



**Statens vegvesen**

Vedlegg 1

## Høringsoppsummering av endringsforskrift

Forslag til endring i forskrift av 17. juni 2016 nr. 699 om sykkelritt på veg  
(sykkelrittforskriften)

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  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

## Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse .....	2
1 Innledning og bakgrunn .....	2
2 Del I Oversikt over høringsuttalelsene: .....	3
3 Høringsinnspillene.....	3
3.1 Etablering av hjemmel for å dispensere fra opplæringskravene .....	3
3.1.1 Innspillene.....	3
3.1.2 Vegdirektoratets kommentarer .....	7
3.2 Innføring av hjemmel for lagring av personopplysninger i forbindelse med utstedelse av kompetansebevis .....	12
3.2.1 Innspillene.....	12
3.2.2 Vegdirektoratets kommentarer .....	13
3.3 Innføring av krav til synlighetstøy .....	14
3.3.1 Innspillene.....	14
3.3.2 Vegdirektoratets kommentarer .....	16
3.4 Øvrige innspill .....	18
4 Vedtak av forskriftsendringer .....	19
5 Del II Forslaget til endring i forskrift: .....	19

## 1 Innledning og bakgrunn

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Vegdirektoratet hatt forslag til mindre endringer i forskrift om sykkelritt på veg ute på høring. Dagens forskrift om sykkelritt reguleres i forskrift 17. juni 2016 nr. 699 om sykkelritt på veg (sykkelrittforskriften), fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven § 7 b. Forslag til endringer i forskrift vil erstatte aktuelle bestemmelser i dagens forskrift. Endringene vedtas av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 7b.

Forslaget gjelder primært etablering av hjemmel for å dispensere fra opplæringskravene i sykkelrittforskriften. Videre innebærer forslaget en innføring av hjemmel for lagring av personopplysninger i forbindelse med utvikling av et register for utstedelse av kompetansebevis samt innføring av krav til synlighetstøy.

## 2 Del I Oversikt over høringsuttalelsene:

Det har til sammen kommet inn tretten høringsinnspill.

Instanser som har kommentert: Statens vegvesen Region sør, Kingo AS Sportpromo, Sørlandet MC-Marshalls, Statens vegvesen Region midt, Norges Cykleforbund, Trond Hegseth, Statens vegvesen Region vest, Norsk sykkelritt forening, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet og Oslo Politidistrikt.

Følgende instanser hadde ingen kommentarer: Statens vegvesen Region nord og Justis- og beredskapsdepartementet.

Vegdirektoratet takker for alle innsendte innspill.

## 3 Høringsinnspillene

I denne delen gis et utdrag av innholdet i de mottatte høringssvarene, sortert under tema. Vegdirektoratet gir sine kommentarer etter hvert tema.

### 3.1 Etablering av hjemmel for å dispensere fra opplæringskravene

Dette er behandlet i høringsnotatet punkt 4.1. Vegdirektoratet har i høringen foreslått å gi dispensasjon for personer som praktiserer yrker hvor tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver inngår. Forslaget innebærer at det gis fritak fra opplæring og prøve dersom vilkårene for dette er oppfylt. Videre innebærer forslaget at det utstedes kompetansebevis.

#### 3.1.1 Innspillene

Statens vegvesen Region sør mener ny § 7 b tredje ledd med krav om anbefaling fra øverste leder er overflødig. De mener det er tilstrekkelig med dokumentasjon fra leder. De ber om en ny vurdering av om de som har trafikkdirigeringskurs kan komme inn under unntaksbestemmelsen i ny §7b.

Sørlandet MC-Marshalls viser til at de har savnet en dispensasjonsmulighet og at forslaget er en forbedring. De skriver videre at det er hevet over enhver tvil at personer som driver med trafikkdirigering i jobb og har drevet med dette på sykkelritt i lang tid, ikke skal måtte ta ett grunnleggende kurs.

Statens vegvesen Region midt ber om at det ikke stilles krav om anbefaling fra øverste leder. De viser til at det bør være nok å legge frem dokumentasjon på relevant kompetanse fra nærmeste leder. De mener det er usannsynlig at en persons øverste leder sitter med nødvendig kunnskap til å uttale seg, og at et slikt krav vil være meningsløst og umulig å håndheve. De viser til at hensikten med et krav i en forskrift ikke er å feste et ansvar hos øverste leder, men at systemet skal fungere rett og lett. De mener en enkel regel hadde vært å legge til grunn at kompetansen er tilstrekkelig hvis personen har oppgaver med å regulere

trafikk på jobb. Region midt mener trafikkdirigenter bør få kompetanse til å trafikklagere i forbindelse med sykkelritt.

Norges Cykleforbund (NCF) er positive til forslaget om å gi dispensasjon fra opplæringskrav. De ser ingen grunn til hvorfor personer som har kurs i manuell trafikkdirigering ikke får dispensasjon fra opplæringskravene. De viser til at stasjonære vakter ifølge læreplanen skal regulere øvrig trafikk og ikke delta i rittet. De skriver videre at rittarrangører kan søke om å nedjustere høye fartsgrenser og at personer med kurs i manuell trafikkregulering dermed kan regulere trafikken under sykkelritt.

Norsk sykkelritt forening viser til innspill de har mottatt fra Rune Olsen.

De forstår forslaget slik at alle som jobber aktivt med trafikkregulering, som politi og de som trafikklager ved arbeidsvarsling unntas fra opplæringskravet til sykkelreguleringen. De forstår forslaget slik at kravet om opplæring bortfaller generelt.

Når det gjelder kravet til skriftlig dokumentasjon viser Norsk sykkelrittforening til at det neppe finnes politi igjen som jobber aktivt med trafikkregulering. De mener Vegdirektoratet bør lage en mal om hva som er relevant og tilstrekkelig kompetanse. Videre forstår Vegdirektoratet innspillet slik at de mener kravet om anbefaling fra leder bør fjernes siden få ledere kjenner den enkeltes nødvendige kjøreferdigheter. Videre skriver de at mange kurs som er holdt for mobile vakter ikke inneholder noen elementer av spesielle ferdigheter til sykkelritt og er mest en repetisjon av ferdighetsøvelser i kjøregård til vanlig kjøreopplæring og vårens repetisjonskurs for praktisk MC kjøring.

Politidirektoratet (POD) støtter ikke forslaget om unntak fra opplæringskrav og prøve. De viser til at de som ønsker å bidra på sykkelritt i fritiden sin bør gjennomføre den opplæringen som Vegdirektoratet har utarbeidet.

POD viser til Oslo politidistrikts høringssvar vedrørende krav til stasjonære og mobile vakter og opplæringen. Etter PODs oppfatning er det viktig at kompetansekrav og ansvaret for opplæring ligger hos Vegdirektoratet etter dagens forskrift. Etter deres syn vil dette sikre lik utførelse og likt ansvar for trafikksikkerhet under sykkelrittarrangementene.

POD viser til at læreplanen som Vegdirektoratet har utviklet må gjelde for hele landet. De viser til risikoen for ulik håndtering fra distrikt til distrikt dersom polititjenestepersonell unntas fra opplæringskrav som følge av at en politimester kun er ansvarlig innenfor eget distrikt. Dette medfører at et eventuelt unntak fra opplæringskrav kun vil gjelde i det politidistriktet denne tjenestepersonen jobber i. POD viser videre til at kompetansebevisets gyldighet på 5 år må begrenses til den tiden vedkommende er ansatt dersom unntak gis og at maksimaltiden er 5 år. POD viser til at hensikten med nye regler var å få på plass et felles rammeverk for sykkelrittarrangementer for å sikre en tryggere og mer profesjonell gjennomføring. Dersom ansvaret for å vurdere kompetansen overføres til andre enn Statens vegvesen, mener POD det kan etableres en ulik forståelse av rollen og gjennomføring av arbeidet og ulik forventning til hverandres kompetanse.

