



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om sykkelritt på veg (sykkelrittforskriften)

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
29. september 2025
Vår ref.: 24/157688

Innhold

1.	Innledning	5
2.	Om reguleringen av sykkelritt	5
2.1	Hovedtrekk	5
2.2	Historikk	6
3.	Bakgrunn for endringsforslaget	6
3.1	Innledning	6
3.2	Nærmere om prosessen og involvering	6
3.3	Statistikk mm.	7
3.3.1	Omfang av søknader og utviklingen av sykkelporten	7
3.3.2	Stasjonære og mobile vakter	8
3.3.3	Kurs og kursarrangør	8
3.4	Behov for endringer	9
4.	Overordnede spørsmål	9
4.1	Forholdet mellom de ulike vegmyndighet og vegeiere	9
4.2	Forholdet til Statens vegvesens toppmål	11
4.2.1	Nullvisjonen	11
4.2.2	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	12
5.	Rammer for forskriften	12
5.1	Innledning	12
5.2	Bruk av private vakter til trafikkregulering under andre arrangementer	12
5.3	Sanksjoner	12
5.4	Tilsyn	13
5.5	Treningssykling m.m.	13
5.6	Politiets og Statens vegvesens myndighet	13
6.	Gjeldende rett	14
6.1	Vegtrafikkloven	14
6.2	Sykkelrittforskriften	14
6.3	Læreplan for opplæring av private vakter	15
6.4	Retningslinjer for kursarrangør	16
7.	Annet relevant regelverk og utenlandsk rett	16
7.1	Vegtrafikklovens øvrige bestemmelser	16
7.2	Veglova	17
7.3	Politielloven	17
7.4	Særskilt vegbruk (andre arrangement på veg)	17
7.5	Rettstilstanden i andre land	18
7.5.1	Rettstilstanden i Sverige og Danmark	18
7.5.2	Rettstilstanden i Nederland	18

8.	Nærmere om forslaget.....	19
8.1	Ny forskrift og struktur	19
8.2	Kapittel 1 Innledning.....	19
8.2.1	Formål, virkeområde og definisjoner.....	19
8.3	Kapittel 2 Søknad om sykkelritt.....	21
8.3.1	Krav om tillatelse.....	21
8.3.2	Vedtaksmyndighet.....	21
8.3.3	Krav til søknaden	21
8.3.4	Søknadsfrist	23
8.3.5	Rittarrangørs administrative plikter	25
8.3.6	Innhenting av uttalelser	26
8.3.7	Tillatelsen til sykkelritt	27
8.3.8	Unntak fra vegtrafikkloven.....	28
8.4	Kapittel 3 Krav til gjennomføring av sykkelritt.....	29
8.4.1	Krav til rittarrangør	29
8.4.2	Krav til deltakere	31
8.4.3	Trafikkregulering	31
8.4.4	Krav til stasjonære og mobile vakter	32
8.5	Kapittel 4 Kursarrangør	34
8.5.1	Godkjenning av kursarrangør.....	34
8.5.2	Krav til søknaden	34
8.5.3	Kursarrangørens ansvar	34
8.5.4	Oppbevaring av opplysninger om deltakere og kurs.....	35
8.5.5	Tilsyn med kursarrangør	35
8.6	Kapittel 5 Kompetansebevis for stasjonære vakter	36
8.6.1	Vilkår for å få kompetansebevis og utstedelse.....	36
8.6.2	Obligatorisk opplæring	37
8.6.3	Hovedmål og trinnene i opplæringen	38
8.6.4	Teoretisk prøve	39
8.6.5	Fornyelse av kompetansebevis.....	40
8.7	Kapittel 6 Kompetansebevis for mobile vakter	41
8.7.1	Vilkår for å få kompetansebevis og utstedelse.....	41
8.7.2	Obligatorisk opplæring	42
8.7.3	Krav til kjøretøy	42
8.7.4	Hovedmål for opplæringen.....	42
8.7.5	Trinnene i opplæringen	42
8.7.6	Sluttvurdering.....	43

8.8	Kapittel 7 Forskjellige bestemmelser.....	44
8.8.1	Behandling av personopplysninger	44
8.8.2	Overgangsbestemmelser og ikrafttreden	44
9.	Forslaget.....	44
10.	Økonomiske og administrative konsekvenser	44
11.	Alternative løsninger og nullalternativet.....	45
12.	Forutsetningene for en vellykket gjennomføring.....	46
13.	Høringsfrist	46

1. Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til ny forskrift om sykkelritt på veg.

Vegdirektoratet foreslår en ny forskrift som er mer omfattende enn dagens forskrift. Det foreslås blant annet at opplæringen av stasjonære og mobile vakter i større grad reguleres i forskrift framfor i læreplan. Det foreslås også mer detaljerte saksbehandlingsregler for behandlingen av søknader om å arrangere sykkelritt. Forslaget innebærer likevel ikke store materielle endringer. I praksis fungerer sykkelrittarrangementer stort sett godt og forslaget har som mål å sikre at det også i fremtiden gjør det.

Formålet med forslaget er at regelverket om sykkelritt skal være enkelt å finne fram i for de ulike aktørene, og at roller og myndighet er avklart. Formålet er også å sikre at hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet ivaretas samtidig som det legges til rette for å kunne arrangere sykkelritt.

2. Om reguleringen av sykkelritt

2.1 Hovedtrekk

Sykkelritt på veger som er åpne for alminnelig ferdsel er etter vegtrafikkloven § 7 b forbudt uten tillatelse.

Statens vegvesen behandler alle søknader om sykkelritt, uavhengig av om sykkelrittet går på privat veg, kommunal veg, fylkesveg eller riksveg. Tillatelse kan gis etter en skjønnsmessig vurdering hvor hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet er avgjørende.

Det er ingen krav til hvem som kan arrangere sykkelritt, men de fleste sykkelritt arrangeres i dag av idrettsklubber som er medlem av Norges Cykleforbund (NCF).

Sykkelrittforskriften har ingen differensiering av type sykkelritt. Det vil si at regelverket omfatter alt fra de store profesjonelle rittene til sykkelritt for mosjonister, så lenge de omfattes av definisjonen av sykkelritt. NCF skiller på aktive ritt og turritt. Aktive ritt er sportens konkurranse- og rekrutteringsarena og er mer «profesjonelle», mens turrittene er for bredden og hvor alle kan delta. Både aktive ritt og turritt er omfattet av sykkelrittforskriften.

Sykkelrittregelverket tar utgangspunkt i at sykkelritt foregår på veg som samtidig er åpen for annen trafikk, og at trafikkreglene følges. Sykkelrittregelverket hjemler likevel at det i tillatelsen til sykkelritt kan gis unntak fra trafikkreglene, men da må dette fremkomme av tillatelsen.

Som eneste idrett er det under sykkelritt mulighet for å bruke private vakter til trafikkregulering, noe som ellers bare tilligger politiet. Vaktene må da ha opplæring og kompetansebevis som reguleres av sykkelrittforskriften. Politiet beslutter om det i det enkelte sykkelritt kan brukes private vakter til trafikkregulering og beslutningen regnes som en del av tillatelsen.

Dersom det skal skiltes særskilt eller veger skal stenges helt eller delvis for annen trafikk mens sykkelrittet pågår, kreves det egne vedtak av rette myndighet i tillegg til tillatelsen. Krav om tillatelse til sykkelrittet fra Statens vegvesen gjelder selv om vegen stenges for annen trafikk mens sykkelrittet pågår.

2.2 Historikk

Konkurranseskjøring med sykkel på veg åpen for alminnelig ferdsel har vært regulert i forskrift siden 1983. Vedtaksmyndigheten da var politikammeret innenfor der de hadde polititjeneste, eller vegkontoret utenfor der politikammeret hadde polititjeneste. Politiet kunne etter vegtrafikkloven § 9 regulere trafikk slik forholdende krevde.

Nye forskrifter kom i 1984 og så i 1986 uten særlig materielle endringer. I 2011 ble det igjen fastsatt ny forskrift og da hadde ikke lenger politikammeret vedtaksmyndighet, bare regionvegkontoret i Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet ba i 2016 Vegdirektoratet om å nedsette en arbeidsgruppe for å gjennomgå regelverket om sykkelritt og fremme forslag til nødvendige endringer. Arbeidsgruppen skulle ha deltakere fra Politidirektoratet og relevante sykkelorganisasjoner.

Som følge av flere vedtak fra Stortinget ble dette arbeidet betydelig fremskyndet. Både en lovendring og en ny forskrift om sykkelritt på veg trådte i kraft 17. juni 2016.

Det var særlig den manglende adgangen til å bruke private vakter til trafikkregulering, som var bakgrunnen for de raske endringene i regelverket i 2016. For å kunne gi vaktene myndighet til å regulere trafikken var det nødvendig å endre loven. Når først loven skulle endres fant Samferdselsdepartementet det hensiktsmessig å gjennomføre andre nødvendige endringer i loven. Endringen i loven forutsatte at opplæringen til de private vaktene skulle reguleres i forskrift. Man ønsket i tillegg å etablere klare lovhemler for å kunne regulere alle ulike sider ved sykkelritt på veg.

3. Bakgrunn for endringsforslaget

3.1 Innledning

Arbeidet med ny forskrift er initiert av Vegdirektoratet. Forskriftsmyndigheten er delegert til Statens vegvesen i forskrift av 2. november 2021 nr. 3122. I henhold til Statens vegvesens interndelegasjon er denne myndigheten gitt til Vegdirektoratet.

Forslaget til ny forskrift er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Vegdirektoratet, Statens vegvesen divisjon Trafikant og kjøretøy og divisjon Transport og samfunn. Vegdirektoratet har stått som ansvarlig og ledet arbeidet. Arbeidet startet opp september 2024.

3.2 Nærmere om prosessen og involvering

Vegdirektoratet og arbeidsgruppen har i arbeidet med ny forskrift involvert berørte parter underveis i hele prosessen.

Tidligere innspill som har kommet i andre anledninger har også vært bakgrunnsmateriale i utarbeidelsen av ny forskrift. Blant annet kom det mange nyttige innspill i forbindelse med endringen av læreplanen i 2024.

I oppstarten av forskriftsarbeidet høsten 2024 inviterte vi saksbehandlere i SVV, politiet, arrangører av sykkelritt, fylkeskommuner og kommuner til å svare på en del spørsmål tilpasset de ulike rollene til de vi spurte. Formålet var å få et klarere bilde av hva som var behovet for endring i dagens regelverk. På bakgrunn av tilbakemeldingene ser vi at regelverket tolkes noe ulikt, og at det er utfordringer knyttet til at saksbehandlingen er komplisert og omfattende, det oppleves at søknader blir behandlet ulikt, og at det er ulikt syn

på hvem som har hvilken rolle og myndighet. Det er også bestemmelser i forskriften som ikke blir brukt.

På oppfordring fra Vegdirektoratet utførte NCF en spørreundersøkelse for de som har tatt stasjonærvaktkurset. Målet for undersøkelsen var å kartlegge hvordan deltakerne opplevde kurset, deres erfaring med å være stasjonær vakt, og hvor relevant de opplevde at kurset var i utførelsen av oppdrag som vakt. Totalinntrykket er at mange mener kurset er godt, men tok for lang tid. Flere mener kurset er for omfattende og detaljfokusert og heller bør fokusere mer på den faktiske oppgaven vakten skal utføre.

Arbeidsgruppen har i tillegg involvert ulike aktører med konkrete problemstillinger underveis for å få belyst problemstillingene best mulig, få forståelse for dagens praksis og for å få innspill.

3.3 Statistikk mm.

3.3.1 Omfang av søknader og utviklingen av sykkelporten

Statens vegvesen har ikke en komplett oversikt over antall søknader og vedtak om sykkelritt, eller utfall av søknader. Systemet for registrering av innkomne saker gjør at det er vanskelig å få ut eksakt statistikk. En manuell registrering av saker for hele landet for 2022 viser 296 saker.

Inntrykket er at det er svært få avslag. Vegdirektoratet har behandlet én klage i året i 2021, 2022 og 2023, ingen i 2024 eller så langt i 2025.

Arbeidsgruppa innhentet NCFs oversikt over antall ritt og deltakere siden 2016 og frem til nå, for å få et inntrykk av utviklingen. De aller fleste ritt er på NCFs terminliste, og vi tar derfor utgangspunkt i at denne statistikken er dekkende.

NCF skiller ikke på om rittet går på veg åpen for alminnelig ferdsel og dermed er søknadspliktig. De fleste landeveisritt, både aktive og turritt, vil likevel med stor sannsynlighet foregå på veg åpen for alminnelig ferdsel, til forskjell fra for eksempel terrengritt.

På denne bakgrunn viser NCFs statistikk at antall potensielle ritt på veg var 649 i 2016 og har gradvis sunket til 292 i 2024. Dette er altså ikke eksakte tall på verken ritt eller hvor mange ritt som var søknadspliktige, men gir en god indikasjon på den utviklingen som har vært.

Antall aktive medlemmer som rapporteres til Norges idrettsforbund har gått fra 47955 til 35629 fra 2016 til 2023. I dette regnes ikke de som kun deltar i enkeltstående arrangementer eller tidsavgrensede opplæringer som sommerskoler eller lignende.

For å delta på ritt som er på NCFs terminliste er det nødvendig med lisens. Antall engangs- og helårslisenser har gått fra 58013 i 2016 til 19190 i 2023. Av disse har helårslisensen holdt seg ganske stabil, mens engangslisensen har sunket kraftig.

Antall ritt som ble arrangert hadde sin absolutte topp i 2016 og har siden gått betraktelig ned. I koronaårene ble det naturlig nok ikke arrangert mange ritt, og mulig har det satt sporten litt tilbake. Det er vanskelig å si noe om hvordan utviklingen vil bli, men bildet ser annerledes ut enn i 2016. Det er ikke realistisk at antall sykkelritt skal være på 2016-nivået i fremtiden, eller nødvendigvis ønsket. Det er utfordrende å si noe om hvor stor innvirkning regelverket har på aktiviteten.

3.3.2 Stasjonære og mobile vakter

Bestemmelsene om opplæring av de private vaktene trådte i kraft 1. januar 2018, jf. overgangsbestemmelsen i forskrift om sykkelritt § 11. Statens vegvesen registrer alle som innehar gyldig kompetansebevis i sykkelvaktregisteret. Sykkelvaktregisteret er en del av Statens vegvesen sitt trafikkskoleregister (TSK registeret). Sykkelvaktregisteret kom ikke på plass før i juni 2021. De som fikk sitt kompetansebevis før juni 2021 er derfor ikke registrert i sykkelvaktregisteret og registeret vil ikke være komplett før i juni 2026, ettersom godkjent kompetansebevis varer i fem år.

Fordi sykkelvaktregisteret ikke er komplett, har vi forholdt oss til oversikt fra NCF som har registrert kompetansebevis siden starten i 2018 som kursarrangør. Denne oversikten gir et riktigere bilde.

NCF oppgir at det i 2018 var ca. 2700 som tok stasjonærvaktkurset og fikk kompetansebevis. Per 25. mai 2025 har NCF registrert 1264 godkjente stasjonære vakter og 99 mobile vakter. Dette er en kraftig nedgang i antall personer med kompetansebevis som stasjonær vakt, og viser også at mange ikke fornyer kompetansebeviset sitt når fem år har gått.

Nedgangen i antall stasjonære vakter må ses i sammenheng med at antall ritt også har gått ned. Samtidig er tilbakemeldingene arbeidsgruppa har fått fra rittarrangører at det er utfordrende å få nok stasjonære vakter til ritt. Vi har ikke fått noen tilbakemelding på at det er tilsvarende vanskelig å få nok mobile vakter.

Hvorvidt nedgangen i antall vakter skyldes manglende dugnadsånd, kravet til opplæring eller andre forhold, er vanskelig å si noe om.

Undersøkelsen om stasjonære vakter viser at vakthold i stor grad baserer seg på frivillighet. Utviklingen siden 2016 ser så langt ikke ut til å gå i retning av profesjonalisering av vakthold, som var et åpent spørsmål da ordningen ble innført i 2016.

3.3.3 Kurs og kursarrangør

Det er per i dag NCF og Norges Triatlonforbund som er godkjente kursarrangører for stasjonære vakter. For mobile vakter er det NCF, Olavs trafikkskole og Trond Hegseth AS som er godkjente kursarrangører.

Arrangør av kurs for stasjonære og mobile vakter melder inn til SVV når kurs skal avholdes, og melder også fra om de blir avlyst. SVV har ikke noe eget system for registrering av disse kursene, men NCF har oversikt over alle kursene som avholdes, inkludert kurs holdt av andre kursarrangører, og har gitt oss følgende oversikt:

År	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Stasjonærvaktkurs	88	57	13	11	21	55	34	6
Mobilvaktkurs	9	1	2	2	5	5	3	2

*gjelder frem til 11. mai

Det er en naturlig variasjon på antall kurs da veldig mange tok kurs i oppstarten i 2018, og varigheten på kompetansebevisene er 5 år. I 2023 og 2024 måtte mange fornye sitt kompetansebevis. Det er stor variasjon i hvor mange deltakere det er på hvert kurs.

Statens vegvesen fører tilsyn med kursarrangør og utfører ca. 5 tilsyn i året. Tilsyn foregår ved tilstedeværelse under fysiske kurs.

Når det gjelder arrangører av kurs er det få tilbydere, men disse ser ut til å håndtere etterspørselen. Det arrangeres kurs når, og der det er behov. Mangel på vakter ser ikke ut til å skyldes manglende kurs. Tilbakemeldinger og undersøkelser viser likevel noen utfordringer knyttet til kvaliteten på kursene og ulikt kompetansenivå på de som har tatt kurs.

3.4 Behov for endringer

Vegdirektoratet mener formålet med endringene i 2016, om å etablere klare rettslige rammer for alle delene av sykkelritt på veg, bare delvis er oppfylt. Stor sett fungerer ordningen godt, men det viser seg at det fortsatt er uavklarte spørsmål, blant annet er rolle- og ansvarsfordeling uklar. Regelverket er også noe uoversiktlig og enkelte av forskriftens bestemmelser følges ikke i praksis eller brukes ikke.

