



Norges Cykleforbund

MEDLEM
UNION CYCLISTE INTERNATIONALE
UNION EUROPÉENNE DE CYCLISME
NORDISKA CYKLEFÖRBUNDET
NORGES IDRETTSFORBUND

SIKKERHETSMANUAL

Landevei

Norges Cykleforbund

Rev. 2020

Versjon 8. februar 2020

Ansvarlig: Anders Eia Linnestad

ael@sykling.no / 90068423



Bakgrunn.....	4
Formål.....	5
Kategorier av ritt	6
1. Aktive ritt.....	6
2. Turritt	7
3. Trimritt.....	7
Begrep	8
Løypevakt.....	8
Gulflagg	8
Stasjonærvakt.....	9
Mobilvakt.....	9
Første bil	11
Siste bil	11
Startområde.....	12
Målområde	12
Lukket løype	13
Delvis lukket løype.....	13
Flytende trafikkfri sone.....	14
Arrangementskolonner/kortesje.....	15
Unntak fra vegtrafikkloven.....	17
Sanitet	18
Tiltak og organisering knyttet til kategori.....	18
Aktive ritt	19
Gateritt/Criterium	19
Fellesstart	19
Temporitt.....	21
Lagtemporitt.....	22
Turritt	22
Trimritt.....	23
Prosedyrer for rittforberedelser	24
Idé utforming.....	24
Søknad/godkjenning NCF	24
Forhåndskonferanse vegmyndigheter (politi, vegvesen, kommune)	24
Søknad til Statens Vegvesen	24
Detaljplanlegging.....	25
Prosedyre for gjennomføring.....	26
Prosedyre for etterarbeid.....	26



Merking og rigging av kjøretøy	26
Mal for akkrediteringsmerker	27
Aktuelle trafikkskilt	28
Løypemerking/sportslig merking.....	30



Bakgrunn

Våren 2016 fikk sykkelsporten en ny forskrift om sykkelritt på veg å forholde seg til. Forskriften har vært gjenstand for mange diskusjoner, og har på en del områder gjort det mer utfordrende å arrangere sykkelritt på veg. Samtidig må vi se hvilke muligheter denne forskriften gir oss for å kunne arrangere sykkelritt i et stadig mer krevende trafikkbilde.

Denne nye sikkerhetsmanualen er justert slik at den forholder seg til gjeldende forskrift. Det betyr at det på en del områder er strammet inn på en del krav knyttet til sikkerhetsopplegget på alle nivå av ritt. Samtidig kommer vi med konkrete løsningsforslag for å møte en del av utfordringene innstrammingen fører med seg. Manualen skiller mellom anbefalinger som er definert som «bør» og direkte krav som er definert som «skal».



Formål

Formålet med sikkerhetsmanualen er å legge forholdene til rette for sikker avvikling av sykkelritt på en måte som skjermer syklistene fra øvrig trafikk og som også sikrer publikum og øvrige trafikanter på best mulig vis.

Dette skal gjøres gjennom trafikkregulerende tiltak og god informasjon. Tilstrekkelig kursing og opplæring av vakter er en grunnleggende forutsetning.

I denne manualen er det listet opp en rekke punkter som regnes som en forutsetning for å kunne arrangere sykkelritt på veg innenfor de forskjellige kategoriene. I tillegg er det en rekke anbefalinger knyttet til gjennomføringen.

Manualen beskriver både hvordan rittarrangører skal forberede sine arrangementer og hvordan de skal samarbeide med myndighetene i planleggingsfasen, søknadsfasen, under arrangementet og i etterkant av arrangementet.

Norges Cykleforbund (NCF) ønsker også å standardisere varsling på sentrale følgebiler i aktive ritt og også akkrediteringsmerkingen på alle biler som har en funksjon i rittet.

Arrangører av norgescup og mesterskap landevei skal forholde seg til denne manual i sin grunnleggende tilnærming til arrangementet, men må i tillegg følge retningslinjene gitt i de til enhver tid gjeldende normer for disse typer arrangement. På en del områder er det skjerpede krav til arrangører av denne type ritt.



Kategorier av ritt

Forskrift om sykkelritt på veg definerer sykkelritt på følgende måte:

Et hvert 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 tilfelle avgjør vedtaksmyndigheten etter § 4 ved enkeltvedtak om denne forskrift kommer til anvendelse.

Sykkelsporten må altså forholde seg til én forskrift som favner om alle kategorier. Denne sikkerhetsmanualen skiller allikevel mellom ulike kategorier av sykkelritt, og forskjellige trafikkregulerende tiltak avhengig av arrangementskategori.

Link til «forskrift om sykkelritt på veg» finner du [her](#).

Sporten deles inn i følgende tre hovedkategorier:

1. Aktive ritt
 - a. Gateritt/Criterium
 - b. Fellesstart landevei
 - c. Tempo- og lagtemporitt landevei
2. Turritt
3. Trimritt

1. Aktive ritt

Dette er sportens konkurranse- og rekrutteringsarena. Alle som deltar på aktive ritt må være medlem av et idrettslag tilsluttet Norges Cykleforbund (NCF) og ha helårslisens. For å sikre rettferdighet og sikkerhet er det oppnevnte kommissærer(dommere) på alle aktive ritt.

Eksempler på aktive ritt: Norgesmesterskap, masters cup, norgescup, eliteklasser i turritt og alle barne- og ungdomsritt. Blant de aktive rittene opererer man også med betegnelsene flerdagersritt og etapperitt. Det er kun idrettslag tilsluttet NCF som kan arrangere aktive ritt. Et unntak er internasjonale «UCI-ritt», men arrangør må også her lisensieres av NCF. Aktive ritt for barn under 10 år skal kun arrangeres i helt lukkede løyper.

Criterium / gateritt

Criterium / gateritt er fellesstart som kjøres mange runder i en kort rundløype. I Norge er løypen svært sjelden lengre enn 3 km. En slik løype legges normalt til gater i en by / tettbebygd sted. Løypen skal være relativt flat og innby til stor fart og tekniske ferdigheter.



Fellesstart landevei

Fellesstart landevei kjøres i de fleste tilfeller i en eller flere lange runder. I forbindelse med etapperitt kan det også kjøres fra sted til sted, dvs med start og mål på forskjellige plasser.

Tempo- og lagtemporitt

Tempo- og lagtemporitt kjøres som enkeltstart (temporitt) eller som lag (lagtempo) med 3 til 7 ryttere på laget. Slike ritt kjøres med fast startintervall mellom deltakerne / lagene.

2. Turritt

Turritt skal fremstå som et rittilbud for bredden og en rekrutteringsport til sykkelsporten. Her tas det tid og det lages rangerte resultatlister per aldersklasse. For å delta på turritt må man være 17 år eller eldre.

Turritt kjøres som fellesstart, som regel i puljer med rundt 50 deltakere i hver pulje. Det gjelder andre konkurranseregler i turritt enn for aktive ritt.

3. Trimritt

Trimritt eller mosjonsritt er et av NCF sine tilbud til alle sykkelinteresserte, og har som formål å være til inspirasjon for mosjon og trening. På trimritt er det ingen tidtaking og ingen rangering av deltakerne, og som oftest kan deltakerne starte når de selv ønsker innenfor et gitt startintervall og må være i mål innenfor en angitt tidsfrist.

UCI (Det internasjonale sykkelforbundet) fastsetter felles regler for gjennomføring av aktive ritt. NCF fastsetter imidlertid enkelte spesielle regler for aktive ritt fortrinnsvis med henblikk på unge utøvere, samt alle regler for turritt og trimritt.



Begrep

Under har vi listet opp en rekke sentrale begrep knyttet til sykkelritt.

1. Løypevakt
2. Gulflagg
3. Stasjonærvakt
4. Mobilvakt
5. Første bil
6. Siste bil
7. Startområde
8. Målområde
9. Lukket løype
10. Delvis lukket løype
11. Flytende trafikkfri sone
12. Arrangementskolonner
13. Unntak fra vegtrafikkloven
14. Sanitet

Løypevakt

Person med trafikkert grunnkurs og fastsatt opplæring, eller person over 18 år med fastsatt opplæring, og med oppgave å yte service og gi informasjon til ritttdeltakere og publikum. Løypevakten kan altså ikke regulere (stoppe) trafikk, men skal informere publikum om eventuelle stengte veger. En løypevakt benyttes ofte kombinert med et trafikkregulerende skilt og/eller en sperring (f.eks sperrebånd). Løypevakt skal ikke bruke rødt flagg eller stoppspak i sin utførelse av arbeidet. Eneste flagg som kan benyttes er gult flagg, men kun dersom vaktposten er på en plass det skal varsles om fare (se eget punkt om gulflagg).

Kurs for løypevakter kan tas som et e-læringskurs med varighet på ca. 1,5 time. Alle som skal ta e-læringskurs for løypevakt må ha en brukerkonto på «Min idrett». Du finner mer informasjon [her](#).

Gulflagg

Gult flagg er symbolet for fare i sykkelritt. Alle farlige punkt i en løype skal flagges med gult trekantflagg kombinert med fløyte. Typisk punkt for gult flagg er oversiktlig midtrabatt/innsnevring, skarp sving med feil dosering og skarp uoversiktlig sving i rask utforkjøring. Jo nærmere målområdet et slikt punkt er, jo viktigere er det å markere det med gult flagg.



Person som skal utføre «gulflagging» må minimum ha kurs for løypevakt. Gulflaggposter skal komme tydelig frem på arrangørens vaktplan. Alle mobile vakter skal være utstyrt med gult flagg og fløyte slik at de kan flagge gult i situasjoner som oppstår underveis i løpet. Dersom rittet kun har politi-mc som bistår med vaktholdet skal politiet utstyres med tilsvarende flagg. Slike situasjoner kan være bilhavari, kjøretøy som står farlig plassert eller andre uforutsette hindringer. Lyden fra fløyten er svært viktig på denne posten. Rytterne oppfatter normalt denne lyden før de ser flagget. Vi anbefaler å planlegge så mye som mulig av «gulflaggingen» med løypevakter slik at mobile vakter slipper å passere rytterne igjen etter endt oppdrag. Gule flagg skal aldri benyttes i annen sammenheng enn å varsle fare. En vanlig løypevakt eller stasjonærvakt skal aldri bruke flagg.

Stasjonærvakt

Person over 18 år med fastsatt opplæring og kompetansebevis for trafikkregulering. Stasjonærvakten har samme myndighet som politiet i trafikken, men står allikevel under politiet i rang. Stasjonærvakt skal ikke bruke rødt flagg eller stoppspak i forbindelse med trafikkregulering. Eneste flagg som kan benyttes er gult flagg, men kun dersom vaktposten er på en plass det skal varsles om fare (se eget punkt om gulflagg).

Leksjon 3 og 6 i læreplanen for stasjonære vakter må tas på et fysisk kurs som settes opp i regi av NCF. De øvrige leksjonene kan tas via e-læring. Leksjonene med e-læring må være fullført før leksjon 3 og 6 kan tas på fysisk kurs. Estimert tidsbruk for e-læringsdelen er 5,5 time, mens det fysiske kurset er estimert til 4 timers varighet. Det fysiske kurset avsluttes med en skriftlig prøve.

Alle som skal ta del 1 av kurs for stasjonærvakter via e-læringskurs må ha en brukerkonto på «Min idrett». Du finner mer informasjon [her](#).

Mobilvakt

Person over 25 år med fastsatt opplæring og kompetansebevis for trafikkregulering og bruk av motorsykel i forbindelse med avvikling av sykkelritt. Mobil vakt har bare anledning til å regulere trafikk når de står i ro. Alle mobilvakter skal ha påmontert gult blinkende lys som er synlig 360 grader, samt bære reguleringsjakke som er i henhold til forskrift. Jakken skal være merket med «sykkelritt» foran og bak. I tillegg skal det være tydelig nummerering som identifiserer den enkelte mobilvakt under rittet. En mobilvakt må først bestå kurs for stasjonære vakter. Kurs for



mobile vakter settes med jevne mellomrom opp i regi av NCF og/eller samarbeidspartnere. Estimert tidsbruk for kurs for mobile vakter er 6,5 time.



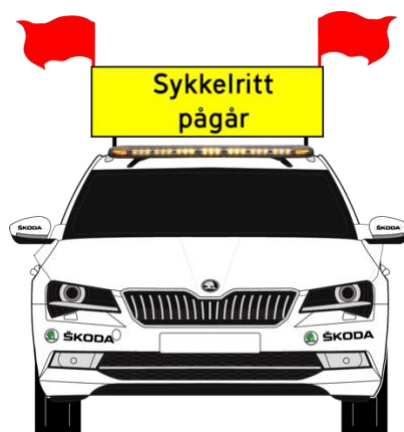
I og med at de mobile vaktene ikke kan regulere trafikk i fart er det vesentlig med et godt kommunikasjonssystem som fletter flere enheter av mobile vakter sammen. Godt radiosamband mellom de mobile vaktene gjør at de kan samarbeide om reguleringen langs vegen. Et uønsket kjøretøy kan f.eks oppdages av en tidlig enhet som gir beskjed om dette på samband. Neste enhet kan da vente (stå stille) ved passende sted og stoppe kjøretøyet på egnet plass. I aktive ritt med mange mobile vakter bør arrangøren ha gps-sendere på de mobile vaktene og en egen kommandoenhet i bil som styrer innsatsen. Dette systemet har vært brukt i de store norske etapperittene i en rekke år allerede, og fungerer meget godt. Kontakt NCF for tips om systemer som tilbyr denne tjenesten.



Kurs for mobile vakter gir en god innføring i den gjeldende forskrift og læreplanen knyttet til denne. Den gir imidlertid en meget begrenset innføring i hvordan en mobilvakt i praksis skal forholde seg og jobbe i et aktivt sykkelritt. Vi anbefaler derfor at arrangører av norgescup, mesterskap eller andre større aktive sykkelritt kontakter det etablerte miljøet av mobilvakter for bistand under sitt arrangement.

Første bil

Forskrift om sykkelritt har definert denne bilen som «ledsagerbil i front». I dette dokumentet er denne bilen definert som «første bil». Det er Statens Vegvesen og/eller politiet som definerer antallet ledsagerbiler i sykkelritt, men alle aktive ritt i fellesstart skal ha en «første bil». Bilen skal ha godt synlig skilt på taket med teksten «sykkelritt pågår», samt gult blinkende lys som er synlig 360 grader. Bilen skal også ha ett til to store røde flagg på taket. Flagget er et viktig signal til vaktene langs løypa under aktive ritt om at rytterne nærmer seg og vegene stenges i begge retninger.

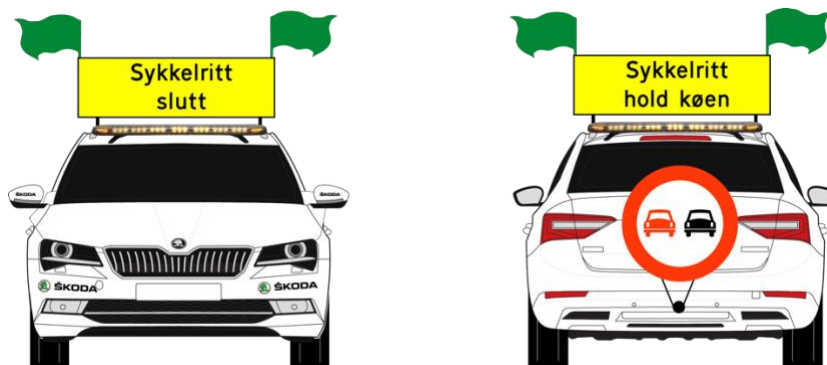


Siste bil

Alle aktive ritt i fellesstart skal ha en «siste bil» som markerer at siste rytter har passert i løypa. «Siste bil» skal ha takskilt med teksten «sykkelritt slutt» pekende forover, og teksten «sykkelritt – hold køen» pekende bakover. I tillegg anbefales



det at det søkes om vedtak på skilt 334_0 (forbikjøring forbudt) på «siste bil». Et slikt skilt bør festes godt synlig bak på bilen. Bilen skal også ha ett til to store flagg på taket. Flagget er et viktig signal til vaktene langs løypa i aktive ritt om at siste rytter har passert punktet, og at trafikk normalt kan slippes inn i en eller begge fartsretninger.



Startområde

Startområde er det området hvor konkurransen har sin start. I de fleste tilfeller vil dette også være identisk med målområdet. I tilknytning til et startområde vil det normalt også være behov for et oppvarmingsområde avhengig av rittkategori. Startområdet bør være stengt for annen trafikk under opprigg/nedrigg, og i den perioden rittet pågår.

Området må ha tilstrekkelig med parkeringsplasser i forhold til rittets størrelse. Det er derfor viktig at arrangøren i samråd med kommune/grunneier, Statens Vegvesen og politiet finner fram til områder hvor trafikken lar seg omdirigere og hvor biler kan parkeres.

Dersom startområdet ikke er stengt for øvrig trafikk i riggeperioden og/eller rittet skal arrangør gjennomføre tiltak i form av god forhåndsvarsling og nedsatt hastighet fra begge retninger. Riggemannskapet skal bruke gul refleksevest eller annet synlighetstøy. Det skal også til enhver tid være et tilstrekkelig vakthold som stopper trafikk i forbindelse med rigging av elementer i selve vegbanen og under starten på de ulike klasser/puljer.

Målområde

Målområde er det området hvor deltakerne kommer i mål etter fullført konkurranse. Som oftest vil dette være identisk med startområdet.

Vi definerer målområdet som den delen av løypa som strekker seg fra 500 meter før målstreken og frem til ca. 250 meter etter målstreken. Målområdet bør være stengt fra annen trafikk under opprigg/nedrigg, og i den perioden rittet pågår. Et målområde skal alltid legges på en oversiktlig plass, og det skal ikke være hindringer i form av midtrabatter, rundkjøringer e.l i denne delen av løypa. Fartsdumper bør ikke forekomme på de siste 300 meterne av løypa, men kan i visse tilfeller tillates mellom 500 og 300 meter før mål dersom de kan passeres enkelt av en bil i 50 km/t.

I et målområde hvor man forventer spurt i et samlet felt skal veibredden være minimum 4 meter. Et målområde skal aldri legges i en utforkjøring eller direkte etter en utforkjøring, og bør være så rett som mulig.



I aktive ritt bør det planlegges et eget avkjøringspunkt (Kalles «deviation» i internasjonale ritt) for følgebiler minimum 100 meter før målstreken. Kun kjøretøy fra rittledelse og kommissærer skal kunne kjøre over målstreken ved målgang. Avkjøringspunktet skal lede til målområdet parkeringsplass.

Dersom målområdet ikke er stengt for øvrig trafikk i riggeperioden og/eller rittet skal arrangør gjennomføre tiltak i form av god forhåndsvarsling og nedsatt hastighet fra begge retninger. Riggemannskapet skal bruke gul refleksvest eller annet synlighetstøy. Det skal også til enhver tid være et tilstrekkelig vakthold som stopper trafikk i forbindelse med rigging av elementer i selve vegbanen og under målgangen på de ulike klasser/puljer.

Det stilles også krav til «inngangen» til selve målområdet. Den delen av løypa er her definert som området fra 3 km før mål til ca. 500 meter før mål. Denne delen av løypa bør i så liten grad som mulig inneholde hindringer i form av rundkjøringer, midtrabatter og fartsdumper. Rundkjøringer, midtrabatter og andre hinder som tar veibredde skal alltid sikres godt med polstring, samt varsles i form av vakt med gult flagg og fløyte.

Målområdet må i likhet med startområdet ha tilstrekkelig med parkeringsplasser i forhold til rittets størrelse. Det er derfor viktig at arrangøren i samråd med kommune/grunneier, Statens Vegvesen og politiet finner fram til områder hvor trafikken lar seg omdirigere og hvor biler kan parkeres.

Lukket løype

Det betyr at løypen her helt lukket for annen trafikk så lenge arrangementet pågår. Dette er det beste sikringstiltaket man kan tilby syklistene. Arrangement av typen criterium / gateritt skal alltid kjøres i lukket løype.

Dersom det i en lukket løype er behov for å slippe/sluse ut kjøretøy fra boenheter, bedrifter e.l så kan dette kun skje i pause mellom de enkelte klasser.

Berørte parter må varsles i god tid og senest 3 dager før arrangementet skal finne sted. Ingen kjøretøy, heller ikke utrykningskjøretøy, tillates under noen omstendighet å kjøre mot rittets kjøreretning så lenge rittet pågår.

En helt lukket løype i arrangement av andre typer enn criterium / gateritt krever normalt en omfattende plan i form av skilting og vakthold, spesielt der løypene er lagt til tettbebygde strøk.

Delvis lukket løype

Det betyr at løypen er lukket for møtende trafikk så lenge arrangementet pågår, og også medgående trafikk i perioden mellom «første bil» og «siste bil» under aktive ritt. Delvis lukket løype egner seg til den mest vanlige formen for ritt som er av typen fellesstart og som kjøres i en rundbane. Løypetraseen stenges i alle kryss for møtende kjøretøy med trafikkskilt (kombinert med løypevakt), stasjonær vakt eller politi. Trafikk skal sendes i syklistenes kjøreretning, eller omkjøres til tilstøtende veinett.

Selv om det periodevis tillates medgående trafikk i en slik løype, kan denne trafikken kun tillates dersom det er tilstrekkelig med tid i perioden etter at «siste bil» har passert, før «første bil» igjen er på samme punkt. Arrangør skal i forkant av arrangementet sammen med kommune, Statens Vegvesen og Politiet analysere trafikkbildet og vurdere hvordan en slik «slusing» av kjøretøy kan gjennomføres.



Berørte parter må varsles i god tid og senest 3 dager før arrangementet skal finne sted.

Ingen kjøretøy tillates under noen omstendighet å kjøre mot rittets kjøreretning så lenge rittet pågår.

Selv om det er utplassert skilt og vakter i alle kryss bør ritt som arrangeres i en løype som dette også ha et minimum av mobile vakter (eventuelt politi-mc dersom lokalt politi ikke tillater bruk av mobile vakter). Dette gjelder spesielt aktive ritt. Det vil normalt være umulig å sikre alle skogsveier o.l., og større maskiner kan komme inn fra landbruksarealer. Det bør derfor planlegges med minimum 4-6 mobile vakter per klasse/pulje. I norgescup og mesterskap er det et skjerpet krav på dette området som er definert i de respektive normer.

Flytende trafikkfri sone

«Flytende trafikkfri sone» benyttes i forbindelse med fellesstart der løype går fra et sted til et annet, eller i en lang runde (Ikke rundløyper). Prinsippet fungerer allikevel på mange måter likt som begrepet «[delvis lukket løype](#)», men krever normalt vesentlig større ressurser. Vegen stenges gjennom et rullende system gjennom hele løypetraseen. Den trafikkfrie sonen er området mellom «[første bil](#)» og «[siste bil](#)». Dette er området syklistene og følgekjøretøyer til enhver tid befinner seg.

Dette begrepet er omdefinert fra tidligere versjoner. «Flytende trafikkfri sone» krever en nøyaktig planlegging, og er kun gjennomførbar i kombinasjon med at vegen delvis stenges etter en tidsplan mot rittets fartsretning i alle større kryss. En slik stenging kan allikevel foretas av mobile vakter, men må forhåndsplanlegges slik at veistrekningen kan tømmes for trafikk i god tid før «[første bil](#)» ankommer. På lange veistrekninger og på veier med stor trafikkbelastning vil en slik stenging være omfattende og krevende. Det anbefales derfor at trafikkreguleringen gjennomføres med skilt 302 (innkjøring forbudt) i kombinasjon med løypevakt. Eventuelt stasjonærvakt eller politi.

[Mobile vakter](#) er helt vesentlige i gjennomføringen av «trafikkfri sone». Normalt sett vil et antall på 15 mobile vakter være et minimum for et ordinært fellesstartritt med «flytende trafikkfri sone». Disse vaktene skal stoppe trafikk som kommer ut fra sideveier/gårdsveier/boliger/jorder som ikke er stengt på forhånd som beskrevet i første del. Arrangør må ha et tilstrekkelig antall mobile vakter som gjør at de kan jobbe i et system med overlapping. Vaktene kan ikke regulere trafikk i bevegelse og må jobbe sammen i et mønster. God sambandsdekning er nødvendig for at de skal kunne jobbe sammen på denne måten. De mobile vaktene bør også ha en kommandoenhet i bil å forholde seg til. Denne kommandoenheten kan følge avviklingen på skjerm via GPS og styre alle enheter på en bedre måte.



Skal mobilvakter utnyttes optimalt må de jobbe sammen, og ledes fra en kommandoenhet i bil

«[Første bil](#)» må ligge minimum 5 minutter foran første rytter. Medgående trafikk kan normalt gå frem til denne bilen kommer til punktet (Dersom det er veger med liten trafikkbelastning og ikke fare for medgående kø).

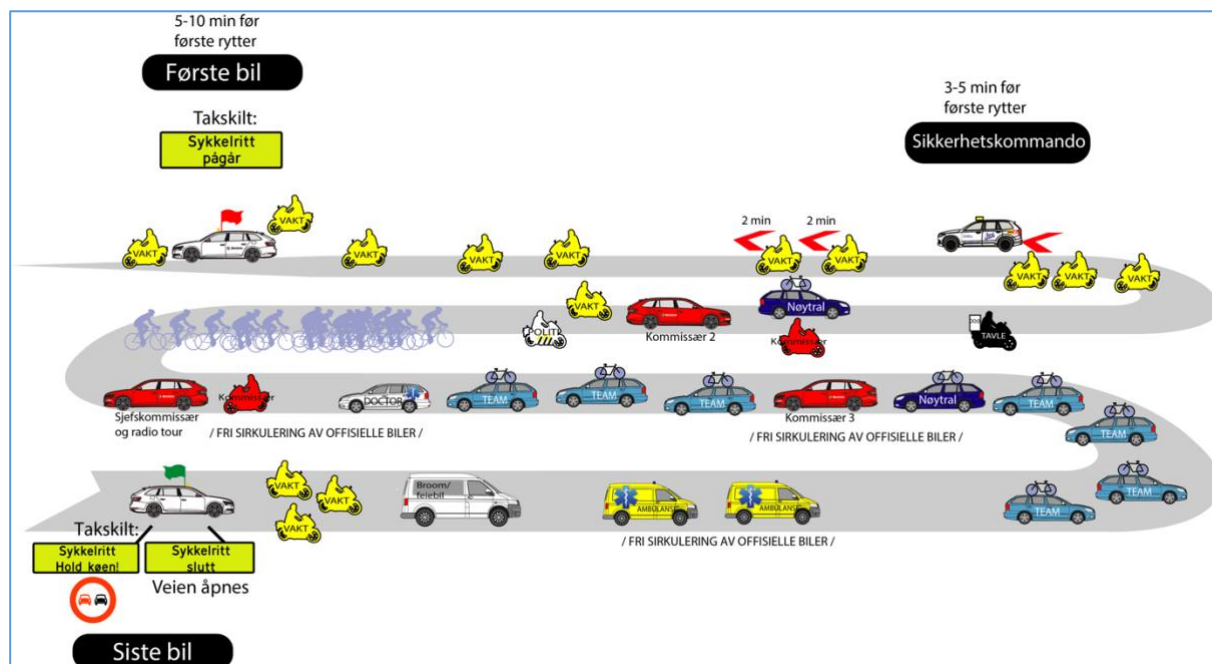
Trafikk som følger etter rittet skal holde køen bak «[siste bil](#)» og ikke kjøre forbi verken følgekjøretøyer eller syklistene.

Langs løypetraser med flytende trafikkfri sone bør det på de mest trafikkerte veiene plasseres ut skilt 560 (infotavle) med teksten "Vegen stengt – dato og tidsperiode - sykkelritt" mot rittets fartsretning. Statens Vegvesen kan også kreve at slike skilt settes opp, og skal i alle tilfeller godkjenne bruken og omfanget av denne type skilt (i likhet med alle annen skilting på vei).



Arrangementskolonner/kortesje

Dette er betegnelsen på den forflyttende delen av sykkelrittet og inkluderer både biler, motorsykler og syklistene. Størrelsen på disse kolonnene vil variere avhengig av rittets størrelse. I forbindelse med barne -og ungdomsarrangementer vil de omfatte få kjøretøy mens de under eliteritt vil omfatte relativt mange kjøretøy.



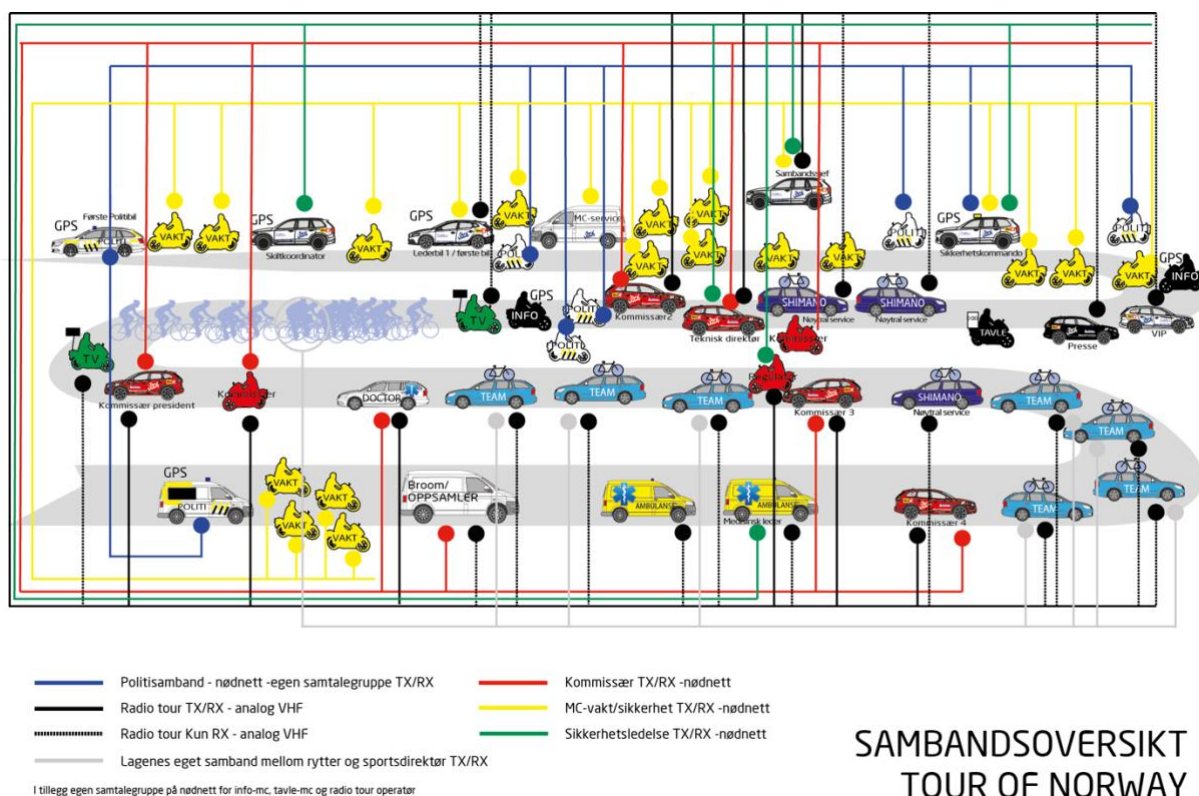
Eksempel på kortesjeplan Norgescup etter UCI-mønster

Se flere eksempler på kortesjeplaner her. ([link ikke aktiv enda](#))

I turritt skal antallet kjøretøy være begrenset. Servicebiler er ikke tillatt i denne kategorien, men Statens vegvesen og/eller politiet kan kreve at arrangør stiller med flere ledsagerbiler enn «første bil». Helt først i kolonnen skal det i alle aktive ritt være en «[første bil](#)» med merking i henhold til punkt 5 under begrep i denne manual og helt til slutt en «[siste bil](#)» med merking i henhold til punkt 6 under begrep i denne manual.

Mellom disse bilene vil det i tillegg til syklistene være et variabelt antall biler og motorsykler med definerte oppgaver.

Alle kjøretøy som inngår i en arrangementskolonne skal i aktive ritt være utstyrt med radiosamband.



SAMBANDSOVERSIKT TOUR OF NORWAY

Eksempel fra Tour of Norway på sambandsdiagram. Et komplekst system i de største rittene, men enklere i mindre ritt

Kjøretøyene skal også bære merking som angir deres akkrediteringsnivå eller funksjon i rittet. Se eksempler på slik merking [her](#).

Unntak fra vegtrafikkloven

Den gjeldende forskrift om sykkelritt åpner for å søke om unntak fra § 4, § 5 og § 6 i vegtrafikkloven. Denne muligheten er sentral for at ryttere skal kunne konkurrere i fri fart og for at følgekjøretøy skal kunne ledsage rytterne på en sikker måte. Arrangør må spesifikt søke om unntak knyttet til sitt ritt. Et eksempel på behov for unntak er løyper gjennom områder med fartsgrense under 60 km/t, behov for å sykle på begge sider av en midtrabatt, eller behov for å ta innersving i en rundkjøring. De fleste aktive ritt har behov for å søke om enkelte slike unntak. Unntak for kjøretøy knyttes som regel opp til akkrediterte kjøretøy med en spesifikk merking og [gul farge](#) på akkrediteringen.

For å kunne få innvilget slike unntak må arrangør kunne dokumentere et tilstrekkelig sikkerhetsopplegg. Det innebærer f.eks vakter på alle fotgjengeroverganger.

Unntak fra vegtrafikkloven er som sagt sentralt for å kunne gjennomføre aktive sykkelritt, spesielt i tettbebygde strøk. Det er imidlertid viktig at alle arrangører ikke ser på disse unntakene som et «frislipp» i forhold til trafikkregler. Alle arrangører må tydeliggjøre for sine sjåfører og for laglederne i hvert ritt om at det ikke er «fri fart». Vegtrafikklovens §3 som omhandler varsomhet gjelder uansett for alle enheter. Nødetatene må også forholde seg til nevnte paragraf ved utrykning. Rettighetene som er gitt i ny forskrift må forvaltes av alle interessenter på en best mulig måte, og overtramp i form av «uvettig kjøring» kan ødelegge for sykkelporten sitt omdømme.



Sanitet

Alle sykkelritt på terminlista skal ha sanitetspersonell til stede på arrangementet. Omfang (antall enheter og bemanning) vil variere i forhold til type arrangement og også antall deltakere. I alle tilfeller er det viktig at lokalt AMK er godt kjent med arrangementet og tilkalles ved behov for transport til sykehus.

For aktive ritt gjelder følgende grunnregel:

- Ritt med flere klasser samtidig som arrangeres i rundløype som er under 20 km lang:
 - Ambulanse i målområdet
 - Ambulanse som følger det største feltet i arrangementet
- Ritt som kjøres på lang runde uten å passere mål før målgang:
 - To ambulanser som følger hver klasse. Minst 1 av ambulansene skal være godkjent for utrykning.
- Større internasjonale ritt, NC og mesterskap:
 - To ambulanser som følger hver klasse. Minst 1 av ambulansene skal være godkjent for utrykning.
 - Sanitetspost/post for sårvask i målområdet
 - I tillegg for internasjonale ritt og nasjonale mesterskap:
 - Arrangøren skal organisere en egen legebil som til enhver tid følger bak sjefskommissær. Lege må ha med seg akuttsekk.

Tiltak og organisering knyttet til kategori

Aktive ritt krever i de fleste tilfeller en mer detaljert planlegging enn turritt. Under følger en oversikt over sentrale tiltak knyttet til de forskjellige kategoriene av aktive ritt. Tiltakene er igjen knyttet opp til flere av [begrepene](#) tidligere i dokumentet.

Politiets tilstedeværelse avgjøres av politiet selv, og det er som tidligere nevnt også politiet som avgjør om arrangøren kan benytte stasjonære og/eller mobile vakter i arrangementet.

Dersom lokalt politi ikke setter noe krav om egen tilstedeværelse bør arrangør uansett gjøre opp en egen vurdering på om det vil være nyttig med den ekstra styrken politi kan bidra med i et spesielt kryss, i målområdet, eller som en ekstra mobil enhet. I de store internasjonale rittene har politiets tilstedeværelse også en sammenheng med at mye står på spill, og at arrangementene er ekstra utsatt bl.a på grunn av profilerte utøvere og direktesendt TV.



@Eventfotografene/Tor Buckholm

Aktive ritt

Gateritt/Criterium

Denne rittformen skal kun kjøres i helt lukket løype. I og med at denne type ritt kjøres i en kort runde, så vil det normalt ikke benyttes «[første bil](#)» og «[siste bil](#)», men kun en kommissærbil foran teten på feltet. Flere biler i løypa er normalt ikke hensiktsmessig, og kan også skape farlige situasjoner. Denne type ritt bør imidlertid ha en kommissær på MC bak rytterne. Kommissærbilen bør ha takluke slik at kommissær kan utføre sine oppgaver på best mulig vis. Det skal være sambandskontakt mellom kommissærbilen og målområdet, samt med sanitet.

Sanitet må ikke under noen omstendighet kjøre mot rytternes kjøreretning i forbindelse med eventuell utrykning til skadet rytter.

Sjefskommissær har et særskilt ansvar for å kontrollere at løypa er forsvarlig lukket og sikret før det tillates oppvarming og konkurranse i løypa. Arrangøren skal sørge for at løypen er helt lukket senest 30 minutter før første start, slik at det er mulig for rytterne å varme opp og/eller gjøre seg kjent med løypa. Det er spesielt viktig at publikum er godt sikret i denne type ritt. Det bør benyttes «franske gjerder» som sikring rundt mest mulig av løypa. Arrangøren skal planlegge for egne punkter hvor det kan sluses fotgjengere under rittet.

Fellesstart

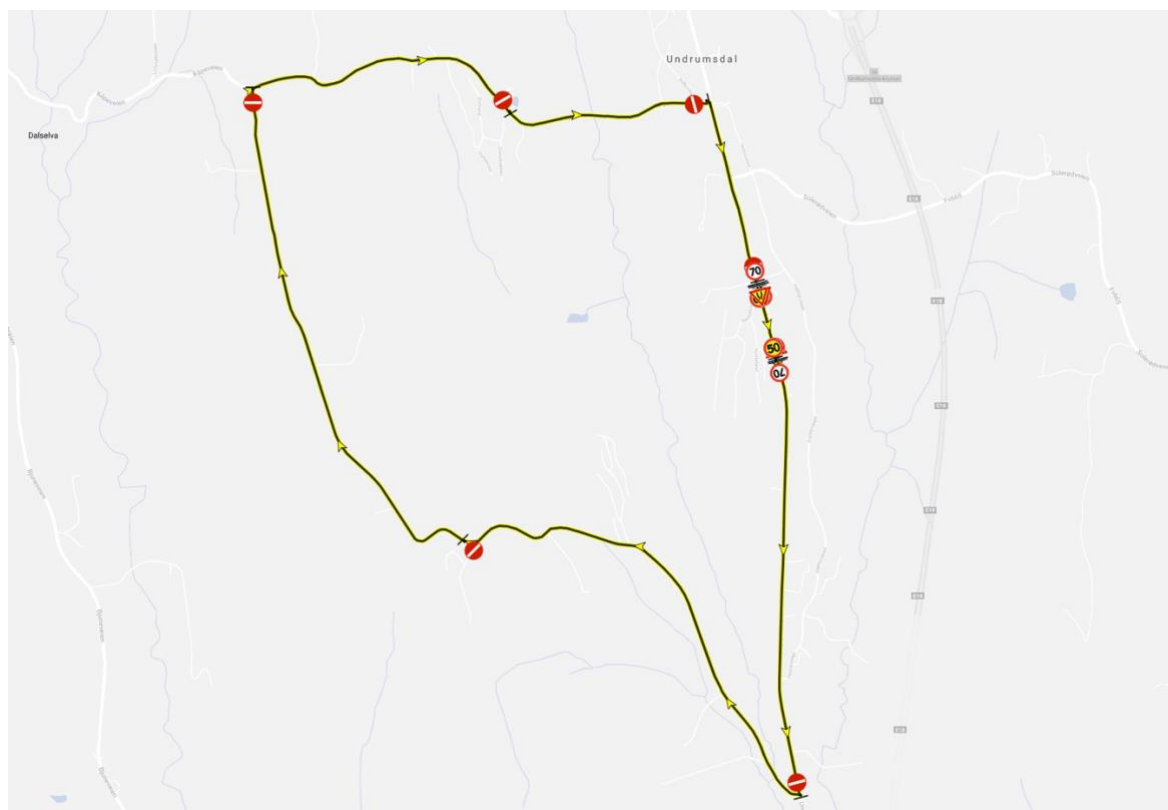
Aktive ritt med fellesstart skal uansett nivå planlegges slik at motgående trafikk har blitt stoppet før rytterne kommer. Begge veibaner bør også være tilgjengelig for rittet til enhver tid. Sikkerheten ivaretas best ved å kjøre i helt lukket løype, men i de fleste tilfeller vil en [delvis lukket løype](#) være tilstrekkelig. Da kan medgående trafikk tillates i deler av løypa i perioden rittet er i andre deler av løypa. Dette er perioden etter at «[siste bil](#)» har passert, før «[første bil](#)» igjen er på samme punkt.



Skilt 302(Innkjøring forbudt) er helt sentrale i forbindelse med trafikkreguleringen. Her kombinert med mobil vakt, men som regel er det tilstrekkelig med løypevakt

Arrangører bør finne løyper som uten for store utfordringer kan stenges på denne måten.

Det anbefales derfor at arrangører finner egnede løyper utenfor tettbebygde strøk. Her vil det være mye mindre ressurskrevende å sikre løypene på den måten som er beskrevet i dette avsnittet. I sykkelritt hvor det er mange klasser som skal avvikles samme dag vil det normalt være flere klasser i løypa samtidig. Under slike arrangement er det normalt svært korte perioder mellom hver passering av «første bil» og «siste bil» for hver klasse. Det bør derfor i kortere løyper vurderes om rittet kan avvikles i «lukket løype» med pauser i dagsprogrammet hvor trafikk kan sluses inn/ut.



Skjermklipp som viser skiltplan i kort rundløype. Stengt med "innkjøring forbudt" mot rittets fartsretning i alle kryss

For større aktive ritt, og da spesielt de store internasjonale etapperittene er det ofte ønskelig og hensiktsmessig med start og mål på forskjellige steder/i forskjellige byer. Den mest ressursbesparende måten å løse sikkerheten på i forbindelse med denne type løype er å benytte «[flytende trafikkfri sone](#)».

Temporitt

Sikkerheten i temporitt ivaretas best ved å kjøre i helt lukket løype. Dersom det tillates følgebiler bak rytterne og det kjøres med vendemål skal vegbredden være så bred at det er gul midtstripe i hele løypa. Kjøres det med vendemål bør også løypa være helt stengt for annen trafikk. For norgescup og mesterskap er det et krav om helt stengt løype uansett om det kjøres med vendemål eller ikke. Sikkerhetsaspektet er den viktigste faktoren her, men sportslige hensyn veier også tungt i denne sammenheng.

Dersom forholdene er slik at løypa ikke lar seg lukke helt, så må rittet utvikles enten i en rundløype eller med kjøring kun i en retning. Det må da legges inn pauser i startintervallet hvor trafikk kan sluses medgående inn/ut.

Dersom det på mindre ritt tillates medgående trafikk i deler av løypa skal det være minimum 60 sekunders startintervall. Dette for at det ikke skal bli for tett mellom syklister og biler.

Ved lukket løype står man mer fritt med tanke på startintervall, men av hensyn til den tid man benytter på arrangementet, så vil det være en fordel med 30 sekunder startintervall dersom distansen er kort (10-12 km). Ved lengre distanser må det være 60 sekunder så det ikke blir for mange innkjøringer.

I internasjonale ritt og nasjonale mesterskap skal de sist startende ha dobbelt startintervall. I eliteklassene er det tillatt med servicebil etter rytterne.



Juryen skal i nasjonale ritt sammen med rittleder fastsette antall servicebiler som kan tillates i temporitt. I internasjonale ritt og nasjonale mesterskap skal det legges til rette for at alle ryttere kan ha servicebil bak seg.

Før første rytter skal det kjøre en «første bil» med samme merking som i fellesstartritt. Det skal også kjøre en «siste bil» etter siste rytter. Det bør tillegg plasseres en mobilvakt foran hver rytter. Dette gjelder spesielt i internasjonale ritt og nasjonale mesterskap. Internasjonale ritt og nasjonale mesterskap kan kun arrangeres i lukket løype.

Lagtemporitt

Nasjonale lagtemporitt kjøres med 3 ryttere på laget. I forbindelse med internasjonale ritt kan det forekomme større lag (opp til 7 ryttere). Det må benyttes helt lukket løype og vendemål kan kun benyttes dersom veibredden minimum er så stor at hele løypa har gul midtstripe. Løype uten vendemål er uansett å foretrekke.

Før første lag skal det kjøre en «første bil» med samme merking som i fellesstartritt. Det skal også kjøre en «siste bil» etter siste lag med tilsvarende sluttbilmerking. Alle lag skal i tillegg ledsages av mobilvakt eller politi-mc. Det skal legges til rette for at alle lag kan stille med én servicebil. I internasjonale ritt kan det være to servicebiler. Det skal holdes av plass til kommissær i alle servicebiler.

Turritt

De aller fleste turritt kjøres i rundløyper med kun en lang runde. Turritt skal ikke være en aktiv konkurranseform og deltakerne skal dersom det ikke er spesielt tilrettelagt og søkt om annet, forholde seg til vegtrafikkloven.

Turritt kan ha egne eliteklasser som gjennomføres som aktive ritt. Det må i såfall søkes spesifikt om dette til NCF. Gjennomføringen og sikkerhetsopplegget knyttet til en slik eliteklasse skal til enhver tid være i henhold til avsnitt om aktive ritt i NCF sin sikkerhetsmanual. Det vil si at NCF skal oppnevne kommissærer, og at det f.eks ikke kan tillates motgående trafikk i løypa.

Størrelse på startpulje bør i turritt begrenses til 50 ryttere. For å begrense risiko for deltakere og øvrig trafikk bør det i samarbeid med Statens Vegvesen og politiet iverksettes tiltak for å begrense motgående trafikk i starten av rittet når størrelsen på puljen er på sitt største. Det bør også planlegges med stasjonære vakter eller politi på punkter med stor trafikkbelastning i løypa.

Det tillates ikke bruk av servicebil i turritt. Deltakerne må selv sørge for å bære med seg mat/drikke og reserveutstyr. Eventuelt supplere på servicestasjoner underveis i løypa.

Det understrekes at turritt på ingen måte skal arrangeres som et aktivt ritt hvor hele veien benyttes til konkurransen. Rytterne skal alltid holde seg på høyre side av veien. Arrangør skal i rittreglementet tydeliggjøre nettopp dette, og også tydeliggjøre konsekvensen av at regelbrudd medfører tap av startnummer og bortvisning fra rittet.



Eventuelle kontroll-/hvile-/matstasjoner skal være sikret mot øvrig trafikk. Det skal være nedsatt hastighet til maksimalt 50 km/t og være vaktposter ved inn og utkjørsler. Trafikken skal også varsles med skilt om at arrangementet foregår.

Trimritt

Disse kjøres helt uten tidtaking og deltakerne må følge trafikkreglene. Der det er sykkelstier så skal disse benyttes. Deltakerne kan benytte startnummer for å identifiseres, men arrangørene kan også velge bare å benytte f.eks. startkort. Ved kontroll-/hvile-/matstasjoner skal det være nedsatt hastighet til maksimalt 50 km/t for øvrig trafikk, og det skal være vaktposter ved inn og utkjørsler. Trafikken skal også varsles med skilt om at arrangementet foregår.



Prosedyrer for rittforberedelser

Idé utforming

Planleggingen av et ritt starter med en rekke sentrale punkt:

- Utformingen av løypetraseer
 - Sportslige kriterier
 - Sikkerhetsmessige kriterier
 - Økonomiske kriterier (ønske fra f.eks lokalt næringsliv eller kommune knyttet opp mot økonomisk tilskudd)
 - Konsekvenser for øvrig trafikk
- Dato for gjennomføring
 - Hvordan passer arrangementet inn i kalenderen
- Hvilke klasser som skal delta
- Omfang/rammer rundt rittet
- Grunnleggende sikkerhetstiltak

Søknad/godkjenning NCF

- Arrangører av norgescup må på forhånd få løype godkjent av NCF. Det er derfor viktig at denne prosessen starter tidlig og før det holdes en forhåndskonferanse med vegmyndighetene. Arrangør må signere på at norm for norgescup følges. Dokumentet må signeres før arrangementet kan føres opp i terminlista. Det er knyttet en rekke kvalitetssikringspunkter til denne norm.
- Arrangører av mesterskap må på forhånd få løype godkjent av NCF. Det er derfor viktig at denne prosessen starter tidlig og før det holdes en forhåndskonferanse med vegmyndighetene. Arrangører av norgesmesterskap må også signere på at norm for mesterskap følges. Dokumentet må signeres før arrangementet kan føres opp i terminlista. Det er knyttet en rekke kvalitetssikringspunkter til denne norm.
- Alle ritt må godkjennes av NCF og legges inn på NCF sin terminliste

Forhåndskonferanse vegmyndigheter (politi, vegvesen, kommune)

I god tid før fristen for søknad går ut skal arrangør be om en forhåndskonferanse med den ansvarlige personen på vegkontoret, lokalt politi, kommune og eventuelt andre berørte grunneiere. Dette møtet er sentralt for å finne ut om arrangøren sine planer er gjennomførbare. Forslag til løypetraseer, skiltplaner, vaktplaner og trafikkavvikling skal fremlegges i dette møtet. Plan for varsling av nødetater, kollektivtrafikk, hjemmesykepleie etc. må også avtales på forhåndskonferansen.

Søknad til Statens Vegvesen

Når godkjenning fra NCF foreligger og forhåndskonferanse er avholdt kan søknad sendes til Statens Vegvesen. Søknadsfrist er fire måneder før arrangementet.

Søknaden skal inneholde eventuelle korrigeringer som ble gjort under forhåndskonferansen.

Søknaden skal i henhold til forskrift inneholde:

- a) navn og adresse på rittarrangør samt navn, adresse og mobiltelefonnummer til rittleder og andre nøkkelpersoner som er ansvarlige for vaktholdet



- b) opplysning om sykkelrittets art og tidsrom for gjennomføringen
- c) beskrivelse av strekningen og start- og målområde med vedlagt kart og forslag til skiltplan
- d) opplysning om beregnet antall startende, startmåte, startmellomrom mellom deltakerne og eventuelle puljestørrelser
- e) risikovurdering for aktuelle faremomenter for ryttere, vakter og andre trafikanter
- f) beskrive ulemper for særskilt berørte i nabolaget langs rittet, samt ulemper for nødetater og kollektivtrafikk i området
- g) opplysninger om veger eller deler av veger som ønskes stengt og til hvilke tider dette er ønskelig
- h) forslag til særskilte trafikkreguleringer og trafiksikkerhetstiltak
- i) opplysning om områder som skal reserveres for parkering og publikum og hvordan disse områdene kommer til å avsperras og bevoktes
- j) skriftlig tillatelse fra alle vegholdere og eiendomsbesittere om eventuell stenging av veg
- k) oversikt over ønsket bruk av godkjente vakter og/eller polititjenestemenn, med plassering
- l) eventuelt begrunnet behov for unntak fra vegtrafikkloven § 4, § 5 og § 6.

Regionvegkontoret kan kreve nærmere opplysninger og kan sette de vilkår for konkurransen som tjener hensynet til sikkerhet, miljø og trafikkavvikling.

Info fra Statens Vegvesen om sykkelritt finner du [her](#).

Søknadsskjema til Statens Vegvesen med sjekkliste for alt innhold i søknad kan lastes ned [her](#).

Vi anbefaler at arrangør tar i bruk et planleggingsverktøy for rittplanlegging. Kontakt NCF for tips om tilgjengelige verktøy på markedet. Alle deler av rittplanleggingen inkludert skiltplaner kan ofte utformes i slike verktøy.

Statens Vegvesen fatter vedtak på grunnlag av skilt og sperringer som legges inn i planleggingsverktøyene. Dette sparer arrangøren for kostnader i forbindelse med utarbeiding av skiltplaner.

Detaljplanlegging

- Gjennomgang av [sjekkliste](#) med grunnleggende nøkkelpunkter. Sjekkliste følger denne sikkerhetsmanual
- Komplette bemanningslister
- Plan for informasjon til berørte parter
- Etablere en stab som får grundig opplæring og tilstrekkelig informasjon om de oppgaver som de skal utføres
- Kontakt med sanitet/helsevesen/lege
- Vakter, MC førere, sjåfører til sikkerhetsbiler og kommissærbiler
- Øvrige rittfunksjonærer
- Kommissærer
- Reserve personell/funksjonærer
- Kontakt med jury



- Tilgjengelig informasjon om arrangementet skal sendes hele juryen så snart navnene på jurymedlemmene er kjent. Senest en uke etter at arrangøren har mottatt denne informasjonen fra NCF eller region.
- Senest 2 måneder før arrangementet skal komplett informasjon med rittinnbydelse, gjennomtenkt tidsplan, skiltplan og vaktplan, samt rittreglement sendes hele juryen.
- Alle endringer skal fortløpende sendes juryen.
- Sjefskommissær skal involveres spesielt med tanke på sikkerhetsplanleggingen og skal være med å kvalitetssikre sikkerheten. En egen [sjekkliste](#) for sjefskommissær er knyttet opp mot denne sikkerhetsmanual.

Prosedyre for gjennomføring

- Gjennomgang av [sjekkliste](#) for rittdagen som følger denne sikkerhetsmanual
- Tidsplan for informasjonsskilting langs løypetraseen
 - Infotavler skal utplasseres minst 1 uke før arrangement
 - Nabovarsel utleveres senest 3 dager før.
 - Varsling til ulike instanser skal sendes senest 2 uker før: Hjemmehjelpstjenesten, drosjesentral, busselskaper, alarmsentral for ambulanse og brann.
- P-forbudt skilt utplasseres senest innen 36 timer før start.
- Innkjøring forbudt skilt plasseres ut etter forhåndsbestemt plan
- Rigging av biler og nedrigg/tildekking
- Merking av biler
- Vakter skal være på post senest 30 min før første forventede passering.
- Sperring/rigging av start og målområdet
 - Av sikkerhetsmessige grunner skal trafikken forbi start og målområdet stenges for trafikk i opp og nedriggingsperioden.
- Alle vakter skal ha forskriftsmessig bekledning

Prosedyre for etterarbeid

- Umiddelbart etter rittets avslutning gjennomgår skal sjefskommissær og rittledelse gjennomføre en kort debrief. Varighet 5-10min.
- Evaluering med vegmyndighetene om gjennomføringen av arrangementet
- Gjennomføre et internt evalueringsmøte hvor erfaringer diskuteres og gjennomgang av kommissærreporten.
- Forbedringspunkter og forslag til løsning skal noteres til bruk ved neste arrangement.

Merking og rigging av kjøretøy

Merkingen og riggingen av kjøretøy skal gjennomføres etter samme mal på alle sykkelritt. De to sentrale bilene «[første bil](#)» og «[siste bil](#)» er beskrevet i detalj allerede i dette dokumentet, men det er jo en rekke andre kjøretøy som har sentrale funksjoner i aktive ritt.

Her følger en beskrivelse av hvordan disse kjøretøyene bør rigges og merkes med akkrediteringsmerker. Internasjonale sykkelritt har en mer omfattende struktur på akkrediteringsmerkene enn oversikten under. Denne oversikten er ment for nasjonale aktive ritt og mesterskap.

- Sikkerhetskjøretøy
 - Kommandobil/sikkerhetsledelse
 - Gult blinkende lys som er synlig 360 grader



- Tekst akkrediteringsmerke: Sikkerhetskommando
- Første bil
 - Takskilt med tekst: «Sykkelrytt – pågår»
 - 1-2 røde flagg
 - Gult blinkende lys som er synlig 360 grader
 - Tekst akkrediteringsmerke: Første bil
- Siste bil
 - Takskilt med tekst forover: «Sykkelrytt slutt»
 - Takskilt med tekst bakover: Sykkelrytt – hold køen»
 - Skilt bakover skilt 334 – «forbikjøring forbudt» (Husk vedtak fra regionvegkontoret)
 - Gult blinkende lys som er synlig 360 grader
 - Tekst akkrediteringsmerke: Siste bil
- Mobile vakter
 - Gult blinkende lys som er synlig 360 grader
 - Reguleringsjakke etter gjeldende forskrift
 - Merkes tydelig med nummer
- Tekst akkrediteringsmerke: Sikkerhet
- Rittleder
 - Bil med takluke
 - Tekst akkrediteringsmerke: Rittleder
- Kommissærbiler
 - Bil med takluke
 - Tekst akkrediteringsmerke: Jury 1, Jury 2, Jury 3 osv.
- Nøytral service
 - Tekst akkrediteringsmerke: Nøytral 1, Nøytral 2 osv.
- Servicebiler/teambiler
 - Tekst akkrediteringsmerke: Team
 - Eget klistremerke til bakrute som viser nummer i servicekøen
- Lege
 - Tekst akkrediteringsmerke: Lege
- Gjester/VIP
 - Tekst akkrediteringsmerke: Gjest
- Presse/media
 - Tekst akkrediteringsmerke: Media

Mal for akkrediteringsmerker

Gul akkreditering: Alle kjøretøy som har en funksjon mellom «første bil» og «Siste bil» og som normalt er de kjøretøy som skal inngå i søknad om eventuelle unntak fra Vegtrafikkloven.

Gul stripe til frontrute. Størrelse: 85cm x 10cm



Gult merke til bakluke. Størrelse: 21cm x 10cm



Gult merke til MC front. Størrelse 12cm x 7cm



Blå akkreditering: Kjørtøy som har en funksjon i løypa, men som ikke er en del av kolonnen/kortesjen.

Eksempel. Blå stripe til frontrute. Størrelse: 85cm x 10cm



Aktuelle trafikkskilt

Bruk av trafikkskilt som en del av trafikkreguleringen i forbindelse med sykkelritt er vesentlig i dagens trafikkbilde. Under ser du oversikten over de mest brukte skilt i forbindelse med ritt.

- Trafikkskilt
 - Annen fare med underskilt «sykkelritt»



- Skilt 302 – innkjøring forbudt



- Skilt 560 – infotavle -eksempel med størrelse/utforming. Størrelse 130xm x 65cm. Teksthøyde 140 MM, font: Trafikkalfabetet.



- Skilt 370, All stans forbudt



- Skilt 372, Parkering forbudt



- Skilt 149, Fare for kø





Løypemerking/sportslig merking

Sorte piler på gul bakgrunn brukes mest i forbindelse med sykkelritt. Eksempelet under kan benyttes både til høyre, venstre og rett frem.

Pilskilt på størrelsen 58cm x 18cm. Normalt produsert i «kanalplast».