POD viser til Oslo politidistrikts uttalelser om at polititjenestemenn vil ha nytte av å gjennomføre opplæringen hvis de skal fungere som stasjonære vakter. Årsaken er at stasjonære vakter ikke har den samme myndighet som de har når de er i tjeneste som polititjenestepersoner. Det vises til at stasjonære vakter ikke har politimyndighet eller noen sanksjonsmyndighet, de har ikke den juridiske beskyttelse og respekt som en politiuniform gir og de vil være underlagt en rittarrangør. POD viser videre til at polititjenestepersoner som er stasjonære vakter skal samhandle med andre stasjonære vakter og at det er viktig med felles forståelse av arbeidsoppgavene for å få en god oppgaveløsning.

Videre viser POD til Utrykningspolitiets hørings svar vedrørende alternativ ordlyd til ny § 7 b «vedkommendes øverste leder eller den han/hun bemyndiger» og begrunner dette med at det er formålstjenlig at politimesteren selv får vurdere hvem som skal gi slik godkjenning.

POD viser til etatens retningslinjer for politimesternes behandling av søknader om bierverv i PODs rundskriv RPOD-2008-10. Rundskrivet omhandler også ulønnet virksomhet. Selv om ulønnet virksomhet ikke regnes som bierverv kan slik virksomhet føre til uheldige rollekonflikter. POD skriver videre at politimestrene i alle søknader om bierverv må vurdere hvorvidt virksomheten som utføres på fritiden kommer i konflikt med rollen som polititjenesteperson, uavhengig av om det ytes en godtgjørelse eller ikke. POD viser til retningslinjer fra Justisdepartementet (Justisdepartementets rundskriv G 234/83) der det henstilles til varsomhet med engasjement i slike verv.

POD viser videre til polititjenestepersoners handlingsplikt etter politiinstruksen § 6-2 som også gjelder i fritiden. Handlingsplikten kan medføre at vakten må forlate posten sin som stasjonær vakt for å gripe inn og eventuelt pågripe personer. POD viser til at ulovlighetene ikke trenger å ha tilknytning til sykkelriddet. Handlingsplikten kan medføre utfordringer for samhandlingen med andre kollegaer som er på jobb.

Til slutt viser POD til at det ifølge rundskriv RPOD-2008-10 ikke bør gis samtykke til annet trafikk sikkerhetsarbeid i form av oppdrag fra Statens vegvesen eller andre, idet risikoen for uakseptabel rolleblending er stor.

Utrykningspolitiet har innspill til forslaget om at unntaket kun gjelder yrkesaktive personer. De kan ikke se at en slik restriktiv håndtering av dispensasjon er i tråd med formålet av en unntaksregel og viser til at politimenn som går av med pensjon ikke vil miste sin kompetanse dagen etter at vedkommende har gått av eller skiftet stilling. De viser til at kompetanse har mange elementer som utdanning og praktisk erfaring og at vedkommende kan ha kompetanse i flere år etter at vedkommende har gått av med pensjon eller startet med andre oppgaver. Derfor mener Utrykningspolitiet at kompetansebevis bør være gyldig i 5 år. Utrykningspolitiet mener nærmeste/kompetent leder er best egnet til å gi dokumentasjon på personens egnethet og foreslår ny ordlyd til § 7 b første og annet ledd

«Det kan søkes om unntak for opplæringskrav og prøve hos Statens vegvesen. Statens vegvesen kan gi unntak fra krav til opplæring og prøve for personer som innehar tilfredsstillende kompetanse eller praktiserer yrker hvor tilsvarende

trafikkreguleringsoppgaver som stasjonær og/eller mobil vakt inngår. Kompetent leder må gi skriftlig dokumenterte tilstrekkelig relevant kompetanse og praksis, også med tanke på en fremtidig rolle som mobil og/eller stasjonær vakt.

Det er et vilkår at vedkommendes øverste leder eller den han bemyndiger gir en skriftlig anbefaling».

Oslo politidistrikt (OPD) støtter ikke forslaget om unntak fra kravene til opplæring og prøve. De viser til at forslagsteksten i realiteten kun gjelder for polititjenestemenn og begrunner dette med at det i fredstid kun er polititjenestemenn som praktiserer yrker hvor tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver inngår. De viser til at forsvarets kompetanse i fredstid er knyttet til trening. Kompetansen til andre nødetater som brann og helse er knyttet til nødrett og gir ikke nødvendig kompetanse til å regulere som privat vakt under sykkelritt. Det vises til høringsnotatet der det fremkommer at heller ikke trafikkdirigenter som regulerer trafikken etter vegtrafikkloven § 7 har nødvendig kompetanse idet disse kun har hjemmel til å stanse og starte trafikk i forbindelse med veiarbeid. OPD viser til at unntaket kun gjelder polititjenestemenn som faktisk praktiserer trafikkregulering i utførelsen av sitt daglige arbeid. Forslaget gjelder derfor bare for en begrenset gruppe av polititjenestemenn.

OPD mener polititjenestemenn kan ha nytte av å gjennomføre et slikt kurs dersom de skal fungere som stasjonære vakter. Begrunnelsen er tatt inn under PODs innspill øverst på side fem. OPD påpeker at opplæringskravet for stasjonære vakter består av 7 leksjoner med en undervisningstid på 9 timer og 30 minutter. Fem av leksjonene kan gjennomføres nettbasert og kun to leksjoner på til sammen 4 timer krever fysisk samling. Det vil i praksis være snakk om å sette av en kveld til kurs og resten kan løses via nettlæring i ledige stunder. OPD mener det ikke er urimelig at polititjenestemenn som ønsker å fungere som stasjonære vakter på fritiden sin, gjennomfører dagens opplæring for stasjonære vakter.

Når det gjelder mobile vakter påpeker OPD at det er svært få polititjenestemenn som i sitt daglige virke praktiserer polititjeneste knyttet til motorsykkelkjøring. Hovedtyngden av disse jobber i Oslo. Det vises til at uniformering og arbeidsmetodikken er vesentlig forskjellig for en mc polititjenesteperson og en mobil vakt. Den største forskjellen er at mc polititjenestepersoner kan regulere trafikken mens de er i fart og at de kan bruke blått lys som åpner for fri veg. Samtrening og felles forståelse for arbeidsoppgavene er spesielt viktig når motorsykel benyttes. Uten politimyndighet, uten mulighet til bruk av blått lys og uten mulighet å kunne regulere trafikk i fart, vil arbeidsmetodikken for en polititjenestemann under et sykkelritt være helt annerledes enn i ordinær polititjeneste. OPD mener derfor at det ikke bør gis fritak fra opplæring som mobil vakt.

OPD mener bruk av stasjonære og mobile vakter som i sitt daglige virke er polititjenestemenn er uheldig. Slik de ser det kan dette medføre rollekonflikter, ikke minst med tanke på samhandling med andre kollegaer som er på jobb. Det vises til forventinger i det sivile liv om at polititjenestepersoner på fritiden sin har en lavere terskel for å gripe inn ved ulovligheter. Disse ulovlighetene trenger ikke være knyttet til et sykkelritt. OPD viser til retningslinjer fra POD om krav til søknad om bierverv, uavhengig av unntak fra

opplæringskrav. OPD viser til at det er politiet som beslutter bruk av egne polititjenestepersoner samt stasjonære og mobile vakte etter sykkelritt forskriften § 4. OPD viser til at politiet har ansvaret for kvalifikasjonene til egne mannskaper og at politiet har det juridiske ansvaret for utførelse av tjenesten som disse mannskapene utfører. OPD påpeker at Statens vegvesen sammen med kursholder har ansvaret for at stasjonære og mobile vakter er kvalifiserte gjennom læreplan, tilsyn og prøvesett. Ved fritak for opplæring og prøve der politileder har dokumentert kompetansen, vil ansvaret for tjenesten utført på fritiden legges til politiet. OPD ønsker ikke å påta seg et slikt ansvar og begrunner dette med utfordringer med rollekonflikter og oppfølging av uønskede hendelser i straffesporet.