Endringene i 2016 skulle legge til rette for at det skulle være enklere å arrangere ritt når arrangør kunne bruke private vakter til trafikkregulering. Tidligere var det kun politiet som kunne regulere trafikk under et sykkelritt. Gjennomgangen av dagens praksis viser at både opplæring og bruk av private vakter har blitt et innarbeidet system som fungerer. Opplæringen har utviklet seg og forbedret seg siden reglene trådte i kraft i 2018. Det er likevel deler av opplæringen som ikke fungerer så bra. Det har blant annet vært behov for å se på kvaliteten på opplæringen av vaktene og tidsbruken. Det er utfordringer med at det utdannes for få stasjonære vakter, og dermed er det også utfordringer med få tak i nok vakter under sykkelritt.

Vegdirektorat mener også at kravene til opplæringen av private vakter i større grad må reguleres i forskrift. Det er i dag uklart hvilken status dagens læreplan har og hvor bindende den er. Dagens læreplan om opplæring av private vakter har bestemmelser som pålegger private plikter og som i sitt innhold vil omfattes av definisjonen av forskrift i forvaltningsloven § 2 første ledd alternativ c. Disse kravene vil derfor være omfattet av forvaltningslovens krav til saksbehandling av forskrifter og det er derfor ryddig at disse reguleres i forskriften.

En særlig viktig forutsetning ved endringen i 2016 var at de mobile vaktene fikk tilstrekkelig opplæring for å ivareta egen og andres sikkerhet. Selv om praksis har utviklet seg i positiv retning, har det vært behov for å se på om det bør stilles ytterligere krav til opplæringen for å sørge for at sikkerheten blir ivaretatt også i fremtiden.

4. Overordnede spørsmål

4.1 Forholdet mellom de ulike vegmyndighet og vegeiere

Statens vegvesen fattet vedtak om tillatelse til sykkelritt på alle veger som er helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel, uavhengig av om det er privat veg, kommunal veg, fylkesveg eller riksveg. Dette følger av vegtrafikkloven § 7 b.

Det offentlige vegnettet er etter veglova tredelt. Etter veglova § 9 er Statens vegvesen med et Vegdirektoratet vegmyndighet for riksveger. Fylkeskommunen er vegmyndighet for fylkesveger og kommunene er vegmyndighet for kommunale veger.

Før 2020 utførte Statens vegvesen de fleste av fylkeskommunens oppgaver som vegmyndighet for fylkeveg under det som ble kalt «Sams vegadministrasjon». Etter omorganiseringen i 2020 opphørte «Sams vegadministrasjon» og fylkeskommunene administrerer nå fylkesvegene selv. Veglovas utgangspunkt er bygging og vedlikehold av veg og gir ikke direkte føringer på bruken av vegen.

Vegtrafikkloven derimot, regulerer i utgangspunktet bruk av veger som er åpne for alminnelig ferdsel, uavhengig av hvem som er vegmyndighet etter veglova. Vegtrafikkloven § 7 b hjemler at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for sykkelritt. Det oppstår likevel spørsmål om hvilken rolle andre vegmyndigheter og private vegeiere har dersom sykkelrittet gjennomføres på deres veger.

Den ene årsaken til denne usikkerheten kan være at det for andre arrangementer enn sykkelritt, er praksis at arrangøren selv tar kontakt med hver enkelt vegmyndighet om bruk av vegen. Det kan virke som om vegmyndighetene er av den oppfatning at selv om Statens vegvesen behandler søknaden om sykkelritt, så må den enkelte vegmyndighet i tillegg gi tillatelse til bruk av vegen.

Den andre årsaken kan være at det har utviklet seg en praksis for kommunale veger at Statens vegvesen har latt det være opp til rittarrangør selv å avklare tillatelse og eventuelle vilkår direkte med kommunen, selv om Statens vegvesen gir den overordnede tillatelsen til sykkelrittet. Når det gjelder fylkesveger har derimot Statens vegvesen ikke den samme praksisen, men har innhentet uttalelse fra fylkeskommunen når sykkelritt skal benytte seg av fylkesveger. Denne praksisen har blitt opprettholdt også etter at «Sams vegadministrasjon» opphørte. Enkelte fylkeskommuner har likevel selv tatt et større ansvar for søknadene og formulerer uttalelsen som en tillatelse til bruk av veg og gir vilkår.

Vegdirektoratet ser ikke at det er en prinsipiell forskjell mellom kommunens og fylkeskommunens myndighet hva gjelder sykkelritt.

Vi mener derimot at praksisen med at kommunen og fylkeskommunen gir tillatelse til bruk av vegen og gir egne vilkår for bruken, ikke samsvarer med regelverket.

Det er kun Statens vegvesen som kan tillate et sykkelritt. Spørsmålet er om de øvrige vegmyndigheter i tillegg må gi sitt samtykke, om de kan sette vilkår og om de også kan nekte et sykkelritt på sine veger. Det avgjørende må være om kommunen og fylkeskommunen har hjemmel til å gjøre dette. Det er på det rene at det ikke finnes slik hjemmel i lovverket. Spørsmålet er da om vegmyndighetene kan nekte gjennomføring av sykkelritt med hjemmel i eierrådigheten.

Stat og kommune kan på samme måte som private råde over sin eiendom, men eierrådigheten til offentlige myndigheter har noen begrensninger. Spørsmålet er om det offentliges handlinger må anses som utøving av offentlig myndighet, som krever hjemmel i lov. Alle har adgang til offentlig veg med mindre dette på en eller annen måte er regulert. Eierrådigheten vil likevel kunne inntreffe dersom bruken av vegen klart skiller seg fra alminnelig ferdsel, se for eksempel Rt. 1997 side 2025 og Rt. 1973 side 869.

Vegdirektoratet legger til grunn at all den tid sykkelritt er lovregulert så betyr det at dette er utøving av offentlig myndighet. Det fattes et enkeltvedtak etter forvaltningsloven med de saksbehandlingsreglene som følger av det. Slik Vegdirektoratet ser det kan ikke eierrådigheten eksistere på lik linje med lovreguleringen. Det vil i så fall gi svært dårlig rettssikkerhet for søker som utøver sin rett etter lov og vedtak fattet av Statens vegvesen. Vegdirektoratet kan ikke se at verken kommune eller fylkeskommune kan utøve eierrådighet når det gjelder sykkelritt som er søkt om til Statens vegvesen, og de kan derfor verken nekte sykkelritt eller sette egne vilkår.

Det er viktig at spørsmålet etter konkret vurdering kan stille seg annerledes for områder som brukes til for eksempel start- og målområde eller premieutdeling mm. Der vil det kunne kreves at rittarrangør inngår en avtale om leie av arealet.

Det er også verdt å merke seg i denne sammenhengen at det er flere tiltak i forbindelse med sykkelritt som krever egne tillatelser, se kapittel 7.1 til 7.4. Det vil si at Statens vegvesens myndighet etter sykkelrittregelverket ikke overstyrer andre vegmyndigheters myndighet etter andre bestemmelser i regelverket.

Når Statens vegvesen fattet vedtak på andre veger enn egne, mener Statens vegvesen det er selvsagt at de andre vegmyndighetene skal kunne uttale seg, se kapittel 8.3.6 hvor det foreslås å forskriftsfeste dette.

For private vegeiere stiller situasjonen seg annerledes. Eierrådigheten har ikke samme begrensninger som den har for offentlige myndigheter. Svært mange private veger er åpne for allmenn ferdsel i den forstand at vegen ligger der, åpen og tilgjengelig for ferdsel som del av det alminnelige gatenett eller vegnett og uten spesielle stengsler, varsler eller skilt. Vegen trafikkeres av hvem som helst som måtte ha interesse av det. Vegen kan også være integrert i det alminnelige åpne vegnettet, og trafikanten er seg sjelden bevisst om han ferdes på eller utenfor det offentlige vegnettet. Man kan likevel ikke tillegge allmennheten spesielle rettigheter til ferdsel på den private vegen ved å henvise til at vegen er åpen for allmenn ferdsel. Grunneier kan alltid regulere ferdselen og sette restriksjoner på brukerkretsen og den private eiendomsretten gjelder. Det vil si så langt det ikke er i strid med trafikkreglene og ferdselsrettigheter i annet lovverk. Så selv om bare Statens vegvesen kan gi tillatelse til sykkelritt, så kan private vegeiere nekte slik bruk eller stille vilkår.

4.2 Forholdet til Statens vegvesens toppmål

4.2.1 Nullvisjonen

Ett av Statens vegvesens toppmål er nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Sykkelritt omfattet av sykkelrittforskriften, som inkluderer syklistene, stasjonære og mobile vakter, publikum og andre trafikanter, omfattes av dette målet. Sykkelrittforskriften en del av regelverket som skal bidra til å nå dette målet.

Det finnes ikke statistikk over ulykker som har skjedd i forbindelse med sykkelritt. Det er rapportert om ulykker eller nestenulykker, men dette er ikke systematisk rapportert og årsaken er vanskelig å si noe om. Det er derfor ikke grunnlag for å si at sykkelritt per i dag er årsaken til mange ulykker, og i svært liten grad til drepte.

Selv om det ikke er grunnlag for å si at sykkelritt fører til mange ulykker er likevel risikoen for skade stor. Sykkelritt er forbundet med høy fart, særlig når det gjelder de aktive rittene. Syklistene selv er utsatt for høy risiko fordi de i liten grad er beskyttet. Denne risikoen gjelder både at syklisten selv kjører ut av veg eller velter, men også ved sammenstøt med andre trafikanter. Syklist i høy fart utgjør også en risiko for andre, for eksempel fotgjengere, særlig når fokuset er på konkurransen og vegen er åpen for andre trafikanter. Trafikksikkerhet handler om å forebygge risiko, og skadepotensiale tilsier at det er nødvendig å regulere sykkelritt med tanke på trafikksikkerhet.

Mange sporter innebærer en risiko man må akseptere, også sykkelritt. Utfordringen for deler av sykkelrittporten er at for å kunne utøve sporten er det nødvendig å bruke vegnettet vårt. Det er derfor ikke bare de som utøver sporten som utsetter seg selv for fare, men de utsetter også andre trafikanter for en risiko. Det er et politisk ønske om at det arrangeres sykkelritt i Norge, både for sykling som en sport og i et folkehelseperspektiv. For at det skal være praktisk mulig er det også nødvendig at man aksepterer en viss risiko. Hva som er et akseptabelt nivå, er vanskelig å si noe om og vil kanskje først kunne bli tydelig dersom antall ulykker ble på et uakseptabelt nivå. Sykkelrittforskriften skal bidra til at risikoen minimeres så

godt det lar seg gjøre og at antall ulykker holdes på et lavt nivå også i fremtiden, men uten at reglene skal være så krevende at sykkelritt i praksis ikke lar seg gjennomføre.

4.2.2 Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Statens vegvesens toppmål om en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet innebærer å øke fremkommelighet, redusere reisetidsforsinkelser på vegnettet og ha økt opplevd kundetilfredshet. Med stadig økende trafikk og nye framkomstmidler er det press på vegene.

Sykkelritt som foregår på veger åpne for annen trafikk har åpenbare konsekvenser for fremkommelighet, uten at dette er tallfestet eller på annen måte dokumentert.

Erfaringsmessig vet vi at det kan oppleves utfordrende for andre trafikanter når det arrangeres sykkelritt som medfører forsinkelser eller omkjøringer. Til en viss grad må det aksepteres noe redusert fremkommelighet på grunn av sykkelritt hvis sykkelritt skal kunne arrangeres. Det er likevel slik at sykkelritt, til forskjell fra annen trafikk, kan velge tidspunkt for rittet og rittløyper som i minst mulig grad påvirker annen trafikk. Sykkelrittforskriften skal bidra til å begrense påvirkningen på fremkommeligheten.

5. Rammer for forskriften

5.1 Innledning

Vegtrafikkloven § 7 b gir rammene for hva som kan reguleres i forskriften. Direktoratet har i denne omgang ikke vurdert å foreslå endringer i loven og forslaget til ny forskrift forholder seg derfor til rammene loven gir.

Vegdirektoratet og arbeidsgruppa har fått flere innspill på endringsbehov som vi mener ligger utenfor rammene av hva som kan reguleres i forskrift. Mye tyder på at det er usikkerhet og kanskje uenighet knyttet til hvilke rammer vegtrafikkloven gir. Vi mener derfor det er et behov for å omtale enkelte problemstillinger her.

5.2 Bruk av private vakter til trafikkregulering under andre arrangementer

Som nevnt er det bare under sykkelritt at det er åpnet for at andre enn politiet kan regulere trafikk. Det har kommet flere innspill på at ordningen med private vakter som kan regulere trafikk bør gjelde alle sportsarrangementet på veg og ikke bare sykkelritt.

En utvidelse av adgangen til å kunne bruke private vakter til regulering av trafikk er klart utenfor rammen av vegtrafikkloven § 7 b. Vegtrafikkloven § 7 b regulerer kun sykkelritt.

5.3 Sanksjoner

Administrative sanksjoner, jf. forvaltningsloven kapittel 9, krever hjemmel i lov. Dette følger også av legalitetsprinsippet. Vegtrafikkloven § 7 b kan ikke sies å ha en klar nok hjemmel til å innføre sanksjoner i forskrift.

Det vil si at brudd på vilkår eller regelverk under et sykkelritt ikke kan føre til at en rittarrangør ikke får arrangere flere ritt eller for eksempel får karantene.

Det er heller ikke hjemmel for å ilegge kursarrangører sanksjoner for brudd på læreplan eller lignende.

Imidlertid er det alltid mulig å vurdere å tilbakekalle tillatelser etter alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper, jf. forvaltningsloven § 35 femte ledd.

5.4 Tilsyn

Vegdirektoratet har fått innspill på, og ser at det kan være et behov for, at Statens vegvesen kan kontrollere hvorvidt regler og vilkår under et sykkelritt etterleves. Dette vil kunne gi Statens vegvesen et bedre grunnlag for å behandle søknadene, og også et bedre grunnlag for å vurdere om sykkelrittforskriften fungerer etter intensjonen.

Tilsyn, på lik linje med sanksjoner, er et inngripende virkemiddel og vil etter legalitetsprinsippet også kreve hjemmel i lov. Det er per i dag kun hjemlet i vegtrafikkloven § 7 b at Statens vegvesen kan føre tilsyn med kursarrangører. Vegtrafikkloven § 10 gir Statens vegvesen adgang til å utføre kontroll med fører av kjøretøy. Kontroll med at de mobile vaktene under et sykkelritt har den nødvendige kompetansen, faller inn under denne bestemmelsen. Utenom dette er det ikke hjemmel i vegtrafikkloven til å føre tilsyn med om rittarrangør etterlever regler og vilkår.

5.5 Treningssykling m.m.

Det har i flere sammenhenger kommet opp at treningssykling i store grupper er vel så utfordrende for fremkommelighet og trafiksikkerhet som et sykkelritt, og derfor også burde være omfattet av sykkelrittforskriften. Det har også blitt påpekt at det foregår konkurranser hvor de enkelte syklister kan sykle en strekning på hvilket som helst tidspunkt, registrere tiden i en app og på den måte er med i konkurransen. Vegdirektoratet ser problemstillingene, men viser til at det er kun sykkelritt som arrangement det er hjemmel til å regulere. Sykling utenom et sykkelrittarrangement er tillatt og normal bruk av vegen og reguleres av trafikkreglene, også om man sykler i en gruppe eller man konkurrerer med seg selv eller andre i en app.

5.6 Politiets og Statens vegvesens myndighet

På bakgrunn av tilbakemeldinger vi har fått er det også behov for å påpeke at Statens vegvesens myndighet til å tillate sykkelritt og politiets myndighet til å beslutte om det kan brukes private vakter, er fastsatt i vegtrafikkloven § 7 b. Det er ikke mulig å endre denne myndighetsfordelingen i en forskrift.

Fordelingen av myndighet mellom Statens vegvesen og politiet kan i enkelte tilfeller være utfordrende. Det kan være utfordrende å få fattet vedtak innen fristen når politiet også er nødt til å uttale seg og eventuelt fatte beslutning om vakthold. Dette krever gode rutiner fra både politiet og Statens vegvesen, noe som i praksis viser seg å være varierende. Arbeidsgruppas undersøkelser viser at manglende prioritering og kompetanse fra politiets side og sen oversendelse og utilstrekkelig opplyste søknader fra Statens vegvesen sin side, kan være årsaker.

I tillegg kan det oppleves som kompliserende i saksbehandlingen at politiets beslutning om vakthold ikke går direkte til søker og ikke kan påklages. Beslutning om vakthold innhentes av Statens vegvesen og blir en del av vedtaket. Dersom søker er uenig, må det derfor klages til Statens vegvesen. Statens vegvesen har likevel liten mulighet til å overprøve politiets beslutning.

I praksis er dette bare et problem der det er liten dialog og stor uenighet mellom søker og myndigheter, men utfordringen oppstår fra tid til annen. Ofte er det liten tid til å avklare slike utfordringer før rittdato.

På den bakgrunn har det blitt stilt spørsmål om arrangør selv kan avklare vakthold direkte med politiet, og det etterlyses klarhet i klageadgang i beslutningen om bruk av private vakter.

Som nevnt kan ikke Statens vegvesens og politiet myndighet endres i forskriften. Prioriteringer, kompetanse og samarbeid må løses i dialog mellom Statens vegvesen og politiet.

6. Gjeldende rett

6.1 Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven § 7 b regulerer sykkelritt på veg som helt eller delvis er åpen for alminnelig ferdsel og lyder som følger:

Sykelritt på veg som helt eller delvis er åpen for alminnelig ferdsel, er forbudt uten tillatelse fra Statens vegvesen. Før Statens vegvesen treffer vedtak, skal politiet uttale seg.

I vedtaket kan Statens vegvesen gi tillatelse til å fravike §§ 4, 5 og 6, eller bestemmelser fastsatt i medhold av disse paragrafene, i den grad det er nødvendig og forsvarlig. Statens vegvesen kan også stille krav om skiltplan, trafikkregulering og bruk av private vakter.

Politiet beslutter om private vakter kan benyttes ved det enkelte sykkelritt.

Departementet kan i forskrift gi regler om myndigheten etter første og andre ledd, og om gjennomføring av sykkelritt som nevnt i første ledd, herunder om skiltplan og plan for trafikkregulering.

