



Statens vegvesen

iht adresseliste

Behandlende enhet: Vegdirektoratet
Saksbehandler/telefon: Ingrid M Heggebø Lutnæs / 22073286
Vår referanse: 16/42748-7
Deres referanse:
Vår dato: 23.05.2016

Høring – forskrift om sykkelritt

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til ny forskrift for sykkelritt. Behovet for ny forskrift kommer som følge av forslag til ny vegtrafikklov § 7b om sykkelritt, om bruk av *mobile vakter* til trafikkregulering.

Høringsbrevet med vedlegg vil bli gjort tilgjengelig på www.vegvesen.no. Det vil bli avholdt høringsmøte i Vegdirektoratet, Auditoriet, **mandag 30. mai kl. 10 – 12.**

Vi ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer sendes **innen 7. juni kl 16:00**. Det kan ikke påregnes at innspill som kommer etter denne fristen blir tatt i betraktning. Høringsinnspill kan sendes elektronisk enten til firmapost@vegvesen.no eller via høringsportalen på www.vegvesen.no.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Ingrid M. Heggebø Lutnæs

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

iht adresseliste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Ingrid M Heggebø Lutnæs /
22073286

Vår referanse:
16/42748-7

Deres referanse:

Vår dato:
23.05.2016

Høringsbrev – Forslag til forskrift om sykkelritt

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sendes forslag til ny forskrift om sykkelritt ut på høring. Dette 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. Forslag til ny forskrift vil erstattes dagens forskrift. Den skal vedtas av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr 4 og under forutsetning av at ny vegtrafikklov § 7b blir vedtatt.

Bakgrunnen og behov for endringer:

15. mars 2016 gjorde Stortinget vedtak der de 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.

For å kunne oppfylle endringer i forskriften, må vegtrafikkloven også endres da det i dag bare er politiet som kan dirigere trafikken. Ny vegtrafikklov § 7 b har vært ute på høring våren 2016. Forslag til ny forskrift legges frem under forutsetning av at ny § 7 b blir vedtatt. Reglene i vegtrafikkloven og dagens forskrift gir ikke tilstrekkelig hjemmel til gjennomføring av sykkelritt med andre enn politiet som regulerer trafikken, jf vegtrafikkloven § 9.

Formålet med ny § 7 b i vegtrafikkloven er å etablere klare rettslige rammer for sykkelritt på veg, for å ivareta sikkerheten for riddeltakere, tilskuere og andre trafikanter uten at framkommeligheten for andre trafikanter reduseres unødige. I tillegg til Stortingsvedtak som åpner for at mobile vakter som skal ha tilstrekkelig opplæring, skal trafiksikkerheten ivaretas og politiet skal beslutte hvorvidt det skal kunne brukes mobile vakter.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Det er ingen tvil om at sykkelporten i sin helhet har opplevd en rivende utvikling de siste tiårene, og ingenting tilsier at trenden vil snu. 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 har mer enn tidoblet seg fra 1980 til 2015.

Bl.a. på bakgrunnen av denne utviklingen, og fordi det var enighet om at gjeldende regelverk om sykkelritt på veg var uklar på visse punkter og for øvrig trengte en oppdatering, ble Vegdirektoratet bedt om å nedsette en arbeidsgruppe som skulle gjennomgå regelverket og fremme forslag til nødvendige endringer i tråd med vedtaket fra Stortinget. Arbeidsgruppen skulle, i tillegg til Vegdirektoratet, bestå av Politidirektoratet og relevante sykkelorganisasjoner, herunder NCF.

Når Vegdirektoratet har sett på gjeldende forskrift, er det også behov for andre endringer i forskriften. Det er derfor utarbeidet forslag til helt ny forskrift. Gjeldende forskrift vil bli opphevet samtidig som ny forskrift blir vedtatt.

Nærmere om forslaget til ny forskrift:

Arbeidsgruppen som har bestått av representanter fra politiet og politidirektoratet, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og NCF har sett på dagens regler i forskriften. På bakgrunn av innspillene har Vegdirektoratet utarbeidet nytt forslag til forskrift. Forslaget til ny forskrift har flere nye elementer i seg, og dette nødvendiggjør krav til blant annet opplæring og uniformering. På grunn av tidsbegrensningen for arbeidet, og det parallelle arbeidet med lovforslaget, vil nærmere innhold i enkelte nye krav i forskriften bli utarbeidet høsten 2016, men slik at det skal være klart for sykkelseasonen 2017. Vi vil blant annet se nærmere på kravene som følger av reglene for arbeidsvarsling, utrykning og føreropplæring. Dette vil gi gode føringer for opplæring for vakter. Arbeidsgruppen må også se nærmere på innholdet om uniformering, retningslinjer for saksbehandling m.v. som følge av endringene i forskriften.

De enkelte bestemmelsene:

Ad § 1:

Formålsparagrafen tas inn slik den er i dag, men med nærmere presisering av at trafikksikkerheten gjelder både for syklister som deltar i sykkelritt og andre trafikanter. Som det også fremgår av Sttingsvedtaket skal formålet være «bedre trafikksikkerheten for deltakere i ritt, publikum og øvrige trafikanter».

Formålet med forskriften er dermed todelt – den skal ivareta trafikksikkerheten for sykkelritt-deltakerne, og samtidig sørge for tilstrekkelig sikkerhet og fremkommelighet for andre trafikanter på vegen under rittet. Ved avvikling av sykkelritt må det derfor, foruten å treffe tiltak som bidrar til deltakernes sikkerhet, også legges til rette for smidig trafikkavvikling på strekningene der rittet pågår.

I vurderingen av vedtak om sykkelritt og med eventuelle vilkår og unntak, må formålsparagrafen være en del av vurderingen.