OPD minner om at foreslåtte unntak kun gjelder opplæring og prøve og ikke utstedelsen av kompetansebevis. Kompetansebevis er gyldig i 5 år og er riksdekkende. OPD viser til at en politileder som gir skriftlig dokumentasjon på kompetanse vil kunne bli juridisk ansvarlig for tjeneste utført utenfor eget politidistrikt.

OPD viser til utfordringer knyttet til tilbakekall av kompetansebevis hvis vedkommende ikke lenger er ansatt i politiet. De mener det ikke er riktig at politiet skal ha juridisk medansvar for personer som ikke lenger jobber i etaten.

### **3.1.2 Vegdirektoratets kommentarer**

**Vegdirektoratet anbefaler ikke at det åpnes for å gi unntak fra opplæringskravene og prøve**

Vegdirektoratet viser særlig til innspillene fra Politidirektoratet og Oslo politidistrikt.

Innspillene herfra vektlegges særskilt idet unntakene som ble foreslått i høringen først og fremst er aktuelle for tjenestepersoner fra deres etat, per i dag. Formålet med forskriften er ifølge sykkelritt forskriften § 1 å gi god trafiksikkerhet og nødvendig framkommelighet mens sykkelrittet pågår. Under følger Vegdirektoratets begrunnelse for hvorfor vi ikke anbefaler å åpne for unntak fra opplæring og prøve. Begrunnelsen er delt inn i temaer som har blitt belyst ved høringsinnspillene.

#### Ulik myndighet

Stasjonære og mobile vakter har ikke den samme myndigheten som polititjenestepersoner i tjeneste. Polititjenestepersoner har en videre myndighet når de jobber som polititjenestemenn enn når de jobber som stasjonære vakter. Både Politidirektoratet og Oslo politidistrikt mener polititjenestemenn vil ha nytte av å gjennomføre opplæringen hvis de skal fungere som stasjonære vakter. Polititjenestepersoner som fungerer som stasjonære vakter har ikke politimyndighet eller sanksjonsmyndighet, de er underlagt rittarrangør og de bærer ikke politiuniform med den juridiske beskyttelse og respekt som denne gir. Dette kan slik Vegdirektoratet ser det, gi utfordringer for god samhandling og felles forståelse av arbeidsoppgavene. Myndigheten er vesentlig forskjellig ettersom hvilken rolle de har. For å oppnå god trafiksikkerhet mener Vegdirektoratet det er viktig det ikke blir misforståelser rundt hvilken myndighet vaktene har.

Uheldige rollekonflikter, plikt til å søke om bierverv og polititjenestepersoners handlingsplikt

Vegdirektoratet ser utfordringene det vises til om hvorvidt en polititjenesteperson vil få tillatelse eller ei til å opptre som stasjonær vakt på fritiden sin. Vegdirektoratet tolker innspillene fra Politidirektoratet dit at polititjenestepersoner sannsynligvis ikke vil få tillatelse til dette. Politidirektoratet viser til etatens retningslinjer for politimesternes behandling av søknader om bierverv i Politidirektoratets rundskriv RPOD-2008-10. Rundskrivet omhandler også ulønnet virksomhet idet slikt bierverv kan føre til uheldige rollekonflikter. Etter rundskrivet må politimestrene i alle søknader om bierverv vurdere hvorvidt virksomheten som utføres på fritiden kommer i konflikt med rollen som polititjenesteperson, uavhengig av om det ytes en godtgjørelse eller ikke. Politidirektoratet viser til retningslinjer fra Justisdepartementet (Justisdepartementets rundskriv G 234/83) der det henstilles til varsomhet med engasjement i slike verv. Politidirektoratet viser videre til at det av rundskriv RPOD-2008-10 følger at det ikke bør gis samtykke til annet trafiksikkerhetsarbeid i form av oppdrag fra Statens vegvesen eller andre, idet risikoen for uakseptabel rolleblending er stor. Vegdirektoratet leser innspillet fra Politidirektoratet dit at rollen som stasjonær vakt omfattes av trafiksikkerhetsarbeid i form av oppdrag fra andre. Arbeidet som en stasjonær vakt utfører må ses i sammenheng med sykkelritt forskriften § 1. Etter § 1 er formålet med forskriften å gi god trafiksikkerhet. Det at en polititjenesteperson skal være stasjonær eller mobil vakt virker derfor vanskelig å forene med dette rundskrivet.

Politidirektoratet viser til at polititjenestepersoners handlingsplikt etter politiinstruksen § 6-2 også gjelder i fritiden. Dersom en polititjenesteperson som trafikkregulerer på fritiden sin som stasjonær vakt må forlate posten sin på grunn av handlingsplikten vil dette kunne medføre rollekonflikter med andre polititjenestepersoner og kollegaer som er på jobb. Det vil også kunne medføre utfordringer med at posten den stasjonære vakten skal dekke blir stående tom. Dette vil åpenbart kunne gå utover trafiksikkerheten og det kan også medføre at rittet bør stanses. Videre vil det kunne bli utfordringer med oppfølging av hendelser der den stasjonære vakten er underlagt rittleder samtidig som vedkommende er underlagt sin arbeidsgiver på grunn av handlingsplikten. Polititjenesteperson kan dermed ende med oppfølging av hendelser hos både rittleder og arbeidsgiver der han har to ulike roller ettersom hvem han svarer til.

Vegdirektoratet er enig i PODs innspill om risikoen for farlige situasjoner dersom en polititjenesteperson må forlate posten sin slik at posten er udekket. Dette kan åpenbart gå utover trafiksikkerheten. Dette med at en post kan bli stående tom i forbindelse med handlingsplikten er etter Vegdirektoratets det viktigste argumentet for at det ikke bør åpnes for unntak.

#### Ansvarlig enhet for opplæring

Ansvar for utvikling av læreplan for stasjonære og mobile vakter ligger hos Vegdirektoratet. Læreplanen gjelder for hele landet.

POD viser til at hensikten med nye regler var å få på plass et felles rammeverk for sykkelritt arrangementer for å sikre en tryggere og mer profesjonell gjennomføring. Dersom ansvaret for å vurdere kompetansen overføres til andre enn Statens vegvesen, mener POD det kan



etableres en ulik forståelse av rollen og gjennomføring av arbeidet og ulik forventning til hverandres kompetanse.

Vegdirektoratet er enig i at formålet med ny vegtrafikkloven § 7 b og revidert forskrift om sykkelritt på veg var å etablere klare rettslige rammer for sykkelritt på veg. Med vegtrafikkloven § 7 b og revidert sykkelritt forskrift ble det gitt mulighet til å tildele trafikkregulerende myndighet til stasjonære og mobile vakter etter at de har gjennomført opplæring. Det ble innført bestemmelser om politiets beslutning av bruk og plassering av vakter og om politiets uttalelse. Det kom nye regler i 2016, men politiet bidro med sin trafikkreguleringskompetanse under sykkelritt tidligere også. Så lenge unntak bare gis til de som allerede praktiserer trafikkregulering etter vegtrafikkloven § 9 i sitt yrke kan ikke Vegdirektoratet se at formålet med klarere regler er et godt argument for at polititjenestemenn ikke skal kunne trafikkregulere under sykkelritt. Stasjonære og mobile vaktene har fått samme myndighet til å trafikkregulere (midlertidig) som det politiet har etter vegtrafikkloven § 9. Det er den samme myndigheten og de samme tegnene for trafikkregulering som anvendes.

#### Begrensninger til det enkelte politidistrikt

POD og OPD peker på risikoen for ulik håndtering fra distrikt til distrikt dersom polititjenestepersonell unntas fra opplæringskrav. Dette som følge av at en politimester kun er ansvarlig innenfor eget distrikt. Dette medfører etter deres syn at et unntak fra opplæringskrav kun vil gjelde i det politidistriktet denne tjenestepersonen jobber i.