Departementet kan i forskrift også gi regler om Statens vegvesens tildeling av myndighet innen rammene av § 9 til midlertidig trafikkregulering til private vakter, om uniformering av slike vakter og merking av deres kjøretøy, og om vaktens minstealder, skikkethet og kompetanse. Regler om kompetanse kan blant annet gjelde kompetansebevis, godkjenning av læreplan for tilbyder av kompetansegivende kurs, tilsyn med tilbyder av kompetansegivende kurs, gebyr for utstedelse av kompetansebevis, påbud om å ha med kompetansebevis under vaktjeneste og gyldighetstid for og tilbakekall av kompetansebevis.

Bestemmelsen trådte i kraft 17. juni 2016. Bestemmelsen fastsetter Statens vegvesens og politiets myndighet. Bestemmelsen åpner for at Statens vegvesen kan fravike enkelte av vegtrafikklovens bestemmelser i forbindelse med et ritt. Bestemmelsen gir også Statens vegvesen mulighet til å stille enkelte krav for gjennomføringen av et ritt. Videre gir bestemmelsen hjemmel til å fastsette regler i forskrift om gjennomføring av sykkelritt og til å regulere opplæring og bruk av private vakter.

6.2 Sykkelrittforskriften

Gjeldende sykkelrittforskrift av 17. juni 2016 nr. 699 er fastsatt av Samferdselsdepartementet og består av 15 paragrafer.

Forskriftens paragraf 1 er formålet og lyder som følger:

Forskriftens formål er å gi god trafiksikkerhet både for syklende som deltar i sykkelritt på veg, samt god trafiksikkerhet og nødvendig framkommelighet for andre trafikanter mens sykkelrittet pågår.

Sykkelryttsforskriften § 2 definerer hva som menes med sykkelritt og definerer løypevakter, stasjonære vakter og mobile vakter. Disse tre typer vakter kalles samlet «private vakter», men det er kun stasjonære og mobile vakter som kan regulere trafikk.

Videre regulerer forskriften myndigheten til Statens vegvesen og politiet, i tråd med vegtrafikkloven § 7 b. Det er Statens vegvesen som kan tillate sykkelritt og det er politiet som kan beslutte at private vakter kan brukes til å regulere trafikk under rittet.

Etter sykkelrittsforskriften § 5 er det fire måneders søknadsfrist og paragrafen lister opp alt søknaden skal inneholde. Det åpnes også for at Statens vegvesen kan be om ytterligere opplysninger og at det kan settes vilkår.

Sykkelryttsforskriften §§ 6 og 7a regulerer bruk og opplæring av private vakter, samt godkjenning og tilsyn med kursarrangør. § 7a viser til at vakter skal ha opplæring i henhold til læreplan fastsatt av Vegdirektoratet og at det stilles enkelte krav til opplæringen, samt at det må betales et gebyr for utstedelse av kompetansebevis. Det er i § 7b gitt et snevert unntak fra opplæringskravene til private vakter.

§§ 7c og 7d regulerer behandling av personopplysninger og elevregistrering.

Sykkelryttsforskriften § 8 gjelder vegoppmerking.

Rittarrangørens ansvar reguleres i § 9. Bestemmelsen gir rittarrangøren hovedansvaret for hele arrangementet, blant annet trafikksikkerheten generelt, ansvaret for informasjon til deltakere og ansvaret for de private vaktene.

Sykkelryttsforskriften § 10 hjemler tilbakekall av kompetansebeviset for stasjonære og mobile vakter.

§§ 11 og 12 er overgangsbestemmelser og ikrafttredelse.

Forskriftsmyndigheten er delegert til Statens vegvesen i forskrift av 2. november 2021 nr. 3122. I henhold til Statens vegvesens interndelegasjon er denne myndigheten gitt til Vegdirektoratet.

6.3 Læreplan for opplæring av private vakter

Vegdirektoratet har gitt utførlige bestemmelser om opplæring av private vakter i «Læreplan – Opplæring av private vakter under sykkelritt» med hjemmel i sykkelrittsforskriften § 7a. Den ble sist oppdatert 30. august 2024 da det i større grad ble åpnet opp for digital undervisning.

Læreplanen inneholder konkrete opplæringsmål for de tre ulike vakttypene delt inn i leksjoner og tidsangivelse på hvor lang tid det skal brukes på hver leksjon. Læreplanen bestemmer også hvorvidt leksjonen kan gjennomføres som e-læring, digital undervisning eller fysisk oppmøte.

Løypevakter skal ikke dirigere trafikk og har som oppgave å yte service og gi informasjon til deltakere og publikum. Det er i læreplanen ikke satt noen krav til kursarrangør eller krav til prøve, og det utstedes ikke kompetansebevis. Kursarrangør skal etter læreplanen sende oversikt til Statens vegvesen over de som har fullført kurset, men dette praktiseres ikke. Kurset for løypevakter består av tre leksjoner som til sammen har et omfang på 1 time og 40 minutter og læreplanen stiller krav til innhold i kurset. Kurset må fornyes hvert femte år. Det stilles ikke krav til hvordan opplæringen skal foregå. I praksis gjennomføres denne opplæringen som oftest ved et e-læringskurs utarbeidet av NCF.

Stasjonære vakter skal kunne regulere trafikk under sykkelritt i tråd med beslutning fra politiet som er en del av vedtaket fra Statens vegvesen. Opplæringen av stasjonære vakter

består av 7 leksjoner som til sammen har et omfang på 9 timer og 30 minutter. Fram til 30. august 2024 var det krav om fysisk undervisning i klasserom for to av leksjonen for stasjonære vakter. Dette er nå endret til at disse leksjonene kan foregå i digitalt klasserom begrenset til 8 elever. De øvrige leksjonene har ikke krav til undervisningsform, men dersom undervisningen foregår i klasserom kan det være maksimalt 30 elever og for digitalt klasserom maksimalt 8 elever. Etter endt opplæring må elevene bestå en prøve utarbeidet av Vegdirektoratet. Kursarrangør melder inn navn på elever som har bestått til Statens vegvesen, som utsteder kompetansebevis med varighet på 5 år. For å få nytt kompetansebevis må hele opplæringen tas på nytt.

Mobile vakter kan regulere trafikk på samme måte som stasjonære vakter og det er krav om at de har stasjonærvaktkurset før de kan ta opplæring som mobil vakt. Mobile vakter kan bare regulere trafikk når de står stille. Opplæringen består av 3 leksjoner som til sammen har et omfang på 6 timer og 30 minutter. For mobile vakter er det krav om klasseromsundervisning med maksimalt 30 elever for den teoretiske delen og den praktiske undervisningen skal foregå på lukket bane med maksimalt 6 elever. Kursarrangør selv utarbeider en praktisk prøve. Etter bestått opplæring melder kursarrangør inn navn på elevene til Statens vegvesen, som utsteder kompetansebevis med varighet på 5 år. Som for stasjonære vakter må hele kurset tas på nytt for å få nytt kompetansebevis.

6.4 Retningslinjer for kursarrangør

I tillegg til læreplanen er det utarbeidet retningslinjer for gjennomføring av obligatorisk prøve for stasjonære og mobile vakter som heter «Kursarrangør for private vakter under sykkelritt», datert 5. september 2017. Retningslinjene regulerer blant annet antall eksamensvakter, krav til legitimasjon og vurdering av prøveresultatene. Det står i retningslinjene at eleven kan bruke inntil 45 minutter på å gjennomføre prøven.

Det er Statens vegvesen som har ansvaret for å utarbeide de teoretiske prøvene for stasjonære og mobile vakter. I utgangspunktet er det krav om å rullere på ulike prøvesett, men det er per nå kun utarbeidet én prøve for stasjonære vakter og én for mobile vakter. Som nevnt utarbeider kursarrangør selv den praktiske prøven for mobile vakter.

7. Annet relevant regelverk og utenlandsk rett

7.1 Vegtrafikklovens øvrige bestemmelser

Etter vegtrafikkloven § 7 b andre ledd kan det i vedtak om tillatelse til sykkelritt gis unntak fra vegtrafikkloven §§ 4, 5 og 6, eller bestemmelser fastsatt i medhold av disse paragrafene. Så langt det ikke er gitt unntak, gjelder vegtrafikkloven og forskrifter med hjemmel i vegtrafikkloven under et sykkelritt. Det er heller ikke alle bestemmelser det kan gis unntak fra.

Alle bestemmelsene i vegtrafikkloven og forskriftene gjelder under sykkelritt. Her nevnes bare noen bestemmelser fordi de også utløser egen søknadsplikt i tillegg til søknaden om sykkelritt, og ofte er relevante ved gjennomføring av sykkelritt.

Skiltforskriften har hjemmel i vegtrafikkloven §§ 5, 6 og 43. Dersom det er nødvendig med skilting i forbindelse med sykkelrittet, er det nødvendig med en skiltplan etter skiltforskriften, jf. skiltforskriften kapittel 13. Skiltforskriften har også regler om hvem som er myndighet til å fatte vedtak om skiltplan. Vedtak om skiltplan regnes som en forskrift, ikke et enkeltvedtak. Også vegoppmerking er hjemlet i skiltforskriften.

Selve sykkelrittet er ikke omfattet av regelverket om arbeid på og ved veg og utløser ikke krav om arbeidsvarslingsplan. Det kan likevel forekomme at det må lages en arbeidsvarslingsplan for å sette ut skiltene langs vegen, eller for å sette opp andre installasjoner for eksempel i start- eller målområdet. Reglene for arbeidsvarsling følger av skiltforskriften kapittel 14 og vegnormal N301 Arbeid på og ved veg som er hjemlet i skiltforskriften § 35. Dersom arrangør skal gjøre dette selv kreves de nødvendige arbeidsvarslingskursene for å utføre jobben, hvis ikke må arrangøren bruke en entreprenør til dette. Rette myndighet må fatte eget vedtak om arbeidsvarslingsplanen.

Stenging av veg krever også eget vedtak etter vegtrafikkloven § 7. Statens vegvesen er myndighet for riks- og fylkesveg, kommunene for kommunal veg.

7.2 Veglova

Veglova § 57 har en bestemmelse om at reklameinnretninger eller annen innretning innenfor eiendomsområde til offentlig veg krever tillatelse fra vegmyndigheten. Veglova § 33 har også en egen bestemmelse som regulerer reklame ved offentlig veg. Disse bestemmelsene gjelder dersom det skal settes om reklameinnretninger eller annen innretning i forbindelse med et sykkelrittarrangement. Hvem som kan gi tillatelse følger av veglova § 9.

7.3 Politiloven

Ved store arrangementer i forbindelse med sykkelritt må politiet vurdere om dette også er et arrangement etter politiloven og kommunale politivedtekter. Dette er særlig aktuelt når det gjelder sykkelritt i start- og målområdet, eventuelt innlagte spurter m.m. som kan samle store folkemengder.

Etter politiloven § 11 kan det etter lovens § 14 gis regler om søknadsplikt for visse arrangementer på offentlig sted eller meldeplikt for arrangementer som for øvrig er allment tilgjengelige. Politiet kan etter § 11 blant annet forby arrangementer, iverksette nødvendige tiltak for å sikre at lovlige arrangementer kan avvikles uforstyrret og til minst mulig hinder for den øvrige ferdsel, og politiet kan stanse eller oppløse arrangementer når de avvikles i strid med nedlagt forbud eller fastsatte vilkår.

Etter politiloven § 14 kan det i vedtekter gis bestemmelser om meldeplikt for den som vil holde et arrangement som er allment tilgjengelig, selv om arrangementet ikke skjer på offentlig sted, når arrangementets art eller størrelse gjør det sannsynlig at politioppsyn blir nødvendig av hensyn til ro og orden eller avvikling av trafikken.

Når det av ordensmessige grunner er påkrevd med særlig politioppsyn ved allment tilgjengelige sammenkomster eller tilstelninger, kan arrangøren pålegges helt eller delvis å dekke utgiftene til dette oppsynet etter politiloven § 25. Det er viktig å skille dette politioppsynet fra bruk av polititjenestemenn til trafikkregulering som følger av sykkelrittforskriften.

7.4 Særskilt vegbruk (andre arrangement på veg)

Sykkelritt skiller seg fra andre arrangementet på veg ved at det er særskilt regulert i vegtrafikkloven. Med særskilt vegbruk menes bruk av vegen som ikke faller inn under den normale bruken. Dette kan gjelde markeder, 17. mai-tog, parader, festivaler og mye annet. Ved slike arrangementer tar arrangør direkte kontakt med aktuell vegmyndighet og regelverket for arrangementer etter politiloven gjelder, jf. kapittel 7.3.

Det er bare politiet eller vakter som har fått delegert myndighet fra politiet, som har ansvar for trafikkavvikling, og skal stå for regulering og dirigering av trafikk under arrangementer som er særskilt vegbruk.

Dersom det i forbindelse med særskilt vegbruk kreves en midlertidig endring av skilting, stenging av veg, med mer, for å avholde arrangementet, er det i utgangspunktet politiet som gjennomfører dette etter vegtrafikkloven § 9. Hvis politiet ikke har kapasitet eller ikke ønsker dette, skal den som er vedtaksmyndighet etter skiltforskriften fatte vedtak om midlertidig skilting.

7.5 Rettstilstanden i andre land

7.5.1 Rettstilstanden i Sverige og Danmark

I forbindelse med utarbeidelsen av vegtrafikkloven § 7 b ble rettstilstanden i Sverige og Danmark undersøkt, se [Prop.138 L \(2015-2016\)](#). Vi viser til beskrivelsen i kapittel 3.2.1. og 3.2.2 i proposisjonen. Vi har ikke undersøkt om det er skjedd endringer i regelverket i Danmark, men har fått bekreftet at det ikke har skjedd endringer i det svenske regelverket.

7.5.2 Rettstilstanden i Nederland

I Nederland kan private vakter regulere trafikk ved alle typer arrangementer. Det er ikke et eget system for sykkelritt. Det skilles mellom to typer vakter, frivillige vakter ved et arrangement, «event traffic controller», og profesjonelle vakter, «professional traffic controller».

«Event traffic controller» (frivillige trafikkkontrollører) kan brukes til enklere oppgaver i forbindelse med et arrangement. De kan utføre spesifikke trafikkkontrolloppgaver beskrevet i post- og oppgaveinstruksjonene, utarbeidet av arrangementsorganisasjonen. Den frivillige registrerer seg, med en kode gitt av arrangør, og må gå gjennom en nettbasert instruksjon. Vakten er forsikret gjennom arrangør (kan også være en kommune).

De frivillige trafikkkontrollørene har lov til å:

- Gi vegbeskrivelser som er nødvendige for oppgaven på det angitte stedet.
- Utføre enkelte tiltak bestemt av organisasjonen og eventuelt vegmyndigheten (f.eks. plassere skilt og gjerder).
- Enkle trafikkkontrolloppgaver, som å gi stopp- og innkjøringssignaler.

De frivillige trafikkkontrollørene har ikke lov til:

- Kontrollere trafikken på et sted de selv velger.
- Kontrollere trafikken på en annen måte enn angitt av organisasjonen i post- og oppgaveinstruksjonene.
- Gi andre vegbeskrivelser som ikke er instruert.
- Gi vegbeskrivelser inne i eller fra et kjøretøy. Dette betyr at vegbeskrivelser gitt av en trafikkkontrollør mens han/hun kjører ikke er offisielle vegbeskrivelser og ikke trenger å følges av andre trafikanter.

Frivillige trafikkkontrollører kan ikke uavhengig kontrollere trafikken i et kryss for alle retninger, det kan bare gjøres av profesjonelle trafikkkontrollører, politi og militærpoliti.

«Professional traffic controller» (profesjonelle trafikkkontrollører) er vakter som har opplæring i trafikkdirigering/regulering, er ansatt, og gjør en jobb på vegne av sin arbeidsgiver. De er forsikret gjennom sin arbeidsgiver. Hvis en profesjonell trafikkkontrollør er ansatt for å utføre arbeid under et arrangement, må arrangøren inngå en forretningsavtale med arbeidsgiveren.

Vedkommende kan ikke utføre mer omfattende oppgaver enn han/hun kan utføre i profesjonell praksis.

8. Nærmere om forslaget

8.1 Ny forskrift og struktur

Vegdirektoratet foreslår en ny forskrift istedenfor å gjøre endringer i dagens sykkelrittforskrift.

Siden det foreslås å øke antall paragrafer er det behov for en tydelig kapittelinndeling og en bedre struktur enn dagens forskrift. Sykkelrittforskriften retter seg mot saksbehandlere i SVV, rittarrangører, kursarrangører, deltakere, politiet, andre vegmyndigheter og private vegeiere. Det er derfor viktig at strukturen i forskriften gjør den enkel å finne fram i.

Vegdirektoratet foreslår en kapittelinndeling hvor reglene i kapitlene i større grad samles etter hvem de retter seg mot og hvilket område av sykkelritt som reguleres. I hovedsak kan reguleringen deles inn i søknad og behandling av sykkelritt, gjennomføring av sykkelritt, opplæring av private vakter og søknad om godkjenning til å være kursarrangør. I tillegg vil forskriften ha en innledende og en avsluttende del.

Det foreslås følgende kapittelinndeling:

Kapittel 1 Innledning

Kapittel 2 Søknad og tillatelse til sykkelritt

Kapittel 3 Krav ved gjennomføring av sykkelritt

Kapittel 4 Kursarrangør

Kapittel 5 Kompetansebevis for stasjonære vakter

Kapittel 6 Kompetansebevis for mobile vakter

Kapittel 7 Forskjellig bestemmelser

8.2 Kapittel 1 Innledning

8.2.1 Formål, virkeområde og definisjoner

8.2.1.1 Gjeldende regler

Formålet med sykkelrittforskriften er å sikre trafiksikkerhet for de som deltar i sykkelrittet og sikre trafiksikkerhet og fremkommelighet for andre trafikanter.

Forskriften definerer sykkelritt slik:

Ethvert arrangement for syklende på veg som helt eller delvis er åpen for alminnelig ferdsel, hvor deltagerne følger en fastlagt rute, og hvor det skilles mellom deltagerne innbyrdes ved hjelp av tidtaking og/eller annen form for rangering, eller hvor det er fastsatt maksimaltid. I tvilstilfelle avgjør vedtaksmyndigheten etter § 4 ved enkeltvedtak om denne forskrift kommer til anvendelse.

Videre blir løypevakt, stasjonær vakt og mobil vakt definert, samt at det stilles alderskrav til de ulike vaktfunksjonene.