Ad § 2:

Under definisjoner vil vi nå ta inn flere definisjoner enn dagens bestemmelse som definerer sykkelritt.

Bokstav a) Sykkelritt:

Forskriften gjelder for arrangement på veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Vi forholder oss til resten av regelverket i vegtrafikkloven. Den definerer hva slags type veg vi er på. Dette handler ikke om hvorvidt vegen skal være åpen/stengt under sykkelritt. Forskriftens bestemmelser kommer 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.

Arrangement der vegen er delvis stengt i kortere perioden eksempel sykkelritt der en vegstrekning er avsperrert i kortere eller lengre periode, vil falle innenfor forskriftens virkeområde.

Bestemmelsen gjelder all slags type ritt. Dagens regler skiller ikke mellom de såkalte aktive ritt, turritt og trimritt. Forskriften omfatter ritt som innehar tidtaking, rangering eller maksimaltid. Vi ser ikke at det er et behov for å endre dette. Begrunnelsen er at reglene i utgangspunktet skal være lik for alle typer ritt. Imidlertid har sykkelsporten hatt en utvikling som nå gir en vanskeligere grensegang mellom hva som faller innenfor definisjonen sykkelritt og hva som faller utenfor. Det klare tilfellet som faller innenfor er alle arrangement som blir registrert i terminlisten til NCF. Men i tillegg har vi bedriftsidrettslag som arrangerer sykkelritt. Disse vil ut fra definisjonen falle innenfor regelverk selv om de ikke registreres i terminlisten. En utfordring kan likevel være grensen for hva som anses som et sykkelritt og hva som bare for eksempel er et venneløp / trening. Det er blitt vanlig med en type «vennearrangement» som utvikler seg gjennom sosiale medier, gjennom ulike treningssider Strava, Facebook m.m. der man blir oppfordret til å delta ved å møte opp et sted, i mer uhøytidelige konkurranse. Dette er mer i kategori for trening. Det kan tale for at de faller utenfor forskriften og utenfor de søknadskravene som settes. Når arrangementet faller utenfor forskriftens anvendelsesområde, vil vegtrafikkloven gjelde fullt ut, jf nedenfor om § 3. Det følger av § 2 at det i tvilstilfeller vil være vedtaksmyndigheten som avgjør om det er et ritt som faller innenfor eller utenfor forskriften.

Stortinget har besluttet at det skal kunne benyttes mobile vakter i sykkelritt. Vedtaket innfører at det åpnes for trafikkregulering av andre enn politiet. Da arbeidsgruppen begynte å se på definisjonen og innholdet for mobile vakter, ble det også nødvendig å definere innholdet for de andre vaktene som ikke er mobile vakter. Arbeidsgruppen ser det som formålstjenlig å definere flere kategorier vakter. Det foreslås tre kategorier vakter. Oppgaven som vakt vil kreve ulik kompetanse ettersom hva oppgaven innebærer. Det foreslås derfor tre kategori vakter med ulike oppgaver og krav til kompetanse.

Det er i forslaget tatt inn definisjon for stasjonær vakt og skiltvakt. Dette er nye begreper som ikke brukes i dag. En vakt som setter ut skilt og informerer publikum (skiltvakt). Dette

vil kunne omfatte det som i dag brukes som en løypevakt, en som anviser retning for syklister i sykkelritt uten at vedkommende regulerer trafikk. En vakt som står i et vegkryss og dirigerer trafikk ved for eksempel å stoppe et kjøretøy vil måtte inneha en annen kompetanse (stasjonær vakt), og vakt som kjører motorsykkel foran eller bak i sykkelritt (mobil vakt). Det blir arrangøren av rittet som i vedtaket får tillatelse til å bruke slike vakter. Det er også i forslaget tatt inn en nedre aldersgrense for vakter.

Innholdet i krav til kompetansen fastsetter ikke i forskriften, men i nærmere retningslinjer. Men det er naturlig å sammenligne en stasjonær vakt som regulerer trafikken med de krav som følger av de som regulerer trafikk i forbindelse med vegarbeid. Dette vil gjenspeile listen som blir lagt for kompetansekravet.

Bokstav b) Skiltvakt:

Det er ikke tilstrekkelig at arrangøren setter ut skilt og lar det stå uten vakt. En skiltvakt vil være en som kan sette ut skiltet før rittet og ta det ned etter rittet, opplyse andre trafikanter og publikum om at sykkelritt pågår, sørge for at ikke andre fjerner skiltet og det vil også muligens blir aktuelt at det loggføres når skiltet blir satt ut og inn.

I denne kategorien vil det også være vakter som i dag brukes til å signalisere farlig sving, midtrabatter osv. til rittdeltakerne. Disse vaktene inngår som viktige elementer for å innfri forskriftens formål om å sikre god trafiksikkerhet for rittdeltakerne.

Vi må se nærmere på innholdet i oppgaven, men det er helt klart at denne vakten ikke har anledning til regulerer trafikk. Vedkommende må kunne noe om skilting og ha en grunnleggende trafikkforståelse.

Bokstav c) Stasjonær vakt:

For vaktene utgjør trafikken en fare ved at de kan bli påkjørt under utførelse av oppgaven. For trafikanten kan sykkelritt utgjøre en fare ved at situasjonen avviker fra det normale. Sykkelrittet kan medføre uforutsette hindringer for eksempel omlegging av veg, skilting, trafikklys som er slått av, andre «forstyrrelser» og syklistene som deltar i rittet. Det er derfor svært viktig at de stasjonære vaktene har kompetanse på trafikkregulering og ivaretar sikkerheten for alle ved at det varsles i tide, ledes på en sikker måte, fartsnivået tilpasses den enkelte situasjonen, og at det ikke oppstår tvil om hvordan man skal forholde seg i trafikkbilde. Det skal også sikret god framkommelighet for trafikantene.

