



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 138 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

## Endringer i vegtrafikkloven (sykkelritt på veg)



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b> .....	5	4.5.2	Høringsinstansenes merknader ...	13
			4.5.3	Departementets vurdering .....	13
			4.6	§ 7 b tredje ledd – beslutning om at det kan benyttes private vakter .....	13
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	5			
2.1	Bakgrunnen for lovforslaget .....	5	4.6.1	Departementets forslag .....	13
2.2	Behov for lovendring .....	7	4.6.2	Høringsinstansenes merknader ....	14
2.3	Høringen .....	7	4.6.3	Departementets vurdering .....	14
			4.7	§ 7 b fjerde ledd – forskrift om gjennomføring av sykkelritt .....	15
<b>3</b>	<b>Gjeldende rett</b> .....	8	4.7.1	Departementets forslag .....	15
3.1	Rettsstilstanden i Norge .....	8	4.7.2	Høringsinstansenes merknader og departementets vurdering .....	15
3.2	Rettsstilstanden i andre land .....	9			
3.2.1	Sverige .....	9	4.8	§ 7 b femte ledd – tildeling av myndighet til trafikkregulering til private vakter .....	15
3.2.2	Danmark .....	9	4.8.1	Departementets forslag .....	15
3.2.3	Andre land .....	10	4.8.2	Høringsinstansenes merknader ...	16
			4.8.3	Departementets vurdering .....	17
<b>4</b>	<b>Høringsforslaget – ny § 7 b. Sykkelritt på veg helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel</b> .....	10	<b>5</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....	17
4.1	Generelt om forslaget .....	10	5.1	Private aktører .....	17
4.2	Høringsinstansenes merknader ...	11	5.2	Offentlige aktører .....	18
4.3	Departementets vurdering .....	11			
4.4	§ 7 b første ledd – forbud mot sykkelritt uten tillatelse .....	11	<b>6</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelsene</b> .....	18
4.4.1	Departementets forslag .....	11			
4.4.2	Høringsinstansenes merknader ...	12			
4.4.3	Departementets vurdering .....	12			
4.5	§ 7 b annet ledd – vedtak om tillatelse til gjennomføring av sykkelritt .....	12			
4.5.1	Departementets forslag .....	12			
				<b>Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (sykkelritt på veg)</b> .....	20





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 138 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

## Endringer i vegtrafikkloven (sykkelritt på veg)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 3. juni 2016,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

---

Regjeringen legger med dette frem forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Det foreslås en ny paragraf 7 b med hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om sykkelritt på veg åpen for alminnelig ferdsel. Slike bestemmelser vil kunne regulere ulike sider ved sykkelritt, herunder søknads- og klageprosedyrer, vilkår for gjennomføring av ritt og adgang til å fravike trafikkregulerende bestemmelser.

Paragrafen innfører også adgang til å tildele trafikkregulerende myndighet til stasjonære og mobile vakter som bistår ved gjennomføring av sykkelritt. I medhold av paragrafen vil det kunne fastsettes krav om minstealder, skikkethet, kompetanse og kompetansebevis for slik myndighetstildeling, og for adgang til å fravike trafikkregulerende bestemmelser. Det vil også kunne fastsettes regler om kompetansegivende virksomhet og gebyr for utstedelse av kompetansebevis.

Formålet med endringsforslaget er å etablere klare rettslige rammer for sykkelritt på veg, for å ivareta sikkerheten for rittdeltagerne, tilskuere og andre trafikanter uten at fremkommeligheten for øvrige trafikanter reduseres unødige.

### 2 Bakgrunn

---

#### 2.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Ved behandlingen av innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen (Innst. 203 S (2015–2016)) om representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafikksikkerhet for syklende, gjorde Stortinget 15. mars 2016 følgende vedtak:

*Vedtak nr. 530:*

Stortinget ber regjeringen gjennomgå retningslinjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å fremme forslag som bedrer trafikksikkerheten for deltakere i ritt, publikum og øvrige trafikanter langs traseen.

*Vedtak nr. 531:*

Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2016, i samarbeid med sykkelorganisasjonene, sørge for et regelverk som gir arrangører av sykkelritt muligheten til å benytte mobile vakter til å bistå i trafikkreguleringen i gjennomføringen av sykkelritt. Beslutningsmyndighet til å tillate bruk

av slike vakter skal ligge hos den enkelte politimester. Bruk av mobile vakter forutsetter at tilstrekkelig opplæring er gjennomført.

*Vedtak nr. 532:*

Stortinget ber regjeringen sørge for midlertidige bestemmelser som sikrer muligheten til å gjennomføre planlagte sykkelritt i 2016 og lik praksis i politidistriktene.

Bakgrunnen for vedtak nr. 530 fremgår av transport- og kommunikasjonskomiteens merknader i Innst. 203 S (2015–2016), side 3, første spalte:

«...»

*Komiteen merker seg innspillene fra Norges Cykleforbund og Norges idrettsforbund som stiller seg svært negativ til rundskrivet av 28. februar 2016 som er sendt ut av Politidirektoratet, om at Oslo politidistrikts vurdering av bruk av mobile vakter i sykkelritt skal legges til grunn også ved de andre politidistriktene. Komiteen viser til at Norsk Cycleforbund og Idrettsforbundet mener konsekvensene av en slik tolkning vil virke direkte ødeleggende for aktiviteten for mer enn 400 sykkelritt årlig.*

*Komiteen mener at man må finne praktiske løsninger på de utfordringene som finnes, uten å måtte omgå norsk lov og forskrift, og uten å legge beslag på langt flere enn de motorsykler som politiet rår over. Komiteen mener at alle mobile vakter som skal kunne bistå politiet med trafiksikkerhet i forbindelse med gjennomføring av sykkelritt, skal ha gjennomgått en tilstrekkelig opplæring.*

*Komiteen viser til de gode erfaringene fra bl.a. Søndre Buskerud politidistrikt, hvor arrangører og politiet i samarbeid, og gjennom flere års erfaring, har opparbeidet seg kunnskap om hvordan man sikrer gode og trafikksikre sykkelritt, både for deltakere, publikum og øvrige trafikanter.*

«...»

Rundskrivet det vises til i innstillingen, er et brev sendt til politimesterne og sjefen for Utrykningspolitiet hvor Politidirektoratet, under henvisning til at det de siste årene hadde skjedd flere ulykker som kunne knyttes til bruk av private mobile vakter under avvikling av sykkelritt, fant det riktig å minne om direktoratets tidligere brev av 30. januar 2014. Direktoratet pekte der bl.a. på at trafikkreglene og skiltreglene, herunder fartsreglene, gjelder alle deltagerne i sykkelritt, med

mindre politiet regulerer trafikken i medhold av vegtrafikkloven § 9. Det ble også påpekt at vakter som arrangører plikter å stille med ikke har selvstendig trafikkreguleringsmyndighet, og derfor bare kan brukes til informasjon og veiledning overfor publikum.

Bakgrunnen for komiteeforslaget tiltrådt i vedtak nr. 531 fremgår av komiteens merknader i innstillingen (også på side 3, første spalte):

«...»

*Komiteen har merket seg at dagens praksis med gjennomføring av nødvendige trafiksikkerhetstiltak for avvikling av sykkelritt påføre arrangørene til dels svært store kostnader noe avhengig av hvilket politidistrikt man befinner seg innenfor. Komiteen er derfor av den oppfatning at det er behov for en gjennomgang av dagens praksis som kan ivareta trafiksikkerheten for deltakere i ritt, samt de andre trafikkerende i løypa på en betryggende måte, men som samtidig kan åpne opp for en delegering av den utøvende myndighet under forutsetning av at de som påtar seg denne oppgaven er kvalifisert for oppdraget.*

«...»

Komiteeforslaget som Stortinget tiltrådte i vedtak nr. 532 er begrunnet i innstillingen på side 3, annen spalte:

«...»

*Komiteen viser til brev fra Norges idrettsforbund til samferdselsministeren av 2. mars 2016, hvor Norges idrettsforbund mener konsekvensene av rundskrivet fra Politidirektoratet om bruk av mobile vakter vil umuliggjøre gjennomføringen av mer enn 400 sykkelritt årlig. Komiteen er enig i at dette vil ramme sykkelporten generelt, og barn og unge utøveres muligheter til å delta i sykkelritt. Komiteen mener derfor regjeringen må sørge for midlertidige bestemmelser som sikrer gjennomføringen av sykkelritt, inntil nytt regelverk er på plass.*

«...»

Sykkelsporten har hatt stor utvikling i Norge de siste tiårene. Tall innhentet fra Norges Cykleforbund (NCF) viser at de arrangerte nærmere 900 sykkelritt i 2015, hvorav ca. 500 på landeveg. Det totale antallet utstedte lisenser er mer enn doblet fra 1980 til 2015.

Som resultat av et tidligere samarbeid mellom Statens vegvesen, Politidirektoratet og sykkelorganisasjonene ble det i 2011 etablert en egen forskrift om sykkelritt.