8.2.1.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet fastholder dagens formålsbestemmelse, men med noen språklige endringer. Begrunnelsen for å ha en egen forskrift om sykkelritt, ligger nettopp i utfordringene sykkelritt utgjør for trafikksikkerheten og fremkommeligheten, og dette bør gjenspeiles i en formålsbestemmelse.

Siden forskriften omhandler veldig ulike sider ved sykkelritt foreslås en ny paragraf som sier hva forskriften gjelder.

Vegdirektoratet foreslår heller ingen realitetsendringer i definisjonen på sykkelritt, men foreslår å ta deler av dagens definisjon inn i en ny bestemmelse om når et sykkelritt er søknadspliktig. Selve definisjonen av hva som er et sykkelritt vil da bli nærmere en normal språklig forståelse av hva et sykkelritt er.

Et arrangement hvor bare deler av arrangementet foregår på sykkel, faller også inn under forskriften. Dette gjelder for eksempel triatlon. Dette er gjeldende praksis i dag og direktoratet mener dette fremkommer tydelig nok i definisjonen av sykkelritt.

Det er stilt spørsmål ved hva som menes med «ethvert arrangement», som det står i dagens forskrift, og om det er en nedre grense for hva som anses som et sykkelritt som er søknadspliktig etter forskriften.

Direktoratet har ikke funnet det hensiktsmessig å definere en nedre grense for hva som er et sykkelritt for eksempel ved tallfesting av deltakere, fordi det fort vil oppstå grenseproblematikk. Direktoratet antar at arrangementets betydning for trafikksikkerhet og fremkommelighet vil være viktigere i vurderingen enn antall deltakere. Vedtaksmyndigheten vil måtte beslutte dette etter en konkret vurdering og grensene vil måtte avklares gjennom praksis og retningslinjer.

Etter dagens forskrift skal tvil om et arrangement er omfattet av søknadsplikten avgjøres ved enkeltvedtak av Statens vegvesen. Hva som er et enkeltvedtak, er i utgangspunktet regulert i forvaltningsloven og ikke nødvendig å regulere særskilt dersom en ikke ønsker å avvike fra forvaltningsloven. Direktoratet ser ikke at det er behov for å presisere eller gjøre unntak fra forvaltningsloven. Etter forvaltningsloven er et enkeltvedtak et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer. Hvorvidt en beslutning om et sykkelrittarrangement er søknadspliktig eller ikke er et enkeltvedtak, må avgjøres konkret etter forvaltningslovens bestemmelser. Direktoratet foreslår derfor å fjerne denne bestemmelsen og at alminnelig forvaltningsregler følges, det vil si at det er en konkret vurdering om beslutningen er et enkeltvedtak eller ikke. Det bør også nevnes her at det aldri har blitt fattet et slik enkeltvedtak om et arrangement er omfattet av søknadsplikten eller ikke.

Når det gjelder definisjonene på private vakter foreslås det å kun definere funksjonen og at øvrige krav til vaktene følger av andre regler i forskriften.

Definisjonene av løypevakt tas ut, se nærmere om dette i kapittel 8.4.1.3.

Direktoratet har valgt å også definere hva som menes med rittarrangør, kursarrangør, kursholder og elev. Dette er begreper som brukes flere steder i forskriften og hvert av begrepene har bestemt betydning. Det er særlig viktig at rittarrangør og kursarrangør ikke blandes sammen.

8.3 Kapittel 2 Søknad om sykkelritt

8.3.1 Krav om tillatelse

8.3.1.1 Gjeldende regler

Det følger av vegtrafikkloven § 7 b at sykkelritt på veg som er helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel er forbudt uten tillatelse fra Statens vegvesen. Dette gjentas i dagens forskrift § 3. Videre følger det av definisjonen av sykkelritt i § 2 bokstav a at forskriften gjelder sykkelritt på veg som er helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel.

8.3.1.2 Vurderinger og forslag

Direktoratet foreslår å ha en egen bestemmelse om at sykkelritt på veg som er helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel er forbudt uten tillatelse. Hva som er søknadspliktig, fremkommer dermed i denne bestemmelsen istedenfor i definisjonen av sykkelritt.

Det har kommet frem at det er tvil om hva «veg som er delvis åpen» betyr, og om også sykkelritt som f.eks. kun krysser en offentlig veg, men ellers går utenom veg åpen for alminnelig ferdsel, er søknadspliktig.

Direktoratet mener at forslaget til bestemmelse om søknadsplikt tydeliggjør at det kun er den delen av arrangementet som foregår på veg åpen for alminnelig ferdsel, som er omfattet av søknadsplikten, altså vil de deler av arrangementet som ikke er på vegen falle utenfor. For eksempel vil det for et sykkelritt som både går på veg og på sti, kun være den delen som går på veg som er søknadspliktig etter forskriften. Også kryssing av offentlig veg vil være søknadspliktig.

Direktoratet foreslår å tydeliggjøre at forskriften gjelder selv om vegen er stengt for annen trafikk mens sykkelrittet pågår ved å ta det inn i denne bestemmelsen. Direktoratet mener derimot at tvilstilfeller om når en veg er åpen for alminnelig ferdsel, for eksempel veger som er stengt deler av året, eller som er stengt med bom, må avgjøres konkret i det enkelte tilfellet av Statens vegvesen. Det vil kunne være så mange varianter av dette at det ikke er mulig å ta endelig stilling til dette i forskriften.

8.3.2 Vedtaksmyndighet

8.3.2.1 Gjeldende regler

Det følger av vegtrafikkloven § 7 b at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for sykkelritt på veg som er helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel. Det står i dagens forskrift § 4 at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet og at Vegdirektoratet er klageinstans.

8.3.2.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår å klargjøre i egen bestemmelse at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet, slik det også står i dagens forskrift, men i tillegg at dette gjelder for alle typer veger. Til tross for de klare føringer i loven og dagens forskrift viser praksis at dette kan være uklart. Det foreslås derfor at det direkte står at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for private veger, kommunale veger, fylkesveger og riksveger.

At Vegdirektoratet er klageinstans, følger av forvaltningslovens system og direktoratet ser det ikke som nødvendig at det står i forskriften.

8.3.3 Krav til søknaden

8.3.3.1 Gjeldende regler

Dagens forskrift § 5 inneholder søknadsfrist og hva søknaden skal inneholde, i tillegg til at berørte politidistrikt skal ha gjenpart av søknaden.

Bestemmelsen ramser opp fra a. til l. hva som skal vedlegges. I tillegg kan Statens vegvesen etter siste ledd i bestemmelsen kreve nærmere opplysninger. I siste ledd står det også at Statens vegvesen kan sette vilkår for konkurransen.

8.3.3.2 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet foreslår å dele opp bestemmelsen. Det foreslås en bestemmelse som inneholder krav til hvem som skal ha søknaden, hvem som skal ha gjenpart av søknaden og hva søknaden skal inneholde. Søknadsfrist og adgangen til å sette vilkår flyttes til andre bestemmelser.

Vegdirektoratet foreslår at det i tillegg til berørte politidistrikt, skal gjenpart av søknaden også sendes til berørte kommuner og fylkeskommuner. Dette har bakgrunn i at vi foreslår å forskriftsfeste at Statens vegvesen innhenter uttalelser fra kommuner og fylkeskommuner, se kapittel 8.3.6. Når både kommuner og fylkeskommuner skal uttale seg om ritt bør de varsles om dette så tidlig som mulig, på samme måte som politidistriktene. Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på om et statlig utbyggingsselskap for veg, jf. veglova § 9, og så bør få gjenpart av søknaden når veger de har ansvar for berøres, se også kapittel 8.3.6.3.

Dagens forskrift § 5 lister opp hvilke opplysninger og dokumentasjon søknaden skal inneholde. Da ikke alle opplysninger er aktuelle for alle ritt foreslår vi å dele opp listen i hva som alltid skal være med og hva som må være med dersom det er relevant. Det er også gjort noen innholdsmessige endringer i hva søknaden skal inneholde som redegjøres for her.

Krav om kontaklinformasjon til rittleder og andre nøkkelpersoner som er ansvarlig for vaktholdet, kan etterspørres hvis nødvendig og foreslås ikke videreført. Rittarrangør må selv kunne velge en kontaktperson som Statens vegvesen skal forholde seg til.

Vegdirektoratet foreslår at søker alltid må opplyse om rittet berører private veger, kommunale veger, fylkesveger eller riksveger. På den måten får Statens vegvesen raskt oversikt over de vegmyndighetene som er berørt og som skal uttale seg. Søker må uansett ha dette klart for seg fordi det skal sendes gjenpart av søknaden til den aktuelle vegmyndighet og selv kontakte eventuelle private vegeiere.

Vi anser risikovurdering som svært viktig og opprettholder dette som krav i alle søknader. Vi foreslår at i tillegg til risikovurdering, må søker også vurdere tiltak for å redusere risikoen.

Vegdirektoratet foreslår å ta ut dagens krav om at søker skal legge frem skriftlig tillatelse fra alle vegholdere og eiendomsbesitter om eventuell stenging av veg. Det er ulike måter og hjemler for å stenge en veg helt eller delvis og dette må vurderes fra sak til sak, også hvem som har myndigheten. Når det gjelder private vegeiere vises til kapittel 4.1.

Vegdirektoratet foreslår å legge inn et nytt krav om at søker må opplyse om det skal benyttes motorvogner i løypa, samt funksjon og antall. Dette er aktuelt for de større og aktive rittene, hvor det kan være nødvendig med både dommerbiler og servicebiler m.m. Da eventuelle fritak fra trafikkreglene, for eksempel fartsgrenser, som regel også er ment å omfatte slike kjøretøy som en del av sykkelrittet, er det viktig at de blir spesifikt omfattet i vedtaket om sykkelritt.

Vegdirektoratet foreslår også at Statens vegvesen kan kreve fremlagt rittreglement. Per i dag utfører ikke Statens vegvesen tilsyn med sykkelritt, og har eller ikke sanksjonsmuligheter dersom vilkår brytes. Det er da vesentlig at arrangør selv har det nødvendige reglement for å følge opp for eksempel dersom deltakere bryter vilkår for rittet eller andre bestemmelser som er satt for å sikre trafiksikkerheten. Storparten av dagens ritt følger NCFs rittreglement, men da det ikke er krav om forbundstilknytning, vil arrangør også kunne ha sitt eget reglement.

I dagens forskrift skal det vedlegges opplysninger om områder som skal reserveres for parkering og publikum, og hvordan disse områdene kommer til å avspærres og bevoktes. Vegdirektoratet viderefører ikke dette punktet da dette vil komme under særskilte trafikkreguleringer og trafiksikkerhetstiltak i de tilfellene det er relevant for Statens vegvesen å vurdere.

Som redegjort for over i kapittel 4.1 er det nødvendig at private vegeiere tillater at veger brukes til sykkelritt. Direktoratet foreslår at søker i søknaden må legge ved tillatelse til bruk av vegen fra privat vegeier. Det er forutsetning at slik tillatelse foreligger, men direktoratet vurderer at det vil være opplysende for søker at det også står i forskriften. Det hindrer også at Statens vegvesen behandler en søknad om sykkelritt på en veg som det ikke er aktuelt å bruke. Erfaringsmessig er det få sykkelritt på private veger, og kanskje desto viktigere at regelverket er tydelig på hvilke regler som gjelder.

Det opprettholdes at Statens vegvesen kan kreve ytterligere opplysninger. I mange tilfeller vil søker kanskje ikke være klar over at det for eksempel er behov for skiltplan eller unntak fra vegtrafikkloven, eller for den saks skyld at det er behov for vakter til å regulere trafikk. Det er da viktig at Statens vegvesen etterspør dette. Opplistingen av opplysninger som kan være relevante som beskrevet over, er ment som veiledning for søker og saksbehandler. Også andre opplysninger kan være nødvendig å be om, etter en konkret vurdering i den enkelte sak.

8.3.4 Søknadsfrist

8.3.4.1 Gjeldende regler

Etter dagens forskrift skal søknaden fremmes senest 4 måneder før konkurransen. Det åpnes imidlertid for at søknader som kommer inn etter denne fristen kan behandles i den utstrekning saken likevel kan gis en betryggende vurdering.

8.3.4.2 Vurderinger og forslag

Søknader om sykkelritt er svært forskjellige, fra de største aktive rittene, til mindre turritt på veger med lite trafikk. Tilbakemeldinger viser at dagens søknadsfrist kan oppleves både som for kort og for lang.

Hensynene bak bestemmelsen er at Statens vegvesen skal få tilstrekkelig tid til å behandle søknaden på en forsvarlig måte, men også at søker skal kunne regne med at søknaden blir behandlet før rittet skal arrangeres.

Vegdirektoratet ser noen problematiske sider ved bestemmelsen om søknadsfrist slik den er etter dagens forskrift.

Som nevnt er det stor forskjell på ritt. I en del saker vil 4 måneder være for liten tid til å behandle en sak. I praksis vil som regel god dialog mellom rittarrangør og Statens vegvesen gjøre at dette ikke settes på spissen, men det kan forekomme. Når fristen står i forskriften slik som nå ligger det implisitt at søker vil få svar innen rittet skal gjennomføres. Dette setter stort press på saksbehandler, og også politiet, til å fatte vedtak innen konkurransen så lenge søker har søkt innen fristen. At en søknad innkommet etter fristen kan behandles dersom den kan gis en betryggende vurdering tilsier at 4 måneder alltid skal være tilstrekkelig tid til en betryggende vurdering, hvilket det ikke alltid er.

Videre er det for søker ikke nødvendigvis tilstrekkelig at man får svar en eller annen gang før konkurransen avholdes. Det kan være gode grunner til å ønske svar i god tid før dette. Søknadsfristen ivaretar ikke dette hensynet.

Slik søknadsfristen står i dag er det også uklart hvorvidt søknaden må være komplett ved innsendelse og hva som i så fall vil være en komplett søknad. Etter at en søknad kommer inn vil det ofte være en dialog mellom rittarrangør og myndighetene som gjør at søknaden tilpasses. Noe av dette kan ikke rittarrangør ta høyde for før søknaden leveres inn. Det vil da være urimelig å si at søknaden ikke er komplett og at de har søkt for sent. Samtidig kan det ikke være sånn at det kan leveres inn et søknadsskjema med minimalt av opplysninger og så kreves svar innen 4 måneder. I praksis kreves det ikke at søknaden er komplett ved innlevering, da detaljene rundt gjennomføringen av et sykkelritt ofte først faller på plass etter en dialog med de ulike myndighetene som er involvert. Søknader som kommer inn etter fristen, behandles i den grad det er mulig slik forskriften legger opp til. Fristen er altså ikke absolutt, men kan likevel oppfattes som det av søkere.

Det er også et spørsmål om en søknad skal avvises dersom den er innkommet for sent. Da det er mulig å levere inn en søknad etter fristen dersom den kan behandles betryggende, krever dette en vurdering. En slik vurdering vil kunne bli vurdert å være et enkeltvedtak. Samtidig åpner en slik vurdering for forskjellsbehandling ved at det blir opp til saksbehandler hvorvidt den bør behandles. Det kan blant annet være at store forskjeller i saksmengden til de enkelte saksbehandlerne vil ha betydning i vurderingen.

Det er også et spørsmål om det er riktig med en frist for å søke når det er behandlingstiden som er det vesentlige. Frist for å søke er gjerne forbundet med at det søkes om noe i konkurranse med andre, for eksempel en stilling eller en skoleplass. Det er mulig en behandlingsfrist vil være mer riktig betegnelse. En saksbehandlingsfrist på 4 måneder vil være tilsvarende bindende som dagens frist, men behovet for å få svar i god tid før rittet ivaretas bedre ved at man kan søke tilsvarende tidlig.

Når det gjelder hvor lang tid Statens vegvesen faktisk trenger for å behandle en sak er det som nevnt vanskelig å si. De store aktive rittene involverer ofte flere vegmyndigheter/vegeiere over flere fylker, og flere politidistrikter. Det er også omfattende skiltplaner, private vakter, politivakter, kjøretøy av ulike slag, fravik fra vegtrafikkloven og stengte veger, i tillegg til at slike ritt kan ha en lang varighet. Saksbehandlingen blir derfor omfattende og stiller store krav til Statens vegvesens koordinerende rolle. Dette kan tilsi at søknadsfristen bør være lenger enn fire måneder. I praksis vil nok rittarrangør for de største årlige rittene ta kontakt med Statens vegvesen og andre berørte, lenge før søknadsfristen, slik at dette ikke blir et problem. Likevel skaper denne fristen en forventning om at Statens vegvesen skal kunne behandle alle ritt innenfor denne fristen, noe som kan være utfordrende dersom søker ikke har vært i kontakt med SVV før fristen.

Turritt som skal foregå uten å stenge annen trafikk, og hvor deltakerne skal følge alle trafikkregler, er mindre krevende, men det er fortsatt krav om at både politiet og andre vegmyndigheter uttaler seg. Det er vanskelig å se for seg at søknadsfrist eller saksbehandlingsfrist kan være kortere enn fire måneder uansett type ritt. Det må også tas hensyn til at Statens vegvesen har andre oppgaver.

Direktoratet har sett på ulike måter å løse utfordringene med søknadsfrist og saksbehandlingstid, og har vurdert tre ulike løsninger. Det viktigste som skal ivaretas er at saksbehandler får tilstrekkelig tid til å behandle søknaden, og at søker får tilstrekkelig forutberegnelighet for at tillatelsen kommer i tide. Det må nevnes at forutberegnelighet for søker ikke alltid betyr at tillatelsen må foreligge. Tilbakemeldinger fra rittarrangører er at god dialog med Statens vegvesen underveis er like viktig slik at rittarrangør er trygg på at tillatelsen vil komme.

Den ene løsningen er å ha en differensiert søknadsfrist hvor utgangspunktet er fire måneder, men dersom visse kriterier er oppfylt, er søknadsfristen seks måneder. Den andre løsningen som er vurdert er å fastsette saksbehandlingstid istedenfor søknadsfrist, med kriterier for når saksbehandlingstiden er fire eller seks måneder. I utgangspunktet er det liten forskjell på disse løsningene for saksbehandler, da saken må behandles innen fire eller seks måneder uansett om det kalles søknadsfrist eller saksbehandlefrist. Hovedforskjellen er at det kan gi noe bedre forutberegnelighet for søker, dersom det er en saksbehandlerfrist. Søker kan da velge å søke i god tid slik at også svaret på søknaden foreligger i god tid før rittet.