Det vil settes krav til opplæring av stasjonære vakter. Stasjonær vakt er en som er plassert et sted for eksempel i et vegkryss, stanser møtende kjøretøy til syklistene har passert, eller dirigerer trafikken i en rundkjøring. Reglene er i dag slik at rittdeltakerne skal følge trafikkreglene, og det betyr også at de har vikeplikt i rundkjøring, må bremse ned farten i nedoverbakken for å holde fartsgrensen og forholde seg til andre trafikkregler. Det er ikke lett å stanse et felt med syklister i fart. Påkjørsel bakfra i forbindelse med bremsing fører ofte til velt. Vi vet at i dag står det vakter/funksjonærer som stanser biler på veg inn i en rundkjøring for å slippe syklistene først gjennom rundkjøringen osv. Hvis det først skal tillates at rittdeltakere kan få unntak fra trafikkreglene, må det også være vakter som dirigerer trafikken på en slik måte at trafiksikkerheten ivaretas. I dag er det verken lovlig

for syklister ikke å overholde vikeplikten, eller for sivile vakter /funksjonærer å stanse trafikken for å slippe syklister fram.

Vi legger til grunn at myndighetstildelingen og opplæringen som beskrevet i Stortingsvedtaket Når det er ønskelig å tillegge myndighet og opplæringen må omfatte både mobile og stasjonære vakter,

Bokstav d) Mobil vakt:

Mobil vakt skal bistå i trafikkreguleringen og gis myndighet til å dirigere trafikken slik som stasjonære vakter. Å ha trafikkregulerende myndighet innebærer et betydelig trafiksikkerhetsmessig ansvar, og krever kunnskaper som den jevne trafikanten ikke kan forventes å besitte. Mobile vakter må beherske kjøring med motorsykel og fart samtidig som de må ha en vurderingsevne til å stanse motorsykkelen og regulere trafikken.

Dette vil omfatte vakter på motorsykel som for eksempel kan kjøre foran eller bak i et sykkelritt for å sikre kryss underveis i rittet og varsle om at det foregår sykkelritt. Det er fra politiets side ikke ønskelig at de kan kreve fri veg.

Mobile vakters oppgaver er svært krevende. Det er stor risiko knyttet til kjøring med motorsykel i ritt både for motorsyklistene selv, men også for deltakere i sykkelritt og publikum. For å ivareta trafiksikkerheten vil kravene til fagplan, opplæring, autorisasjon m.v. hjemles nærmere i forskriften, jf § 7 og legges på et høyt nivå. Det vil stilles krav til grundig opplæring og krav til skikkethet. Det vil også gi bedre sikkerhet dersom det er kontinuitet i erfaring.

I dag er vi kjent med at det å bruke politi, som er de eneste som har myndighet i dag, kan være en utfordring hva gjelder tilgjengelig politiressurser. Det er også for arrangører av sykkelritt et kostnadsspørsmål. I Stortingsvedtaket fremgår det at det skal være mobile vakter som kan bistå i trafikkregulering, og de skal ha tilstrekkelig opplæring. Vegdirektoratet og regionvegkontoret som vil behandle søknader om sykkelritt er opptatt av trafiksikkerhet og vil sette strenge krav og til dels omfattende opplæring av mobile vakter. Kostnaden for slik kompetanse har man ikke regnet på.

I arbeidet med innholdet av opplæringen, vil vi for å ivareta trafiksikkerheten se på fordelene ved at det utdannes et tilstrekkelig antall vakter som kan brukes i flere sykkelritt ved at rollen profesjonaliseres. I hvilken grad de også må ha utrykningskompetanse vil bli vurdert.

Ad. § 3:

Første ledd: Bestemmelsen beholdes slik den er i dag.

Annet ledd:

Den erstattes med ny tekst i sin helhet. Under sykkelritt gjelder i utgangspunktet trafikkreglene, fartsreglene og skiltreglene fullt ut for deltakerne, vakter og andre som yter service under rittet.

Det kan gis unntak fra vegtrafikkloven §§ 4, 5 og 6 som er i tråd med forslag til ny vegtrafikklov § 7b. En tillatelse om unntak fra vegtrafikklovens regler om trafikk,- skilt- og fartsregler blir gitt i vedtaket. Bakgrunnen er Stortingets vedtak om at mobile vakter skal kunne drive med trafikkregulering.

En slik adgang er likevel ikke ubegrenset – ethvert fravik må fremstå som forsvarlig og nødvendig etter en konkret vurdering av forholdene rundt rittet, herunder rittets art, strekningen rittet skal gjennomføres på, tidsrommet for rittavviklingen, hvordan trafikken tenkes regulert, deltakerantall mm. Det vil i tillegg ofte være formålstjenlig å inspisere aktuelle vegstrekning sammen med arrangøren og eventuelt politiet for å skaffe seg best mulig vurderingsgrunnlag.

Begrunnelsen for å ta inn muligheten for å gi unntak for flere enn mobile vakter er den utviklingen i sykkelporten og erfaringen som er gjort siste årene. Det kan etter en konkret vurdering være hensiktsmessig at også andre enn vakter kan få unntak fra bestemmelsene. Det kan også argumenteres med at trafikksikkerheten ivaretas selv om det gis unntak. Rettspraksis viser at det medfører til økt grad av aktsomhet når andre regler i vegtrafikkloven fravikes.

Imidlertid er hovedregelen fortsatt at vegtrafikklovens bestemmelser skal følges. Arrangør må begrunne behovet for unntak i søknaden, jf § 5 bokstav k). Å gi unntak fra reglene i vegtrafikkloven vil gis etter en konkret vurdering. Det vil for eksempel dersom det gis unntak, kunne settes krav til ekstra vakter for å ivareta trafikksikkerheten eller andre vilkår.