Vegdirektoratet ser argumentene fra POD om begrensninger i politimesters myndighet til å gjelde eget distrikt, mens et kompetansebevis gjelder for hele landet. Etter Vegdirektoratets vurdering vil en stasjonær vakt som består opplæring og prøve få et kompetansebevis som gjelder for hele landet.

Et kompetansebevis vil gjelde for hele landet og for alle typer sykkelritt. Det er viktig at den som gir anbefalingen er klar over dette. Vegdirektoratet mener hensynet til god trafiksikkerhet ivaretas best ved at personens kompetanse dokumenteres og rollen som vakt anbefales fra øverste leder eller den han bemyndiger.

Vegdirektoratet er enig med innspillet til Oslo politidistrikt om ikke å åpne for fritak fra opplæring og prøve for de som skal fungere som mobile vakter. Begrunnelsen er at det er store forskjeller mellom en mobil vakt og en polititjenesteperson på mc. Forskjellene kan medføre en risiko for trafiksikkerheten under avviklingen av sykkelrittet. Vegdirektoratet viser til at mobile vakter kjører fra post til post. De mobile vaktene har ikke hjemmel til å trafikkregulere i fart og må bruke blinkende gult lys når de kjører for å øke deres synlighet. En polititjenesteperson i tjeneste på motorsykkel kan trafikkregulere i fart, bruke blått lys og kreve fri veg. Her er faren for blanding av roller ekstra stor. Dersom en polititjenesteperson som fungerer som stasjonær vakt blander myndigheten sin og trafikkregulere under fart, kan det feste seg en ulovlig praksis hos de andre mobile vaktene. Av hensyn til god trafiksikkerhet, mener Vegdirektoratet at faren for blanding av roller for disse vaktene er stor.

Til slutt vil Vegdirektoratet bemerke at dersom det i realiteten ikke vil bli gitt tillatelser etter søknad om bierverv, er det lite hensiktsmessig å åpne for å søke om unntak fra opplæring og prøve. Etter en samlet vurdering finner Vegdirektoratet at det ikke bør åpnes for å gi unntak fra opplæring og prøve.

### **Under følger Vegdirektoratets kommentarer til innspill for det tilfellet at forslaget besluttes gjennomført**

Politidirektoratet har bemerket at polititjenestepersoner ikke bør særbehandles i forbindelse med opplæringskrav ved bistand til sykkelritt på fritiden sin. Vegdirektoratet har foreslått en åpen formulering til forskiftsteksten. Det er likevel ikke til å stikke under en stol at det per i dag kun er yrkesaktive polititjenestepersoner som kvalifiserer til et slikt unntak som er foreslått. Vegdirektoratet har valgt å ta inn en åpen formulering ved å vise til «*personer som praktiserer yrker hvor tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver som stasjonære og/eller mobile vakter inngår*». Dersom vaktenes trafikkreguleringskompetanse endres i fremtiden, for eksempel dersom myndigheten til stasjonære vakter blir begrenset, kan dette medføre at omfanget av relevante yrkesgrupper med tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver øker.

### Anbefaling fra øverste leder

Det har kommet inn flere innspill om at anbefaling fra øverste leder anses overflødig og at det bør være nok å dokumentere relevant kompetanse fra nærmeste leder.

Vegdirektoratets kommentar til innspillene fra Norsk sykkelrittforening om at det neppe finnes politi igjen som jobber aktivt med trafikkregulering, er at dersom det ikke finnes polititjenestepersoner som har kompetanse til å trafikkregulere, skal det naturligvis ikke gis noen dokumentasjon fra opplæring og prøve heller. Forslaget er ment å gjelde et snevert antall personer. Dette er ikke et forslag om generelt bortfall av opplæringskrav og prøve. Norsk sykkelrittforening mener Vegdirektoratet bør lage en mal over hva som er relevant og tilstrekkelig kompetanse. Innspillet om mal tar Vegdirektoratet med seg i det videre arbeidet med våre interne rutiner for sykkelritt på veg.

Vegdirektoratet er enig i innspillene fra Politidirektoratet og Utrykningspolitiet om at det ikke nødvendigvis må være den øverste lederen selv som gir den skriftlige anbefalingen. Vi ser argumentene om at øverste leder sannsynligvis har mindre kunnskap om søker enn vedkommendes nærmeste leder. Vegdirektoratet tar inn forslaget til ny forskriftstekst § 7 b annet ledd «Det er et vilkår at vedkommendes øverste leder eller den han/hun bemyndiger gir en skriftlig anbefaling».

Når øverste leder gir en anbefaling tilsier det at vedkommende er egnet til å trafikkregulere hele landet. Vegdirektoratet legger til grunn at kompetansebeviset skal gjelde for hele landet.

### Ingen unntak for de som jobber med arbeidsvarsling

For sykkelritt fikk vi særregler i juni 2016 som kun gjelder trafikkregulering under sykkelritt. Stasjonære og mobile vakter har i vegtrafikkloven § 7 b og forskrift om sykkelritt på veg fått

samme myndighet til å regulere trafikken som det polititjenestepersoner i tjeneste har etter vegtrafikkloven § 9.

Hovedregelen er at det kun er stasjonære vakter, mobile vakter og polititjenestepersoner i tjeneste som kan trafikkregulere under sykkelritt. Det ble i høringen foreslått å gi et snevert unntak fra opplæring og prøve. Forutsetning var at personen det gjelder i sitt yrke praktiserer tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver som stasjonære og mobile vakter etter vegtrafikkloven § 7 b eller etter vegtrafikkloven § 9.

Vegdirektoratet er enig i at det er likheter mellom trafikkregulering ved arbeid på og langs veg og trafikkregulering under sykkelritt. Det er også vesentlige forskjeller og det er ulike hjemler i vegtrafikkloven. Høringen åpner ikke for å gi unntak for de som har kompetanse innen arbeidsvarsling. Da dette ikke er en del av høringen går Vegdirektoratet ikke nærmere inn på dette. Det vises for øvrig til høringsnotatet.

#### Ikke et forslag om generelt frafall av opplæringskrav

Forslaget til ny sykkelrittforskrift § 7 b innebærer på ingen måte et generelt fritak fra opplæring og prøve. Norsk sykkelrittforening og Rune Olsen tar derfor feil når de i sitt høringsinnspill skriver at forslaget forstås som et generelt fritak fra opplæringskrav og at kunnskap i opplæringen om sykkelritt frafalles med endringen. Statens vegvesen viser til at det av ordlyden følger at «det kan søkes om unntak» og at Statens vegvesen «kan gi unntak». I tillegg må de fastsatte vilkårene for å gi unntak være oppfylt. Noe som betyr at alle vilkårene som følger av sykkelrittforskriften § 7 b må være oppfylt for at det i det hele tatt kan vurderes om unntak skal gis. Det må søkes skriftlig for hver enkelt person som ønsker fritak fra opplæring og prøve. Videre følger det av «kan gi unntak» at det må foretas en konkret vurdering i hver enkelt sak av saksbehandler i Statens vegvesen. Det er på ingen måte automatikk i dette.

Det er for øvrig ikke riktig at stasjonære vakters trafikkreguleringsmyndighet er begrenset til kun å gjelde andre trafikanter enn deltagere i sykkelrittet.