En utfordring ved begge løsningene er spørsmålet om søknaden må være komplett på søknadstidspunktet. Dette kan som beskrevet over, være utfordrende. Ved en svært uferdig søknad, vil man måtte vurdere om den er tilstrekkelig til å kunne si at en søknad er innlevert. Stilles det få krav til søknadens innhold blir saksbehandlingstiden ikke reell. Stilles det strenge krav, kan det i praksis bli et for rigid system for en sakstype som krever fleksibilitet, dialog og samarbeid. Det er også fare for forskjellsbehandling dersom det ikke er klare kriterier, og det kan være vanskelig for søker å vite hva som forventes og når man har krav på å få behandlet søknaden. Det kan også være at søknadsfrist på seks måneder kan være for kort i enkelte tilfeller.

Den tredje løsningen er å ikke fastsette noen frist i forskriften, men forholde seg til forvaltningslovens regler om at en søknad skal forberedes og behandles uten ugrunnet opphold, jf. forvaltningsloven § 11a. Bestemmelsen gir rom for at en sak kan ta tid ut fra sakens kompleksitet og forvaltningens andre gjøremål. Denne løsningen er betinget av at forventet saksbehandlingstid er tydelig på Statens vegvesens nettsider slik at søker kan ivareta sine interesser, og ikke risikere at søknaden ikke blir behandlet innen rittet skal avholdes. En fordel med denne løsningen er at det er enklere å gi detaljerte opplysninger om saksbehandlingstid. Det er også enklere å endre saksbehandlingstidene dersom det er behov for det. Opplysninger på nettsiden kan også oppfordre søkere til å ta kontakt så fort et ritt er under planlegging. Det er ikke alltid at den formelle søknaden er det viktigste, men at det opprettes kontakt mellom søker og Statens vegvesen så tidlig som mulig.

Vegdirektoratet mener den siste løsningen best ivaretar behovet for tilstrekkelig saksbehandlingstid og forutberegnelighet for søker. Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på hvilke av de tre løsningene de anser er den mest hensiktsmessige.

8.3.5 Rittarrangørs administrative plikter

8.3.5.1 Gjeldende regler

Dagens forskrift har ingen slike bestemmelser om rittarrangørs administrative plikter som Vegdirektoratet nå foreslår.

8.3.5.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår en egen bestemmelse om rittarrangørs administrative plikter i forbindelse med søknaden, slik at det ikke er tvil om hva arrangør selv må ta ansvar for når et sykkelritt skal arrangeres.

Rittarrangør har ansvaret for at rittløypa egner seg for sykkelritt. Vegmyndighetene kan svare på hvorvidt det skal utføres vegarbeid eller lignende, men har ikke den fulle oversikten over eventuelle hull i vegen eller dårlig asfalt. Det påligger arrangør å sjekke rittløypa, eventuelt spørre rette myndighet om vegen kan utbedres dersom det er nødvendig. Dette må arrangør ha tatt stilling til før søknaden sendes Statens vegvesen.

Som nevnt er det en rekke andre regelverk som arrangør må forholde seg til, som ikke inngår i Statens vegvesens vedtak. Der rittet er avhengig av andre tillatelser, må arrangør

selv sørge for at disse foreligger. Det kan for eksempel være leie av områder for start- og målområde. Men arrangør er også ansvarlig for at nødvendige skiltvedtak er fattet og at det foreligger vedtak om arbeidsvarsling der det er påkrevd. Statens vegvesen har som en veiledningsplikt, men det er arrangørs plikt å påse at alle tillatelser foreligger før rittet.

Rittarrangør må også melde fra om alle endringer i søknaden eller om rittet avlyses.

8.3.6 Innhenting av uttalelser

8.3.6.1 Gjeldende regler

Politiet beslutter om private vakter kan benyttes ved det enkelte sykkelritt. Det er forutsatt at politiets beslutning ikke kan påklages, da det er en beslutning som innhentes av Statens vegvesen og ikke et vedtak som retter seg mot søker. Politiet skal i tillegg uttale seg om rittet før Statens vegvesen fatter vedtak. Dette følger av vegtrafikkloven § 7 b.

I dagens sykkelrittforskrift står dette gjengitt i § 4. Det står også i § 4 at politiet beslutter bruk av polititjenestemenn.

Kommunens og fylkeskommunens rolle er ikke berørt i dagens forskrift. I praksis involveres disse på litt ulik måte, men har en stor rolle når deres veger er berørte.

8.3.6.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår en bestemmelse som pålegger Statens vegvesen å innhente nødvendige uttalelser og beslutninger før vedtak om sykkelritt fattes. I tillegg til det som fremkommer i dagens regelverk om politiets rolle, foreslås det også å forskriftsfeste at Statens vegvesen skal innhente uttalelse fra kommunen og fylkeskommunen.

Vegmyndighetenes rolle og myndighet er redegjort for over i kapittel 4.1. Siden det har vært uklarhet omkring kommunens og fylkeskommunens rolle, og at praksis over tid har vært at Statens vegvesen har behandlet kommunen og fylkeskommunen forskjellig, mener vi det er behov for å tydeliggjøre dette i forskriften.

Vi har vurdert hvorvidt det er mest hensiktsmessig at arrangør tar direkte kontakt med kommunen og fylkeskommunen, eller om Statens vegvesen bør innhente de nødvendige opplysningene og uttalelsene. De ulike løsningene vil innebære merarbeid, enten for arrangør eller for Statens vegvesen.

Hvis Statens vegvesen innhenter uttalelsene, vil de fra start av være sikre på at de innhenter det som er nødvendig for saken, og ha kontroll med opplysningene som er grunnlaget for vurderingen. Dersom arrangør innhenter, vil det kunne bli mangelfullt og likevel medføre at Statens vegvesen må innhente flere opplysninger. I tillegg vil det igjen kunne oppstå uklarhet om myndigheten til den enkelte vegmyndighet, og føre til at kommunen og fylkeskommune setter egne vilkår for rittet. En annen fordel med at Statens vegvesen innhenter opplysningene er at de da på forhånd har vurdert søknaden, slik at uttalelsene kommer på riktig grunnlag.

På den andre siden vil det ofte måtte være direkte kontakt mellom arrangør og kommunen eller fylkeskommunen. Kommunen kan ha en rolle som skiltmyndighet, det kan være behov for leie av plass, eller avklaringer om andre deler av arrangementet som ligger utenfor det Statens vegvesen skal vurdere.

Vi har kommet til at det er mest hensiktsmessig at Statens vegvesen innhenter uttalelsene fra kommunen og fylkeskommunen. Det er særlig lagt vekt på at uttalelsen er av stor betydning for Statens vegvesens behandling av saken, og bør komme direkte fra myndighet til myndighet, i tillegg til at det tydeliggjør Statens vegvesens rolle som vedtaksmyndighet.

Når det gjelder politiets rolle, vil den nye bestemmelsen tydeliggjøre at politiet både fatter en beslutning om vakthold til trafikkregulering, men i tillegg gir en uttalelse. Politiets beslutning skal være en del av vedtaket. Politiets uttalelse er noe Statens vegvesen skal legge vekt på i sin vurdering, men er ikke bindende på samme måte som beslutningen om bruk av private vakter. Det tydeliggjøres også i bestemmelsen at politiet skal uttale seg før tillatelse kan gis. Videre vil det stå direkte i forskriften at politiets beslutning ikke kan påklages slik at det ikke lenger er tvil om det.

8.3.6.3 Statlig utbyggingsselskap for veg

Vegdirektoratet har vurdert om også statlig utbyggingsselskap for veg, jf. veglova § 9, også bør uttale seg derfor sykkelrittet berører veger de har ansvar for. Dette er ikke praksis i dag. Vi ber om høringsinstansenes syn på dette.

8.3.7 Tillatelsen til sykkelritt

8.3.7.1 Gjeldende regler

Noe spredt rundt i dagens forskrift fremkommer bestemmelser om hva vedtaket om tillatelse til sykkelritt kan inneholde og etter hvilken vurdering. Blant annet kan det gis unntak fra vegtrafikkloven i den grad det er forsvarlig og nødvendig, det kan gis pålegg om ledsagerbiler med blinkende lys når det er nødvendig, og det kan settes de vilkår for konkurransen som tjener hensynet til sikkerhet, miljø og trafikkavvikling.

For øvrig gjør formålet det klart at det viktigste i vurderinger av om tillatelse skal gis er trafiksikkerhet og fremkommelighet.

8.3.7.2 Vurderinger og forslag

Gjennom innspill og erfaring, mener Vegdirektoratet at det knytter seg noe usikkerhet til selve behandlingen av søknader om sykkelritt. Det kan være uklart hva som kan vektlegges og i hvilke tilfeller et sykkelritt kan avslås. Det har også vært knyttet usikkerhet til om en arrangørs tidligere brudd på vilkår eller regelverk ved gjennomføringen av et ritt, skal kunne føre til avslag ved en ny søknad, se kapittel 5.3. Vegdirektoratet har også merket seg at det i liten grad spesifiseres hvilke andre kjøretøy i rittløypa som tillates, og at unntak fra trafikkreglene også i liten grad spesifiseres.

Vegdirektoratet foreslår derfor en egen bestemmelse om behandling av søknaden, som er ment å klargjøre i større grad hva som må vurderes og inkluderes i et vedtak om sykkelritt, samt hvordan momentene skal vektlegges. Dette vil også bidra til likebehandling.

Bestemmelsen slår fast at det skal legges særlig vekt på forskriftens formål, trafiksikkerhet og fremkommelighet. Dette er avgjørende for om et ritt skal kunne gjennomføres, og hvilke vilkår som kan settes. Dette vil også være avgjørende dersom Statens vegvesen skal avslå en søknad om sykkelritt, så må avslaget knyttes opp til disse hensynene. Dersom hensynene til trafiksikkerhet og fremkommelighet ikke er godt nok ivaretatt, skal følgelig søknaden avslås. Hva som er god nok ivaretagelse av disse hensynene, er en konkret skjønnsmessig vurdering.

Bestemmelsen pålegger Statens vegvesen å legge stor vekt på uttalelsene fra politiet, kommunen og fylkeskommunen. Når det først skal innhentes uttalelse fra kommunen og fylkeskommunen er det også viktig at uttalelsene har betydning. Siden Statens vegvesen har fått myndighet til å tillate sykkelritt på alle veger er det en selvfølge at de andre vegmyndighetene blir hørt.

Den nye bestemmelsen knytter tillatelsen til sykkelritt til et fastsatt tidsrom og en fastsatt strekning. Det er altså ikke adgang til, og har heller ikke vært praksis, å gi tillatelser til sykkelritt for eksempel hvert år eller uten en spesifisert løype.

Vegdirektoratet mener det er nødvendig å klargjøre at Statens vegvesen må ta stilling til bruk av motorvogn i rittløypa slik at dette fremkommer i vedtaket. Se for øvrig forslaget om at opplysninger om dette må legges ved søknaden, se kapittel 8.3.3.2. Det er viktig at alle som er en del av sykkelrittet er nevnt i vedtaket. Særlig er dette viktig ved eventuelle unntak fra trafikkreglene. Kun de som er en del av sykkelrittet og omfattet i vedtaket er omfattet av eventuelle unntak.

Vegdirektoratet opprettholder bestemmelsen om at Statens vegvesen kan stille krav om bruk av kjøretøy i front og eventuelt bak rittet, som er utstyrt med blinkende gult lys og skilt på taket. I dagens forskrift er krav til bil i front regulert i § 3 andre ledd og pålegget kan komme fra både politiet og Statens vegvesen. Vegdirektoratet mener det er ryddig at krav om dette kommer fra Statens vegvesen i vedtaket om sykkelritt, og at politiet kun uttaler seg. Det er nødvendig å forskriftsfeste bruk av gult blinkende lys, da det etter kjøretøyforskriften § 28-3 ellers ikke er tillatt.

Som etter dagens forskrift kan Statens vegvesen sette de vilkår som er nødvendige. Det spesifiseres at det er hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet som må begrunne eventuelle vilkår.

Bestemmelsen fastslår at politiets beslutning om bruk av stasjonære og mobile vakter skal inngå i tillatelsen. Dette henger sammen med at beslutningen ikke kan påklages, men innhentes av Statens vegvesen og skal være en del av Statens vegvesen sitt vedtak.

At det kan gis unntak fra vegtrafikkloven flyttes til egen bestemmelse.

8.3.8 Unntak fra vegtrafikkloven

8.3.8.1 Gjeldene regler

Det følger av vegtrafikkloven § 7 b og sykkelrittforskriften at det kan gis unntak fra vegtrafikkloven i den grad det er forsvarlig og nødvendig.

8.3.8.2 Vurderinger og forslag

Som nevnt har Vegdirektoratet merket seg at det i liten grad spesifiseres i vedtaket hvilke unntak fra trafikkreglene som gjøres.

Kriteriene for å gi unntak er at det er forsvarlig og nødvendig. Det er derfor nødvendig at det foretas en konkret vurdering av om disse kriteriene er oppfylt. Som følge av dette vil det også måtte konkretiseres hvilke unntak som gjøres og for hvilke strekninger.

Vegdirektoratet mener en egen bestemmelse om unntak fra vegtrafikkloven vil tydeliggjøre den vurderingen som må gjøres.

Videre foreslår direktoratet at forskriften sier direkte hvem unntak kan gjelde for og hvor, i tråd med det direktoratet skjønner er dagens praksis. Vi foreslår derfor at unntak bare gjelder for deltakere, mobile vakter og eventuelle kjøretøy som er omfattet av ritt, og at slike unntak bare gjelder der sykkelrittet gjennomføres. Det vil si at unntak ikke kan gjelde eventuelle andre veger som kan være naturlig å bruke for eventuelle kjøretøy for å komme raskt forbi rittet e.l.

Vegdirektoratet mener også det er nødvendig at dersom det gis unntak fra fartsgrenser, må det fastsettes en øvre fartsgrense som er tillatt på strekningen. Det foreslås også at det uansett ikke skal være lov å kjøre fortere enn øverste tillatte fartsgrense, som per i dag er

110 km/t. Det vil stort sett være begrenset hvilken hastighet syklistene kan komme opp i, men bestemmelsen er viktig for å unngå fri fart for motoriserte kjøretøy og mobile vakter. Fri fartsgrense vil utgjøre en betydelig trafikksikkerhetsrisiko, særlig for motorsyklister. Arbeidsgruppa har fått tilbakemeldinger på at det har vært utfordringer med mobile vakter som benytter sjansen de får under sykkelritt hvor det er gitt unntak fra fartsgrensene, til å kjøre unødvendig fort. Å tilrettelegge for dette strider mot Statens vegvesen nullvisjon og det særlige arbeidet som gjøres for å bedre trafikksikkerheten for motorsyklister.

Det foreslås også at det tas med i bestemmelsen at dersom det gis unntak fra trafikkreglene, så skal politiets uttalelse gis særlig vekt siden unntak fra trafikkreglene kan utgjøre et ekstra risikomoment.

8.4 Kapittel 3 Krav til gjennomføring av sykkelritt

8.4.1 Krav til rittarrangør

8.4.1.1 Gjeldende regler

Rittarrangørs ansvar følger av dagens forskrift § 9, men også av § 6.

Arrangør har etter § 9 ansvar for å bekjentgjøre arrangementet og er ansvarlig for hele arrangementet. Det gis eksempler på hva dette ansvaret innebærer i en punktliste. Arrangør har ansvar for trafikksikkerheten, skal informere deltakere og vakter om vilkårene for sykkelrittet, er ansvarlig for at utstyr er trafikksikkert, skal gjennomgå vaktens oppgaver for rittet, er ansvarlig for de private vaktene og har ansvar for at vaktene er egnet.

Etter § 6 følger det at rittarrangøren skal sette ut vakter i det antall og med den plassering som framgår av vedtaket og at vaktene står under rittarrangørs ledelse. Rittarrangør pålegges også å levere en navneliste til Statens vegvesen med opplysninger om stasjonære og mobile vakter senest klokken 10 siste virkedag før rittstart.

8.4.1.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår å samle reglene som gjelder rittarrangørs ansvar for gjennomføringen av rittet i en egen bestemmelse, slik at det er oversiktlig for rittarrangører hvilket ansvar de har.

Direktoratet foreslår å tydeliggjøre rittarrangørs ansvar for trafikksikkerheten ved et egen første ledd i bestemmelsen. Det foreslås også å understreke rittarrangørs ansvar for at rittet gjennomføres i henhold til vedtak og gjeldende regelverk, i samme ledd i bestemmelsen.

Som før skal rittarrangør gjøre arrangementet kjent for eiendomsbesittere og andre berørte senest to uker før. Her foreslås bare mindre språklige endringer.

Rittarrangørs ansvar for å informere deltakere og vakter om vilkårene for sykkelritt opprettholdes, men kravet omformuleres litt. Selv om det vil være en del av vilkårene for rittet foreslås det at det eksplisitt står at rittarrangør også må opplyse om eventuelle unntak fra vegtrafikkloven. Direktoratet erfarer at mange som deltar på sykkelritt, da særlig turritt, ikke vet at trafikkreglene gjelder under rittet, såfremt det ikke er gitt unntak. Det er viktig at rittarrangør tar ansvar for at alle deltakerne er informert om dette, og konsekvensene av å ikke følge reglene.

Det opprettholdes at rittarrangør har ansvar for å gjennomgå oppgavene med de stasjonære og mobile vaktene. Det foreslås i tillegg at gjennomgangen også skal inkludere risikovurderinger knyttet til den enkeltes plassering. Rittarrangør skal ha foretatt en grundig risikovurdering, som også skal ligge ved søknaden, og det er viktig at risikoen blir videreformidlet til de enkelte vaktene. Tilbakemeldingen fra de stasjonære vaktene i

spørreundersøkelsen som er vist til i kapittel 3.2 viser at dette er viktig for utførelsen av oppgaven og at det i stor grad gjøres slik i dag.

Vegdirektoratet foreslår at det ikke lenger skal være noe krav til opplæring av det som i dag kalles «løypevakter», se kapittel 8.4.1.3. Direktoratet foreslår at ansvaret for at andre enn stasjonære og mobile vakter får den nødvendige opplæringen, legges fullt og helt til rittarrangør. Det foreslås derfor et eget punkt i bestemmelsen om at rittarrangør selv må sørge for at eventuelle andre som har oppgaver under rittet som kan innebære en risiko har den nødvendige kompetansen slik at sikkerheten bli ivaretatt.