Med bakgrunn i den muligheten som vil oppstå med å kunne gi unntak fra enkelte trafikkregler foreslås det å ta inn en henvisning i annet ledd til vegtrafikkloven § 3 som bygger på de viktigste målsettingene som ligger til grunn for vegtrafikklovgivningen, hensynet til trafikksikkerhet og hensynet til effektiv og smidig trafikkavvikling, og at denne aktsomhetsplikten påhviler «enhver», både deltakere, arrangør, vakter og andre trafikanter.

Dette innebærer også at selv om det gis unntak fra bestemmelser i vegtrafikkloven, betyr ikke det at det er «fritt fram» i alle sammenhenger. For eksempel vil en mobil vakt ikke kunne kjøre i 150 km/t fordi vedkommende har fått unntak fra fartsreglene når det er tilstrekkelig å kjøre i 80 km/t.

Det er viktig at NCF tar ansvar ved at retningslinjer for sykkelritt er i tråd med vegtrafikklovens bestemmelser og bygger opp under vegtrafikkloven § 3 og gjennom sine retningslinjer ivaretar hovedregelen om at vegtrafikklovens bestemmelser skal følges. NCF og den enkelte sykkelklubb som arrangerer ritt må være seg bevisst ansvaret ved å skape gode holdninger og ha retningslinjer for å diskvalifiserer eller gi straff til ryttere som bryter reglene som er gitt i vedtaket og som vil gjelde for det enkelte sykkelritt.

Nytt tredje ledd:

Denne omhandler bestemmelser for ledsagerbil. Det følger i hovedsak gamle fjerde ledd, men med en tydeligere presisering av uniformering av bilen. I tillegg er det også nå tatt inn at regionvegkontoret bestemmer antallet ledsagerbil som måtte være nødvendig og det vil være etter en beslutning fra politiet.

Hovedregelen er at følgebiler ikke tillates i turritt. Dersom hver pulje skal ha en egen følgebil bak hver pulje, vil dette skape trafikkfarlige situasjoner, vanskeliggjøre forbikjøring for andre kjøretøy, hindre trafikken unødig og hver pulje vil ta vesentlig mer plass. Dette følger også i NCF sine retningslinjer om at følgebiler ikke er tillatt i turritt av hensyn til trafiksikkerheten.

Ad. § 4:

Overskriften er endret fra avgjørelsesmyndighet til vedtaksmyndighet for å klargjøre at det er et vedtak som fattes. Deler av bestemmelsen som omhandler hvem som behandler søknaden og hvor den skal sendes, er flyttet ned til § 5 som omhandler søknad.

Første ledd: Regionvegkontoret er som tidligere vedtaksmyndighet.

Annet ledd:

Som tidligere skal politiet uttale seg før vedtak treffes. Med ny vegtrafikklov § 7b skal politiet beslutte om det kan brukes private vakter. Ved avgjørelsen vil bl.a. momentene som vektlegges ved vurderingen av søknad om gjennomføring av sykkelritt være relevante. Det legges ikke opp til at politiet skal ha til oppgave på forhånd å vurdere om aktuelle vakter har den nødvendige kompetansen for å kunne bistå ved rittavvikling – at slik kompetanse foreligger må kunne forutsettes.

Det er med bakgrunn i dette lagt til en ny siste setning om at det er politiet som skal beslutte om vakter kan brukes og i så fall i hvilket omfang. Det er politiet som har best kompetanse på å vurdere dette.

I Stortingsvedtaket vises det til mobile vakter, men vi ser ingen grunn til å skille mellom mobile vakter og andre vakter som gjennomfører trafikkregulering hva gjelder politiets beslutning i forskriften, jf under § 2.

Ordlyden i tredje ledd er noe endret, men viser til at Vegdirektoratet er klageinstans.

Ad: § 5:

Første ledd:

Denne omhandler krav til søknaden, innholdet og frister. Ved vurderingen av om en søknad skal innvilges vil hensynet til rittdeltakernes 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 mm. Også etter dagens regelverk skal opplysninger om disse forholdene gis i søknaden. I dagens forskrift er det søknadsfrist 3 måneder før. Vi ser at det er behov for noe lenger tid til behandling av

søknaden ut fra at det nå er mulighet for å søke unntak. Regionene mener at 6 måneder som vi først anså en god frist og mulig også for arrangører, som alt for lang frist for de fleste ritt. Dermed vil unntaksregelen om at søknaden likevel kan behandles, jf annet punktum, bli «hovedregelen» og man i praksis vil ende opp med ingen frist. Erfaringen i regionene er at press fra politikere og næringsliv fører til at nær alle søknader blir behandlet uansett om tiden er for knapp.

Vegdirektoratet foreslår en frist på 4 måneder. Når det nå foreslås at det kan gis unntak fra regler i vegtrafikkloven, må det stilles flere krav til søknaden og søknadsbehandlingen, og det tilsier en noe lenger frist. Ufullstendige søknader er en utfordring. Det er enighet i arbeidsgruppen om at Statens vegvesen bør utarbeide maler for søknad som brukes likt i alle regioner da dette vil lette arbeidet, og like rutiner og retningslinjer bør tilstrebes. Dette vil bli en del av det Vegdirektoratet i samarbeid med regionvegkontorene vil se på utover høsten 2016.

Gjeldende bokstav c):

Det foreslås å ta inn krav til skiltplan for å gjøre det klart at det kreves en skiltplan for å kunne behandle søknaden. En god skiltplan er en forutsetning. Vi ser for oss at saksbehandlingen også vil bli enklere og raskere når regionvegkontoret har en klar skiltplan sammen med søknaden. Det er ikke krav til utformingen av skiltplanen eller bruk av et spesielt program.