#### Kompetansebevisets gyldighetstid

Vegdirektoratet forstår at ansatte som pensjoneres eller bytter jobb fremdeles kan ha god kompetanse i å trafikkregulere den dagen de slutter. Vegdirektoratet er imidlertid ikke enig med Utrykningspolitiet i at kompetansebeviset bør gjelde i 5 år etter at vedkommende slutter. Dette henger sammen med at unntaket fra opplæring og prøve etter høringen kun foreslås å gjelde for yrkesaktive personer som praktiserer et yrke hvor tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver inngår der de er i et aktivt ansettelsesforhold. På den måten vil hensynet til trafikksikkerheten under gjennomføringen av sykkelritt ivaretas best mulig etter vårt syn. Sykkelrittforskriften har allerede blitt endret flere ganger etter at den trådte i kraft i juni 2016. Læreplanen har også blitt endret etter ikaftredelse. Et aktivt ansettelsesforhold vil etter vårt syn bidra til bedre trafikksikkerhet ved at vedkommende som anbefales forventes å være oppdatert på gjeldende regelverk til enhver tid. Kravet om å være yrkesaktiv og drive med tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver vil etter Vegdirektoratets syn bidra til en tydelig oppgaveforståelse. De som får unntak fra å gjennomføre opplæring og prøve får

kompetanse i kraft av det aktive yrket de praktiserer. De som går kurs får kompetansen etter å ha tilegnet seg spesialkompetanse for sykkelritt. Etter at en person har sluttet vil ikke arbeidsgiver ha samme innsikt i de gjøremål som vedkommende utfører på fritiden og heller ikke samme ansvar for personen lenger. I rundskriv RPOD-2008-10 punkt 6. reguleres plikter til den som innehar bierverv. Politidirektoratet og Oslo politidistrikt mener for øvrig at kompetansebevisets gyldighet på 5 år må begrenses til den tiden vedkommende er ansatt og at maksimaltiden er 5 år.

Et aktivt ansettelsesforhold vil åpne for at arbeidsgivers har muligheter til for eksempel å trekke tilbake anbefalingen. Dette vil igjen kunne være en egen grunn for tilbakekall av kompetansebevis etter sykkelritt forskriften § 10. Kompetansebevis kan på eget grunnlag tilbakekalles etter sykkelrittforskriften § 10.

Etter Vegdirektoratets syn blir ansvarsforholdet klarere og reglene enklere å forvalte dersom kompetansebeviset kun gjelder så lenge vedkommende er yrkesaktiv og praktiserer yrket hvor tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver inngår.

### **3.2 Innføring av hjemmel for lagring av personopplysninger i forbindelse med utstedelse av kompetansebevis**

Dette er behandlet i høringsnotatet punkt 4.2. Innføringen av nytt IKT register for utstedelse av kompetansebevis for både stasjonære og mobile vakter og nye regler om personopplysninger, gjør det nødvendig å hjemle lagringen av personopplysninger. Dette gjøres i forslag til ny §§ 7c og 7d. Bakgrunnen for å innføre en slik hjemmel er at et samtykke ikke anses tilstrekkelig. Vi vet på nåværende tidspunkt ikke hva slags IKT løsning som velges. For å sikre at kompetansebevis utstedes til riktig person, ønsker vi å åpne for muligheten til lagre opplysninger om personens fødselsnummer. Målet er å lagre så få personopplysninger som mulig, samtidig som vi sikrer at kompetansebevis utstedes til riktig person og at vi får et IKT system som kan utstede kompetansebevisene.

#### **3.2.1 Innspillene**

Statens vegvesen Region sør mener det er unødvendig å innhente personnummer fra kursdeltagerne. De viser til at fødselsdato bør være tilstrekkelig.

Norges Cykleforbund foreslår at kursarrangører oppretter og drifter eget register over godkjente private vakter. De mener at grunnlaget for utvikling av Statens vegvesens sykkelvaktregister ikke er tilstrekkelig. De skriver at det er flere dimensjoner som må settes i lys før man Statens vegvesen kan gå videre med opprettingen av et slikt register. De skriver videre at hensikten med registeret må tydeliggjøres slik at de økonomiske konsekvensene dette vil få for sykkelsporten tydeliggjøres. NCF skriver at da kravene om opplæring ble iverksatt 01.01.2018 var ikke et slikt register klart hos Statens Vegvesen, og derfor måtte NCF belage seg på å investere i et system som kunne utstede kompetansebevis. De viser til at dette ble gjort etter avtale med Statens vegvesen. Utviklingskostnader og driften av dette systemet er ikke kompensert av Statens vegvesen og NCF ber om kompensasjon for

utviklingskostnader og drift ved oppretting av denne midlertidige løsningen. NCF skriver at dette er kommunisert med Statens vegvesen tidligere.

POD bemerker at det er både viktig og nødvendig å ha gode rutiner og systemer for lagring av personopplysninger. De viser til at det er viktig at sikkerheten til IKT-systemet er på et tilstrekkelig høyt nivå for lagring av fødselsnummer.

OPD påpeker at plikten til å bære kompetansebevis er et skal krav. De viser til sårbarheten med å fremvise digitale kompetansebevis ved strømmangel, regn, fuktighet og skade på telefon. Oslo politidistrikt mener et fysisk kompetansebevis festet på uniformen vil være raskere å kontrollere enn ved bruk av mobiltelefon. De viser til det som gjelder ved fysiske førerkort.

### 3.2.2 Vegdirektoratets kommentarer

Utviklingen av sykkelvaktregisteret er på et så tidlig stadium enda at det er for tidlig å si om det er nødvendig med fullt personnummer for kursdeltagerne eller ikke. Løsningen vi ser på per i dag gjør det nødvendig med personnummer. Derfor trenger vi en åpning for kunne lagre denne informasjonen.

Vegdirektoratet er også enig i at ordlyden bør endres for å ta høyde for mulig bruk av digitale kompetansebevis. Sykkelvaktregisteret er et prosjekt der vi per i dag jobber med å anskaffe tilbud fra en utvikler. Vegdirektoratet vurderer å videreutvikle våre interne systemer for å utstede kompetansebevis og per i dag ser vi på utstedelse av digitale kompetansebevis. Løsningene avhenger av kostnader. Det er for tidlig å si sikkert hva løsningen blir. Siden vi ikke er 100 % sikre på at løsningen blir digitale kompetansebevis, beholder vi ordet «synlig, men tar inn ordet «tilgjengelig».

Når det gjelder innspillene fra OPD om sårbarheter ved digitale kompetansebevis, tar Vegdirektoratet dette innspillet med seg i det videre arbeidet med sykkelvaktregisteret. Når det gjelder OPDs henvisning til det som gjelder for førerkort viser Vegdirektoratet til at det for tiden er publisert en høring vedrørende utviklingen av digitalt førerkort. Det er foreslått at digitale førerkort kan benyttes nasjonalt, og i tillegg til eller istedenfor fysisk førerkort på de vilkår som følger av høringen.

Det er riktig at sykkelvaktregisteret ikke var ferdig utviklet innen utløpet av 2016. På grunn av de knappe fristene som ble lagt til grunn var det ikke mulig å få på plass et sykkelvaktregister for utstedelse av kompetansebevis til 2017 sesongen. På det tidspunktet visste ikke Vegdirektoratet at opplæringskravene ville bli utsatt til 1.1.2018. For å få en løsning på plass i 2017 sesongen, ble det etablert en midlertidig løsning der NCF skulle utstede kompetansebevis for stasjonære vakter, mens Statens vegvesen skulle utstede for mobile vakter.

NCF opplyste på møter med Statens vegvesen at de hadde et system for utstedelse av lisenser, som kunne tilpasses til også å gjelde utstedelse av kompetansebevis for stasjonære vakter inntil videre. Kostnader knyttet til tilpasningen var antatt å være liten, og det ble ikke

drøftet eller avtalt at eventuelle kostnader skulle dekkes av det offentlige. Statens vegvesen kan heller ikke se at vi har fått et formelt krav om kompensasjon for dette tidligere, slik NCF skriver.