At stasjonære og mobile vakter står under rittarrangørs ledelse, hører naturlig inn under krav til rittarrangør og foreslås som eget ledd i bestemmelsen. I tillegg foreslår direktoratet å spesifisere at ansvaret for vaktene også innebærer at rittarrangør har ansvaret for at de mobile vaktene organiseres på en slik måte at det blir færrest mulige passeringer av sykkelfelt eller andre da dette utgjør en særlig trafikkrisiko.

Direktoratet foreslår som nytt krav at rittarrangør har ansvar for merking av eventuelle motorvogner som er en del av rittet.

Direktoratet foreslår å ikke opprettholde punktet om rittarrangørs ansvar for at vaktene er egnet. Hovedbegrunnelsen er at begrepet «egnet» er for uklart til at bestemmelsen får en selvstendig betydning. Slik vi ser det følger det av rittarrangørs ansvar for sikkerhet, at rittarrangør også må sørge for at vaktene kan utføre oppgaven sin på en forsvarlig måte. Vi anser derfor kravet til egnethet som overflødig.

Videre foreslås det å ikke videreføre kravet om at rittarrangør skal gi opplysninger til Statens vegvesen om stasjonære og mobile vakter senest klokken 10 siste virkedag før rittstart. Det som er viktig for Statens vegvesen er at antall stasjonære og mobile vakter og deres plassering er i tråd med vedtaket. Statens vegvesen trenger ikke ytterligere opplysninger om disse vaktene. Det er derfor uklart hva som er hensikten med å sende inn en slik liste. I praksis er det heller ingen konsekvent oppfølging av slike lister.

8.4.1.3 Løypevakter

Dagens forskrift § 2 bokstav b definerer løypevakter som person som enten har trafikal grunnkurs, eller er over 18 år, og som har fastsatt opplæring. Videre står det i definisjonen at løypevakten har som oppgave å yte service og gi informasjon til rittdeltakere og publikum.

Etter § 7a skal alle vakter ha opplæring i henhold til læreplan fastsatt av Vegdirektoratet. Opplæringen skal omfatte trafikkforståelsen for å ivareta trafiksikkerheten.

Kravene til opplæring av løypevaktene er ikke regulert noe mer i forskriften, men i læreplanen. Det kreves at utforming og gjennomføring av kurs for løypevakter gjøres i samsvar læreplanen. Det stilles ikke krav til kursarrangør, kursholder, prøve eller hvordan kurset gjennomføres, og det utstedes ikke kompetansebevis. Kursarrangør skal sende oversikt over kandidater som har fullført kurset til Statens vegvesen, men dette er ikke praksis i dag. Det står i læreplanen at opplæringen for løypevakter skal være generell, men at den kan gjennomføres i sammenheng med den informasjon som skal gis til alle vaktene i forkant av rittet.

Opplæringer for løypevakter skal etter læreplanen være på 1 time og 40 minutter. Den mest omfattende delen på 50 minutter gjelder egen og andre sikkerhet. I praksis gjennomføres kurset som et e-læringskurs utarbeidet av NCF.

Vegdirektoratet er ikke i tvil om at et slikt kurs er nyttig. Vegdirektoratet mener likevel at dette må komme inn under rittarrangørs ansvar.

Slik løypevakter i dag er definert er det vanskelig å si hvem som må ha en slik opplæring. Det kan virke noe overdrevent at enhver som yter service og gir informasjon må igjennom opplæringen. Til tross for den vide definisjonen er det nok likevel en allmenn oppfatning hva en er løypevakt er. Løypevakter er personer som viser vei for syklistene i rittløypa, ofte ved hjelp av gult flagg, og de kan være plassert noe utsatt i løype med risiko den risikoen det innebærer med syklist og andre kjøretøy som kommer i stor fart. For syklistene kan løypevakter være viktige for å ikke kjøre feil og hindre ulykker.

Når løypevakter i dag omfattes av samlebegrepet «private vakter» og har egen opplæring mener direktoratet at dette legitimerer å bruke personer til å utføre oppgaver i utsatte posisjoner i løypa, og at dette er uheldig.

Vegdirektoratet mener det er viktig at rittarrangør vurderer alle slik oppgaver og vaktposter konkret og hvilken risiko det medfører for personen. Rittarrangør må også vurdere hvilken kompetanse og erfaring personen har, og om oppgaven kan løses på en annen måte enn å sette en person der. Rittarrangør kan ikke kun lene seg på at personen har hatt opplæring.

Videre gir ikke forskriften en særlig kompetanse eller myndighet til disse vaktene som krever egen hjemmel i forskriften. Det er bare de vaktene som skal regulere trafikk hvor det er nødvendig å ha en hjemmel.

Til sist vil direktoratet påpeke at det er svært liten kontroll med opplæringen slik den er i dag. Hvem som helst kan gi opplæring og det registreres ingen steder. Direktoratet mener at det derfor er bedre at rittarrangør står ansvarlig. Så får det være opp til rittarrangører og sykkelrittorganisasjoner om det fortsatt skal være en felles opplæring.

8.4.2 Krav til deltakere

8.4.2.1 Gjeldende regler

Etter dagens forskrift § 3 fremkommer det at vegtrafikkloven gjelder for deltakere i sykkelritt så lenge ikke annet fremkommer i vedtak.

8.4.2.2 Vurderinger og forslag

Som nevnt er det mye som tyder på at mange som deltar i sykkelritt, da særlig turritt, ikke vet at trafikkreglene gjelder under rittet, så sant det ikke er gitt unntak. Fartsgrenser, vikeplikt og lysregulering er blant de reglene som det kan være utfordrende for syklist å følge når det er en konkurranse. Direktoratet ser det som nødvendig å videreføre en slik bestemmelse, men at det bør fremgå tydelig i en egen paragraf rettet mot deltakerne og andre som er en del av sykkelrittet.

8.4.3 Trafikkregulering

8.4.3.1 Gjeldende regler

Etter vegtrafikkloven § 7 b er det hjemmel for i forskrift å tildele myndighet til midlertidig trafikkregulering til private vakter innenfor rammen av vegtrafikkloven § 9.

Vegtrafikkloven § 9 gir en vid adgang for politiet til å regulere trafikken slik forholdene i hvert enkelt tilfelle krever det. Bestemmelsen gir adgang til å fravike §§ 4, 5, 6, 7 og 8 i vegtrafikkloven og til helt eller delvis å sperre en vegstrekning for et kortere tidsrom.

Sykkelrittforskriften har ingen nærmere bestemmelser om selve adgangen til å regulere trafikk, bort sett fra at det i definisjonen av en mobil vakt står at vaktene kun kan regulere trafikk når de står i ro.

8.4.3.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår en egen bestemmelse som regulerer alle sidene ved trafikkregulering under sykkelritt.

Vegtrafikkloven § 9 er en svært vid og bestemmelsen som i utgangspunktet var ment for politiet. Vegdirektoratet foreslår at adgangen til å regulere trafikk etter vegtrafikkloven § 9 begrenses noe for vakter under sykkelritt.

Private vakter regulerer trafikk på fritiden, som regel ubetalt på dugnad og i svært varierende omfang. Det kan derfor være vanskelig å sørge for at vekten har den nødvendige kompetansen, til forskjell fra politiet eller trafikkdirigenter under arbeidsvarsling som har dette som yrke. Private vakter har heller ikke den beskyttelsen som følger av å ha politiuniform. Det er altså helt andre forutsetninger for disse vaktene enn for politiet til å regulere trafikk på en trygg måte.

Det er i denne sammenhengen viktig å understreke at manuell trafikkregulering i utgangspunktet er en oppgave som medfører stor risiko for den som utfører den da man står ubeskyttet i åpen trafikk. Ekstra risikabelt er det for vakter som ikke har den samme autoriteten som politiet har. Det er mange trafikanter som ikke vet at også sykkelrittvakter har den samme myndigheten som politiet og derfor ikke alltid etterkommer vaktens anvisninger.

I praksis er det likevel svært sjeldent at private vakter benytter seg av de vide fullmaktene. Som regel settes de til enklere regulering, som for eksempel ved å starte og stoppe biler ved en veg, som er fullt håndterbart. Det er videre slik at politiet skal beslutte bruk av private vakter og må i den vurderingen påse at vaktene ikke settes til komplisert trafikkregulering og at det settes flere vakter inn når det for eksempel er et flerarmet kryss.

Dette er likevel en begrensning som følger av praksis, ikke regelverket. Det vil si at en vakt i prinsippet kan settes til for eksempel å regulere et flerarmet kryss alene. Direktoratet mener på bakgrunn av dette at vaktens myndighet bør begrenses og at det må følge av forskriften, ikke bare praksis. Denne begrensningen vil da være tydelig for vaktene selv, politiet, Statens vegvesen og rittarrangør, og sikre at dagens praksis fortsetter. Forslaget innebærer at vaktene ikke kan ha ansvaret for å stanse og igangsette trafikk fra flere vegarmer samtidig.

Vegdirektoratet foreslår også at det i bestemmelsen fastsettes at stasjonære og mobile vakter bare kan regulere trafikk når det følger av tillatelsen til sykkelrittet, selv om det fremstår som en selvfølge.

Det som tidligere sto i definisjonen om at mobile vakter bare kan regulere trafikk når de står i ro, hører naturlig inn under denne paragrafen om trafikkregulering. Vegdirektoratet har vurdert dette punktet og mener det er viktig å opprettholde at mobile vakter ikke kan regulere trafikk i fart. Sett hen til den risikoen som allerede foreligger for motorsyklister i et sykkelritt er det ikke ønskelig å øke denne risikoen på noen måte, noe regulering i fart ville gjort.

Vegdirektoratet har også vurdert at det kan være hensiktsmessig å henvise til de bestemmelsene som hjemler at anvisning gitt av stasjonære og mobile vakter går foran annen anvisning, samt hvilke tegn vaktene skal bruke.

8.4.4 Krav til stasjonære og mobile vakter

8.4.4.1 Gjeldende regler

Dagens forskrift § 6 regulerer påkledning for private vakter og plikten deres til å ha tilgjengelig kompetansebevis under utførelsen av oppgaven. I § 3 fremgår det at motorsykler som brukes av mobile vakter skal ha påmontert varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.

Etter forskriften § 10 kan Statens vegvesen tilbakekalle kompetansebevis dersom vilkårene for godkjenningen ikke lenger er til stede. Bestemmelsen om tilbakekall har også sakbehandlingsregler.

8.4.4.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet opprettholder dagens krav til de private vaktene, men samler det i en egen bestemmelse rettet mot vaktene. Selv om rittarrangør har det overordnede ansvaret, er også den enkelte vakt ansvarlig for egen påkledning m.m.

Som i dagens forskrift foreslås det en plikt for vaktene å ha kompetansebeviset tilgjengelig når de regulerer trafikk.

Dagens krav til synlighetsjakke foreslås opprettholdt. Vaktene skal ha samme synlighetsjakke som kreves under manuell trafikkdirigering i forbindelse med arbeid på og ved veg. Jakken skal i tillegg være merket med «sykkelritt». At jakken merkes med «sykkelritt» gjør at den ikke lenger er i henhold til kravene for manuell trafikkdirigering i forbindelse med arbeid på og ved veg. Det vil si at den kun kan brukes for regulering av trafikk under sykkelritt. Vegdirektoratet mener uansett at hensynet til synlighet er ivaretatt ved disse kravene. Vegdirektoratet anser det også som viktig at det tydelig fremgår at den som regulerer trafikken gjør det i forbindelse med sykkelritt. Anvisninger gitt av stasjonære eller mobile vakter gjelder foran anvisning gitt på annen måte, jf. trafikkregler § 3 nr. 2 og det må da også være tydelig for trafikantene.

Vaktene kan bare ha på seg synlighetsjakken når de regulerer trafikk. Vegdirektoratet foreslår å ta med i forskriften at mobile vakter kan ha jakken på under kjøring til og fra vaktplasseringer og at det er gjort tydelig nok at jakken ellers skal ta av, for eksempel i pauser.

Det er etter dagens regelverk ingen krav til type motorsykkel som kan brukes under sykkelritt. Vegdirektoratet har ikke inntrykk av at det i praksis er store utfordringer knyttet til at de mobile vaktene har motorsykler som er uegnet til den oppgaven som skal gjøres som vakt, men det er ikke utenkelig. Direktoratet foreslår å forskriftsfeste noen krav til motorsykkelen. Dette for å sikre at dette heller ikke for fremtiden vil bli et problem. At motorsykkelen er egnet er viktig både for sikkerheten og for at vaken skal kunne utføre oppgaven sin. Det vil også være enklere for rittarrangører å avvise en vakt som ikke har egnet motorsykkel dersom det er en konkret hjemmel de kan vise til. Det vil også være lettere for den som ønsker å bli mobil vakt å vite hva som kreves.

Kravet gjenspeiles også i § 30 i forslag til ny forskrift som gjelder opplæring av mobile vakter.

Vegdirektoratet foreslår å ikke videreføre hjemmelen til å tilbakekalle kompetansebevis. Ingen har så langt fått tilbakekalt kompetansebevis, eller fått varsel om det. Det i seg selv tilsier at bestemmelsen ikke er nødvendig. Vegdirektoratet finner videre at bestemmelsen slik den er utformet er vanskelig å bruke. Det vanskelig å skjønne i hvilke tilfeller den er ment å brukes, det er vanskelig for Statens vegvesen å bruke den så lenge det ikke er tilsyn med vaktene under sykkelrittet og det vil ofte være vanskelig å avgjøre hvorvidt det er vaken eller rittarrangør som er den nærmeste til å ta ansvaret. Til sist vil det alltid være mulig å tilbakekalle et kompetansebevis etter alminnelige forvaltningsrettslige regler dersom det for eksempel er oppgitt uriktige opplysninger eller lignende og et kompetansebevis ikke skulle vært utstedt.

8.5 Kapittel 4 Kursarrangør

8.5.1 Godkjenning av kursarrangør

8.5.1.1 Gjeldende regler

Etter vegtrafikkloven § 7 a kan det gis regler om kompetansen til vakter som skal regulere trafikk, blant annet godkjenning av læreplan for tilbyder av kompetansegivende kurs og tilsyn med tilbydere av kurs.

Etter dagens forskrift § 7a skal kursarrangør, det vil si tilbyder av kompetansegivende kurs, være godkjent av Statens vegvesen. Godkjenningen gis for 3 år. Det er i tillegg et krav at kursholder for mobile vakter må ha trafikkklærerkompetanse for klasse A. Statens vegvesen fører etter forskriften tilsyn med kursarrangør.

For øvrig følger det en del krav av læreplanen for opplæring av private vakter under sykkelritt.

8.5.1.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår å opprettholde en egen bestemmelse om at kursarrangør må en godkjenning fra Statens vegvesen. Det klargjøres også at kursarrangør kan være privat foretak eller organisasjon. Det vil si at privatpersoner ikke kan være kursarrangør.

Vegdirektoratet foreslår at godkjenningen gis for 5 år, ikke 3 som i dag. Det er ingenting som tilsier at kursarrangør trenger å godkjennes på nytt så ofte som hvert tredje år. Dette er ikke en opplæring som endres ofte. 5 år har bedre sammenheng med at også kompetansebevisene gis for fem år om gangen. Det foreslås å forskriftsfeste at godkjenningen registreres i Statens vegvesen sitt Trafikkskole, sensor og kursarrangørregister.

8.5.2 Krav til søknaden

8.5.2.1 Gjeldende regler

Kravene til søknaden fra kursarrangør følger av læreplanen.

8.5.2.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet mener kravene til søknaden bør stå i forskriften, blant annet for å sikre forutberegnelighet for kursarrangør og tydeliggjøre på hvilke krav som stilles.

Vegdirektoratet foreslår å opprettholde de kravene som følger av dagens læreplan og praksis. Endringene knyttet til selve opplæringen av de private vaktene nødvendiggjør i tillegg noen nye krav til søknaden.

Vegdirektoratet foreslår at kursarrangør står for utarbeidingen av prøver for stasjonære vakter istedenfor at Statens vegvesen gjør det. Det foreslås derfor at det i søknaden beskrives hvordan prøver planlegges utarbeidet og hvordan prøvene skal gjennomføres.

For øvrig er kravene de samme som etter dagens regelverk og praksis.

8.5.3 Kursarrangørens ansvar

8.5.3.1 Gjeldende regler

Kursarrangørs ansvar følger også av læreplanen.

8.5.3.2 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet foreslår i stor grad å opprettholde dagens krav når det gjelder kursarrangørs ansvar, men også her mener vi det er gode grunner til å stadfeste disse i forskriften. Alt som gjelder kursarrangørs ansvar, er forsøkt samlet i én bestemmelse.

Det som er innholdsmessig nytt, er at det kreves at kursholder for stasjonære vakter må ha relevant erfaring med sykkelritt og ha førerkort klasse A eller B. Det er kursarrangørs ansvar at disse kravene er oppfylt.

I praksis har nok de aller fleste kursholdere erfaring med sykkelritt, men Vegdirektoratet mener det bør være et uttrykkelig krav. Slik vi ser det er kursholders erfaring noe av det mest vesentlige i undervisningen av stasjonære vakter. Siden undervisningen ikke foregår ute under et sykkelritt, er kursholders erfaring nødvendig for at undervisningen skal være praktisk rettet. At kursholder må ha førerkort klasse A eller B henger blant annet sammen med at direktoratet foreslår nye krav for å kunne bli stasjonær vakt, se kapittel 8.6.1.2. Dersom det er krav om førerkort hos eleven, må tilsvarende eller høyere krav stilles til kursholder. I tillegg foreslår direktoratet å korte ned på omfanget av kurset. For å sikre at kursene for stasjonære vakter har den nødvendige kvaliteten, mener direktoratet det er nødvendig å stille disse kravene til kursholder. Stasjonære vakter skal regulere trafikk, det er derfor vesentlig at kursholder selv har gjennomgått trafikkopplæring på et visst nivå.

8.5.4 Oppbevaring av opplysninger om deltakere og kurs

8.5.4.1 *Gjeldende regler*

Kursarrangør må etter § 7d i forskriften føre elevregister og melde inn de som har gjennomført opplæring og bestått prøve til Statens vegvesen.