Ny bokstav j):

Søker må gi en oversikt over ønsket bruk av godkjente vakter og med plassering. Det er ikke krav til at vaktene navngis, men søker er ansvarlig for at det er korrekt antall godkjente vakter som meldes inn.

Ny bokstav k):

Det kan søkes om unntak fra vegtrafikkloven §§ 4, 5 og 6. Det er en utfordring for regionvegkontoret hvordan man skal klare å behandle søknadene når man i hver sak det er søkt om unntak, også må vurdere om det er forsvarlig å gi et slikt unntak. Det kan bli mer frem og tilbake med avklaringer mellom regionvegkontoret og søker. Regionvegkontoret er også avhengig av å få en beslutning fra politiet i disse tilfellene. Denne saksbehandlingen kan ta lenger tid.

Ny bokstav l):

Det foreslås å ta inn bestemmelse om at søker må beskrive særlige ulemper sykkelrittet vil føre til for nabolaget. Vegdirektoratet mener at ethvert sykkelritt vil kunne få ulemper for dem som bor i området. Det er krav til varsling av at sykkelritt pågår, men et sykkelritt vil for eksempel kunne føre til at adkomst til eiendommer vil bli stengt i kortere eller lengre perioder, utfordrende situasjoner med en blanding av sykkelrittdeltakere og trafikanter og lignende. Dette vil måtte beskrives i en søknad, slik at regionvegkontoret kan vurdere en annen trasé eller gi bestemte vilkår for arrangementet med bakgrunn i slike ulemper.

Ad. § 6:

Første ledd:

Det vil fremgå av vedtaket hvor vaktene skal stå plassert og antallet. Beslutningsmyndigheten til å tillate bruken av vakter vil være hos politiet, men regionvegkontoret vil fastsette antall og plassering i samråd med arrangøren og politiet. Denne endringen er som følge av at vaktene ikke vil stå under politiets ledelse og vaktene vil regulere trafikken på selvstendig grunnlag. Denne endringen som er en følge av Stortingsvedtaket om innføring av vakter. Beslutningsmyndigheten skal ligge hos politiet og legges til grunn for vedtaket.

Hensynet til trafikksikkerheten tilsier også at vakter som gis trafikkregulerende myndighet må ha en klar uniformering. Det gjelder også vaktenes kjøretøy. Det vil bli utarbeidet retningslinjer for uniformering av vakter. I tillegg må det bli klarere retningslinjer for type flagg og farge på flagg som skal brukes. Nærmere regler om uniformering vil komme senere i arbeidet til høsten.

Spørsmålet om bruk av gult blinkende lys for mobile vakters kjøretøy har vært tatt opp i forbindelse med ledsagerbil, jf over § 3 annet ledd. Trafikkreglene åpner for at kjøretøy som må bryte trafikkreglene kan benytte slikt lys. Vi vil også vurdere dette nærmere sammen med uniformering når opplæringsopplegget for mobile vakter er klart.

Vegdirektoratet foreslår også at navnelister med opplysninger om vaktene sendes regionvegkontoret senest 3 uker før startdato.

Annet ledd:

Siden vaktene ikke vil stå under politiets ledelse, er det heller ikke hensiktsmessig å ha med siste del i annet ledd i gjeldende forskrift som viser til at vaktene skal rette seg etter politiets anvisninger slik det står i gjeldende forskrift. Den generelle hovedregelen følger av vegtrafikkloven § 9 om at politiet kan regulere trafikk. Trafikkreguleringsmyndigheten etter vegtrafikkloven § 9 handler ikke om å instruere vaktene i hvordan de skal utføre sin oppgave, men gir politiet adgang til å trafikkregulerende anvisninger og pålegg overfor trafikantene. Dette vil alltid gå foran og eventuelt overstyre trafikkregulerende anvisninger fra vaktene. Vaktene må i denne situasjonen rette seg etter politiets anvisninger.

Ad. Ny § 7:

Det tas inn en ny § 7 om opplæring. Det vil være behov for å sikre seg at opplæringen som gis med sikte på å oppnå nødvendig kompetanse er hensiktsmessig og av god kvalitet.

I Stortingsvedtaket forutsettes det at mobile vakter som skal kunne bistå i trafikkreguleringen under sykkelritt har gjennomført tilstrekkelig opplæring. Et slikt krav om kompetanse har åpenbart gode grunner for seg – det å ha trafikkregulerende myndighet innebærer et betydelig trafikksikkerhetsmessig ansvar, og krever kunnskaper som den jevne trafikanten ikke kan forventes å besitte.

Under forutsetning av at forslag til ny vegtrafikklov § 7b som åpner for at andre enn politiet kan regulere trafikk blir vedtatt, må nærmere bestemmelser og krav til vaktene fastsettes i forskrift. Dagens forskrift har ingen bestemmelser om dette da det ikke har vært anledning for at andre enn politiet hverken funksjonærer, vakter eller arrangør kan stanse eller regulere trafikken under et sykkelritt, med mindre de er under politiets ledelse.

Det følger av forslaget til ny vegtrafikklov § 7b fjerde ledd at departementet kan gi forskrifter om minstealder, kompetanse og kompetansebevis, godkjenning av læreplan for tilbyderen av opplæringen, tilsyn med nevnte tilbyder, gebyr for utstedelse av kompetansebevis og gyldighetstid og tilbakekall av kompetansebevis.

Første ledd:

Hensikten for alle vaktene er at de skal ha en trafikkforståelse som gjør dem i stand til å ivareta trafikksikkerhet for alle, både sykkelrittdeltakere og andre trafikanter. Dette er også begrunnelsen for alderskrav som følger i § 2. Opplæringen skal være i henhold til fastsatt plan godkjent av Vegdirektoratet. Det vil bli arbeid utover høsten 2016 for å få på plass dette.

Annet ledd:

Kravene vil naturlig nok måtte være ulik i art og omfang for vakttypene, men de grunnleggende krav om tilleggskompetanse i trafikal atferdsregulering vil være felles. Regler om arbeidsvarsling vil være modell for kompetansekrav for både stasjonære og mobile vakter i manuell trafikkregulering for opplæring i trafikkregulering under sykkelritt.

Regulering av trafikk på mer stasjonært vis, under slike uoversiktlige forhold som et sykkelritt innebærer, krever trafikal forståelse ut over det den alminnelige trafikanten kan forventes å ha. Det er derfor hensiktsmessig også for denne type aktører å kreve en viss tilleggskompetanse. Det er tatt inn krav til opplæring for slik trafikkregulering.

For mobile vakter vil vi stille krav om tilegnelse av nødvendige kjøreferdigheter for trafikkregulering, med tanke på at de vil kunne gis tillatelse til å kjøre i strid med trafikk- og fartsreglene. Mobile vakter forutsettes av arrangørene å utføre vaktoppdrag ved flere kryss underveis i sykkelrittet, og må da forflytte seg raskt for å kunne være i forkant av rittet og også nødvendigvis måtte passere rittdeltakerne gjentatte ganger. Der mobile vakter tillates å kjøre i strid med ellers gjeldende trafikk-, skilt- og fartsregler – slik kjøring, som ikke sjelden vil ha mange likhetstrekk med politiets eskorte- og utrykningskjøring, stiller store krav til både ferdighet og trafikkforståelse. Gjeldende krav til opplæring og kompetanse for utrykningskjøring vil kunne være et hensiktsmessig utgangspunkt ved den nærmere fastsettelsen av kompetansekravene for mobile vakter, selv om disse rimeligvis ikke vil kunne avkrefes et like høyt ferdighetsnivå.

I forbindelse med søknadsbehandlingen skal verken regionvegkontoret eller politiet 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. En hensiktsmessig måte å dokumentere at opplæringen er gjennomført på, er utstedelse av kompetansebevis. Statens vegvesen vil utstede 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 lenger besitter den nødvendige kompetansen likevel kan påberope seg denne. Vegdirektoratet foreslår 5 år. De samme grunnene vil kunne begrunne et tilbakekall av kompetansebeviset innenfor gyldighetstiden, jf forslaget § 10.

For å forsikre seg om at mobile vakter som bistår ved sykkelritt har den nødvendige kompetansen, vil det bli vurdert om det er hensiktsmessig å stille krav om at kompetansebeviset medbringes under vakttenesten. Med et slikt krav vil vekten, som fører av kjøretøy, ha plikt til å fremvise kompetansebeviset til politiet eller kontrollpersonell fra regionvegkontoret etter vegtrafikkloven § 10 første ledd annet punktum.

Statens vegvesen vil kreve gebyr for utstedelse av kompetansebevis.

Tredje ledd:

Hvem som vil ta på seg oppdrag med å tilby opplæring av vakter er det 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, her som ellers, at etterspørsel etter kompetansegivende opplæring vil føre til at det oppstår et marked der bl.a. virksomheter som allerede tilbyr tilsvarende kurs (eksempelvis i tilknytning til arbeidsvarsling), og kanskje trafikkskoler vil melde seg på. Det kan heller ikke ses bort fra at nye virksomheter som tilbyr relevant opplæring vil oppstå. Det vil bli stilt store krav til den opplæringen som omfatter kjøring med motorsykkel. Det er som nevnt en krevende oppgave å være en mobil vakt med en forhøyet risiko for motorsyklisten selv, for publikum og for rittdeltakere. Den ligger tett opp til utrykningstjeneste og eskortetjeneste og ansvar for rittarrangører å benytte seg av mobile vakter.

Godkjenning for vakter og for kursarrangør gis for tre år. Dette vil ivareta muligheten for regionvegkontoret å holde kontroll med at kurs og opplæring tilfredsstillende nødvendige krav i lærerplanen.

Fjerde ledd:

Regionvegkontoret fører tilsyn med opplæringsinstitusjonene. Der det ved tilsyn eller på annen måte avdekkes mangler ved opplæringen, vil det kunne stilles krav om retting av disse manglende som vilkår for fortsatt godkjenning.

Nærmere innhold av tilsynsoppgaven som ligger til Staten vegvesen vil vi komme tilbake til i løpet av 2016.

Ad. Ny § 8: Bestemmelsen erstatter i sin helhet dagens § 7.

Ad. Ny § 9:

Første ledd:

Bestemmelsen fra tidligere § 8 er videreført, men det er tatt inn at arrangøren også skal bekjentgjøre arrangementet og trafikale konsekvenser. Det er flere og flere sykkelritt som arrangeres, og flere innbyggere som blir berørt av arrangementet. Å varsle om sykkelritt er en viktig del av trafikksikkerheten og vi ser at det kan glippe her for de mindre kjente ritt. Det samme gjelder for de som bruker veiene i privat og offentlig transport. Dette vil bidra til et mer trafikksikkert arrangement ved at flere er kjent med at sykkelritt pågår, og gis muligheten til å innrette seg deretter.

Annet ledd:

Arrangøren har et større ansvar når det åpnes for å gi unntak fra vegtrafikklovens regler under arrangementet. De har ansvar for trafikksikkerheten, og er ansvarlig for å informere om hvilke regler som gjelder i rittet og hvilke eventuelle unntak som er gitt. Dette gjelder både deltakere og vakter.

Hovedregelen vil fortsatt være at vegtrafikklovens bestemmelser skal følges. Det medfører også at arrangøren skal opplyse om at vegtrafikklovens regler med mindre det er gitt unntak. Vi er kjent med at dette også gjøres under sykkelritt i dag.

Tredje ledd:

Arrangøren har et særlig ansvar for å ivareta sikkerheten for alle som medvirker til gjennomføring av rittet, og dette gjelder herunder særlig alt utstyr som blir satt ut. Vegdirektoratet mener det er riktig å pålegge arrangøren et ansvar for at det utstyret som brukes er i tråd med regelverk og trafikksikkert.

Fjerde ledd:

Med krav til opplæring av vakter, vil det kunne bli en utvikling der vakter reiser rundt og tar slike oppdrag på flere ulike ritt. I tillegg kan det være vakter som ikke har denne oppgaven så ofte, og trenger en god gjennomgang i tiden før rittet. Det har derfor gode grunner for seg at det er krav til gjennomgang av oppgavene før det enkelte ritt, opplyser om uniformering m.v. På denne måten blir man kjent med trafikale utfordringer på stedet og avklaringer med arrangøren kan gjøres i tiden forut for rittet.

Ad. Ny § 10:

I de tilfeller vakter som innehar kompetansebevis, men ikke lenger innehar den nødvendige kompetansen, eller utfører oppdraget i strid med vedtaket for sykkelritt, eller i strid med vegtrafikklovens bestemmelser, skal det være mulig å tilbakekalle kompetansebeviset. For mobile vakter spesielt vil hovedregelen fortsatt være at de skal følge vegtrafikklovens bestemmelser. Det stilles krav til skikkethet. Men i mange tilfeller vil de få unntak fra vegtrafikklovens bestemmelser. Imidlertid er det viktig å påpeke at det ikke skal kjøres i strid med fartsregler eller andre trafikkregler dersom det ikke er forsvarlig eller nødvendig selv om det er gitt unntak.

Å være mobil vakt betyr heller ikke at man har fått en politimyndighet og er unntatt etter vegtrafikklovens § 9 slik som politiet. Å tillatte mobile vakter, dersom ny vegtrafikklov § 7b blir vedtatt, for trafikkregulering er en særlig ansvarsfull oppgave, og den vil bli nøye fulgt av myndighetene.

Annet ledd:

Regler for tilbakekall følger forvaltningsrettens regler om forhåndsvarsel m.m.

Ad. Ny § 11:

Som nevnt vil kravet til innhold i opplæring og kurstilbudet være en omfattende oppgave og vil ta tid å få på plass. Ettersom det er tvilsomt om et hensiktsmessig opplæringstilbud vil kunne etableres i løpet av kort tid, foreslås det i forskriften å ta inn bestemmelse om mulighet til å dispensere fra kompetansekravene inntil slikt tilbud foreligger. Imidlertid gjelder det kun for sykkelsesongen 2016. Vi må legge til grunn at det er på plass et kursopplegg som kan gjennomføres for sykkelsesongen 2017. Dette vil gjelde for alle vakter.

Statens vegvesen og politiet vil med innspill fra arbeidsgruppen, utarbeide en slik plan tidlig høst 2016, slik at det er mulig for kurstilbydere å lage en opplæring som kan godkjennes av Statens vegvesen for sykkelsesongen 2017.

Ad. Ny § 12: Tidspunkt for ikrafttredelse og oppheving av gjeldende forskrift.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Private aktører

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 vakter ikke kan benyttes i et bestemt sykkelritt, vil rittarrangøren, dersom ikke andre løsninger er mulige (eksempelvis endring av trasé eller dato der dette har begrunnet den negative beslutningen), måtte bekoste vaktjenester utført av politiet slik det gjøres i dag.

Det er også vanskelig å anslå hva kostnadene knyttet til opplæring av sivile vakter vil bli.

Vegdirektoratet foreslår krav til opplæring og kompetanse som kan være fordyrende for sykkelklubber enten ved at de må betale for kurs og opplæring, eller at vaktene tar seg betalt. Særlig utfordrende er det å si noe sikkert om kostnadene knyttet til opplæring av mobile vakter. Hva gjelder basisopplæring i trafikkregulering, kan en indikasjon være at det

for et kurs i trafikkregulering 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.

Offentlige aktører

Godkjenning av kursarrangører vil ha administrative og økonomiske konsekvenser for Statens vegvesen. Det må utarbeides læreplaner og utarbeides en godkjenningsordning. Etablering av tilsyn med tilbydere av kompetansegivende opplæring samt utstedelse av kompetansebevis vil også ha visse administrative og økonomiske konsekvenser for Statens vegvesen. Tatt i betraktning usikkerheten om hvor mange som 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, og eventuell klagebehandling i den forbindelse.

Oppsummering og forslag til forskrift

Det foreslås at gjeldende forskrift om sykkelritt oppheves og erstattes med ny forskrift om sykkelritt på veg åpen for alminnelig ferdsel.

Vi ser at nye bestemmelser i forskriften setter nye krav til innholdet som nevnt hva gjelder opplæring, uniformering, saksbehandling m.v. Dette arbeidet vil starte opp i august, og arbeidsgruppen vil se nærmere på innholdet. Det må antas at det vil komme en mindre revisjon av dette forskriftsforslaget.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Ingrid M. Heggebø Lutnæs

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Forskrift om sykkelritt på veg

Fastsatt av Vegdirektoratet med hjemmel i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4 § 4, jfr. kgl.res. av 21. mars 1985 nr. 750 om delegering av myndighet etter loven.

§ 1. Formål

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

§ 2. Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

- a) *Sykelritt*: 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. I tvilstilfelle avgjør vedtaksmyndigheten etter § 4 ved enkeltvedtak om denne forskrift kommer til anvendelse.
- b) *Skiltvakt*: Person over 18 år med fastsatt opplæring, og med oppgave kun å sette ut skilt etter skiltplan samt å informere publikum om pågående sykkelritt.
- c) *Stasjonær vakt*: Person over 18 år med opplæring og kompetansebevis for trafikkregulering, jf § 7.
- e) *Mobil vakt*: Person over 25 år med opplæring og kompetansebevis for trafikkregulering og for bruk av motorsykkel i forbindelse med avvikling av sykkelritt, jf § 7.

§ 3. Regler for sykkelritt

Sykelritt er forbudt uten tillatelse etter § 4.

Vegtrafikkloven gjelder for deltagere i sykkelritt, vakter, funksjonærer og andre som yter service til deltagere såfremt ikke annet fremkommer i vedtaket jf § 4. I vedtak om tillatelse til sykkelritt kan det tillates fravik fra bestemmelser i eller gitt i medhold av vegtrafikkloven §§ 4, 5 og 6 i den grad det er forsvarlig og nødvendig. Hver enkelt deltager og andre involverte er i alle tilfeller ansvarlig for at vegtrafikklovens § 3 overholdes.

Ved sykkelritt stiller arrangøren ledsagerbiler med varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider i det antall regionvegkontoret og/eller politiet finner nødvendig. Ledsagerbilene skal være utstyrt med skilt på taket med teksten "SYKKELRITT PÅGÅR". Skilt tildekkes eller demonteres når det ikke er i bruk. Annen form for varsling er forbudt, herunder bruk av nødsignallys under kjøring.

§ 4. Vedtaksmyndighet

Regionvegkontoret er vedtaksmyndighet for tillatelse til sykkelritt.

Før regionvegkontoret fatter vedtak skal det foreligge uttalelse fra politiet om sykkelrittet. Politiet beslutter om vakter jf § 2, kan benyttes til trafikkregulering og i så fall i hvilket omfang ved det enkelte sykkelritt.

Vegdirektoratet er klageinstans for regionvegkontorets vedtak.

§ 5. Søknad m.v.

Søknad og gjenpart som nevnt i § 4, skal fremmes senest 4 måneder før konkurransen. Søknad innkommet etter fristen, behandles bare i den utstrekning saken likevel kan gis en betryggende vurdering.

Skal sykkelritt foregå innenfor en region, sendes søknad til regionvegkontoret. Ved sykkelritt som går gjennom flere regioner, skal søknad sendes til hvert regionvegkontor som behandler søknaden for sin region. Gjenpart av søknad sendes til alle berørte politidistrikt

Søknaden skal inneholde:

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

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

§ 6. Vakthold

Arrangøren skal utsette vakter i det antall og med den plassering som politiet beslutter, og som framgår av vedtaket etter samråd med arrangøren. Vaktene må ikke være slik antrukket at de kan forveksles med polititjenestemenn, men likevel slik at antrekket skiller dem ut fra andre trafikanter. Navneliste med opplysninger om kompetansebevis innsendes regionvegkontoret senest 3 uker før startdato.

Vaktene står under rittarrangørens ledelse.

(ny) § 7. Opplæring for vakter

Vakter skal ha opplæring i henhold til fastsatt plan godkjent av Vegdirektoratet. Opplæringen skal omfatte trafikkforståelse for alle vakter for å ivareta trafikksikkerheten.

Opplæringen skal omfatte trafikkregulering for mobile og stasjonære vakter, og tilegnelse av nødvendige kjøreferdigheter for trafikkregulering under rittet for mobile vakter. Etter gjennomført opplæring og bestått prøve utsteder regionvegkontoret kompetansebevis som er gyldig i 5 år. Det betales et gebyr på kr XX.

Kursarrangør som tilbyr opplæring for mobil og stasjonær vakter etter denne forskrift skal være godkjent av regionvegkontoret. Godkjenning gis for 3 år.

Regionvegkontoret fører tilsyn med opplæringsinstitusjonene.

§ 8. Vegoppmerking

Oppmerking på eller ved offentlig veg for start, innkomst eller andre formål, kan utføres bare når og på den måte søknadsmyndighetene tillater det. Eventuell oppmerking skal fjernes når konkurransen er avviklet på vedkommende sted. Blir dette ikke etterkommet, kan oppmerkingen fjernes for arrangørens regning.

§ 9. Arrangørens ansvar

Arrangøren skal i god tid og senest to uker før arrangementet bekjentgjøre arrangementet og eventuelle trafikale konsekvenser, samt meddele samtlige eiendomseiere og andre særskilt berørte av arrangementet om dette.

Arrangøren har ansvar for trafikksikkerheten. Arrangøren skal opplyse deltakere og vakter om vilkårene for konkurransen, herunder eventuelle tillatelse til fravik fra trafikkregler, skiltregler og fartsregler, samt andre forutsetninger og vilkår for konkurransen.

Arrangøren er ansvarlig for at utstyr som brukes under rittet er trafikksikkert.

I forkant av hvert sykkelritt skal alle vaktene ha gjennomgått sine oppgaver for rittet.

(ny) § 10. Tilbakekall av kompetansebevis

Regionvegkontoret kan tilbakekalle kompetansebevis dersom vilkårene for godkjenning ikke lenger er til stede.

Før det fattes vedtak om tilbakekall av godkjenning skal det gis skriftlig advarsel eller pålegg om retting. Skriftlig advarsel eller pålegg om retting kan likevel unnlates når særlig alvorlig forhold gjør seg gjeldende.

§ 11 Overgangsbestemmelse

Sykelritt etter denne forskrift kan avholdes i 2016 uten slik opplæring som denne forskriften krever. Arrangøren er ansvarlig for at vakter som benyttes har nødvendig kunnskap og ferdigheter.

§ 12. Ikrafttreden m.v.

Denne forskrift trer i kraft XX. På samme tidspunkt oppheves forskrift om sykkelritt av 1.9.2011.