Etter Statens vegvesens informasjon, måtte kursdeltagerne betale et lite beløp til NCF for å dekke kostanden for utstedelse av et midlertidig kompetansebevis. NCF ble godkjent som kursarrangør i mars 2018. Antallet utstedte kompetansebevis for stasjonære vakter var på ca. 1300 stk. fra mars til juni 2018. For å sikre at kursdeltagerne skulle slippe å betale dobbelt etter at Statens vegvesen har utviklet et system for utstedelse av kompetansebevis mot gebyr, ble det besluttet at det ikke skal betales gebyr for utstedelse av midlertidige kompetansebevis. Dette vil gjelde helt frem til et permanent sykkelvaktregister er ferdig utviklet. De som fikk utstedt kompetansebevis fra NCF i denne perioden fikk disse byttet ut kostnadsfritt hos Statens vegvesen.

### **3.3 Innføring av krav til synlighetstøy**

Dette er behandlet i høringsnotatet punkt 4.3. Hensynet til trafikksikkerhet gjør at kravene om synlighetstøy for de som kan trafikkregulere tas inn i forskriften. Inntil nå har det vært en anbefaling i læreplanen. Bruk av synlighetstøy er viktig for løypevakter, stasjonære vakter og mobile vakter. Det som endres i forskrift nå gjelder synlighetstøy for de som kan trafikkregulere (stasjonære og mobile vakter). Begrunnelsen er at stasjonære og mobile vakter har fått myndighet til å trafikkregulere og det viktig for god trafikksikkerhet at alle trafikanter kan se hvilken rolle disse vaktene har. Det er også viktig for god trafikksikkerhet med et tydelig skille mellom vaktene som kan trafikkregulere, og løypevaktene (som ikke kan det). Derfor tas det inn i forskriften en henvisning til det synlighetstøyet som gjelder for de som trafikkregulerer under arbeidsvarsling. Synlighetstøy til løypevaktene anses ivaretatt ved det som allerede følger av forskrift og læreplan.

#### **3.3.1 Innspillene**

Statens vegvesen Region sør mener det blir for vagt at en sykkelrittarrangør skal forholde seg til hva som står i den til enhver tid gjeldende læreplan. De har foreslått to alternative forskriftstekster. Videre mener Statens vegvesen Region sør at siste setning i §6 første ledd bør endres til at stasjonære og mobile vakter skal ha kompetansebeviset tilgjengelig. Dette fordi kompetansebevisene i fremtiden vil være digitale.

Kingo AS Sportpromo har fremmet et innspill om å tillate bruk av liten logo på jakken.

Statens vegvesen Region midt viser til tidligere innspill om at stasjonære vakter kan bruke vester som sammenfaller med trafikkdirigeringsvester. De påpeker at vestene for stasjonære vakter og løypevakter bør være forskjellige, da det etter tilbakemeldinger for gjennomførte sykkelritt har vært misforståelser rundt hvilken rolle og myndighet vekten har. De mener det er riktig å stille krav til klasse 3 etter EN20471 da alle som arbeider på veg skal bruke klasse 3. De nevner videre at vesten ikke bør tillates å ha reklame. De mener forskriften bør åpne for bruk av digitale kursbevis.

Statens vegvesen Region vest er positive til innføringen av synlighetstøy som vil gjøre det lettere å skille mellom stasjonære og mobile vakter som kan trafikkregulere og løypevakter.

NCF skriver at de stiller seg spørrende til grunnlaget for nye krav om synlighetstøy. De viser til at sykkelritt foregår hovedsakelig i dagslys og mener derfor at det er tilstrekkelig med synlighetstøy etter kategori 2, med langermet jakke. NCF foreslår at det også stilles krav til synlighetstøy for løypevakter og skriver at de støtter argumentene om å skille vaktene med ulike farger. Videre skriver NCF at synlighetstøyet til mobile vakter må nummereres på jakkens rygg for identifisering og kommunikasjon under rittet. NCF skriver i sitt vedlegg at de støtter argumentene for ulik bekledning som adskiller løypevakter fra trafikkregulerende vakter. De viser til at det må være tilstrekkelig at løypevakter bruker refleks vest klasse 1. NCF informerer om at NCF og deres klubber ikke har økonomi til å tilfredsstille kravet på kort varsel og ber om at krav ikke inntre før 01.01.2021. NCF foreslår at stasjonære vakter gis tillatelse til å bruke stoppspak som en forsterkning av vaktens myndighet og de mener det er tilstrekkelig å bruke stoppspak uten lys. NCF viser videre til at det etter retningslinjer gitt i NA Rundskriv 2015/12 ikke tillates tekst eller endringer i tøy og at læreplanen er motstridende på dette punktet for merkingen med «SYKKELRITT».

Norsk sykkelrittforening er positive til forslag om å forskriftsfeste krav til synlighetstøy og begrunner dette med at armene må være godt synlige for å kunne gi tydelige tegn til trafikantene og at synlighetstøy klasse 3 er fornuftig for vakter som skal regulere trafikk fordi tegnene blir godt synlig for trafikantene. De skriver videre at begrunnelsen fra Vegdirektoratet er kunstig og uten rot i virkeligheten til øvrige trafikkopplæring vedrørende synlighetstøy. De skriver at trafikantene skjønner ikke bedre om vedkommende har lov, eller ikke til å regulere trafikk. Norsk sykkelritt forening mener løypevakter bør bruke samme synlighetstøy som stasjonære og mobile vakter og viser til at de trenger å være synlige selv om de ikke trafikkregulerer. Videre vises det til at de er usikre på nytten av å ha henvisningen til læreplanen i forskriften. De skriver videre at læreplanen framstår som et dokument helt uten kvalitet. Norsk sykkelritt forening skriver at noen trafikanter blir mer aggressive når de ser ordet «sykkelritt» og at det er uheldig med denne merkingen. De viser til at trafikkreguleringen skal ha sammen myndighet, uavhengig av årsak til reguleringen. De ønsker muligheten for å merke uniformeringen til mobil vakt med nummer foran og bak i reflekterende stoff og viser til at nummeret er viktig for kommunikasjonen mellom MC, mellom MC og andre kjøretøy og for identifisering av MC til sikringsoppgaven. De skriver videre at de er imot at jakken merkes «SYKKELRITT» siden uniformeringen da ikke kan brukes til løp, triatlon, parkeringsplasser og andre trafikkoppgaver som frivillige organisasjoner har. De ber om at forskriften endres slik at jakker i samsvar med tidligere krav også tillates til sykkelritt.

POD er positive til forslaget om synlighetstøy. De mener forslaget er dekkende og informativt. De fremhever at det er svært viktig at det blir et tydelig skille mellom politiet og andre vakter.

OPD støtter forslaget om å forskriftsfeste kravet til synlighetstøy. De viser til erfaringene så langt som tilsier et tydelig skille mellom løypevakter og stasjonære vakter. De påpeker viktigheten av å kunne skille mellom hvem som har og ikke har trafikkreguleringsmyndighet

for deltagere og andre trafikanter. OPD støtter forslaget om å benytte tilsvarende uniformering som benyttes for arbeidsvarsling i tråd med Håndbok N300. OPD viser til at de er usikre på om teksten «SYKKELRITT» er tilstrekkelig for å kunne skille mellom de som jobber med arbeidsvarsling og de som trafikkregulerer som stasjonære vakter. De viser til at stasjonære vakter har samme myndighet som politi og at stasjonære vakter kan trafikkregulere etter skiltforskriften § 25, mens en som jobber med arbeidsvarsling kun kan stanse og igangsette trafikk. OPDs erfaringer er at stasjonære vakter behersker trafikkregulering etter skiltforskriften § 25 dårlig, mens de behersker trafikkregulering som omhandler stans og igangsetting. Oslo politidistrikt mener trafikkreguleringsmyndigheten til stasjonære vakter bør begrenses til kun å stanse og igangsette trafikk på samme måte som de som jobber med arbeidsvarsling. De viser til at lik myndighet og lik uniformering vil gi god gjenkjennelse og bedre forutsigbarhet for alle trafikanter.

### 3.3.2 Vegdirektoratets kommentarer

Flere av høringsinstansene stiller seg positive til krav om synlighetstøy. Tilbakemeldinger etter sykkelrittseasonen 2018 viste at det var vanskelig for trafikanter å skille mellom løypevakter og stasjonære vakter. Vegdirektoratet er enig med innspillene til NCF om krav til ulikt synlighetstøy, samt farger på tøyet for stasjonære og mobile vakter og løypevakter. Derfor foreslås det å ta inn i forskriften at stasjonære og mobile vakter må bruke den samme jakken som brukes ved trafikkregulering under arbeidsvarsling. Da blir det tydelig for trafikanter og arrangøren og lette samspillet mellom løypevaktene og stasjonære vakter.

Vegdirektoratet foreslår i forskriften at løypevakter må bruke refleksvester i en annen farge enn fargene på jakken til stasjonære og mobile vakter og at refleksvesten er CE-godkjent. Vi ser det som hensiktsmessig å ta inn en anbefaling om godkjent vest etter EN 471 klasse 2 eller klasse EN 1150 i læreplanens leksjon 3 for løypevakter.

NCF skriver at de ikke er økonomisk rustet til å tilfredsstille kravet på kort varsel og ber om en utsettelse til 1.1.2021. Vegdirektoratet forstår behovet for tid til å innrette seg, men vil likevel påpeke at hensynet til økonomi ikke kan gå foran hensynet til trafikksikkerhet. Slik vi ser det har sykkelbransjen fått godt med tid til å innrette seg etter anbefalingene. Det vil imidlertid uansett for rittseasonen 2019 være for knapt med tid til å innrette seg til årets sesong, idet sesongen allerede er i gang. Vegdirektoratet tar derfor inn i forskriften at kravet om synlighetstøy gjelder fra 1.1.2020. Det er etter sykkelritt forskriften § 9 rittarrangørens ansvar å sørge for at løypevaktene ikke forveksles med eller bærer samme type synlighetstøy som stasjonære eller mobile vakter.

Når det gjelder bruk av logo følger Vegdirektoratet reglene for bruk av synlighetstøy innen arbeidsvarsling. Det er tillatt å bruke logo så lenge den ikke er svært synlig og så lenge den ikke brukes på klærnes forside eller bakside. Etter dagens regler kan logoen plasseres på høyre eller venstre arm. Eksempel på størrelser på logo som ikke anses svært synlig er størrelsene 3 x 9 cm, 4 x 6 cm, 2 x 10 cm eller 5 x 5 cm.

Når det gjelder innspillene fra NCF og Norsk sykkelritt forening om at merking med teksten «SYKKELRITT» ikke er tillatt er Vegdirektoratet kommentar til dette at sykkelritt forskriften inneholder særbestemmelser som gjelder for sykkelritt. Vegtrafikkloven § 7 b og



sykkelrittforskriften er spesialbestemmelser som kun gjelder for sykkelritt. Dette betyr at vi krever samme type synlighetstøy som brukes ved arbeidsvarsling samtidig som særbestemmelsene medfører at kravene etter sykkelrittforskriften går foran og vil gjelde kun for sykkelritt. Dette handler derfor ikke om at vaktene jobber med arbeidsvarsling, det har de ikke hjemmel til å utføre. Det er derfor ikke noe selvmotsigende ved dette.

Når det gjelder innspillene om nummererte jakker for mobile vakter så viser NCF og Norsk sykkelritt forening til behov for nummerering for identifikasjon og god kommunikasjon under sykkelrittet. Vegdirektoratet har under tvil kommet til at nummer på jakken aksepteres for de mobile vaktene. Vegdirektoratet var i tvil om hvor nødvendig nummereringen var for å fremme god trafikksikkerhet idet nummeret kan ta fokus fra teksten på jakken samt at det er andre måter å markere en motorsykel på enn at jakken til den mobile vekten merkes. Vegdirektoratet har likevel kommet til at så lenge merkingen med nummer følger krav til gjeldende standard og at det brukes reflekterende materiale vil vaktens synlighet og hensynet til god trafikksikkerhet ivaretas. Dersom erfaringene skulle tilsa at nummereringen virker forstyrrende på god trafikksikkerhet på noen måte, forbeholder Vegdirektoratet seg muligheten til å reversere dette standpunktet.

NCF ønsker at alle stasjonære vakter skal benytte stoppspak når de trafikkregulerer. Stasjonære og mobile vakter har fått samme myndighet til å trafikkregulere som det politiet har etter vegtrafikkloven § 9. Stasjonære og mobile vakter kan derfor kun trafikkregulere på den måten som politiet kan. Skiltforskriften § 25 viser hvilken anvisning politiet kan gi når de trafikkregulerer. Dette betyr at trafikkreguleringen kun kan skje ved å rette armene utad eller oppad (skiltforskriften § 25 bokstav a og b) eller de kan bruke en lykt med rødt lys som svinges frem og tilbake etter bokstav c). Stoppspak brukes ikke av politiet, derfor kan heller ikke stasjonære og mobile vakter bruke dette. Bruk av stoppspak skjer i forbindelse med vegarbeid etter vegtrafikkloven § 7 med tilhørende vegnormaler.

Norsk sykkelrittforening viser til at teksten «SYKKELRITT» er uheldig fordi at jakkene da ikke kan brukes til løp, triatlon, parkeringsplasser for arrangementer og andre trafikkoppgaver. Vegdirektoratets kommentar til dette er at stasjonære og mobile vakter har fått myndighet til å trafikkregulere midlertidig med samme kompetanse som det politiet har etter vegtrafikkloven § 9 i normale situasjoner. Stasjonære og mobile vakter bruker jakker som brukes ved trafikkregulering under arbeidsvarsling. Private vakter under andre arrangementer enn sykkelritt har etter vår kjennskap ikke kompetanse til å trafikkregulere. Derfor kan ikke Vegdirektoratet se at de skal bruke det synlighetstøy som gjelder under trafikkregulering. Synlighetstøyet som den største mengden vakter bruker (løypevaktene) kan imidlertid gjenbrukes på tvers av type arrangementer så lenge andre arrangementer ikke har særregler for dette.

OPD viser til deres erfaringer med at stasjonære vakter behersker trafikkregulering etter skiltforskriften § 25 dårlig, mens de behersker trafikkregulering som omhandler stans og igangsetting. OPD mener trafikkreguleringsmyndigheten til stasjonære vakter bør begrenses til kun å stanse og igangsette trafikk på samme måte som de som jobber med arbeidsvarsling. De viser til at lik myndighet og lik uniformering vil gi god gjenkjennelse og

bedre forutsigbarhet for alle trafikanter. Det kan virke som NCF også ønsker begrensninger i myndigheten til å trafikkregulere, jf. innspillene deres om bruk av stoppspak som Vegdirektoratet har kommentert over. Bruk av stoppspak gjelder under arbeidsvarsling og gjelder stopp og igangsetting av trafikk. Idet stasjonære og mobile vakter har fått samme myndighet til å trafikkregulere som politiet og idet innspillet faller utenfor denne høringen, kan ikke Vegdirektoratet gå nærmere inn på dette i denne omgang.

### 3.4 Øvrige innspill

Norges Cykleforbund og Norsk sykkelrittforening mener de ikke ble inkludert i et samarbeid om utviklingen av et regelverk og viser til Stortingsvedtak nr. 531 av mars 2016. NCF skriver at de ikke kan se å ha blitt inkludert i et samarbeid om utviklingen av regelverk som gir private vakter myndighet til å trafikkregulere og de ber om å få være en samarbeidende part i det videre arbeidet, de vil bli invitert til oppfølgings- og høringsmøter og de ber om å få være med i en revisjon av læreplanen. Vegdirektoratet mener vi har bidratt i større utstrekning enn det som følger av Stortingets vedtak nr. 531. NCF var med under utviklingen av de nye sykkelritt reglene i tråd med Stortingets vedtak nr. 531. Vedtaket gjelder kun etableringen av regelverket. Vegtrafikkloven § 7 b og ny forskrift om sykkelritt på veg ble utviklet raskt og trådte i kraft i juni 2016. Arbeidet med å utvikle reglene ble avsluttet da. NCF har etter dette blitt holdt informert og de har, på vegne av bransjen, blitt involvert under utviklingen av læreplanen høsten 2016/våren 2017. Utvikling av læreplaner anses som en offentlig myndighetsoppgave. Likevel ble NCF holdt løpende informert under utviklingen av læreplanen høsten 2016 og vinteren 2017. Dette skjedde ved informasjon på mail, telefonsamtaler og NCF deltok på vegne av sykkelbransjen ved flere anledninger på møter hos Vegdirektoratet der flere representanter fra NCF møtte. Læreplanen ble gjennomgått i møter og NCF fikk komme med innspill. Dette betyr ikke at NCF og Statens vegvesen alltid var enige i møtene, på telefonen eller per mail. Sykkelbransjen fikk informasjon og anledning til å fremme sine syn uten at dette er det samme som at de fikk fullt gjennomslag for alt. Statens vegvesen har i tillegg bistått ved å stille seg til disposisjon i forbindelse med NCF sin utvikling av deres kursopplegg, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet av februar 2017. Dette skjedde ved bistand fra flere innen Statens vegvesen med telefonsamtaler, mailer og møter hos Vegdirektoratet. I tillegg har flere av Statens vegvesens ansatte som har jobbet tett med regelverket og læreplan holdt innlegg på møter som har vært holdt i regi av NCF. Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at vi har strukket oss lenger enn bare å involvere NCF under utviklingen av regelverket.

Når det gjelder endringer i regler etter ikrafttredelsen i juni 2016, vil alle som ønsker det kunne komme med innspill i en offentlig høring. Slik kan sykkelbransjen fremme sine synspunkter og derved påvirke under regelverksarbeidet. Når det gjelder utviklingen og oppdatering av læreplan og utvikling av prøver, er dette en offentlig myndighetsoppgave som baserer seg på innholdet i regelverket.

Vegdirektoratet er uansett positivt innstilt til et godt samarbeid med sykkelbransjen. Vegdirektoratet ser NCF sine erfaringer innen sykkelritt som verdifulle. Vegdirektoratet er positive til å stille seg til disposisjon for et godt samarbeid, ved behov og i rimelig utstrekning innenfor våre ressurser.

Trond Hegseth og Norsk sykkelritt forening mener kompetansekravet til kursholder må endres fra trafikklærerkompetanse klasse A til kjøreinstruktør klasse A. Vegdirektoratets kommentar til dette er at det i dagens trafikopplæringsforskrift ikke brukes terminologi som kjørelærer eller kjøreinstruktør.

Norsk sykkelritt forening foreslår å fjerne kravet om at mobile vakter kun kan trafikkregulere når de står i ro. Dette er ikke aktuelt å fjerne dette kravet. Dette kommenteres ikke nærmere da forslaget faller utenfor høringen.

Øvrige innspill som er sendt inn som ikke har vært en del av høringen vil ikke bli kommentert.

## 4 Vedtak av forskriftsendringer

Forslaget til forskrift følger av punkt 5. Det foreslås at gjeldende forskrift om sykkelritt endres som foreslått og erstattes med Vegdirektoratets forslag. Vegdirektoratet har ikke forskriftsmyndighet etter denne, det er Samferdselsdepartementet som har myndighet til å endre forskrift om sykkelritt på veg. Endringene vedtas av Samferdselsdepartementet eller etter nærmere avklaring med Samferdselsdepartementet om hvordan endringene formelt skal vedtas. I vårt forslag har vi lagt til grunn at endringene vedtas av Samferdselsdepartementet.

## 5 Del II Forslaget til endring i forskrift:

Vegdirektoratet har i høringsnotatet presentert forslagene til endring. Etter høringsoppsummeringen foreslås følgende endringer i forskrift 17. juni 2016 nr. 699 om sykkelritt på veg (sykkelrittforskriften). Endringene er markert i kursiv.

I

### § 6 Vakthold, skal lyde:

Rittarrangøren skal sette ut vakter i det antall og med den plassering som framgår av vedtaket. Vaktene må ikke være slik antrukket at de kan forveksles med polititjenestemenn, men likevel slik at antrekket skiller dem ut fra andre trafikanter. *Løypevakter skal være antrukket med en CE-godkjent refleksvest som har en annen farge enn synlighetstøyet til stasjonære og mobile vakter. Stasjonære og mobile vakter skal fra og med 1.1.2020 være antrukket med jakke tilsvarende den som brukes ved trafikkregulering under arbeidsvarsling, i henhold til den til enhver tid gjeldende standard. Jakken skal være merket med teksten «SYKKELRITT» på rygg og front i reflekterende materiale etter samme krav som gjelder for arbeidsvarsling. Mobile vakter må bruke godkjent ensfarget gul helhjelm som kan åpnes. Uniformeringen skal tas av i pauser og ellers når vekten ikke utfører oppgaven sin. Mobile vakter kan beholde uniformeringen på under kjøring til og fra poster.*

*Stasjonære og mobile vakter skal bære synlig eller tilgjengelig kompetansebevis.*

Navneliste med opplysninger om stasjonære og mobile vakter skal være mottatt regionvegkontoret senest klokken 10.00 siste virkedag før rittstart.

Vaktene står under rittarrangørens ledelse.

Nåværende § 7 oppheves og blir til § 7a.

**Ny § 7 a skal lyde:**

**§ 7 a Opplæring for private vakter**

*Vakter skal ha opplæring i henhold til læreplan fastsatt 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 mobile vakter under sykkelritt. Etter gjennomført opplæring og bestått prøve utsteder regionvegkontoret kompetansebevis som er gyldig i 5 år. Det betales et gebyr for kompetansebeviset.*

*Kursarrangør som tilbyr opplæring for mobile og stasjonære vakter etter denne forskrift, skal være godkjent av regionvegkontoret. Godkjenning gis for 3 år. Kursholder som tilbyr opplæring for mobile vakter, må ha trafikk lærerkompetanse for klasse A.*

*Regionvegkontoret fører tilsyn med kursarrangør.*

**Ny § 7 b skal lyde:**

**§ 7 b Unntak fra opplæringskrav og prøve for personer i yrker som omfatter trafikkreguleringsoppgaver**

*Det kan søkes om unntak for opplæringskrav og prøve hos Statens vegvesen. Statens vegvesen kan gi unntak fra krav til opplæring og prøve for personer som praktiserer yrker hvor tilsvarende trafikkreguleringsoppgaver som stasjonær og/eller mobil vakt inngår. Deres leder må skriftlig dokumentere tilstrekkelig relevant kompetanse.*

*Det er et vilkår at vedkommendes øverste leder eller den han/hun bemyndige gir en skriftlig anbefaling. Det må i anbefalingen presiseres hva slags rolle vedkommende skal ha (stasjonær eller mobil vakt).*

*Statens vegvesen utsteder kompetansebevis som er gyldig i 5 år.*

**Ny § 7 c, skal lyde:**

**§ 7 c Behandling av personopplysninger**

*Formålet med behandlingen av personopplysninger er å kunne administrere, utstede, kontrollere og inndra kompetansebevis til stasjonære og mobile vakter, jf. § 7 a.*

*Opplysningene slettes når de ikke lenger er nødvendig for formålet.*

**Ny § 7 d, skal lyde:**

**§ 7 d Elevregister og innmelding av opplæring og prøve**

*Kursarrangører skal føre manuelt eller elektronisk elevregister over alle sine elever.*

*Registeret skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer, når eleven begynte og når prøven ble bestått.*

*Registeret skal ajourføres umiddelbart etter at eleven har sluttet.*

*Kursarrangørene melder inn til Statens vegvesen elever som har gjennomført opplæring og bestått prøve.*

*//*

*Endringene trer i kraft 16. mai 2019.*