8.5.4.2 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet foreslår en del språklige endringer av denne bestemmelsen. Innholdsmessig endres det fra at det meldes om bestått prøve til at det meldes om bestått kurs. Dette særlig på bakgrunn av at de obligatoriske prøvene for mobile vakter ikke foreslås videreført.

Vegdirektoratet foreslår også at det i denne bestemmelsen stilles krav til at kursarrangør lagrer informasjon som gjelder gjennomføring av kurs. Denne informasjonen er viktig for at Statens vegvesen skal kunne føre tilsyn.

8.5.5 Tilsyn med kursarrangør

8.5.5.1 *Gjeldende regler*

Etter vegtrafikkloven § 7 a kan Statens vegvesen føre tilsyn med tilbydere av kurs. Dette gjentas i forskriften § 7a.

8.5.5.2 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet foreslår ingen materielle endringer, men mener det er hensiktsmessig at tilsyn med kursarrangør reguleres i en egen paragraf.

Tilsynet har til nå foregått mest ved å overvære undervisningen. Ved å ha konkrete krav til blant annet at kursarrangør har ansvar for kursholders kompetanse og å gi kursarrangør ansvar for prøve for stasjonære vakter, kan det være grunn til å i større grad også ha tilsyn med at disse kravene er oppfylt. Det vises til kapittel 8.5.3 om forslaget som gjelder kursarrangørs ansvar. Direktoratet mener kravene som stilles bidrar til å sikre kvaliteten på undervisningen og også er godt egnet for tilsyn.

8.6 Kapittel 5 Kompetansebevis for stasjonære vakter

8.6.1 Vilkår for å få kompetansebevis og utstedelse

8.6.1.1 Gjeldende regler

I dagens forskrift § 2 bokstav c stilles det krav om at stasjonære vakter må være over 18 år og ha gjennomført fastsatt opplæring.

Etter § 7a følger det at vaktene må gjennomføre opplæring i henhold til læreplan og bestå en prøve. Det følger også av denne paragrafen at kompetansebeviset er gyldig 5 år og at det må betales et gebyr for utstedelsen.

8.6.1.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår en bestemmelse som samler vilkårene for erverv og utstedelse av kompetansebevis.

Vegdirektoratet opprettholder kravet om at vekten må være 18 år, men foreslår å presisere at for å kunne få kompetansebevis som stasjonær vakt må vedkommende må ha fylt 18 år før opplæringen starter.

Vegdirektoratet foreslår at for å kunne erverve kompetansebevis må personen i tillegg ha førerkort klasse A1, A2, A, B eller T. Bakgrunnen er at direktoratet ser behov for en enklere opplæring, men samtidig et behov for å løfte kompetansen til vaktene.

For å være stasjonær vakt kreves det at man har god trafikal forståelse. Uten noen form for førerkort eller praktisk opplæring er dette vanskelig å tilegne seg. Alle de klassene som direktoratet foreslår som krav krever en teoretisk og en praktisk prøve. Det vil si at personen etter å ha ervervet et slikt førerkort vil ha opparbeidet seg en trafikal forståelse på et visst nivå.

Dagens opplæring gir ikke hjemmel for praktisk trening med å regulere trafikk i opplæringsøyemed. Vegdirektoratet har vurdert om det alternativt kan være en slags fadderordning eller lignende hvor den som er under opplæring kan følge en vakt med kompetansebevis under et ritt, og på den måten få en mer praktisk trening før kompetansebevis utstedes. Vegdirektoratet har kommet til at dette vil være både krevende å administrere og vanskelig å gjennomføre. Den største utfordringen er nok at for å kunne fullføre opplæringen må det arrangeres et ritt på riktig sted og til riktig tidspunkt og rittet må være egnet til opplæring. Det vil bli veldig vanskelig å utdanne nok vakter under den forutsetningen.

Vegdirektoratet har vurdert om trafikalt grunnkurs kan være et tilstrekkelig krav, men finner ikke at det er tilstrekkelig praktisk rettet.

Med tanke på at personer helt ned i 18-årsalderen kan dirigere trafikk, mener direktoratet at det er nødvendig med det foreslåtte kravet om førerkort klasse A1, A2, A, B eller T.

Med et inngangskrav om førerkort vil det være mulig å gi en mindre omfattende og mer målrettet undervisning for de stasjonære vaktene.

Vegdirektoratets erfaring og statistikk på hvem som er stasjonære vakter tilsier at en stor andel av dagens vakter innehar førerkort. Kravet vil likevel kunne utelukke en del personer fra å bli vakt, særlig unge mennesker som det er ønskelig å ha med. Vegdirektoratet mener hensynet til trafikksikkerhet veier tyngre. Det vises også til at det at kravet kan oppfylles ved flere klasser, ikke bare klasse B, kan utvide kretsen noe.

Det er ikke krav om gyldig førerkort. Formålet med kravet er at vedkommende har hatt opplæringen.

Bestemmelsen viser videre til at for å få utstedt kompetansebevis må all obligatorisk opplæring være gjennomført og en teoretisk prøve må være bestått. Det er viktig at det ikke bare skal gjennomføres en prøve, men at opplæringen må være gjennomført, da Vegdirektoratet mener selve undervisningen er det viktigste. En teoretisk prøve er likevel en enkel måte å måle at eleven har fått med seg det viktigste.

Vegdirektoratet foreslår også en enklere fornyelse av kompetansebeviset under visse forutsetninger, se kapittel 8.6.5.

Vegdirektoratet foreslår at kursarrangør skal være ansvarlig for at vilkårene for å erverve kompetansebevis er oppfylt. Dette er i tråd med dagens praksis, men viktig å understreke slik at det ikke er tvil når det nå også foreslås nye krav. Når kursarrangør melder inn elever til Statens vegvesens Trafikkskole-, sensor og kursarrangørregister foretar ikke Statens vegvesen en kontroll av at vilkårene er oppfylt.

Det foreslås ikke endringer i gyldighetstid for kompetansebeviset eller størrelsen på gebyret. Gebyrsatsen fremgår fortsatt i egen forskrift.

8.6.1.3 Unntak fra opplæringskravene

Dagens forskrift § 7b gjør det mulig å gjøre unntak for opplæringskrav og prøve for personer i yrker som omfatter trafikkreguleringsoppgaver.

Vegdirektoratet foreslår at denne bestemmelsen ikke videreføres.

Bestemmelsen er komplisert med tanke på når unntak kan gis og fremgangsmåten for unntak. Bestemmelsen brukes heller ikke og Vegdirektoratet kan dermed ikke se at det er behov for å opprettholde bestemmelsen slik den er utformet i dag.

Vegdirektoratet har vurdert om det likevel bør kunne gjøres unntak for enkelte grupper som har trafikkdirigering som yrke. Det er blant annet naturlig å tenke at trafikkdirigenter også kunne fått unntak, i tillegg til for eksempel politiet.

Vi har vurdert det slik at selv om man driver med trafikkdirigering som sådan, ville det være nødvendig med en opplæring eller innføring i hvordan oppgaven utføres i forbindelse med et sykkelritt. Men tanke på at opplæringen nå er kortet betraktelig ned ser direktoratet det som lite hensiktsmessig å bruke ressurser for å lage en egen opplæring for denne gruppen. Det er også vanskelig å si om det i det hele tatt er av interesse for personer i denne gruppen å være sykkelrittvakter.

8.6.2 Obligatorisk opplæring

8.6.2.1 Gjeldende regler

Sykkelrittforskriften § 7a viser til at opplæring skal skje i henhold til læreplan. Opplæringen skal omfatte trafikkforståelse for å ivareta trafiksikkerheten og trafikkregulering.

Etter læreplanen består obligatorisk undervisning av teoretisk undervisning fordelt på 7 leksjoner som skal tas i kronologisk rekkefølge. Leksjon 3 og 6 krever fysisk samling i klasserom eller nettsamling i digitalt klasserom. Ved undervisning i klasserom er det begrensning på 30 elever. Ved nettsamling er det en begrensning på 8 elever og det er krav til kamera, lyd og mikrofon.

Til sammen er leksjonen på 9 timer og 30 minutter.

I praksis gjennomføres alle leksjoner bort sett fra 3 og 6 som e-læring, før leksjon 3 og 6 gjennomføres samtidig i klasserom.

8.6.2.2 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet foreslår å korte ned den obligatoriske undervisningen til fire klokketimer. Tid fordelt på temaer fremkommer under bestemmelsene til hvert av trinnene. Det foreslås tre trinn som skal gjennomføres kronologisk. Det foreslås videre at det ikke skal være mulig med e-læring, men at det kan velges mellom fysisk samling eller nettsamling.

Forslagene henger sammen med de øvrige forslagene. Elevene forutsettes å ha en grunnleggende trafikal forståelse slik at undervisningen bedre kan målrettes til oppgaven som skal utføres som stasjonær vakt og påbudt tidsbruk kan kortes ned.

Som redegjort for i kapittel 8.5.3.2 mener Vegdirektoratet at kursholders erfaring og kvalifikasjoner er det viktigste for å sikre kvalitet i undervisningen. Vegdirektoratet mener derfor at det er viktigere med undervisning av en kursholder enn at elevene bruker tid på e-læringer som i liten grad legger opp til deltakeraktivitet. Et kurs på fire timer kan gjøres på en ettermiddag og bør derfor være mer overkommelig enn dagens opplæring og dermed bidra til at flere tar kurset.

Tilbakemeldingene fra de som har tatt kurset stemmer med Vegdirektoratets vurdering av at det er viktig at kurset er så praktisk innrettet som mulig på den oppgaven som skal utføres. Vegdirektoratet foreslår derfor å kutte ned på den delen av undervisningen som ikke er direkte relevant for oppgaven. Mye av dette er innholdet i dagens e-læring.

Undervisningen skal, som i dag, legge til rette for at deltakerne reflekterer rundt roller som vakt og det skal legges opp til deltakeraktivitet. Dersom det reelt skal være mulig for elevene å reflektere og delta aktivt i de fire timene kurset varer, er 30 elever mange. Vegdirektoratet foreslår derfor å begrense antallet som kan delta i fysisk klasserom til 20 personer.

Vegdirektoratet foreslår å opprettholde dagens krav til nettsamlinger. Dette kravet er relativt nytt og har ikke, så langt direktoratet vet, blitt prøvd ut ennå. Hvorvidt denne formen for undervisning er hensiktsmessig vil derfor måtte evalueres når man har mer erfaring. Det legges opp til at kursarrangør kan finne nye teknologisk løsninger for å tilrettelegge undervisningen best mulig.

Vegdirektoratet mener forslaget, sammen med øvrige forslag, både gjør det enklere å ta kurset som stasjonær vakt, og at det bedrer kvaliteten på kurset og dermed trafiksikkerheten.

8.6.3 Hovedmål og trinnene i opplæringen

8.6.3.1 *Gjeldende regler*

Sykkelrittforskriften § 7a viser til at opplæringen skal omfatte trafikkforståelse for å ivareta trafiksikkerheten og trafikkregulering. I tillegg fremkommer målene for undervisningen under de ulike leksjonene i læreplanen.

Leksjon 1 er en innledning hvor det skal fokuseres på god trafikkforståelse og kunnskap om trafiksikkerhet og fremkommelighet i oppgaven som vakt, samt definisjon av oppgaven og avgrensning.

Leksjon 2 heter «Lov og forskrift, søknad og vedtak». Eleven skal kunne redegjøre for offentlige regler og forstå politiets overordnede myndighet. Videre skal eleven ha kjennskap til rittarrangørs ansvar og at de skal få informasjon fra rittleder ifm. det konkrete rittet.

Leksjon 3 handler om egen og andres sikkerhet.

Leksjon 4 handler om samarbeid mellom ulike etater, samt tilsyn og sanksjoner.

Leksjon 5 er teori og metoder for trafikkregulering og leksjon 6 er trafikkregulering i praksis.

Leksjon 7 omhandler uhell, ulykker, ansvar og erstatning.

8.6.3.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår en egen paragraf med hovedmålet for opplæringer som er at eleven skal ha den kompetansen og de holdningene som er nødvendige for å kunne ivareta oppgaven som stasjonær vakt.

Som nevnt foreslår direktoratet at opplæringen skal foregå i tre trinn, i kronologisk rekkefølge. Det er lagt opp til at kurset tas sammenhengende, men ikke et krav. For å få best utbytte av opplæringen er det viktig at trinnene tas i riktig rekkefølge.

Trinn 1 er en innledning til oppgaven som stasjonær vakt og til organiseringen og gjennomføringen av sykkelritt. Trinn 1 skal gi den nødvendige innføringen i oppgaven og sammenhengen den utføres i.

Trinn 2 skal fokusere på sikkerhet, både egen og andre trafikanter. Trinnet skal også forberede eleven på uforutsette hendelser.

Trinn 3 har hovedfokus på alle sider ved trafikkregulering, praktisk og teoretisk, og konflikthåndtering.

Utdypende veiledning vil komme i ny læreplan.

Vegdirektoratet de foreslåtte trinnene er mer målrettede og inneholder den opplæringen som er nødvendig for å utføre oppgaven som stasjonær vakt. Det vises også til at utgangspunktet for eleven i henhold til forslaget, er at han eller hun allerede har hatt en opplæring for å få førerkort i en av førerkortklassene som nevnt.

8.6.4 Teoretisk prøve

8.6.4.1 Gjeldende regler

Det følger av dagens forskrift § 7a at stasjonære vakter må ha bestått en prøve for å erverve kompetansebeviset. Det følger videre av læreplanen at Vegdirektoratet lager innholdet i den obligatoriske prøven. Det følger også av læreplanen at kursarrangør har ansvar for at det ikke forekommer juks og at prøven rulleres.

Nærmere regulering for gjennomføring av prøven følger av retningslinjer, jf. kapittel 6.4. Prøven må gjennomføres i fysiske lokaler. Prøvene er flervalgsprøver med 15 spørsmål. For å bestå kan det maksimalt være to feil. Ved ikke bestått prøve må kandidaten vente minst en uke før ny prøve kan avlegges.

8.6.4.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet er ansvarlig for å utarbeide prøvene, men har dessverre bare utarbeidet én prøve. Det har altså ikke vært mulig å rullere på prøvene. Som nevnt har praksis for gjennomføring av kurset vært at leksjon 1, 2, 4, 5 og 7 tas som e-læring før leksjon 3 og 6 som gjennomføres i klasserom. Etter undervisningen i klasserommet har elevene tatt prøven. Kursholder har hatt ansvaret for gjennomføringen av prøven og retter også prøven.

Vegdirektoratet mener det må åpnes for å vurdere nye løsninger for gjennomføring av prøven. Når det nå er lagt opp til at det ikke lenger må være fysisk oppmøte for å ta kurset, bør det være mulig å gjennomføre også prøven digitalt. Vegdirektoratet foreslår derfor ikke å regulere hvordan prøven skal gjennomføres. Vegdirektoratet mener det bør være opp til

kursarrangør å bruke løsninger som er tilfredsstillende og at det redegjøres for dette i søknaden om å bli kursarrangør. En tilfredsstillende løsning må hindre juks og samtidig inneholde praktiske løsninger for dem som trenger særskilt tilrettelegging. Kursarrangør kan også velge å gjennomføre prøven på samme måte som praksis er i dag.

Vegdirektoratet foreslår også at kursarrangør utarbeider de teoretiske prøvene. Direktoratet mener kursarrangørene har den nødvendige kompetansen. Videre er det en fordel at kursarrangør selv har dette ansvaret dersom det skal benyttes digitale løsninger. Vegdirektoratet har ingen digitale løsninger hvor spørsmål og prøver kan deles og brukes.

Vegdirektoratet mener forslaget gjør ordningen med prøver mer fleksibel og åpner for å ta i bruk digitale løsninger. Vegdirektoratet mener også at Statens vegvesen gjennom søknaden fra de som vil bli kursarrangør og ved tilsyn med kursarrangører, vil kunne ha kontroll med at prøvene gjennomføres etter sin hensikt. Vegdirektoratet ønsker også å holde det åpent om prøven skal være en flervalgsprøve eller ha en annen prøveform. Det foreslås å fastsette at det ikke skal brukes mer enn 45 minutter slik at kurset, inkludert prøven, har en fastsatt tidsramme.

Direktoratet foreslår å opprettholde kravet om en ukes karantene før ny prøve kan avlegges, dersom eleven ikke består.

8.6.5 Fornyelse av kompetansebevis

1.1.1.1 Gjeldende regler

Det er ikke egne regler om fornyelse av kompetansebevis etter dagens regelverk. Det vil si at dersom en ønsker å fornye beviset, må hele opplæringen tas på nytt.

8.6.5.1 Vurderinger og forslag

Statistikken viser at det er mange som ikke tar opplæringen på nytt. Dette er en utfordring fordi det trengs mange vakter for å gjennomføre sykkelritt. Det som er ekstra utfordrende ved at det er mange som ikke fornyer er at man da mister de vaktene som kan ha opparbeidet seg erfaring med å være vakt. Slik Vegdirektoratet ser det er erfaring veldig viktig med tanke på at selve opplæringen kun er teoretisk.

Det er ikke gitt at grunnen til at få fornyer kompetansebeviset sitt er at opplæringen tar for lang tid. Det har likevel kommet en del tilbakemeldinger om at det kan være en av grunnene.

Vegdirektoratet ser det som viktig å prøve å holde på de vaktene som har erfaring. Selv om opplæringen nå blir kortet ned betraktelig ser direktoratet likevel at det kan virke unødvendig og lite relevant å ta opplæringen på nytt for de som har erfaring som vakt. Direktoratet mener det vil være mer nyttig med tilpassede kurs eller lignende for disse.

Direktoratet foreslår på bakgrunn av dette en mulighet for en enklere fornyelse av kompetansebeviset. Muligheten begrenses til de som kan dokumentere å ha hatt minst fem oppdrag som enten stasjonær vakt eller mobil vakt. Det er utfordrende å fastsette når en vakt kan sies å ha tilstrekkelig erfaring til å komme inn under denne bestemmelsen, men et fastsatt antall oppdrag er i hvert fall et enkelt og målbart krav. Med tanke på at det arrangeres et begrenset antall ritt, bør ikke kravet settes altfor høyt. Direktoratet har landet på et krav om fem oppdrag, som vil tilsi ett oppdrag i året i gjennomsnitt. Samtidig kan oppdragene også være ujevnt fordelt og det foreslås at det ikke er lenger enn to år siden siste, så i hvert fall ett av oppdragene er utført relativt nylig.

