og derfor gjøre dirigenter mindre synlige. Kravet er tatt inn på grunn av mange tilfeller av uheldig praksis.
3.5.2-4_1			Kravet fjernes. Dette kravet åpnet for at trafikkdirigenten regulerer mer enn én trafikkstrøm. I tillegg vil dette føre til at trafikkdirigenten må plassere seg nærmere arbeidsområdet og derfor være utsatt for mer forstyrrende elementer rundt seg. Andre metoder som signalregulering eller at trafikken regulerer seg selv etter trafikkreglenes bestemmelser kan også være alternativer.
	3.5.2-4	Det skal gjøres en grundig vurdering av trafikkdirigentens plassering. Siktlinjer, lyskilder, trafikale forhold, vær- og vindforhold samt andre lokale forhold av betydning skal være med i denne vurderingen.	Nytt krav. Hensikten med kravet er å sikre at dirigenten står godt synlig for trafikanten, og bevisstgjøring av forhold som kan påvirke disse.
	3.5.2-4_1	Trafikkdirigent skal ha mulighet til å komme seg ut av vegbanen på en trygg og sikker måte.	Nytt krav om rømningsmulighet dersom det blir nødvendig for trafikkdirigenten å komme seg raskt ut av vegbanen. Må også sees i sammenheng med krav om fysiske barrierer for tidlig deteksjon.
	3.5.2-5	Trafikkdirigentens plassering skal markeres visuelt på stedet.	Nytt krav. En trafikkdirigent beveger seg mye i løpet av dagen, og det rulleres mellom trafikkdirigentene ved pauseavløsning mv. Når man har optimalisert plasseringen, er det viktig at man følger denne, eller gjør en ny vurdering om det er nødvendig å flytte på plasseringen i løpet av døgnet.
3.5.2-10	3.5.2-6	Ved trafikkdirigering skal fartsgrense være maksimalt 50 km/t	Nytt nummer
	3.5.2-7	Trafikkdirigentens buffersone skal minimum være lik stoppsikt.	Nytt krav. En trafikant kan få signal om å stoppe fra trafikkdirigenten. Da må trafikanten ha tilstrekkelig plass til å gjennomføre en slik stans. Minimum vil være stoppsikt i samsvar med N100.
	3.5.2-8	I trafikkdirigentens buffersone skal det benyttes fysiske barrierer. Barrierene skal	Nytt krav. Det stilles krav om fysiske barrierer uansett. Denne vil ha flere

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		også bidra til å tydeliggjøre hvor trafikantene skal stanse.	funksjoner. Det legges opp til at metodikken for fartsdempende tiltak kan benyttes, men det gis samtidig handlingsrom til å velge hvilke avbøtende tiltak som passer i de ulike tilfellene.
	3.5.2-9	Det skal være tydelige skille mellom trafikkdirigentens arbeidsområde og arbeidsområdet der selve vegarbeidet pågår.	Nytt krav. Det kan i dag være krevende å vurdere om trafikkdirigenten er en som utfører vegarbeidet, og mange steder er flyter områdene over i hverandre.
3.5.2-9	3.5.2-10	En person skal ikke dirigere trafikken manuelt i mer enn 2 timer av gangen uten pause.	Nytt nummer
3.5.2-9_1			Utgår. Funksjon er dekket av krav 3.5.2-10 (nytt nummer). Det er flere måter man kan oppfylle kravet på enn å bare sørge for avløsning.
3.5.2-1	3.5.3-1	En trafikkdirigent (person som foretar manuell trafikkdirigering) skal: - være over 18 år - ha førerkort klasse B - ha helse til å utføre oppgaven - ha gjennomgått særskilt opplæring (kurs i manuell trafikkdirigering) - benytte stoppspak - vise tydelige tegn til trafikantene kunne kommunisere med trafikantene på norsk	Nytt nummer
3.5.2-2	3.5.3-2	Personell som dirigerer trafikk i forbindelse med vegarbeid, skal bruke en egen type synlighetsjakke.	Nytt nummer. Omformulert kravet. Hensikten er ikke kun synbarheten, men også at trafikkdirigenten skal skille seg ut fra øvrige vegarbeidere.
3.5.2-2_1	3.5.3-2_1	Jakken skal kun benyttes ved manuell trafikkdirigering.	Nytt nummer
3.5.2-2_2	3.5.3-2_2	Det skal også benyttes synlighetsbukse.	Nytt nummer
	3.5.3-3	Synlighetsjakken skal ha fluorescerende rødoransje midtstykke, og sidefelter og ermer i fluorescerende gult. Endene på ermene og nederst del av jakken skal være i fluorescerende rødoransje. Refleksbåndet skal avgi hvitt lys.	Fra NA-rundskriv 2015/12 Endring av krav til synlighetstøy og stoppspak i håndbok N301 og R310
	3.5.3-4	Synlighetsjakken skal ha et 25 mm refleksbånd fra skuldrene og ned til nedre del på ermene, foran og bak. Alle de gule og rødoransje feltene skal skilles med 50 mm refleksbånd. Det skal være et 50 mm refleksbånd på nederste del av ermet, et 50 mm refleksbånd rundt midjen, samt et 50 mm refleksbånd som går over begge skuldre og ned til midjen. Refleksbåndet som går over skulderen skal være sentrert på skulderen. Se målsatt figur 3.5.3-1	Hentet fra NA-rundskriv 2015/12
	3.5.3-5	Synlighetsjakken skal ikke ha svært synlig logo eller annen etats- eller firmamarkering. Det tillates en plastlomme på 6x9 cm på venstre arm til ID-kort.	Hentet fra NA-rundskriv 2015/12

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		Det er også anledning til å produsentmerke jakken med et 3x3 cm merke.	
	3.5.3-6	Stoppspak består av håndtak og skiltdel. Stoppspak skal ha en total lengde på 40 cm, og en diameter på skiltdelen på 20 cm. Skiltdelen skal på den ene siden tilfredsstillende krav til rød refleksfolie klasse 3. Den andre siden skal være nøytral grå.	Hentet fra NA-rundskriv 2015/12
	3.5.3-6_1	Midt på skiltdelens røde side skal det være en lykt som gir blinkende, rødt lys. Den skal enkelt kunne slås av og på, og ha en manuell dimmefunksjon for å kunne veksle enkelt mellom to ulike lysstyrker.	Ref. 3.5.2-7 skal den kunne dimmes. Hentet fra NA-rundskriv 2015/12
	3.5.3-6_1_1	Det blinkende, røde lyset skal være i samsvar med NS-EN 12368:2015 "Trafikkreguleringsutstyr - Signalhoder", og ivareta følgende krav: - Lysåpning: 10 cm - Lysstyrke: Min. 500cd/Maks. 1000cd - Dimming: Min. 100cd/Maks. 250cd - Fordeling av lysstyrke: Wide Beam signal (type W), alternativt Medium wide beam signal (type M) - Blinkfrekvens: ca. 60 ±5 blink/min. Blinktid mellom 250 og 500 msek. - Lyskilde: LED - Rødfarge: C red i samsvar med NS-EN 12352:2006 «Trafikkreguleringsutstyr – Varselblinksinaler»	Hentet fra NA-rundskriv 2015/12.
3.5.2-5	3.5.3-7	Ved trafikkdirigering skal det benyttes stoppspak med et rødt, blinkende lys for å stanse trafikken.	Nytt nummer
3.5.2-5_1	3.5.3-7_1	For å stoppe trafikken, skal trafikkdirigenten stille seg med front mot trafikken som stoppes.	Nytt nummer
3.5.2-6	3.5.3-8	Når trafikken er klar for å passere, skal trafikkdirigenten senke stoppspaken med den røde siden vendt fra trafikanten.	Nytt nummer
3.5.2-6_1	3.5.3-8_1	Lyset skal alltid slukkes når stoppspaken senkes.	Nytt nummer
3.5.2-6_2	3.5.3-8_2	I tillegg skal det signaliseres tydelig med den andre hånden at trafikantene må kjøre.	Nytt nummer
3.5.2-7	3.5.3-9	Den røde lykten på stoppspaken skal dimmes til svakere lysstyrke ved trafikkdirigering i mørke, disige eller andre forhold som forsterker lysets effekt.	Nytt nummer og rettet skrivefeil
3.5.2-8	3.5.3-10	Stoppspak skal kun benyttes til trafikkdirigering, kortvarig stans av trafikk, eller utekontroll som utføres av Statens vegvesen.	Fjernet kan-nivå. Begrenset bruken til områdene definert i kapittel 3.5.
3.5.3-1	3.5.4-1	Krav til ledebil:	Nytt nummer

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
		- Bilen skal være av praktisk størrelse for å kunne snu innenfor vegens bredde. - Bilens vekt skal ikke være over 3,5 tonn (førerkort klasse B). - Bilen skal være fri for reklame. - Logo tillates, men ikke bak på bilen. - Skilt med tekst «Ledebil Følg meg» på to linjer skal være montert på taket på ledebilen, slik at det kan leses av trafikk bak ledebilen. - På motsatt side av skiltet skal teksten være «Ledebil». - Skiltet skal utformes som skilt 560 «Opplysningstavle» med fluorescerende gulgrønn farge. Teksten skal være svart med teksthøyde 105 mm. I tillegg til skiltet skal bilen være utstyrt med gult blinkende lys som skal være synlig fra alle sider	
3.5.3-2	3.5.4-2	Ledebil skal bare anvendes når dette framgår av godkjent arbeidsvarslingsplan	Nytt nummer
3.5.3-3	3.5.4-3	Det skal benyttes manuell trafikkdirigering eller manuelt styrt skyttelsignalanlegg for å stanse trafikk som kommer fram til den regulerte strekningen.	Nytt nummer. Lagt inn mulighet for å benytte manuelt styrt skyttelsignalanlegg for å stanse trafikken.
3.5.3-3_1			Fjernet. Unntaksbestemmelsen har vært selvmotsigende. Ledebil benyttes når det er nødvendig å sørge for tilstrekkelig lav hastighet forbi arbeidsområdet. Det er vurdert at dersom det i enkelttilfeller er nødvendig med en slik løsning, vil omfanget være så lite at det kan håndteres gjennom fravikssystemet.
3.5.3-3_1_1			Fjernet. Skiltet skulle ikke benyttes når det var manuell trafikkdirigering, og er derfor kun tenkt benyttet ved bruk av unntaksbestemmelsen som nå er fjernet. Statens Havarikommisjon beskriver en nytte av dette skiltet i sin rapportet. Funksjonen er ivaretatt med nye krav om markering av trafikkdirigertens plassering og fysiske barrierer i kapittel 3.5.2.
3.5.3-4			Fjernet. Er ivaretatt av krav i kapitlene 3.5.2 og 3.5.3.
3.5.3-5	3.5.4-4	Hvis det er aktuelt at ledebilen med påfølgende kolonne på deler av den regulerte strekningen kjører raskere enn midlertidig skiltet fartsgrense ved vendepunktet, skal det skiltes med høyere fartsgrense etter vendepunktet. Fører av ledebilen må da sørge for at kolonnen holder tilstrekkelig lav fart forbi delstrekninger hvor det er spesielle faremomenter.	Nytt nummer
3.5.3-6			Fjernet krav. Kravet har gitt handlingsrom for skiltmyndighet til å vurdere hvilke tiltak som må til for å sikre at kolonnen

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
			følger ledebilen på rett plass i kjørebanelen. Handlingsrommet er der fortsatt, men funksjonen og hensikten til kravet er ivarettatt av andre bestemmelser knyttet til risikovurdering og innhold i arbeidsvarslingsplaner.
3.5.3-7	3.5.4-6	Kolonne skal ikke være lengre enn at fører av ledebil har nødvendig oversikt over enden av kolonnen.	Nytt nummer
3.6-5	3.6-1	Varselpanel skal benyttes ved bevegelig arbeid utenfor tettbygd strøk, eller for å markere at et eller deler av kjørefelt er sperret for trafikk når det stenges kjørefelt på motorveg, flerfeltsveg, eller tofeltsveger med fartsgrense 90 km/t.	Varselpanel er et krav som har vært krevende å håndtere, og det er registrert en del avvik på. Foreslåtte endring i regelverket vil gi en tilnærming til dagens praksis.
	3.6-1_1	På øvrige veger skal varselpanel benyttes for å markere at et kjørefelt er sperret for trafikk hvis mer enn halvparten av et kjørefelt sperres, såfremt ikke risikovurdering viser at annen løsning er bedre. Risikovurderingen skal dokumenteres.	Nytt krav. Varselpanel er et krav som har vært krevende å håndtere, og det er registrert avvik på. Foreslåtte endring i regelverket vil gi en tilnærming til dagens praksis, ved å gi økt handlingsrom på øvrige veger.
3.6-4_3	3.6-2	Signal 1098 skal kun være tent når panelet er i bruk.	Flyttet plassering og delt opp kravet for å gi bedre lesbarhet. Har presisert hvilket signal det gjelder.
	3.6-2_1	Signal 1098 skal ikke være tent når lyspil på panelet benyttes, eller det er plassert i eller i nærheten av trafikkdirigent eller trafikklyssignal som er i drift.	Har også inkludert trafikkdirigent i unntakene. Selv om nye krav åpner for at man kan velge andre tiltak enn varselpanel på enkelte tofeltsveger, vil denne endringen bidra til at man enklere kan benytte varselpanel også ved trafikkdirigering.
3.6-2	3.6-3	Nedre hindermarkering på varselpanelet skal skjules når det er plassert like bak andre markeringsskilt.	Nytt nummer
3.6-4_6	3.6-4	Ved bruk av varselpanel, skal det ikke vises noen form for symbol eller signal på baksiden av oppsettet som vil kunne forveksles med budskap eller signal til trafikantene.	Nytt nummer.
3.6-7	3.6-5	Når varselpanelet ikke er i bruk, skal det ikke vise noe pilsymbol eller trafikkskilt som kan misforstås, hverken som skilt eller signal. Dette gjelder også under transport.	Flyttet, og lagt til presisering hentet fra R310
3.6-1	3.6-6	Varselpanel skal som minimum ha en kombinasjon av to hindermarkeringer (skilt 908) og to vekselvis blinkende gule lykter (signal 1098).	Presiserer at dette er minimumsinholdet. Varselpanelet kan også inneholde andre elementer.
3.6-4_4	3.6-6_1	Signal 1098 skal være av godkjent type og med de dimensjoner som er angitt i N303:2021	Fjernet fra R310, lagt inn i N303
	3.6-6_2	Signal 1098 skal ikke overlappe hindermarkeringen eller andre elementer i varselpanelet, men kan inngå som del av en blinkende lyspil (signal 1100).	Fra R310
3.6-4	3.6-7	Varselpanelets utforming, størrelse og plassering skal tilpasses de enkelte kjøretøy, arbeidsmaskiner eller skiltstativer panelet monteres på.	Fjernet henvisning til R310 ettersom utformingskrav er lagt inn i denne revisjonen.

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
	3.6-7_1	Når varselpanel er montert på tilhenger, tilhengerredskap eller påhengsvogn, skal: • Skiltoppsettet være slik at varselpanelet har tilstrekkelig stabilitet under drift og ved transport. • én hindermarkering være synlig når tilhenger eller enhet er parkert, men ikke er i aktiv bruk • minst én hindermarkering være synlig under transport	Hentet fra R310
	3.6-7_2	Når varselpanel er montert direkte på kjøretøy eller motorisert arbeidsredskap, skal: • Varselpanelet ikke være bredere enn det kjøretøyet de er festet på • ytterkantene på utstyret den er montert på markeres forskriftsmessig dersom de to hindermarkeringene har ulik bredde og tekniske forhold tilsier at det er nødvendig • Dette utføres slik at ordinære lykter ikke tildekkes, og slik at føreren fortsatt har tilstrekkelig sikt • trafikantene som ferdes mot panelet få et visuelt inntrykk av at alle elementer i varselpanelet står i samme vertikale plan	Hentet R310
3.6-1_1	3.6-8	Dersom det er behov for andre trafikkskilt på varselpanelet, skal disse plasseres mellom de to hindermarkeringene (908).	Endret kan-bestemmelse for å åpne opp for andre skilt. Endringen gir fortsatt åpning for andre skilt, men detaljerer innbyrdes plasseringer på panelene.
3.6-4_1	3.6-9	Skilt som benyttes på varselpanel skal ha størrelse MS eller større.	Flyttet.
	3.6-10	Trafikkskilt eller lyspil (signal 1100) som plasseres på panelet skal ikke overlappe hverandre eller skilt 908, og skal i sin helhet være innenfor varselpanelets ytterkant.	Fra R310
3.6-4_5	3.6-11	Dersom lyspil (signal 1100) benyttes, skal denne fylle et kvadrat på minimum 1,6 x 1,6 m.	Lagt inn teksten signal 1100, bedre søkbarhet og presisering av hvilket signal det er snakk om. Flyttet plassering
3.6-3			«kan»-nivå utgår. Dekkes av de ulike variantene i nytt 3.6-7 med underkrav.
3.6-4_2			Utgår. Dekkes inn i omformulering av krav 3.6-6 (nytt nummer)
3.6-4_7			Fjernet. Er ivare tatt av kjøretøyforskrift og trafikkreglene. Det er likevel viktig at lysbruk på kjøretøy og maskin er etter kriteriene i disse bestemmelsene.
3.6-6			Omgjort til merknad til 3.6-1. «Kan»-nivå som utgår
3.6-8			Utgår. Er dekket av nytt 3.6-8 og en sammenslåing med tidligere 3.6-1_1. Funksjonen er også dekket av 3.6-2_1

Kravnummer 2022	Kravnummer høring 2023	Ny tekst	Endring
4.2-7	4.2-8	Ved arbeider på flerfeltsveg med fartsgrense 60 km/t og høyere, høytrafikkerte veger eller veger med høyt hastighetsnivå, skal det benyttes energiabsorberende sikring ved utførelse av kortvarige arbeider og bevegelige arbeider.	Dette har vært et krav i R310 (høytrafikkerte og høyhastighetsveger), og vært brukt som bakgrunn for å stille strengere krav til energiabsorberende sikringer i kontrakter og arbeidsvarslingplaner på bakgrunn av risikovurdering. Endring av dette kravet vil gjøre dette likt uavhengig av vegforvalter, samt tydeliggjøre behovet for sikring for alle som utfører arbeid på slike vegnett. Dette vil også være en del av tiltakene som ledd i oppfølgingstiltak 171 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.
4.2-7_1	4.2-8_1	Ved arbeider på flerfeltsveg med fartsgrense 60 km/t og høyere, høytrafikkerte veger eller veger med høyt hastighetsnivå, skal det også benyttes energiabsorberende sikring ved utsetting eller inntaking av varsling og sikring for langvarige arbeider.	Se begrunnelse over. Tilsvarende vil gjelde ved utsetting eller inntaking av varsling og sikring for langvarige arbeider også.

Oversikt over endringer i veilednings- og merknadstekster

Kapittel 2022	Kapittel høring 2023	Ny tekst	Endring
Definisjonsliste	Definisjonsliste	Den del av vegarbeidsområdet der det skal startes opp eller pågår vegarbeid.	Den gamle definisjonen tok ikke hensyn til at det skal startes opp, og sa egentlig det samme ("pågår og er igangsatt")
2.2.4	2.2.4	Arbeidsoperasjonene må opptre flertallige ganger i løpet av gyldighetstiden på planen (med unntak av beredskapsplaner).	Flyttet merknad til krav 2.2.4-1. Tidligere stod denne til krav 2.2.4-5:
2.2.4	2.2.4	En risikovurdering kan avdekke at samme arbeidsoperasjon krever for eksempel ulik regulering av trafikken. Generelle arbeidsvarslingsplaner er ikke tiltenkt å dekke mange ulike faser eller metodikker i samme vedtak. I slike tilfeller må man være tydelige på hvilke avgrensinger som skal legges inn i vedtaket. Det må også vurderes om kriteriene i krav 2.2.4-1 er oppfylt.	Merknaden skal bidra til å avgrense omfanget i hver generelle arbeidsvarslingsplan.
	2.2.4	Eksempler på stedlige forhold: trafikkmengde, fartsnivå, siktforhold, tungbilandel, myke trafikanter, sesong- og døgnvariasjoner i trafikken, kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy, m.m.	Ny merknad. Eksempelene er tatt ut av kravet og inn i ny merknad.
	2.2.4	Dersom en generell arbeidsvarslingsplan brukes av flere stedsansvarlige, må alle disse listes opp i planen. Se også krav 2.2.3-3	Ny merknad. Lagt inn merknad om hvordan man ivaretar funksjonen til kravet dersom man har flere stedsansvarlige. Viser også til krav 2.2.3-3 som sier at navn og

Kapittel 2022	Kapittel høring 2023	Ny tekst	Endring
			telefonnummer til ansvarshavende og stedsansvarlig skal meddeles skiltmyndighet.
2.2.4	2.2.4	Dette kan være aktuelt dersom tillatelse til arbeidet har kortere varighet, for eksempel sesongbaserte kontrakter.	Ny veiledningstekst til krav 2.2.4-6 som sier mer om hensikten til kravet ettersom kravsteksten også er endret.
2.2.4	2.2.4	Den første vurderingen gjøres når man planlegger arbeidet. Om den generelle arbeidsvarslingsplanen ikke passer forholdene på stedet, må det legges inn tid til å søke om en egen arbeidsvarslingsplan for arbeidet. Den andre vurderingen gjøres på arbeidsstedet før oppstart av arbeidene. Da vurderes det om forholdene på stedet fortsatt er som forutsatt i den generelle arbeidsvarslingsplanen.	Lagt inn ny merknad til krav 2.2.4-14. Prøver å synliggjøre at det er flere vurderinger på forskjellige tidspunkt, og hva som er forventet å undersøke/konsekvens av vurderingene.
3.1.1	3.1.1	Når skiltforskriften benytter begrepet «gul bunnfarge» for midlertidig skilting, menes fluorescerende gulgrønn farge, jf. kapittel 1 av N300:2022	Merknad 2 om bruk av skilt med fluorescerende farge. Har henvist til R310 tidligere. Er ivarettatt i nytt kapittel 1 i N300 publisert juni 2023.
	3.1.1	Folieklasser er definert i Del 1 av retningslinje R310 Trafikksikkerhetsutstyr	Opprettholdt henvisning til del 1 i R310 i merknad ettersom tekniske detaljer knyttet til folieklassen fortsatt står i R310. Fjernet henvisning til del 4 i R310 ettersom dette kapitlet nå innarbeides i N301.
3.1.1	3.1.1	Normale vær- og vindforhold vil være avhengig av stedlige forhold. Om det normale på stedet er mye vind eller høy andel tungtrafikk, må dette være førende for dimensjoneringen. Vind eller passerende trafikk må heller ikke gi så store bevegelser i skiltflaten at det blir vanskeligere å oppfatte skiltbudskapet.	Lagt til beskrivelse fra R310 om at funksjonen til skiltplata må opprettholdes uansett hva slags materialer man bruker til skiltplata. Merknad til krav 3.1.1-8
3.1.1	3.1.1	Se mer om sidehinder i N101:2022	Lagt inn merknad om å se mer om sidehinder i N101:2022. Sidehinder angir en annen høyde enn det R310 har gjort.
	3.1.1	Sammenleggbare skilt vil typisk være "paraplyskilt"/foldeskilt.	Lagt inn veiledende tekst om hva et sammenleggbart skilt er.
	3.1.1		Veiledning til tidligere krav 3.1.1-17 om mulighet til å avvike høydekrav for sammenleggbare skilt er fjernet.
	3.1.1	Skilt må enten plasseres høyere enn 2,25 meter, flyttes bort fra fortau eller gang- og sykkelveger, eller slik at skiltkanten er beskyttet.	Fjernet henvisning til krav 3.1.2-14, ettersom kravet er fjernet. Har justert til 2,25 meter for å samsvare med andre vegnormalers dimensjoneringsgrunnlag for fri høyde på denne typen veger.
	3.1.1	I krevende trafikkmiljøer kan sammenleggbart skilt oppleves mindre synlig for trafikantene. Dette	Veiledning til nytt krav 3.1.1-18 om at sammenleggbart skilt skal vises i godkjent arbeidsvarslingsplan.

Kapittel 2022	Kapittel høring 2023	Ny tekst	Endring
		skyldes blant annet at sammenleggbare skilt normalt vil være lavere enn andre skiltoppsett. Det er derfor viktig at det vurderes om skiltet vil oppfattes av trafikantene på de stedene skiltet benyttes. Se ellers Krav 3.1.1-8, Krav 3.1.2-2 og Krav 2.2.3-1	Tidligere krav om særlig krevende trafikkmiljø er fjernet, og heller lagt inn som veiledning. Dette vil være en del av helhetsvurdering skiltmyndighet må ta stilling til ved behandling av søknaden.
	3.1.2	Skilt på fortau eller gang- og sykkelveg, må enten plasseres høyt (se krav til høyde), flyttes bort fra fortau eller gang- og sykkelveg, eller ha beskyttet sidekant, slik at skiltekanten ikke vil kunne skade passerende.	Fjernet tekst i parentes som viser til krav til høyde ettersom kravet fjernes fra N301.
3.1.2			Veiledningstekst til underkrav 3.1.2-13_1 er fjernet.
3.1.3	3.1.3	Tapebredden avhenger av teksthøyden. Se krav 3.1.3 – 1_2.	Endret merknad ettersom tabellen er tatt inn i N301.
	3.2.1	Underskilt 802 «Avstand» viser avstanden fram til arbeidsstedet. Underskilt 804 «Utrekning» viser lengden på strekningen med vegarbeid. Underskilt 808 «Tekst» benyttes for å fortelle hva slags vegarbeid som pågår. Tekster til underskilt 808 «Tekst», er omtalt under skilt 808 (Tabell 3.2.6-1.)	Fjernet forklaringen i kravet, slik at det er lettere å lese. Har heller lagt inn forklaringen som merknad.
	3.2.1	Dette underskiltet kombineres ikke med andre underskilt.	Ny merknad. Presisering av at underskilt 808.727 «Manuell dirigering» skal være eneste budskapet sammen med hovedskiltet.
	3.4.3	Ved bruk av manuelt styrte skyttelsignalanlegg , kan man periodevis få behov for lenger rødtid enn det trafikantene forventer. Det er derfor viktig at man kommuniserer med trafikantene om ventetid slik at man forebygger og unngår rødlyskjøring.	Ny merknad om bruk av manuelt styrte skyttelsignalanlegg. Det åpnes opp i kravet for at man kan benytte det over lengre strekninger og mer stigning enn for trafikkstyrte anlegg. Det kan gi konsekvenser knyttet til at trafikantene kan ha andre forventninger om hvordan signalanlegget fungerer. Et avbøtende tiltak kan da være at operatør eller at man på andre måter kommuniserer med trafikantene og informerer om mulig ventetid.
	3.4.5	Med høyt hastighetsnivå menes fartsgrenser over 80 km/t.	Angitt hva som menes med høyt hastighetsnivå. Tilsvarer det som menes med høyt hastighetsnivå i andre krav.
	3.4.5	Ettersom det kan være risikabelt å kontrollere dette ved selvsyn på høyhastighetsveger, anbefales automatisert kontroll av kjøreretning.	Hentet funksjon fra R310. Alltid vært et krav for riksveg. Vi ser at funksjonen er viktigst, og vil derfor ikke stille krav om automatisert kontroll. Legger heller inn anbefaling om automatisert kontroll i merknad.
	3.5.2	Hensikten med denne vurderingen er å kartlegge hvilke konsekvenser uregulert kjøring fra avkjørselen kan	Ny merknad som forklarer hensikt med vurderingskravet knyttet til

Kapittel 2022	Kapittel høring 2023	Ny tekst	Endring
		ha, og hvilke avbøtende tiltak som i så fall vil være nødvendig å sette inn for å redusere risikoen.	avkjørsler i områder med trafikkdirigering.
	3.5.2	Dersom det ikke er tilstrekkelig visuell kontakt, foregår kommunikasjon via samband, telefon mv.	Tidligere krav som er lagt til som merknad til nytt krav 3.5.2-3
3.5.2		Personer som dirigerer trafikken manuelt, er spesielt utsatt om de må stå i vegbanen. Det er derfor viktig at trafikkdirigeringen gjøres korrekt og tydelig.	Merknad til nytt krav 3.5.2-3. Teksten er omformulert noe, men er hovedsakelig hentet fra tidligere krav 3.5.2-3.
	3.5.2	Hensikten med å markere plasseringen til trafikkdirigenten, er å identifisere om man har beveget seg bort fra den plasseringen man har valgt etter nøye vurdering, eller å finne tilbake til riktig plassering om man har forlatt plasseringen for å snakke med trafikant. Markeringen må ikke oppfattes som skilt, vegoppmerking mv av trafikanten, men er et verktøy for trafikkdirigenten.	Merknad til nytt krav om markering av trafikkdirigentens plassering. Det stilles ikke krav til materialbruk for denne merkingen, men hva slags funksjon man skal oppnå.
	3.5.2	Strekningen mellom forvarsel av trafikkdirigering og trafikkdirigentens plassering utgjør trafikkdirigentens buffersone. I denne sonen forberedes trafikanten på reguleringen som kommer. Sonen må være lang nok til at trafikantene kan stoppe helt opp foran trafikkdirigenten. Krav til stoppsikt er gitt i vegnormal N100 Veg- og gateutforming.	Merknad til nytt krav om minimum stoppsikt i trafikkdirigentens buffersone. Stoppsikt skal sikre at trafikanten gis nok tid til å gjennomføre full stopp foran trafikkdirigenten.
	3.5.2	Hensikten med fysiske barrierer er å tvinge ned hastigheten i buffersonen. Dersom trafikanten treffer barrieren, vil dette hjelpe trafikkdirigenten til å reagere tidligere om trafikanten ikke klarer å stanse. Fysiske barrierer kan være ulike former for fartsdempende tiltak. Se veiledning til krav 3.2.3-38. Skilt 362 Fartsgrense er ikke en fysisk barriere.	Merknad til nytt krav. Beskriver hva fysiske barrierer kan være, og presiserer at det ikke vil være tilstrekkelig å kun skilte ned fartsgrense. Bidrar til å følge opp sikkerhetstilråding fra Statens Havarikommisjon.
	3.5.2	Ledebilkjøring er ikke pause.	Presisering hentet fra NA-rundskriv 2015/12. Lagt inn som merknad
	3.5.3	Se også krav 3.5.3 -8_1 og krav 3.5.3-9	Lagt til ny henvisning om bruk av dimming, og skru av blinkende rødt lys som merknad til nytt krav 3.5.3-6_1. Hentet fra NA-rundskriv 2015/12
	3.5.3	Stoppspaken holdes i én hånd og heves med den røde siden mot trafikken. For å gi signal til trafikantene om å dempe hastigheten, heves den andre hånden opp og ned.	Hentet fra NA-rundskriv 2015/12

Kapittel 2022	Kapittel høring 2023	Ny tekst	Endring
3.5.3			Fjernet presisering om hvem som bruker stoppspak som følge av omformulering av kravet.
	3.5.3	Se veiledning til krav 3.5.1-1 for beskrivelse av kortvarig stans av trafikk.	Presisering av hvem som bruker stoppspak
3.5.3			Merknad om bruk av tidligere skilt 560.612 er fjernet ettersom kravet er fjernet.
3.5.3	3.5.4	Trafikkdirigent varsler første bil i køen om hva som foregår og forventet ventetid. Om mulig informeres også flere kjøretøy. For øvrig følges vanlige regler for manuell trafikkdirigering.	Nytt kapittelnummer
3.5.3	3.5.4	Det er svært viktig at ledebilen kjøres slik at etterfølgende kolonne aldri er i tvil om hvor på kjørebane det må kjøres.	Nytt kapittelnummer og koblet til annet krav enn tidligere. Kravet den var knyttet til tidligere, er fjernet. Det er vurdert at merkningen gir viktig informasjon om kjøring av ledebil, derfor er den flyttet.
3.5.3	3.5.4	Alternativt er det mulig å benytte to ledebiler. Disse kjører foran og etter kolonnen, og kommuniserer med samband eller liknende for å unngå strekk i kolonnen. Dette vil da hindre at noen trafikanter kjører raskere enn ønsket forbi arbeidsområdet for å ta igjen kjøretøyene foran. Det må i så fall vises, og være godkjent i arbeidsvarslingsplanen.	Nytt kapittelnummer
	3.6	Varselpanel kan også benyttes for å markere vegskulder er sperret, eller for å informere om pågående arbeid. Se ellers krav 3.2.5-9.	Fra R310
	3.6	Blinkende lyssignal tiltrekker seg oppmerksomheten til trafikanten. Når det er i nærheten av trafikkdirigent eller trafikklyssignal er det viktig at oppmerksomheten er rettet mot disse, og blinksignalet ikke er tent.	Ny merknad som beskriver hensikten med å ikke tenne blinksignal på varselpanel ved bruk av lysspil, i nærheten av trafikkdirigent eller i nærheten av trafikklyssignal i drift.
	3.6	På baksiden av varselpanelet kan det være et symbol som indikerer retningen på signal 1100 skilt 404, men dette skal være slik utformet at det ikke kan forveksles med et signal eller budskap til kjørende	Fra R310
	3.6	Varselpanel kan monteres på kjøretøy, motorisert arbeidsredskap, tilhenger, tilhenger-redskap eller påhengsvogn, dersom disse tilfredsstiller kravene som er gitt i kjøretøyforskriften for denne type kjøretøy.	Hentet fra R310
	3.6	De ulike elementene i varselpanelet må fremstå som at de står i samme vertikale plan selv om de kanskje	Merknad til krav 3.6-3_2. Hentet fra R310.

Kapittel 2022	Kapittel høring 2023	Ny tekst	Endring
		ikke er plassert slik på kjøretøyet eller arbeidsredskapet. Eksempelvis vil en støtpute ha nedre hindermarkering på selve puten, mens resten av varselpanelet vil være nærmere kjøretøyet.	
	3.6	Varselpanelets må ha en avstand mellom de to 908-skiltene tilsvarende denne størrelsen selv om det ikke benyttes skilt på varselpanelet.	Ny merknad for å tydeliggjøre at et varselpanel skal ha en minimumsstørrelse også på det som er mellom de to hindermarkeringene.
	3.6	Se også kapittel 3.4.5	Henvisning i krav 3.6-1_1_4. Viser til kapittel om lyspiler.
3.6			Veiledning om utforming av krav til varselpanel og henvisning til R310 utgår, ettersom R310 skal fjernes.
	3.7.1	For å forsterke synbarheten av personell som foretar manuell trafikkdirigering i forbindelse med vegarbeider, vil slikt personell alltid være iført en egen type jakke som tilkjenner den spesielle funksjonen de har overfor kjørende. Utforming og bruk av synlighetsjakke for manuell trafikkdirigering er beskrevet i kapittel 3.5.3.	Lagt inn veiledningstekst med henvisning til kravene til trafikkdirigeringsjakke i kapitlet for personlig verneutstyr. Temamessig er det tenkt at utformingskrav til jakke hører sammen med utformingskrav til stoppspak og annet relevant for den som utfører trafikkdirigering (kapittel 3.5.3).
	4.2	Som tversgående sikring ved lavere fartsnivå enn 60km/t, vil annet arbeidskjøretøy kunne benyttes. Det er viktig da å sikre at kjøretøyet ikke flytter seg inn i arbeidsområdet ved en påkjørsel, ved å vende hjul mot grøft. I så fall må man passe på at dette ikke utsetter myke trafikanter for økt risiko for påkjørsel.	Endrer veiledning til kravet til merknad for hovedkrav og underkrav for å fremheve teksten.
	4.2	Med høyt hastighetsnivå tenkes fartsgrenser over 80 km/t på tofeltsveg. Med stor trafikkmengde tenkes ÅDT over 15 000 utenfor tettbebygd strøk på tofeltsveg. En risikovurdering kan tilsi behov for energiabsorberende sikring på veger med lavere fartsgrenser eller ÅDT. Se også krav 4.2-6	Lagt inn tilsvarende merknad fra andre krav i vegnormalen hvor disse begrepene også benyttes.

Oversikt over endringer i figurer og tabeller

Fig/tabell 2022	Fig/tabell 2023	Ny tekst	Merknad/begrunnelse
	3.1.3-1	Tabell med oversikt over bredde på tape avhengig av teksthøyde på ord som overstrekes.	Tapebredde har vært håndtert noe i R310 kapittel 4 og N300 Del 4a. Tabellen fra N300 tas nå inn i N301 i stedet.
	3.1.3-2	Tabell med oversikt over bredde på tape avhengig av areal som utkrysses.	Tapebredde har vært håndtert noe i R310 kapittel 4 og N300 Del 4a. Tabellen fra N300 tas nå inn i N301 i stedet.
3.2.5-1	3.2.5-1		Tabell. Fjernet standardisert skilt 560.612 ettersom behovet for skiltet ikke lenger er tilstede.
	3.5.3-1	Figurbilde av målsatt trafikkdirigeringsjakke	Hentet fra NA-rundskriv 2015/12