Bl.a. på bakgrunnen av sykkel sportens utvikling, og fordi det var enighet om behovet for revisjon av gjeldende regelverk om sykkelritt på veg, ble Vegdirektoratet bedt om å nedsette en ny arbeidsgruppe som skulle gjennomgå regelverket og fremme forslag til nødvendige endringer. Arbeidsgruppen skulle ha deltakere fra Politidirektoratet og relevante sykkelorganisasjoner, herunder NCF. Dette arbeidet ble imidlertid ikke startet før våren 2016. Som følge av Stortingets vedtak er deler av arbeidet nå forsert betydelig, gjennom foreliggende fremlegg til lovendring og parallelt arbeid med ny forskrift om sykkelritt.

## 2.2 Behov for lovendring

Det fremgår av sakens bakgrunn at det er særlig den manglende adgangen til å bruke private vakter (mobile og stasjonære) til trafikkregulering som har vært anført som utfordrende for rittarrangørene. En slik bruk av private vakter forutsetter at disse gis myndighet til å regulere trafikken, noe gjeldende vegtrafikklov ikke åpner for, jf. redegjørelsen i pkt. 3.1 nedenfor. Vegtrafikkloven gir heller ikke adgang til, slik Stortinget implisitt ber om i vedtak nr. 532, å fastsette midlertidige bestemmelser til et slikt formål. Det er derfor nødvendig å endre loven for å åpne for slik myndighetstildeling.

Mobile vakter forutsettes av arrangørene å utføre vaktoppdrag ved flere kryss underveis i sykkelrittet. De må da forflytte seg raskt for å kunne være i forkant av rittet, og kan også måtte passere rittdeltakerne gjentatte ganger. Dette vil regelmessig innebære kjøring i strid med trafikk-, skilt- og fartsreglene. Som redegjort for i pkt. 3.1 gjelder i utgangspunktet disse reglene i dag fullt ut for vakter ved sykkelritt. Skal slik rettsstridig kjøring gjøres lovlig må det derfor innføres hjemmel i vegtrafikkloven for å dispensere fra trafikk-, skilt- og fartsreglene. Politiet kan riktignok, i medhold av vegtrafikkloven § 9 første ledd, fravike disse reglene som ledd i trafikkreguleringen. Det fremstår likevel som hensiktsmessig at spørsmålet om unntak fra reglene vurderes og avgjøres av den instans som tar stilling til søknaden om sykkelritt.

Når først vegtrafikkloven må endres for å følge opp vedtak nr. 532, er det hensiktsmessig samtidig å foreta endringene som er påkrevet som følge av vedtakene nr. 530 og 531. Det fremstår som lite ønskelig å endre loven for ett særskilt område flere ganger samme år.

Særlig vedtak nr. 531 gjør en lovendring påkrevet. Skal det sikres at mobile vakter har tilstrekke-

lig opplæring som forutsatt i vedtaket, må det etableres et forskriftsverk med bl.a. krav om kompetanse og kompetansebevis for vaktene, regulering av slik kompetansegivende virksomhet og fastsettelse av gebyr for utstedelse av kompetansebevis. Innføring av slike nye og relativt tyngende plikter krever i alminnelighet klar lovhjemmel, noe som ikke foreligger i dag.

Det er i tillegg hensiktsmessig og ønskelig å etablere klare lovhjemler for å kunne regulere alle ulike sider ved sykkelritt på veg. Gjeldende forskrift om sykkelritt er fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven § 4, som særlig omhandler trafikkreglene. Ettersom det er behov for også å fastsette bestemmelser om sykkelritt utover dette temaet, slik som søknads- og klageprosedyrer, er det hensiktsmessig å legge til rette for det ved å innta uttrykkelige hjemler i loven.

## 2.3 Høringen

Stortingets vedtak ga ikke rom for den tidsbruk som normalt går med til alminnelig høring. Høringsmøte ble derfor valgt som løsning for å innhente synspunkter og uttalelser til forslaget.

Vegdirektoratet avholdt høringsmøte 9. mai 2016 om forslag til endring i vegtrafikkloven (ny § 7 b om sykkelritt på veg). I tillegg til egen invitasjon til særlig relevante aktører og instanser, ble informasjon om møtet publisert både på Samferdselsdepartementets og Statens vegvesens hjemmesider og i pressemeldinger.

Følgende instanser ble særskilt invitert:

Justis- og beredskapsdepartementet  
Kulturdepartementet

Politidirektoratet

Fylkeskommunene

Norges Cykleforbund  
Norges idrettsforbund  
Syklistenes Landsforening  
Trygg Trafikk

Følgende høringsinstanser deltok:

Justis- og beredskapsdepartementet  
Kulturdepartementet

Politidirektoratet

Oslo politidistrikt  
Statens vegvesen Region sør

Statens vegvesen Region øst  
Øst politidistrikt

Norges Cykleforbund  
Norges Triatlonforbund  
Norsk Sykkelrittforening

Vegdirektoratet og departementet mottok under og etter høringsmøtet uttalelse fra 9 høringsinstanser som alle hadde realitetsmerknader til forslaget:

Justis- og beredskapsdepartementet  
Politidirektoratet

Oslo politidistrikt  
Sør-Øst politidistrikt  
Øst politidistrikt  
Utrykningspolitiet  
Statens vegvesen Region sør

Norges Cykleforbund  
Norsk Sykkelrittforening

### 3 Gjeldende rett

#### 3.1 Rettstilstanden i Norge

Sykkelritt på veg åpen for alminnelig ferdsel reguleres i dag i forskrift 7. april 2011 nr. 396 om sykkelritt på veg (sykkelrittforskriften), fastsatt av Vegdirektoratet med hjemmel i vegtrafikkloven § 4 og delegeringsvedtak 21. mars 1986 nr. 750.

Forskriftens formål er angitt i § 1:

*Forskriftens formål er å gi god trafikk sikkerhet for syklende som deltar i sykkelritt på veg og nødvendig sikkerhet og framkommelighet for andre trafikanter mens sykkelrittet pågår.*

Formålet med forskriften er dermed todelt – ivareta trafikk sikkerheten for sykkelrittdeltagerne, og samtidig sørge for tilstrekkelig sikkerhet og framkommelighet for andre trafikanter på vegen under rittet. Ved avvikling av sykkelritt må det derfor, foruten å treffe tiltak som bidrar til deltagerens sikkerhet, også legges til rette for smidig trafikkavvikling på strekningene der rittet pågår.

Hvilke arrangement forskriften gjelder for, følger av definisjonen av «sykkelritt» i § 2:

*I denne forskrift betyr «sykkelritt» ethvert arrangement for syklende på veg som ikke er fullstendig*

*lukket for annen 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.*

Forskriftens bestemmelser kommer således ikke til anvendelse for sykkelarrangement som skjer på område som ikke er å anse som veg i vegtrafikklovens forstand, og heller ikke der arrangementet skjer på veg som er helt lukket for annen trafikk.

Forskriftens §§ 3-8 regulerer bl.a. søknadsprosessen, reglene som skal gjelde under sykkelritt, vakthold og arrangørens ansvar.

Arrangør av sykkelritt må søke senest 3 måneder før konkurransen skal avholdes, jf. § 5. For sent innkomne søknader behandles bare når det likevel kan gis en betryggende vurdering. Søknaden skal inneholde nærmere angitte opplysninger, bl.a. arrangørens navn og adresse, sykkelrittets art og tidsrom for gjennomføring, beskrivelse av strekningen med kart der strekningen og start- og målområde framkommer, opplysning om beregnet antall startende og startmåte, og forslag til særskilte trafikkreguleringer og trafikk sikkerhetstiltak. Søknaden skal også inneholde skriftlig tillatelse fra alle vegholdere og eiendomsbesittere om eventuell stenging av veg.

Der sykkelrittet bare skal foregå i ett fylke, skal søknaden sendes til regionvegkontoret i det aktuelle fylket, med kopi til berørte politidistrikt jf. § 4. Skal sykkelrittet gå gjennom flere fylker sendes søknad til hvert regionvegkontor som behandler søknaden for sitt fylke. Gjenpart av søknad sendes alle berørte politidistrikt, som skal få uttale seg før endelig vedtak fattes. Regionvegkontoret kan kreve nærmere opplysninger, og kan i vedtaket sette de vilkår for konkurransen som tjener hensynet til sikkerhet, miljø og trafikkavvikling. Avslag på søknad kan påklages til Vegdirektoratet

Under sykkelritt gjelder i utgangspunktet trafikkreglene og skiltreglene fullt ut for deltagerne, samt for vakter (stasjonære eller mobile), funksjonærer og andre som yter service under rittet, jf. forskriftens § 3 annet ledd. Politiet kan imidlertid i medhold av vegtrafikkloven § 9 regulere trafikken slik forholdene i det enkelte tilfellet krever det, og kan herunder fravike trafikk-, farts- og skiltreglene, jf. forskriftens § 3 tredje ledd. Etter lovens § 9 kan politiet også som ledd i trafikkreguleringen helt eller delvis sperre en vegstrekning for et kortere tidsrom. Dette innebærer bl.a. at det under sykkelritt kan skapes en såkalt flytende tra-



fikkfri sone der rittets deltagere eskorteres av politiet.

Politiets reguleringsmyndighet etter vegtrafikkloven § 9 kan ikke delegeres til andre, noe som bl.a. innebærer at sivile vakter ikke kan gis slik myndighet. Slike vakter, som arrangør av sykkelritt plikter å sette ut i det antall og med den plassering som politiet anser nødvendig etter samråd med arrangøren, står under politiets ledelse, og skal rette seg etter politiets anvisninger, jf. forskriftens § 6. Vaktene skal være antrukket slik at de skiller seg ut fra andre trafikanter, men likevel ikke slik at de kan forveksles med polititjenestemenn.

Arrangøren plikter også, i de tilfeller der politiet regulerer trafikken, å stille med ledsagerbiler i det antall politiet anser nødvendig. Bilene skal ha varsellykt som gir blinkende lys til alle sider, jf. forskriftens § 3 fjerde ledd.

Etter forskriftens § 8 første ledd skal arrangør av sykkelritt i god tid, og senest 2 uker før rittet, informere alle eiendomseiere og andre som særskilt berøres av arrangementet. Av § 8 annet ledd følger at arrangøren også skal innskjerpe overfor alle deltagere og funksjonærer mv. at trafikkreglene, skiltreglene og andre vilkår for konkurransen skal følges.

Foruten ovennevnte regelverk, som gjelder spesifikt for sykkelritt på veg åpen for annen trafikk, vil også bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven gjelde i den grad de er relevante, og de heller ikke er fraveket av politiet der loven åpner for det. Dette vil bl.a. gjelde den generelle aktsomhetsnormen i lovens § 3, forbudet mot kjøring i uskikket stand etter § 21 og ruskjøringsforbudet i lovens § 22. Det samme vil gjelde påbudet om bilbeltebruk etter forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr § 1, jf. lovens § 23a.

## 3.2 Rettstilstanden i andre land

### 3.2.1 Sverige

Konkurransen eller oppvisning med kjøretøy (herunder sykkel) på veg er regulert i 3 kap. 84 § trafikförordningen (1998:1276), hvor det innledningsvis slås fast at slike aktiviteter ikke kan arrangeres uten tillatelse. Søknad om tillatelse avgjøres av aktuell fylkesadministrasjon (länsstyrelse). Blir flere fylker berørt av konkurransen eller oppvisningen vurderes søknaden av fylkesadministrasjonen i det fylket der arrangementet starter. Før en slik søknad avgjøres skal en uttalelse fra de øvrige berørte fylkesadministra-

sjonene innhentes. Avgjørelsen kan påklages til Transportstyrelsen.

Ved innvilgelse skal fylkesadministrasjonen fastsette de forskriftene som er nødvendige for å forebygge fare eller ulempe for annen trafikk og andre som bor eller oppholde seg ved vegen, eller som er påkrevet av andre grunner. Det kan herunder iverksettes tiltak som enveiskjøring eller vegstenging der dette vurderes som mest hensiktsmessig. Den generelle holdningen til tiltak som begrenser allmenhetens muligheter til å ferdes på veg er likevel restriktiv. Ved avgjørelsen skal det foretas en avveining mellom momenter som arrangementets allmeninteresse, trafikksikkerheten, hvem som bruker vegen ellers og hvordan, omdirigeringsmuligheter, muligheter for alternativ transport, samt beboere og virksomheter på og ved vegen.

### 3.2.2 Danmark

I Danmark er sykkelritt på veg regulert i færdselsloven § 37 og Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 1. maj 1984 om cykelløb på vej. I lovens § 37 stk. 1 slås det fast at sykkelritt bare kan finne sted med politiets tillatelse, og at politiet kan forby treningssykling på visse veger og visse tider. I § 37 stk. 2 og 5 gis Justisministeren hjemmel til å fastsette bestemmelser om hhv. gjennomføring av mosjonsritt for syklistene og betaling for eventuell politibistand.

I cirkulæreskrivelsen er det gitt nærmere bestemmelser om søknadsprosedyren, herunder om hvem avgjør søknaden (politikretsen der løpet starter, også der flere politikretser er berørt) og hvilke opplysninger søknaden skal inneholde (rittets trase). Det slås videre fast at det er politiet som, ut fra de lokale trafikkforholdene, avgjør om den foreslåtte ruten kan godkjennes, og bestemmer tidspunktet for løpets start og slutt. Politiet bestemmer i tillegg det maksimale antallet syklistene som kan delta i en samlet start (normalt ikke mer enn 50–70 deltakere). Mosjonsritt med flere enn 100 deltagere krever særlig tillatelse. Av rundskrivet fremgår at tillatelse til å arrangere sykkelritt bare kan gis dersom det av søknaden fremgår at løpsledelsen er organisert slik at den under løpet kan gripe effektivt inn mot deltakere som overtrer trafikklovgivningen eller vilkårene for tillatelsen. Ved grove eller gjentatte brudd på trafikklovgivningen kan politiet ta den aktuelle syklisten ut av løpet, eller om nødvendig stanse løpet.

Til utfylling av ovennevnte regelverk har Rigspolitiet gitt nærmere retningslinjer i rundskriv av 1. juli 2009 til politikretsene. Der blir sykkelløp

inndelt i 4 kategorier avhengig av sportslig nivå og deltagerantall. Kategori I omfatter bl.a. større ritt som Danmark rundt og verdensmesterskap, kategori II bl.a. sykkelritt hvor nasjonale elitesyklister og inviterte utlendinger deltar samt gateritt (alle med deltagelse av ryttere med A-lisens), kategori III lisenssykkelritt forøvrig, inkludert barne- og ungdomsløp og kategori IV øvrige sykkelritt, bl.a. mosjonsritt.

Sykkelritt i kategori I krever i utgangspunktet politiets deltagelse til ledsagelse og trafikkregulering, men regulering kan også foretas av spesielt utdannende medlemmer av Danmarks Idræts-Forbund (DIF), såkalte «trafikofficials» som best kan sammenlignes med sivile stasjonære vakter i Norge. I slike ritt stanses med- og motkjørende trafikk ved hjelp av politimotorsyklar, mens kryssende trafikk stoppes av politiet eller «trafikofficials». Også for sykkelritt i kategori II er det normalt krav om politideltagelse til ledsagelse, men dette kan unnlates etter en konkret sikkerhetsvurdering. For slike ritt blir ikke traseen lukket for annen trafikk, men politimotorsyklene skal i størst mulig grad sørge for at deltagerne kan sykle fritt ved å varsle øvrige trafikanter. Også her kan «trafikofficials» ved behov benyttes til trafikkregulering.

Politiet deltar normalt ikke i sykkelritt i kategoriene III og IV, men kan gjøre det der deltagerantallet eller traseens type tilsier det. I så fall vil politiets bistand bare bestå i opprettholdelse av den alminnelige orden og tilsyn med rittets avvikling.

Rundskrivnet inneholder også en nærmere beskrivelse av søknadsprosedyren, hvor det bl.a. henvises til en elektronisk søknadsblankett som skal brukes til alle sykkelrittkategoriene. Søknad om avvikling av sykkelritt bør innleveres senest 8 uker før rittet skal finne sted, og skal vedlegges en plan for plassering av poster til avsperring og regulering av trafikken. Den enkelte rittarrangør skal gjøre en sikkerhetsvurdering av traseen mv. som politiet etterprøver.

I henhold til bekendtgørelse 732 af 11. juli 2005 kan medlemmer av foreninger godkjent av DIF regulere trafikken bl.a. i forbindelse med sykkelrittavvikling etter å ha fått teoretisk og praktisk opplæring i trafikkregulering. De blir da «trafikofficials» og skal under tjeneste ha på seg en vest som ved påskrift tydelig viser dette, samt ha med seg et legitimasjonskort utstedt av DIF som viser at nevnte opplæring er gjennomført.

Bruken av trafikofficials har i hovedsak fungert tilfredsstillende, men har med hensyn til avvikling av sykkelritt likevel bydd på visse problemer grunnet bl.a. i usikkerhet om politiets instruksjonsmyndighet, og forankringen av opplæringen som pr. i dag skjer i privat regi.

Bruk av såkalte «race marshalls» ved avvikling av sykkelritt skaper også visse utfordringer. Disse er ofte trafikofficials, men bruker i visse tilfeller motorsykel til trafikkregulering, noe som er i strid med reglene for trafikkregulering.

### 3.2.3 Andre land

Rammene for lovarbeidet har ikke gitt mulighet for å innhente utfyllende materiale om rettstilstanden i flere land enn Sverige og Danmark. Departementet er imidlertid kjent med at eksempelvis Nederland har et gjennomregulert regime for avvikling av sykkelritt, herunder med særlige krav til kompetanse og bruk av sivile mobile og stasjonære vakter. Det vil være særlig aktuelt å se hen til deres regelverk og erfaringer med dette ved etablering av forskriftsbestemmelser for bruk av sivile vakter ved sykkelritt i Norge.

## 4 Høringsforslaget – ny § 7 b. Sykkelritt på veg helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel

### 4.1 Generelt om forslaget

Departementet har funnet det hensiktsmessig å foreslå en ny paragraf i loven, som bare vil omhandle sykkelritt på veg. Alternativet ville vært å innta særlige bestemmelser for slike ritt i allerede eksisterende paragrafer. En slik løsning ble, hensett til tidsrammen for arbeidet, funnet for krevende mht. å sikre at alle relevante paragrafer ble identifisert og behørig tilpasset sykkelritt på veg.

På høringsmøtet 9. mai 2016 ble en ny § 7 b foreslått med følgende ordlyd:

Sykkelritt på veg helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel er forbudt uten tillatelse.

Regionvegkontoret kan treffe vedtak om tillatelse til å arrangere sykkelritt som nevnt i første ledd. I vedtaket kan det gis tillatelse til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5 og 6 i den grad det er forsvarlig og nødvendig. I vedtaket kan det fastsettes krav om skiltplan, trafikkregulering og bruk av private vakter. Før vedtak treffes skal politiet uttale seg. Politiet beslutter om private vakter kan benyttes ved det enkelte sykkelritt.

Departementet kan gi forskrifter om gjennomføring av sykkelritt som nevnt i første ledd, herunder om skiltplan og plan for trafikkregu-

lering, tildeling av myndighet til midlertidig trafikkregulering til private vakter og offentlige tjenestemenn som ikke tilhører politiet, og krav om uniformering av slike vakter og deres kjøretøy.

Departementet kan gi forskrifter om minstealder, kompetanse og kompetansebevis for mobile og stasjonære vakter, herunder godkjenning av læreplan for tilbyder av kompetansegivende kurs, tilsyn med slik tilbyder, gebyr for utstedelse av kompetansebevis, og gyldighetstid for og tilbakekall av kompetansebevis.

#### 4.2 Høringsinstansenes merknader

NCF foreslår at paragrafens overskrift endres til «sykkelritt på veg», begrunnet i et ønske om at veg der sykkelritt gjennomføres ikke skal være åpen for annen ferdsel. Det må arbeides for på sikt å kunne sperre vegen under sykkelritt for møtende kjøretøy – motgående kjøring må ikke forekomme.

Statens vegvesen Region sør mener overskriften er riktig da lukkede ritt faller utenfor både gjeldende forskrift og reguleringsformålet her, og vil heller ikke ha samme krav til skilting og vakthold. Det må derfor fremgå at loven regulerer sykkelritt der alminnelig ferdsel foregår, helt eller delvis.

Utrykningspolitiet mener at det i paragrafen bør gis en klar definisjon av begrepet «sykkelritt på veg», mens Oslo politidistrikt etterlyser en definisjon av «sykkelritt».

#### 4.3 Departementets vurdering

Departementet vil bemerke at den foreslåtte overskriften gjenspeiler strukturen i vegtrafikkloven ellers, og angir området som paragrafen er ment å gjelde for – veg som normalt er helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel. Overskriften angir ikke om vegen skal være åpen under et sykkelritt. Rammene for det enkelte ritt, bl.a. om vegen skal være åpen eller lukket og hvordan dette skal organiseres, vil måtte fastsettes i vedtaket der det gis tillatelse til å avvike rittet. Departementet opprettholder derfor forslaget til overskrift.

Slik departementet ser det, vil det bryte med vegtrafikklovens struktur å innta legaldefinisjoner i § 7 b – disse bør samles i lovens § 2. Departementet mener videre at en definisjon av begreper med begrenset relevans ellers i loven slik som sykkelritt og sykkelritt på veg ikke passer inn i § 2, der kun de helt sentrale begrepene veg, kjøretøy og motorvogn er definert. Departementet er imidlertid enig i at det

er behov for å klargjøre begrepenes materielle innhold, og vil gjøre det i utfyllende forskrifter.

Departementet har etter høringsrunden sett behov for enkelte klargjøringer og presiseringer i lovteksten, samt enkelte strukturelle endringer. Omtalen nedenfor av de enkelte delene av paragrafen, herunder høringsinstansenes merknader, relaterer seg til den nye strukturen.

Departementet har også, hensett til formålet med den foreslåtte lovendringen (bruk av private vakter under sykkelritt), funnet at den foreslåtte tildelingen av myndighet til trafikkregulering til offentlige tjenestemenn som ikke tilhører politiet i § 7 b tredje ledd bør utgå.

#### 4.4 § 7 b første ledd – forbud mot sykkelritt uten tillatelse

##### 4.4.1 Departementets forslag

Departementet anser det formålstjenlig å gjøre det klart i loven at sykkelritt på veg åpen for alminnelig ferdsel er forbudt uten tillatelse. Dermed etableres det en uttrykkelig søknadsplikt for den som vil arrangere slikt ritt. Forbudet etter denne bestemmelsen, og dermed søknadsplikten, gjelder kun der vegen normalt ikke er helt lukket for annen ferdsel. Heller ikke sykkelritt som arrangeres på områder som etter loven ikke kan anses som veg, er omfattet. Slike konkurranser reguleres på annen måte.

Hvor langt søknadsplikten for avvikling av sykkelritt strekker seg vil måtte angis nærmere i utfyllende forskrifter. Utgangspunktet vil være som angitt i gjeldende forskrift, det vil si ethvert arrangement for syklende, 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 maksimal tid. Dette innebærer at både aktive ritt, som Norgesmesterskap og internasjonale profesjonelle sykkelritt, og turritt omfattes.

Etter § 7 b første ledd første punktum er det Statens vegvesens regionvegkontorer som i første instans skal behandle søknader om avvikling av sykkelritt. Ved vurderingen av om en søknad skal innvilges, vil hensynet til rittdeltagernes sikkerhet og trafiksikkerhets- og fremkommelighetshensyn for øvrige trafikanter være sentrale momenter. Forholdene som vil måtte tas i betraktning er bl.a. rittets art, strekningen det skal gjennomføres på, tidsrommet for rittavviklingen, hvordan trafikken tenkes regulert, deltakerantall m.m. Også etter gjeldende regelverk skal opplysninger om disse forholdene gis i søknaden, jf. pkt. 3.1.

Hvilket regionvegkontor som er rett adressat for søknaden vil måtte reguleres nærmere i forskrift. Gjeldende ordning slik denne er beskrevet i pkt. 3.1 synes hensiktsmessig å videreføre, men det kan ikke utelukkes at det vil kunne oppstå behov for endringer. Vegdirektoratet vil som overordnet forvaltningsorgan være klageinstans for vedtak fattet av regionvegkontoret. Politiets beslutning etter § 7 b tredje ledd inngår i grunnlaget for regionvegkontorets vedtak, men er ikke gjenstand for klage, jf. omtalen i pkt. 4.6.3.

I henhold til § 7 b første ledd annet punktum skal politiet uttale seg før vedtaket treffes. Politiet har fagkunnskap om trafikkregulering ved arrangementer og vil ha særlig kunnskap om trafikale utfordringer innen eget geografisk myndighetsområde. Politiets anbefalinger vil derfor være godt fundert, og vil av den grunn måtte tillegges særlig vekt ved vurderingen av søknader. Ikke minst gjelder dette synspunkter knyttet til eventuell bruk av private vakter, herunder om antall, plassering og type (mobile og/eller stasjonære med eller uten trafikkreguleringskompetanse).

Etter gjeldende regelverk har politiet anledning, men ikke plikt, til å uttale seg i den enkelte sak. Dette har i visse tilfeller ført til tvil om hvorvidt politiet har mottatt og vurdert saken, med forsinkelser i søknadsprosessen til følge. Ved å fastsette at politiet har plikt til å uttale seg – herunder også der det ikke er merknader til søknaden – ryddes denne tvilen av veien.

#### 4.4.2 Høringsinstansenes merknader

NCF mener at også § 7 b første ledd bør, av samme grunner som nevnt i pkt. 4.2, endres til kun å omtale «sykkelritt på veg» ved å fjerne ordene «helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel». *Statens vegvesen Region sør* mener derimot at ordlyden i bestemmelsen bør bli som foreslått, jf. begrunnelsen i pkt. 4.2.

#### 4.4.3 Departementets vurdering

Departementet mener, på samme grunnlag som anført i pkt. 4.3, at § 7 b første ledd bør lyde som opprinnelig foreslått.

### 4.5 § 7 b annet ledd – vedtak om tillatelse til gjennomføring av sykkelritt

#### 4.5.1 Departementets forslag

I § 7 b annet ledd første punktum gis regionvegkontoret adgang til (i vedtaket) å tillate fra-

vik fra trafikk-, skilt- og fartsreglene. En slik adgang er likevel ikke ubegrenset – ethvert fravik må fremstå som forsvarlig og nødvendig etter en konkret vurdering av forholdene rundt rittet slik disse er beskrevet i søknaden. Det vil i tillegg ofte være formålstjenlig å inspisere aktuell vegstrekning sammen med arrangøren og eventuelt politiet for å få best mulig vurderingsgrunnlag.

Fravik kan bare gis med gyldighet for strekningen der det aktuelle rittet skal avvikles – for eventuelle omkjøringsveger mv. gjelder de alminnelige trafikk-, farts- og skiltreglene.

Ved vurderingen av om fravik som nevnt skal tillates vil uttalelsen fra politiet, jf. første ledd annet punktum, som har betydelig fagkunnskap om slike arrangementer, måtte tillegges særlig vekt.

Det er bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4, 5 og 6 det gis adgang til å fravike. Dermed vil øvrige relevante lov- og forskriftsbestemmelser, slik som lovens § 3 (aktsomhetsnormen), forbudet mot kjøring i uskikket stand etter § 21, ruskjøringsforbudet i § 22 og påbudet om bilbeltebruk etter forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr § 1, jf. lovens § 23a, gjelde fullt ut også når det er gitt adgang til fravik.

Etter § 7 b annet ledd annet punktum kan regionvegkontoret i vedtaket fastsette krav om skiltplan, trafikkregulering og bruk av private vakter. Forslag om dette vil, som i dag, måtte tas med i søknaden. I vedtaket vil forutsetningene og krav som må oppfylles bli endelig fastsatt. Kravene vil nødvendigvis måtte variere avhengig av bl.a. forholdene rundt rittet som kan begrunne fravik fra trafikkreglene mv. – et turritt på en lite trafikkert og oversiktlig vegstrekning vil normalt kreve mindre trafikkregulering, skilting og bruk av vakter enn et aktivt ritt i sterkt trafikerte og trafikalt kompliserte områder.

Manglende eller unnlatt oppfyllelse av vilkår vil kunne føre til at tillatelsen trekkes tilbake i tilfeller hvor rittet ennå ikke har funnet sted. Før dette eventuelt skjer vil arrangøren måtte gis anledning til, innen en nærmere angitt frist, å rette forholdene som kan begrunne tilbaketrekning av tillatelse. Brudd på forutsetninger under selve rittavviklingen vil, der samme arrangør senere søker om ny tillatelse, kunne føre til at det for å innvilge søknaden stilles ytterligere og/eller strengere vilkår for å sikre at trafikksikkerhets- og fremkommelighetshensyn blir tilstrekkelig ivaretatt. Ved særlig graverende brudd vil søknaden kunne avslås.

#### 4.5.2 Høringsinstansenes merknader

I Politidirektoratets brev av 12. mai 2016, som i stor grad sammenfatter hovedpunktene i høringsinnspill fra Oslo politidistrikt, Utrykningspolitiet, Sør-Øst og Øst politidistrikt, uttales følgende:

«...»

*Forslaget innebærer at det gis en hjemmel for regionvegkontoret til å treffe vedtak for det enkelte sykkelritt om adgang til å fravike regler gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4 til 6. Videre gis det hjemmel til å tillate bruk av private vakter med trafikkregulerende myndighet.*

*Hjemmelen til å fravike trafikkreglene vil ikke bare gjelde deltakerne i sykkelritt, men også mobile vakter. Til nå har det vært trafikkreglenes § 2 nr. 4 som har regulert hvem som kan fravike vegtrafikkloven §§ 4 til 9. Kun førere av utrykningskjøretøy og kjøretøy i politiets tjeneste har kunnet fravike alle bestemmelsene. Som Oslo politidistrikt påpeker, har andre som er gitt adgang til å fravike trafikkreglene ikke kunnet fravike fartsreglene i vegtrafikkloven § 6 eller kjøring i strid med trafikklyssignal, jf. trafikkreglene § 2 nr. 4 første ledd bokstav c. Årsaken til dette er at man har ansett det å bryte fartsregler og kjøre i strid med trafikklyssignal som spesielt farlig. Som UP påpeker, er mobile vakters oppgaver og ansvar under sykkelritt svært krevende og innebærer normalt kjøring med høye hastigheter, over angitt fartsgrense på stedet, samt kjøring i strid med trafikkregler og skiltregler. Dette innebærer en betydelig forhøyet risiko for motorsyklister selv, for deltakerne i rittet og for publikum. Vi er kjent med flere tilfeller hvor det er skjedd alvorlige ulykker i forbindelse med sykkelritt hvor mobile vakter er involvert. Dette er en type virksomhet som etter vårt syn i praksis ligger tett opp til politiets utrykningstjeneste og eskortekjøring. Vi viser her til samferdselsministerens brev av 03.02.2016 til Stortinget som vi mener på en god måte beskriver dette.*

...»

Norges Sykkelrittforening stiller spørsmål om hvilke grupper som skal kunne fravike reglene i vegtrafikkloven § 6 (syklistene, dommerbiler, ledsagerbiler, vakter), og peker på at det ikke er lett å stanse et felt med syklistene i fart – påkjørsel bakfra i forbindelse med bremsing fører ofte til velt. Det er derfor ønskelig at syklistene får bryte fartsgrensene i enkelte tilfeller. Også vakter som kjører foran syklistene, dersom slike pålegges brukt,

bør kunne bryte fartsgrensene for å unngå farlige situasjoner ved oppbremsing.

#### 4.5.3 Departementets vurdering

Departementet er klar over den faren for redusert trafiksikkerhet under rittavvikling som fravik fra ellers gjeldende trafikk-, skilt- og fartsreglene medfører. Som Politidirektoratet er inne på, vil dette kanskje særlig gjelde ved fravik fra fartsreglene etter vegtrafikkloven § 6 og kjøring i strid med trafikklyssignal. Stortingets vedtak gjør det imidlertid nødvendig å åpne for at fravik tillates. Skal det ha noen hensikt å tillate private vakter slik Stortinget har forutsatt, må det være mulig for disse i en viss utstrekning å kjøre i strid med ellers gjeldende trafikkregler mv.

Departementet antar likevel at den grundige vurderingen av søknader om sykkelrittavvikling – med politiet som viktig premissleverandør – vil bidra til å redusere de negative konsekvensene av at fravik blir tillatt. Dette gjelder ikke minst forsvarlighets- og nødvendighetsvurderingen som vil måtte foretas for hvert enkelt fravik det søkes om. Der andre løsninger er aktuelle (eksempelvis ytterligere skilting), vil disse måtte tas i bruk først. Kompetansekravet som vil bli stilt til private vakter vil også være et viktig bidrag til å avhjelpe den økte trafiksikkerhetsrisikoen som fravik fra trafikk-, skilt- og fartsreglene medfører.

Hvem slike fravik skal gjelde for vil måtte bestemmes nærmere i vedtaket der fravik tillates, under hensyntagen til eventuelle begrensninger som kan fastsettes i forskrift. Også her vil forsvarlighets- og nødvendighetsvurderinger normalt lede til at bare en begrenset krets av personer og kjøretøy vil gis anledning til å kjøre i strid med ellers gjeldende trafikale reguleringer.

Departementet opprettholder på denne bakgrunn sitt forslag.

### 4.6 § 7 b tredje ledd – beslutning om at det kan benyttes private vakter

#### 4.6.1 Departementets forslag

Etter § 7 b tredje ledd avgjør politiet hvorvidt private vakter med myndighet til trafikkregulering, stasjonære og/eller mobile, skal kunne brukes ved det enkelte sykkelritt. Bruk av private vakter uten nevnte myndighet, slik som personell som bare har til oppgave å gjøre publikum oppmerksom på oppsatte skilt, er ikke omfattet

av politiets beslutning. Politiet vil imidlertid, gjennom sin uttalelse etter første ledd annet punktum, kunne fremme synspunkter om bruk av slikt personell, herunder om antall og plassering.

Ved avgjørelsen vil bl.a. de momentene som vektlegges ved vurderingen av søknad om gjennomføring av sykkelritt være relevante. Andre momenter, herunder av polisiær art, vil kunne ha betydning, og også kunne tillegges avgjørende vekt i visse tilfeller. Det legges ikke opp til at politiet skal ha til oppgave på forhånd å vurdere om aktuelle private vakter har den nødvendige kompetansen for å kunne bistå ved rittavvikling – at slik kompetanse foreligger må kunne forutsettes. Politiet og regionvegkontorets kontrollpersonell vil imidlertid, i medhold av vegtrafikkloven § 10, kunne kontrollere at den enkelte vakten har det nødvendige kompetansebeviset med seg under rittet.

Regionvegkontoret er adressat for politiets beslutning, og har plikt til å legge denne til grunn for sitt vedtak om tillatelse.

I Stortingets vedtak nr. 531 legges avgjørelsesmyndigheten om bruk av private vakter til «politimesteren». Dette antas å være begrunnet i et ønske om at avgjørelse om slik bruk blir truffet lokalt, og ikke av Politidirektoratet.

Kompetanse eller beslutningsmyndighet legges normalt til «politiet». Som hovedregel vil det bare være der en beslutning er særlig inngripende eller dreier seg om bruk av tvangs- eller maktmiddel at myndigheten legges til «politimesteren». Politimesteren tillegges også beslutningsmyndigheten i visse tilfeller fordi han etter den aktuelle loven eller forskriften er tillagt et særskilt ansvar eller plikt, noe som ikke kan sies å være tanken her. I slike tilfeller er det dessuten normalt forutsatt at beslutningsmyndigheten kan delegeres, slik at det ikke er politimesteren personlig som avgjør de aktuelle sakene. Departementet finner på denne bakgrunn at beslutningsmyndigheten i loven bør legges til «politiet».

#### 4.6.2 Høringsinstansenes merknader

Politidirektoratet uttaler følgende i sitt brev av 12. mai 2016:

«...»

*I tråd med Stortingets forutsetning om at beslutningsmyndigheten til å tillate bruk av mobile vakter skal ligge hos politimesteren, er det i utkastet til § 7b foreslått at politiet før vedtak*

*om å tillate sykkelritt treffes skal uttale seg og beslutte om «private vakter kan benyttes ved det enkelte sykkelritt». Vi legger til grunn dette er en saksbehandlingsregel hvor uttalelsen og beslutningen om bruk av private vakter gis ut fra politifaglige vurderinger, f.eks. om det er andre arrangementer e.l. som gjør at man ikke bør ha mobile vakter i et planlagt sykkelritt, ikke en regel om godkjenning personer som vakter. Som Oslo politidistrikt også påpeker, må det der politiet tillater bruk av vakter fortsatt være den enkelte arrangør og vaks ansvar å sørge for at man holder seg innenfor gjeldende regelverk.*

...»

NCF påpeker at formuleringen om at politiet kan beslutte om private vakter kan benyttes, vil by på store utfordringer. I stedet foreslås følgende formulering: «Politiet anbefaler Statens vegvesen i hvilket omfang private vakter kan benyttes i det enkelte sykkelritt.»

Justis- og beredskapsdepartementet mener at det må stå uttrykkelig i loven at politiets beslutning om bruk av private vakter ikke kan påklages. I Stortingets vedtak er det forutsatt at politiets beslutning er endelig, og om ikke dette fastsettes i loven vil beslutningen, som forvaltningsrettslig ofte vil måtte betraktes som enkeltvedtak, kunne påklages.

#### 4.6.3 Departementets vurdering

Av Stortingets vedtak kommer det klart frem at det er politiet som skal avgjøre om det kan brukes private vakter ved avviklingen av det enkelte sykkelritt. Det vil derfor ikke være i tråd med vedtaket å bare gi politiet en rådgivningsrolle når det skal tas stilling til dette spørsmålet.

Departementet tolker Stortingets vedtak slik at politiets beslutning skal være endelig. Ettersom regionvegkontoret er adressat for politiets beslutning er denne ikke å anses som et enkeltvedtak, og kan følgelig ikke påklages. Det er derfor ikke nødvendig å uttrykkelig lovfeste at det ikke er adgang til å klage på beslutningen.

En beslutning om nektelse av bruk av private vakter vil kunne ha store konsekvenser for den enkelte sykkelrittarrangøren, herunder av økonomisk art. I ytterste konsekvens kan en slik beslutning bety at rittet ikke vil kunne avvikles, i alle fall ikke i den form det er søkt om. Dette vil imidlertid ofte kunne avhjelpest ved å endre på rittets opplegg, eksempelvis ved å velge en annen rute eller et annet tidspunkt for rittets start og/eller avslutning. Der slike justeringer ikke fører til at private vakter

tillates brukt, eksempelvis fordi politiaere forhold hindrer det, vil politiet – for å oppfylle Stortingets klare forventning om å tilrettelegge for at sykkelritt i størst mulig grad lar seg gjennomføre – kunne bli forpliktet til å stille med egne mannskaper, eventuelt på like økonomiske vilkår som for private vakter.

Departementet står etter dette ved sitt forslag.

#### **4.7 § 7 b fjerde ledd – forskrift om gjennomføring av sykkelritt**

##### *4.7.1 Departementets forslag*

I § 7 b fjerde ledd gis departementet hjemmel til å fastsette nærmere forskrifter om sykkelritt på veg. Slike forskrifter vil kunne regulere de ulike sidene ved sykkelrittarrangement. Det vil for det første kunne fastsettes hvilke søknads- og klageprosedyrer som skal gjelde, herunder hvilke opplysninger som skal tas med i søknaden (om rittets art, strekningen der rittet skal avvikles på, tidsrommet for avviklingen, hvordan trafikken tenkes regulert, deltakerantall mv.), søknadsfrist, rette adressat for søknaden (ett eller flere regionvegkontorer, kopi av søknad til vedkommende politidistrikt) og rette klageinstans.

Videre vil det kunne fastsettes generelle vilkår for gjennomføring av sykkelritt, herunder knyttet til skiltplan, plan for trafikkregulering, vakthold, og etterfølgende opprydding. Det vil også kunne fastsettes bestemmelser om arrangørens ansvar for å informere berørte parter (for eksempel eiere av eiendom langs traseen), og for å sørge for at alle involverte i sykkelrittet (deltakerne, funksjonærer, vakter) er kjent med og følger gjeldende regelverk.

##### *4.7.2 Høringsinstansenes merknader og departementets vurdering*

Ingen av høringsinstansene hadde materielle merknader til denne delen av endringsforslaget.

Departementet opprettholder derfor sitt forslag til nytt § 7 b fjerde ledd.

#### **4.8 § 7 b femte ledd – tildeling av myndighet til trafikkregulering til private vakter**

##### *4.8.1 Departementets forslag*

I medhold av § 7 b femte ledd første punktum kan departementet gi nærmere bestemmelser om tildeling av trafikkregulerende myndighet til private vakter (stasjonære eller mobile). Den nødvendige

hjemmelen for å tildele slik myndighet er dermed etablert. Det vil bl.a. kunne gis bestemmelser om den tildelte myndighets rekkevidde og varighet, og om andre vilkår for tildeling enn de som uttrykkelig omhandles i leddet. Det er regionvegkontoret som tildeler myndighet til trafikkregulering etter bestemmelsen.

Under sykkelritt vil det være viktig å kunne skille vakter fra andre trafikanter, særlig i tilfeller der de er gitt trafikkregulerende myndighet og/eller tillatelse til å kjøre i strid med ellers gjeldende regler – trafikantene må raskt kunne oppfatte at de har med slike vakter å gjøre. Samtidig må sivile vakter ikke kunne forveksles med polititjenestemenn, som har videre fullmakter, og som ved eventuell motstrid vil ha beslutningsmyndighet. § 7 b femte ledd første punktum åpner derfor for å gi nærmere bestemmelser om uniformering av både vaktene og deres kjøretøy.

I vedtak nr. 531 forutsetter Stortinget at mobile vakter som skal kunne bistå i trafikkreguleringen under sykkelritt har gjennomført tilstrekkelig opplæring. Et slik krav om kompetanse har åpenbart gode grunner for seg – å ha trafikkregulerende myndighet innebærer et betydelig trafikk-sikkerhetsmessig ansvar, og krever kunnskaper som den jevne trafikanten ikke kan forventes å besitte. Det samme må sies å gjelde der mobile vakter tillates å kjøre i strid med ellers gjeldende trafikk-, skilt- og fartsregler. Slik kjøring vil ikke sjelden ha likhetstrekk med politiets eskorte- og utrykningskjøring, og stiller følgelig store krav til både ferdighet og trafikkforståelse.

Også regulering av trafikk stasjonært vil, under tidvis uoversiktlige forhold som et sykkelritt kan innebære, kreve trafikal forståelse ut over det den alminnelige trafikanten kan forventes å ha. Det er derfor hensiktsmessig også for denne type vakter å kreve en viss særlig kompetanse. Vakter som ikke er tiltenkt en trafikkregulerende rolle, men som bare skal gjøre trafikantene oppmerksomme på oppsatte skilt, vil også kunne avkreves en viss grad av kompetanse.

§ 7 b femte ledd første punktum gir derfor departementet hjemmel til å gi regler om kompetansekrav for både mobile og stasjonære vakter. Kravene vil naturlig nok måtte være ulike i art og omfang for disse vakttypene, men grunnleggende krav om tilleggskompetanse i trafikal atferdsregulering vil kunne være felles. For mobile vakter vil det i tillegg kunne stilles krav om tilegnelse av nødvendige kjøreferdigheter for trafikkdirigering i fart og, med tanke på at slike vakter vil kunne gis tillatelse til å kjøre i strid med trafikk- og fartsreglene, av ferdigheter som kreves for slik kjø-

ring. Gjeldende krav til opplæring og kompetanse for utrykningskjøring vil kunne være et hensiktsmessig utgangspunkt for den nærmere fastsettelsen av kompetansekrav for mobile vakter, selv om disse rimeligvis ikke vil kunne avkreves et like høyt ferdighetsnivå. Eksisterende opplæring i manuell trafikkdirigering ved arbeidsvarsling vil kunne tjene som modell for opplæring i trafikkregulering under sykkelritt.

Det vil være behov for å sikre at opplæringen som gis med sikte på å oppnå nødvendig kompetanse er hensiktsmessig og av god kvalitet. Derfor gis departementet i § 7 b femte ledd annet punktum hjemmel til å fastsette bestemmelser om bl.a. godkjenning av læreplan for tilbyder av slik opplæring og tilsyn med slik tilbyder. Der det ved tilsyn eller på annen måte avdekkes mangler ved opplæringen, vil det kunne stilles krav om retting av disse som vilkår for fortsatt godkjenning.

Hvem som vil bli tilbydere av opplæring for private vakter er det per i dag vanskelig å si noe sikkert om. Politiet holder i dag kurs i utrykningskjøring, men synes å mangle kapasitet til å påta seg nye oppdrag av denne typen. Det må imidlertid kunne påregnes at etterspørsel etter kompetansegivende opplæring vil kunne føre til at bl.a. virksomheter som allerede tilbyr tilsvarende kurs (eksempelvis i tilknytning til arbeidsvarsling), vil etablere et tilbud også for opplæring til sykkelritt. Det kan heller ikke ses bort fra at det etableres nye virksomheter med relevant opplæringstilbud.

Et hensiktsmessig opplæringstilbud vil ikke kunne etableres innen den tidsramme Stortingets vedtak synes å forutsette. Departementet må derfor ha myndighet til å dispensere fra kompetansekravene inntil slikt tilbud foreligger. Departementet legger til grunn at tilbudet skal være etablert innen våren 2017. Bestemmelser om slik dispensasjonsmyndighet må da kunne fastsettes i forskrift i medhold av § 7 b femte ledd, eventuelt som en overgangsregel.

En hensiktsmessig måte å dokumentere at opplæringen er gjennomført på er utstedelse av kompetansebevis. Et slikt bevis vil i utgangspunktet måtte utstedes av et offentlig organ, fortrinnsvis Statens vegvesen, og det vil være naturlig å kreve at det betales gebyr for utstedelse, slik tilfellet er med bl.a. førerkort og andre typer kompetansebevis. I § 7 b femte ledd gis departementet hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om dette. Det kan i tillegg fastsettes forskrifter om gyldighetstid for og tilbakekall av kompetansebevis. Som for de fleste slike bevis er det hensiktsmessig med en tidsavgrenset gyldighet, bl.a. for å hindre at personer som av ulike grunner ikke len-

ger besitter den nødvendige kompetansen likevel kan påberope seg denne. Samme årsaker vil kunne begrunne et tilbakekall av kompetansebeviset innenfor gyldighetstiden, noe gjentatte brudd på vilkår for tildeling av myndighet til trafikkregulering og/eller tillatelse til å kjøre i strid med trafikk- og skiltreglene også vil kunne gjøre.

#### 4.8.2 Høringsinstansenes merknader

Politidirektoratet uttaler følgende i brevet av 12. mai 2016:

«...»

*Vi tar til etterretning at Stortinget har besluttet at det skal kunne benyttes sivile, mobile vakter. Den svekkelse av trafikksikkerheten dette vil kunne innebære bør motvirkes ved at kravene til fagplan, opplæring, autorisasjon mv. som hjemles nærmere i forskriften legges på et høyt nivå. De private vaktene, og da særlig de mobile vaktene må gjennomgå en grundig opplæring, og det må stilles krav til skikkethet. Det vil også gi bedre sikkerhet dersom det er kontinuitet i erfaring. Når man først skal ha sivile, mobile vakter, vil det beste for trafikksikkerheten være at det utdannes et tilstrekkelig antall vakter som kan brukes i flere sykkelritt. Rollen bør profesjonaliseres. Vi mener at det nødvendig at slike mobile vakter har utrykningskompetanse. Vi viser her også til Oslo politidistrikts merknader om det.*

...»

Politidirektoratet peker også på at vandel har vært nevnt som et forhold som bør få betydning ved vurdering av om kompetansebevis skal utstedes og eventuelt tilbakekalles. Politidirektoratet understreker i tillegg, på samme måte som Utrykningspolitiet, viktigheten av at private vakter og deres kjøretøy får en klar uniformering som skiller dem fra politiet.

Norges Sykkelrittforening bemerker at de flere ganger har brukt personer fra «veien tilbake-prosjektet» til å bistå under gjennomføring av sykkelritt. Disse personene, som har sonet fengselsstraff og skal tilbake i samfunnet, har opparbeidet seg god erfaring i utøvelse av myndighet sammen med politiet. Om vandelskrav innføres vil de ikke lenger kunne benyttes. Dette er uheldig, all den stund foreningen har kun hatt gode erfaringer med dem.

Oslo politidistrikt understreker nødvendigheten av å definere hva en vakt er i lovens forstand, slik at det enkelt kan tas stilling til hvem det skal stilles kompetansekrav til, samt til arten og



omfanget av kompetansen som vedkommende vakt skal ha.

*Statens vegvesen Region øst* finner det vanskelig å si noe om kravene som må stilles til opplæring av sivile vakter, men viser til et opplæringsopplegg som kan være relevant – kurs 3 i manuell dirigering.

#### 4.8.3 Departementets vurdering

Departementet er enig i at det, for i størst mulig grad å avbøte den økte trafikksikkerhetsrisikoen som bruk av private vakter medfører, må stilles kompetansekrav til vaktene som sikrer at de på betryggende måte kan håndtere de krevende oppgavene som avvikling av sykkelritt innebærer. Hva disse kravene vil bestå i, vil måtte vurderes nærmere i forbindelse med utarbeidelsen av forskrifter til gjennomføring og utfylling av loven. I den forbindelse vil det være hensiktsmessig å definere nærmere de ulike typer vakter som bistår under avvikling av sykkelritt, bl.a. for bedre å kunne stille adekvate kompetansekrav til den enkelte vakttypen avhengig av oppgavetype og myndighet.

Departementet er også enig at det vil være en fordel at rollen som privat vakt profesjonaliseres, noe som vil kunne bidra til økt og vedvarende kompetanse hos den enkelte vakt, og forenkle myndighetenes tilsyns- og kontrolloppgaver. Departementet mener likevel at den nærmere organiseringen av slike private vaktjenester med fordel kan overlates til markedet, herunder sykkelrittarrangører som vil etterspørre slike tjenester. Myndighetene må stille adekvate kompetansekrav som bidrar til at den som påtar seg vaktoppdrag har de nødvendige kvalifikasjoner.

Departementet ser at det kan være grunn til å stille krav om skikkethet for utstedelse og bibehold av kompetansebevis. Å tildele myndighet til å bestemme over andre trafikanter krever at det bør kunne sikres at den som gis slik myndighet er tilliten verdig, noe innehav av kompetansebevis vil kunne tjene som attest for. Et skikkethetskrav vil riktignok kunne gjøre det vanskelig å benytte seg av personer med en belastet fortid. Det er imidlertid her bare tale om å åpne for at det i forskrift kan stilles krav om skikkethet, og dersom et slikt krav blir stilt vil det kunne tas høyde for slike situasjoner.

For å forsikre seg om at mobile vakter som bistår ved sykkelritt har den nødvendige kompetansen, finner departementet det hensiktsmessig å stille krav om at kompetansebeviset

medbringes under vaktjenesten. Med et slikt krav vil vaken, som fører av kjøretøy, ha plikt til å fremvise kompetansebeviset til politiet eller kontrollpersonell fra regionvegkontoret etter vegtrafikkloven § 10 første ledd annet punktum.

Departementet opprettholder etter dette sitt forslag, med den endring at det i § 7 b femte ledd inntas en hjemmel til å gi forskrifter om skikkethet og plikt for sivile vakter til å medbringe kompetansebevis når de bistår ved sykkelrittavvikling.

De ytre rammene for private vakters utøvelse av tildelt myndighet til trafikkregulering følger av vegtrafikkloven § 9:

*«Politiet kan regulere trafikken slik forholdene i hvert enkelt tilfelle krever det, og kan herunder fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7 og 8. Politiet kan også som ledd i trafikkregulering helt eller delvis sperre en vegstrekning for et kortere tidsrom.»*

*«Enhver plikter straks å rette seg etter de påbud og forbud om regulering av trafikken som politiet gir muntlig, eller ved tegn, skilt, signal eller på annen måte.»*

Departementet viser her til at det ved regulering etter § 9 må elimineres alle påregnelige faremomenter som fraviket medfører, jf. side 58 i Ot.prp. nr. 23 (1964–65):

*«Det er imidlertid en selvsagt forutsetning at når politiet gjennomfører slik regulering, må det skje under iakttagelse av alle hensyn til trafikksikkerheten, slik at uhell kan unngås.»*

Denne forutsetningen ligger selvsagt også til grunn der private vakter tildeles midlertidig trafikkregulerende myndighet etter § 7 b femte ledd.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 5.1 Private aktører

Mange av pliktene som arrangør av sykkelritt vil kunne pålegges i medhold av den foreslåtte § 7 b, gjelder allerede i dag. Endringsforslaget vil derfor ikke ha nevneverdig økonomisk betydning i så henseende. Om åpningen for bruk av sivile vakter til trafikkregulering vil medføre lavere vaktkostnader for rittarrangører enn i dag er det vanskelig å si noe sikkert om. Dette vil bl.a. kunne avhenge av løsningen som velges – etablering av et eget

fast vaktkorps som kan gjøre tjeneste i hele landet, innleie av selvstendige private vakter eller andre kombinerte løsninger. Det må kunne antas at kostnadene vil falle etter hvert som omfanget av vaktjenestetilbudet øker.

Der politiet beslutter at private vakter ikke kan benyttes i et bestemt sykkelritt, vil rittarrangøren, dersom ikke andre løsninger er mulige (eksempelvis endring av trase eller dato der dette har begrunnet den negative beslutningen), som i dag måtte bekoste vaktjenester utført av politiet.

Det er også vanskelig å anslå hva kostnadene knyttet til opplæring av sivile vakter vil bli. Særlig utfordrende er det å si noe sikkert om kostnadene knyttet til opplæring av mobile vakter – opplæringen må bl.a. omfatte kjøreferdighets-trening og kurs i trafikkregulering, og et slikt kursopplegg er det ikke noe adekvat sammenligningsgrunnlag for. Hva gjelder basisopplæring i trafikkregulering, kan en indikasjon være at det for et kurs i trafikkdirigering i tilknytning til arbeidsvarsling er en avgift i størrelsesorden 1250–2000 kr. Kostnadene vil måtte utredes nærmere i forbindelse med utformingen av opplæringsordningen.

Gebyr for utstedelse av kompetansebevis vil innebære en kostnad for den enkelte vakt, eventuelt for sykkelrittarrangørene dersom disse bekoster opplæringen.

## 5.2 Offentlige aktører

Etablering av kontroll og tilsyn med tilbydere av kompetansegivende opplæring samt utstedelse av kompetansebevis vil ha visse administrative og økonomiske konsekvenser for Statens vegvesen. Tatt i betraktning usikkerheten om hvor mange vil melde sin interesse for å tilby slik opplæring, er det imidlertid vanskelig nå å anslå kostnadene.

For politiet vil åpning for bruk av private vakter kunne medføre ressursbesparelser. Dette avhenger bl.a. av om vakttjenesten som politiet har tilbudt frem til nå reelt sett har tæret på politiets ressurser, og av omfanget av politiets nødvendige innsats ved avvikling av fremtidige sykkelritt, enten alene eller med bistand fra private vakter.

Det at politiet nå vil ha plikt til å avgi uttalelse ved søknad om avvikling av sykkelritt vil også kunne ha visse administrative konsekvenser for etaten. Det samme gjelder saksbehandlingen knyttet til vurderingen av om private vakter skal tillates brukt.

## 6 Merknader til de enkelte bestemmelsene

---

### *Til § 7 b første ledd*

I første ledd første punktum etableres et uttrykkelig forbud mot uten tillatelse å avvikle sykkelritt på veg som ikke er helt stengt for alminnelig ferdsel. Dermed etableres det en søknadsplikt for den som har til hensikt å arrangere slike ritt. Hvor langt forbudet og dermed søknadsplikten strekker seg, vil avhenge av hva som legges i begrepet sykkelritt, og av om traseen som rittet skal avvikles på må anses som helt eller delvis åpen for alminnelig ferdsel eller ikke. Typisk for sykkelritt er at deltagerne følger en fastlagt rute, og at det skilles mellom deltagerne innbyrdes ved hjelp av tidtaking og/eller annen form for rangering, eller at det er fastsatt maksimal tid. Ved tvil om hvorvidt et arrangement må anses som sykkelritt vil regionvegkontoret måtte foreta en konkret vurdering, hvor tilstedeværelse av forhold som typisk gjør sykkelritt trafiksikkerhets- og fremkommelighetsmessig utfordrende vil måtte tillegges særlig vekt. Etter første punktum er Statens vegvesens regionvegkontorer tillagt myndighet til å behandle søknad om avvikling av sykkelritt i første instans. Vegdirektoratet vil være klageinstans. Hvilket av regionvegkontorene skal behandle den enkelte søknaden vil reguleres nærmere i forskrift. Ved vurderingen av søknaden vil hensynet til rittdeltagernes sikkerhet og trafiksikkerhets- og fremkommelighetshensyn for øvrige trafikanter være sentrale momenter.

I henhold til § 7 b første ledd annet punktum skal politiet uttale seg før vedtaket treffes. Politiets anbefalinger vil måtte tillegges stor vekt ved vurderingen av innkomne søknader.

### *Til § 7 b annet ledd*

I første punktum gis regionvegkontoret adgang til, der forholdene rundt rittet gjør det forsvarlig og nødvendig, å tillate fravik fra trafikk-, skilt- og fartsreglene. Relevante forhold ved vurderingen av om fravik skal tillates vil bl.a. være rittets art, strekningen rittet skal gjennomføres på, tidsrommet for rittavviklingen, hvordan trafikken er tenkt regulert, deltakerantall m.m. Fravik kan bare gjøres for strekningen der det aktuelle rittet skal avvikles, og eventuelle omkjøringsveger vil derfor være underlagt alminnelige trafikk-, farts- og skiltregler. Ved vurderingen av om fravik skal tillates vil politiets uttalelse etter første ledd annet punktum måtte tillegges særlig vekt.

Adgangen til å tillate fravik gjelder bare bestemmelsene gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4, 5 og 6. Andre relevante lov- og forskriftsbestemmelser, som eksempelvis aktsomhetsnormen i lovens § 3 og ruskjøringsforbudet i § 22, vil gjelde fullt ut.

Etter annet punktum kan regionvegkontoret i sitt vedtak fastsette krav om skiltplan, trafikkregulering og bruk av private vakter. Kravene vil variere avhengig av bl.a. forholdene rundt sykkelritt som kan begrunne at det tillates fravik fra trafikkreglene mv. Manglende oppfyllelse vil kunne føre til at tillatelsen trekkes tilbake, eller at det stilles ytterligere vilkår for innvilgelse av senere søknad fra samme arrangør.

#### *Til § 7 b tredje ledd*

Etter § 7 b tredje ledd avgjør politiet med endelig virkning hvorvidt private stasjonære og/eller mobile vakter med midlertidig trafikkregulerende myndighet skal kunne benyttes ved avvikling av et gitt sykkelritt. Ved politiets avgjørelse vil bl.a. momentene som vektlegges ved vurderingen av om fravik fra trafikkreglene skal tillates være relevante. Andre momenter, herunder av polisier art, vil kunne ha betydning og endog tillegges avgjørende vekt. Politiets beslutning vil måtte legges til grunn ved regionvegkontorets behandling av søknad om avvikling av sykkelritt.

Politiet skal ikke vurdere om aktuelle private vakter har den nødvendige kompetansen for å kunne bistå ved rittavvikling. Politiet og regionvegkontorets kontrollpersonell vil imidlertid kunne kontrollere at den enkelte vakten har det nødvendige kompetansebeviset med seg under rittet i medhold av vegtrafikkloven § 10.

#### *Til § 7 b fjerde ledd*

I § 7 b fjerde ledd gis departementet hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser for å regulere de ulike sidene ved sykkelritt på veg, herunder søknads- og klageprosedyrer, generelle vilkår for avvikling av sykkelritt (om plan for skilting og trafikkregulering, vakthold mv.) og rittarrangørs ansvar.

#### *Til § 7 b femte ledd*

Departementet gis i femte ledd hjemmel til å tildele trafikkregulerende myndighet til private stasjonære og mobile vakter, og til å gi nærmere forskrifter om tildeling av slik myndighet. Det vil bl.a. kunne fastsettes bestemmelser om rekkevidde og varighet av tildelt myndighet, samt om vilkår for tildeling av myndighet. Departementet gis også adgang til å gi nærmere bestemmelser om uniformering av vakter og kjøretøy som disse bruker under sykkelritt. Det er regionvegkontoret som tildeler midlertidig trafikkregulerende myndighet til private vakter, og de ytre rammene for den delegerte myndigheten følger av § 9.

I medhold av § 7 b femte ledd annet punktum kan departementet gi forskrifter om kompetansekrav for mobile og stasjonære vakter. Kravene vil kunne være ulike i art og omfang, avhengig av hvilken type vakter de stilles til, men grunnleggende krav om tilleggskompetanse i trafikal atferdsregulering vil kunne være felles. Mobile vakter vil i tillegg kunne avkreves å ha tilegnet seg nødvendige ferdigheter for trafikkdirigering i fart og for kjøring i strid med trafikk- og fartsreglene.

For å sikre at opplæringen som gis for å oppnå nødvendig kompetanse er formålstjenlig og av god kvalitet, gis departementet også hjemmel til å fastsette bestemmelser om bl.a. godkjenning av læreplan for tilbyder av opplæringen og tilsyn med slik tilbyder.

Et hensiktsmessig opplæringstilbud vil trolig ikke kunne etableres i løpet av kort tid. Departementet må derfor ha myndighet til å dispensere fra kompetansekravene inntil slikt tilbud foreligger. I medhold av § 7 b femte ledd vil det kunne fastsettes forskriftsbestemmelser om slik dispensasjonsmyndighet.

I § 7 b femte ledd gis departementet også hjemmel til å fastsette forskriftsbestemmelser om alders- og skikkethetskrav samt gebyr for utstedelse av kompetansebevis som skal dokumentere tilegnelse av nødvendig kompetanse. Det kan også fastsettes bestemmelser om plikt til å ha med seg kompetansebeviset under vaktjeneste, og om gyldighetstid for og tilbakekall av beviset.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (sykkelritt på veg).

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (sykkelritt på veg) i samsvarende med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til lov om endringer i vegtrafikkloven (sykkelritt på veg)

#### I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

Ny § 7 b skal lyde:

§ 7 b. *Sykkelritt på veg som helt eller delvis er åpen for alminnelig ferdsel*

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

I vedtaket kan regionvegkontoret 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. Regionvegkontoret 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 gjennomføring av sykkelritt som nevnt i første

ledd, herunder om skiltplan og plan for trafikkregulering.

Departementet kan i forskrift også gi regler om regionvegkontorets 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.

#### II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.