Direktoratet foreslår at det skal være krav om en samling hvor det skal reflekteres rundt rollen som stasjonær vakt og utveksles erfaring. Direktoratet mener dette er mer nyttig for erfarne vakter enn et nytt kurs. Det vil gi mulighet for å utvikle seg som vakt ved å lære av

andres erfaringer, selv dele erfaringer og få tilbakemeldinger. I tillegg vil en slik samling kunne gi nødvendig oppdatering dersom det har vært endringer i regelverket eller andre endringer som er av betydning i rollen som vakt.

Vegdirektoratet mener kursarrangør kan være ansvarlig for innholdet, men det foreslås å knytte innholdet til målene for opplæringen. I tillegg er deltakeraktivitet et krav. Det stilles derfor også krav til hvordan samlingen fysisk skal gjennomføres. Ved klasseromsundervisning foreslås det at det kan være opp til 20 deltakere, som for stasjonærvaktkurset. Ved digital undervisning foreslås det at det kan være opp til 12 deltakere, altså noen flere enn for stasjonærvaktkurset. Direktoratet anerkjenner at det er stor variasjon i hvor erfarne stasjonære vakter er. Samlingen bør kunne tilrettelegges ut fra deltakernes behov og hva de kan bidra med.

8.7 Kapittel 6 Kompetansebevis for mobile vakter

8.7.1 Vilkår for å få kompetansebevis og utstedelse

8.7.1.1 Gjeldene regler

I dagens forskrift § 2 bokstav d stilles det krav om at mobile vakter må være over 25 år og ha gjennomført fastsatt opplæring.

Etter § 7a følger det at vaktene må gjennomføre opplæring i henhold til læreplan og bestå en prøve. For mobile vakter er det både en teoretisk og en praktisk prøve. Det følger også av denne paragrafen at kompetansebeviset er gyldig i 5 år og at det må betales et gebyr for utstedelsen.

I henhold til læreplanen må mobile vakter også ha førerrett klasse A. Det følger også av læreplanen at mobile vakter i tillegg må ha hatt opplæring som stasjonær vakt.

8.7.1.2 Vurderinger og forslag

Direktoratet foreslår å samle kravene som må være oppfylt før opplæringen starter i første ledd i bestemmelsen. Gyldig kompetansebevis som stasjonær vakt er ett krav. En mobil vakt vil altså ha både kompetansebevis som stasjonær vakt og som mobil vakt. Det opprettholdes at det er krav om førerrett klasse A. Det foreslås at det heller stilles krav om å ha hatt førerrett klasse A i minst tre år fremfor et alderskrav. Direktoratet vurderer at erfaringen er viktigere enn alder.

Som for stasjonære vakter foreslås det at obligatorisk opplæring et krav for å få kompetansebevis og at kursarrangør er ansvarlig for at vilkårene er oppfylt.

Direktoratet foreslår at det ikke lenger skal være nødvendig å bestå teoretisk og praktisk prøve for å få kompetansebeviset. Direktoratet har vurdert at prøver ikke egner seg for å avgjøre om en person er egnet til oppgaven som mobil vakt. Vekten har hatt en teoretisk prøve og opplæring som stasjonær vakt og opplæring i trafikkregulering er dermed ivaretatt. Det viktigste som mobil vakt er vurderingene du gjør under utførelsen av oppgaven, riktige holdninger og at du har tilstrekkelige ferdigheter til å kunne kjøre motorsykkelen på en forsvarlig måte. Direktoratet mener disse ferdighetene ikke lar seg teste gjennom prøver, men at kursholder er den nærmeste til å vurdere dem. I tillegg bør vurderingen være en helhetsvurdering av hele opplæringen, ikke kun en vurdering av hvordan en prøve ble gjennomført. Det vises til kapittel 8.7.6 om sluttvurdering.

8.7.2 Obligatorisk opplæring

8.7.2.1 Gjeldene regler

Etter læreplanen består opplæringen i dag av 3 leksjoner, hvorav det er både en teoretisk og en praktisk del. Det er krav om klasseromsundervisning med maksimalt 30 elever for den teoretiske delen. Den praktiske undervisningen skal foregå på lukket bane med maksimalt 6 elever.

8.7.2.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår å opprettholde utgangspunktet med en teoretisk og en praktisk del som obligatorisk opplæring. Videre opprettholdes at opplæringen deles opp i tre leksjoner, nå kalt trinn.

Direktoratet foreslår også å opprettholde begrensningen på 6 elever for den praktiske undervisningen. Direktoratet foreslår at begrensningen med 6 elever også skal gjelde den teoretiske delen og også denne delen må foregå med fysisk samling. Det er lagt opp til at opplæringen for mobile vakter foregår sammenhengende over en dag hvor teori og praksis hører sammen. Gruppen som tar opplæringen, skal reflektere og forberede seg på oppgaven i den teoretiske delen som de så skal vise i praksis. Å skille ut teorien i en egen del er derfor uheldig, og er heller ikke slik praksis er i dag. I tillegg hører den teoretiske delen til den helhetsvurderingen som kursholder skal gjøre etter endt opplæring.

8.7.3 Krav til kjøretøy

8.7.3.1 Vurderinger og forslag

Direktoratet foreslår å forskriftsfeste noen krav til hvilket kjøretøy som kan brukes under opplæringen. Kravene tilsvarer kravene til kjøretøyet som kan brukes under sykkelrittet. Det vises til det som er skrevet om dette under kapittel 8.4.4.2.

8.7.4 Hovedmål for opplæringen

8.7.4.1 Gjeldene regler

Sykkelrittforskriften § 7a viser til at opplæringen skal omfatte trafikkforståelse for å ivareta trafikksikkerheten, trafikkregulering og kjøreferdigheter.

I tillegg fremkommer målene for undervisningen under de ulike leksjonene i læreplanen.

8.7.4.2 Vurderinger og forslag

Vegdirektoratet foreslår en egen bestemmelse hvor hovedmålet for opplæringen beskrives, det vises til bestemmelsen. Kompetanse og holdninger er viktige stikkord for hva elevene skal oppnå med opplæringen.

8.7.5 Trinnene i opplæringen

8.7.5.1 Gjeldene regler

Opplæringen er i dag regulert i læreplanen. Den består av 3 leksjoner som til sammen har et omfang på 6 timer og 30 minutter, og som skal tas i kronologisk rekkefølge. For mobile vakter er det krav om klasseromsundervisning med maksimalt 30 elever for den teoretiske delen og en praktisk undervisning som skal foregå på lukket bane med maksimalt 6 elever.

Den første leksjonen er teoridelen som er delt inn i 13 deler.

Den andre leksjonen er en praktisk trening på basisferdigheter.

Den tredje og siste leksjon er praktisk trening rettet inn mot bruk av motorsykkel i sykkelritt.

8.7.5.2 Vurderinger og forslag

Arbeidsgruppa har i arbeidet med regelverket som regulerer opplæringen av mobile vakter vært til stede under kurs og har hatt mye kontakt med de få kursarrangørene som har opplæring av mobile vakter. Tilbakemeldingene og erfaringene er at leksjonene slik de er i dag ikke er helt i tråd med hvordan kursene gjennomføres. I tillegg har enkelt tema i leksjonene noe feil fokus når det gjelder hva som er oppgaven til en mobil vakt. Vegdirektoratet foreslår derfor noen endringer i leksjonene.

I trinn 1 foreslås mindre repetisjon av stasjonærvaktkurset for heller å kunne fokusere på rollen som mobil vakt. Det foreslås fortsatt 90 minutter til denne delen.

Trinn 2 kortes ned fra 150 minutter til 120 minutter. Undervisningen skal foregå på lukket område, men direktoratet ønsker ikke å spesifisere mer enn det. Det blir opp til kursarrangør å bruke et egnet område. Etter trinn 2 skal elven vise at den har de tekniske kjøreferdighetene som er nødvendig for å få et godt utbytte av videre opplæring.

Trinn 2 inneholder øving på kjøreteknikker som er nødvendig for oppgaven, som for eksempel trygg og effektiv igangsetting, stans og parkering, samt unnastyring og rask nedbremsing.

Fordi de tekniske ferdighetene er så viktige for å kunne være mobil vakt foreslår direktoratet at kursholder etter dette trinnet kan avbryte opplæringen for de som ikke viser at de har tilstrekkelige ferdigheter. Som mobil vakt er det nødvendig med særlige gode kjøreferdigheter da oppgaven potensielt kan innebærer høy risiko for både vakten selv og andre. Det vises blant annet til at det under enkelte ritt kan være gitt unntak fra trafikkreglene. Kursholder bør kunne vurdere om vedkommende eigner seg for neste trinn.

Direktoratet foreslår at trinn 3 skal foregå på veg, slik det ofte gjør i praksis i dag. På dette trinnet skal fokus være på den oppgaven vakten skal utføre under etter sykkelritt. Trinnet innebærer blant annet å ta strategiske valg for å stanse for å regulere trafikk og å videreutvikle kompetansen.

Vegdirektoratet har vurdert at temaene i dagens leksjon om forbikjøring av sykkel feltet og kjøring i sykkel feltet ikke bør være så fremtredende som i dag, da dette er noe man i hovedsak skal unngå som mobil vakt.

Under hele opplæringen skal eleven gis mulighet til å reflektere over egne ferdigheter og målet med opplæringen.

8.7.6 Sluttvurdering

8.7.6.1 Gjeldene regler

Etter sykkelrittforskriften § 7a kreves det i dag bestått prøve for å få kompetansebevis. Det følger av læreplan og retningslinjer at Vegdirektoratet utarbeider en teoretisk prøve og kursarrangør en praktisk prøve.

8.7.6.2 Vurderinger og forslag

Direktoratet foreslår at det ikke lenger skal være nødvendig å bestå teoretisk og praktisk prøve for å få kompetansebeviset. Det vises til kapittel 8.7.1.2 hvor dette er redegjort for.

Den teoretiske prøven som Vegdirektoratet har utarbeidet har ikke vært god nok og i tillegg har det som nevnt bare vært én versjon og dermed ikke mulig å rullere på prøvene. Praktisk prøve gjennomføres av kursarrangør, men vårt inntrykk er at det uansett er vurderingen gjennom hele kurset som er det viktigste. Samtidig har det kommet tilbakemeldinger på at det har vært vanskelig å avvise elever uten en klar hjemmel.

Direktoratet foreslår på denne bakgrunnen at istedenfor prøver avgjør kursholder om eleven har bestått. Avgjørelsen skal da baseres på en helhetsvurdering av om eleven har nådd målene med opplæringen. Det vil også si at dersom eleven ikke har nådd målene, må vedkommende ta hele opplæringen på nytt for å kunne få kompetansebevis. Direktoratet mener dette er bedre egnet til å sørge for at elevene har nådd målene enn en teoretisk og en praktisk prøve.

8.8 Kapittel 7 Forskjellige bestemmelser

8.8.1 Behandling av personopplysninger

8.8.1.1 *Gjeldende regler*

Behandling av personopplysninger følger i dag av § 7c i sykkelrittforskriften.

8.8.1.2 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet foreslår å opprettholde dagens regel, men med en språklig oppdatering.

8.8.2 Overgangsbestemmelser og ikrafttreden

8.8.2.1 *Vurderinger og forslag*

Vegdirektoratet anser det som helt nødvendig at de kompetansebevisene som allerede er utstedt fortsatt har gyldighet ut gyldighetsperioden og foreslår derfor en overgangsbestemmelse der dette fremgår. Uten en slik overgangsbestemmelsen vil en kunne risikere å stå uten stasjonære og mobile vakter i en periode, noe som ikke er ønskelig. Det er også, som nevnt tidligere, særlig de vaktene som har erfaring direktoratet ser det som viktig å beholde.

Vegdirektoratet er i tvil om det er nødvendig med overgangsbestemmelser for kursarrangørenes godkjenning og for innholdet i kursene. Slik vi ser det vil kursarrangør måtte lage nye kurs og ser at det kan kreve noe tid. På den andre siden er kursenes innhold i stor grad en videreføring av dagens innhold bortsett fra at det nå er kortet ned betraktelig. Det er derfor kanskje ikke så mange endringer i kursopplegget som er nødvendig. Kursarrangørene for stasjonære vakter vil også få ansvar for å utarbeide prøver, noe som også vil kunne kreve noe tid. Vi ber om høringsinstansenes syn på behovet for overgangsbestemmelser for kursarrangører, og da særlig fra kursarrangørene.

Vi ber også om at høringsinstansene gir tilbakemeldinger på om det er behov for andre overgangsbestemmelser og i så fall begrunne hvorfor.

9. Forslaget

Forslaget til ny forskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser

For Vegdirektoratet og Statens vegvesen vil det medføre en del arbeid med innføring av ny forskrift ved at det må lages en ny læreplan for opplæringen av stasjonære og mobile vakter og det må informeres om de nye reglene til alle berørte når forskriften trer i kraft. Selve saksbehandlingen skal i prinsippet ikke ta lenger tid.

Det foreslås ingen endringer for politiets rolle i forbindelse med sykkelritt som vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Det er heller ikke foreslått endringer som har konsekvenser for andre vegmyndigheter eller private veieiere. Tydeliggjøringen av roller og myndighet medfører ingen endring av de faktiske oppgavene de ulike myndighetene har i dag.

For rittarrangører medfører forslaget tydeligere krav under et ritt og krav om en noe mer detaljert søknad. Så langt Vegdirektoratet forstår, så er imidlertid de opplysningene det bes om i søknaden opplysninger og dokumentasjon som rittarrangør allerede er i besittelse av, så dette vil ikke medføre særlig mye mer arbeid.

Rittarrangør vil måtte ta større ansvar for det som i dagens forskrift er løypevakter. Hvorvidt dette vil medføre merarbeid vil komme an på hvor stort ansvar for eksempel sykkelrittorganisasjonene tar i å opprettholde en opplæring slik den er i dag. Rittarrangør har også i dag et overordnet ansvar for sikkerheten til løypevaktene, men kan kanskje i litt større grad hvile seg på NCFs opplæring enn de vil kunne etter forslaget som sendes på høring.

At opplæringen av stasjonære vakter blir mindre tidkrevende og mer målrettet vil kunne medføre at flere tar kurset og at det vil bli en større tilgang på stasjonære vakter, som igjen gjør det enklere å arrangere sykkelritt. Vegdirektoratet tror ikke kravet om førerkort for stasjonære vakter vil gjøre at det blir færre vakter alt i alt, selv om noen faller utenfor. At fornyelsen blir enklere vil også kunne føre til at flere fornyer kompetansebeviset.

Arrangører av kurs for stasjonære vakter vil merke konsekvensene av forslaget til ny forskrift best. De får nye oppgaver i form av å lage nye kurs og prøver. Det er også nye krav til kursholdere som de må lage rutiner for. Samtidig kortes kursene kraftig ned og det åpnes for nye digitale løsninger. Direktoratet antar at på kort sikt medfører endringene noe merarbeid som også kan ha kostnader, men at endringene på lang sikt vil gjøre opplæringen enklere og mindre kostbar.

Vegdirektoratet mener at de foreslåtte kravene til endringer i opplæringen av stasjonære og mobile vakter vil gi økt trafikksikkerhet.

11. Alternative løsninger og nullalternativet

Dersom det ikke blir gjort noe med regelverket mener direktoratet at den forventede fremtidige utviklingen vil være at praksis beveger seg enda lenger bort fra regelverket. Altså at regelverket blir mer og mer utdatert og ikke følges. Det vil da etter hvert bli vanskelig å «hente seg inn igjen» og praksis lever sitt eget liv. Dette er uheldig av flere grunner, men særlig med tanke på trafikksikkerhet. Dersom en bare lar det «skure og gå» fordi det hittil ikke har skjedd alvorlige ulykker, kan det være nettopp det som skjer. Regelverket skal sikre at rammene er på plass slik at ulykker ikke skjer.

Vegdirektoratet har vurdert et mindre inngripende alternativ, nemlig å gjøre justeringer i forskriften og gjøre endringer på innhold i opplæringen i læreplanen. Direktoratet har ikke funnet dette hensiktsmessig. Begrunnelsen fremgår i de enkelte kapitlene i dette høringsnotatet. Først og fremst har forskriftsfestingen av opplæringsmålene m.m. til stasjonære og mobile vakter gjort det vanskelig å gjøre endringer i nåværende forskrift.

12. Forutsetningene for en vellykket gjennomføring

Det er flere forutsetninger for en vellykket gjennomføring av endringene som foreslås.

Avklaring av myndighet og roller avhenger av at alle myndighetene følger lojalt opp. Videre vil behandlingen av en søknad om sykkelritt alltid være helt avhengig av at alle myndighetene samarbeider godt. Både for å kartlegge hva som kreves for gjennomføringen av rittet og for at søknaden kan behandles i tide. Dette er forutsetninger for at forskriften skal kunne virke etter sin hensikt.

Det er nødvendig at Vegdirektoratet følger opp med en ny læreplan for opplæringen av stasjonære og mobile vakter når forskriften trer i kraft slik at nødvendig veiledning til de nye kravene blir gitt i riktig tid.

Det er også nødvendig at er Statens vegvesen tidlig ute med informasjon til alle berørte når forskriften trer i kraft, både direkte og på nettsidene våre. Det kan også være behov for en egen veileder til søknadsprosessen.

Dersom formålet med forskriften skal oppfylles er det også nødvendig at Statens vegvesen tar eierskap til forskriften og bruker de mulighetene forskriften gir til å tilrettelegge for sykkelritt på en måte som både er trafikkssikker og tar hensyn til fremkommelighet. Det vil si at det stilles krav der det er nødvendig og at det i ytterste konsekvens medfører avslag på søknad om tillatelse dersom hensynene ikke er godt nok ivaretatt.

Den manglende regeletterfølgelsen som direktoratet ser som en fare ved nullalternativet, er en fare også ved den foreslåtte forskriften. Det bør evalueres ikke alt for lang tid etter ikrafttredelsen om forskriften treffer og kartlegges i hvilken grad den følges. Hvis den ikke gjør det bør det vurderes endringer og om det bør foreslås en hjemmel for å føre tilsyn med rittarrangører for å sikre at reglene etterleves.

13. Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **30. november 2025**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

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

Statens vegvesen
Myndighet og regelverk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **24/157688** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag