



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Zinash Abayneh Alembo / 48649386	25/344242-4		06.05.2026

Søknad om tillatelse til å arrangere turrittet Styrkeprøven 20.–21.06.2026 – Trondheim – Lillehammer – Eidsvoll – Oslo

Vedtak

Statens vegvesen avslår søknad datert 28.11.25 og 19.12.25 om gjennomføring av Styrkeprøven Trondheim – Oslo den 20.–21.06.2026 jf. sykkelrittforskriften §§ 9 og 1.

Bakgrunn for avslaget er at Statens vegvesen anser store deler av den omsøkte traséen som uegnet for gjennomføringen av et sykkelritt da det vil medføre en betydelig redusert trafiksikkerhet. Statens vegvesen mener videre at avbøtende tiltak ikke kan gjennomføres i nødvendig grad, da dette vil føre med seg en nedsatt fremkommelighet for den øvrige trafikken som ikke kan aksepteres.

Hjemmelsgrunnlag

Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for sykkelritt på veg åpen for allmenn ferdsel jf. sykkelrittforskriften § 5. Formålet med forskriften er å ivareta trafiksikkerhet og sikre nødvendig fremkommelighet i forbindelse med gjennomføringen av sykkelritt jf. sykkelrittforskriften § 1. I vurderingen av om det skal gis tillatelse til gjennomføring av sykkelritt må det foretas en helhetsvurdering, hvor det særlig skal legges vekt på sykkelrittets konsekvenser for trafiksikkerhet og fremkommelighet, og det skal legges stor vekt på uttalelser fra politiet, kommunen og fylkeskommunen jf. sykkelrittforskriften § 9. Statens vegvesen stiller seg generelt positive til at sykkelritt gjennomføres. Erfaringer fra de senere år har vist at lange turritt har et høyere og mer sammensatt risikobilde enn tradisjonelle rundløyper. Med målsetning om å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter har Statens vegvesen derfor utarbeidet en uavhengig fagrapport som inneholder risikovurdering av spesielt lange turritt på veg som er helt eller delvis åpen for

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

allmenn trafikk, se vedlegg «Prinsippvurdering lange turrutt». I tråd med forskriften har vi innhentet uttalelser fra politiet og berørte vegeiere.

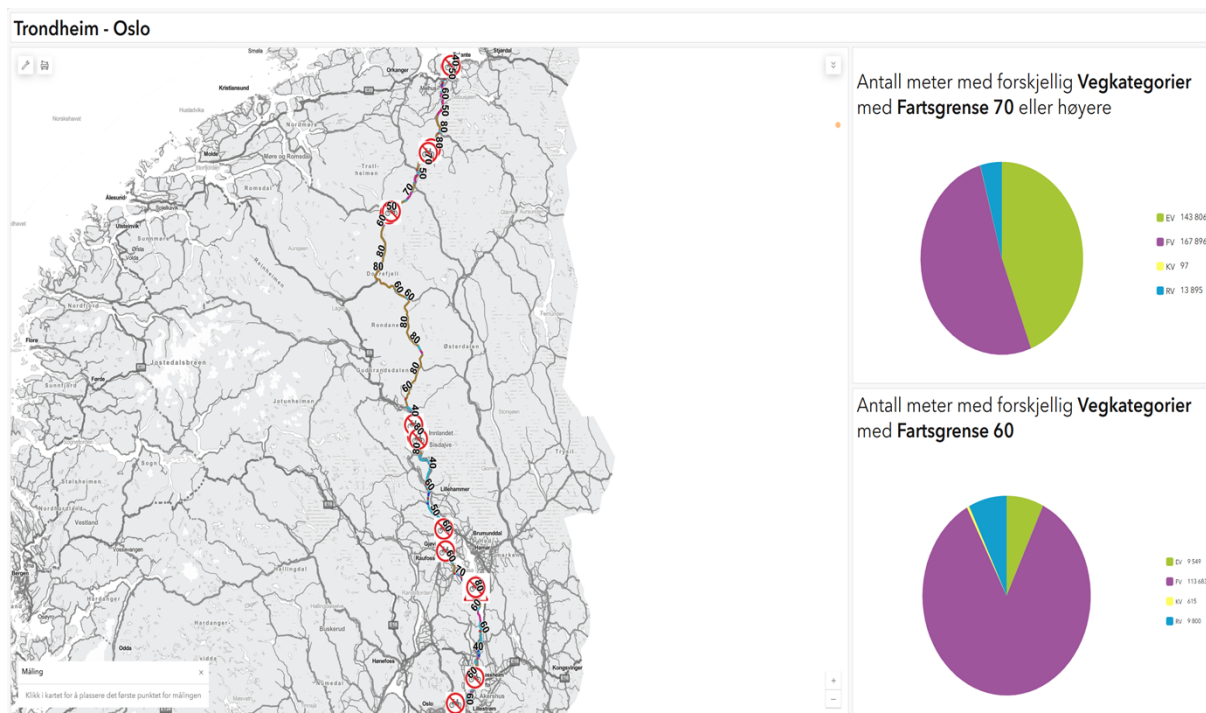
Risikovurdering av trafiksikkerhet og fremkommelighet

I rapporten «Prinsippvurdering lange turrutt» er det vurdert hvilke vegnett som er egnet for bruk til sykkelritt, og hvilke vegnett som ikke er anbefalt som følge av høy risiko for redusert trafiksikkerhet og nedsatt fremkommelighet. Veger som er egnet og anbefalt er veger som har en hastighet på inntil 60 km/t, veger med lav ÅDT (opptil 1500–2000) og veger som har en lav andel tunge kjøretøy (<15%). Følgende veger frarådes brukt som trasé for turrutt jf. rapporten:

- Veg som er prioritert vegnett/hovedrute i samferdselssystemet.
- Veg med generell fartsgrense 80 km/t og veg med høyere fartsgrense enn 80 km/t.
- Veger som normalt er skiltet med forbudt for syklist.
- Veger med høy ÅDT (>2000).
- Veger med høy andel tunge kjøretøy (>15%).

Dette er veger som er uegnet for turrutt som følge av at gjennomføringen innebærer en høy risiko for nedsatt trafiksikkerhet og redusert fremkommelighet. Bruk av prioriterte vegnett og hovedruter samt veger med høy ÅDT til gjennomføring av lange sykkelritt innebærer en høy risiko for trafikkulykker som ikke kan aksepteres, med mindre det kan iverksettes avbøtende tiltak. For veger med fartsgrense 80 km/t og oppover og veger som er skiltet med forbudt for syklist, vil gjennomføring av sykkelritt kreve avbøtende tiltak for å unngå trafikkfarlige situasjoner. Avbøtende tiltak kan være å redusere fartsgrense ned til 60 km/t, oppheving av forbud for syklende eller forsterke oppfølging/kontroll lokalt. Det må gjøres en vurdering av om avbøtende tiltak lar seg gjennomføre av hensyn til fremkommelighet for øvrige trafikanter, særlig tiltaket om å nedsette fartsgrense.

Den omsøkte traséen for sykkelrittet fra Trondheim til Oslo omfatter i stor utstrekning veger med høy fartsgrense. Datagrunnlaget viser at om lag 95 % av strekningen med fartsgrense 70 km/t eller høyere fordeler seg på europaveg (ca. 44,14 %) og fylkesveg (ca. 51,55 %), mens riksveg utgjør ca. 4,27 %. Dette betyr at en vesentlig del av arrangementet er planlagt gjennomført på veger med høy trafikkbelastning og funksjon som hovedtransportårer. Se bildet under:



Statens vegvesen sin vurdering av søknaden

Statens vegvesen vurderer at bruk av vegstrekninger med høy skiltet fartsgrense og funksjon som hovedvegnett stiller særskilte krav til ivaretagelse av trafikksikkerhet og fremkommelighet. Dette gjelder særlig på europaveg, hvor trafikkbildet i stor grad preges av en høy andel gjennomgangstrafikk, betydelig innslag av tungtrafikk, samt sesongvise variasjoner med økt ferietrafikk. Samlet sett innebærer dette et trafikkmiljø med høy kompleksitet og begrenset toleranse for avvik og uforutsette hendelser.

I tråd med nullvisjonen, som legger til grunn at transportsystemet skal utformes slik at alvorlige trafikklukker forebygges, vurderer Statens vegvesen at gjennomføring av sykkelritt på slike vegstrekninger kun kan tillates dersom det kan iverksettes avbøtende tiltak.

Etter en helhetsvurdering mener Statens vegvesen at flere og lengre strekninger i søknaden ikke kan tillates uten omfattende avbøtende tiltak for de vegene som er frarådet brukt som sykkelritt i rapporten. Det er behov for å gjøre avbøtende tiltak på store deler av den omsøkte traséen. Statens vegvesen mener at omfanget vil medføre uforholdsmessige negative konsekvenser for fremkommeligheten, særlig på europaveg som inngår i det nasjonale hovedvegnettet. Samtidig vurderes tiltakene å kunne skape et trafikksikkerhetsmessig krevende samspill mellom syklister og motorisert trafikk, sett i lys av trafikkmengde, trafikksammensetning og vegens funksjon.

Selv om arrangementet tidligere har blitt gjennomført, må hver søknad vurderes uavhengig og på bakgrunn av gjeldende trafikforhold og kunnskap. Økt trafikkmengde (ÅDT), endret sammensetning av trafikken og økt belastning på hovedvegnettet innebærer at risikoen i dag vurderes som høyere enn ved tidligere gjennomføringer.

Nedenfor vises det til eksempler på strekninger som er problematiske med hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet, og vurdering av muligheten for avbøtende tiltak.

Deler av traséen vil foregå på E6, som er en hovedrute i samferdselssystemet. Videre søkes det om å benytte strekninger på fylkesveger som har en generell fartsgrense på 80 km/t, samt strekninger som er skiltet forbudt for syklist.

I Trøndelag går omsøkt trasé på E6 fra Kvålsvegen til Fossvegen, fra Soknesøran til Soknedalsveien og fra rundkjøring Soknedalsvegen til Folldalsvegen. På strekningene fra Støren til Berkåk (ca. 28 km.) og fra Oppdal/Risan til Hjerkin (ca. 38 km.) er det ingen alternative traséer til E6 som kan benyttes. Fartsgrensene på strekningene varierer mellom 70 og 80 km/t. På andre strekninger finnes det alternative traséer. For eksempel kan Gamle kongeveg eller Nerskogveien benyttes mellom Berkåk og Oppdal, men disse har en vesentlig lavere standard og innebærer blant annet bruk av grusveg, økt kjørelengde og betydelige forskjeller i vegstandard. Slike standardsprang mellom ulike vegtyper gir redusert forutsigbarhet og øker risikoen for feilhandlinger hos trafikantene. Dersom E6 likevel skal benyttes, vil dette forutsette en midlertidig reduksjon av fartsgrensen til 60 km/t på lengre strekninger.

I Innlandet fylke går traséen på fylkesveger mellom Hjerkin og Ringebu. Store deler av denne strekningen har en fartsgrense på 80 km/t og moderat ÅDT. E6 mellom Ringebu og Tretten (ca. 35 km.) har 80 km/t og ÅDT på ca. 7500. Rv. 4 mellom Mjøsbrua og Gjøvik (ca. 15 km.) har for det meste en fartsgrense 80 km/t og en ÅDT på 11000–12000. Fv. 33 mellom Gjøvik og grensen til Akershus har stort sett en fartsgrense på 80 km/t, med enkelte strekninger som har en fartsgrense på 70 km/t og lavere fartsgrense i tettsteder og andre påkrevde strekninger. ÅDT på fv. 33 er 10 000 nærmest Gjøvik, og blir gradvis lavere på veg mot grensen til Akershus. Det finnes alternative traséer som kan benyttes for flere av disse strekningene, men bruk av alternative strekninger medfører lange omkjøringer og mange ekstra høydemeter i forhold til omsøkt trasé.

I Akershus og Oslo er det søkt om å bruke rv. 4 fra Gjelleråsen og inn mot mål. Denne strekningen har en høy ÅDT på 18 300 på Gjelleråsen, og er økende inn mot Oslo. Her finnes det alternativer i form av gang- og sykkelveg, men bruk av disse innehar en høy risiko for nedsatt trafiksikkerhet og beredskap. Gang- og sykkelvegen på denne strekningen er ikke dimensjonert for å tåle en stor mengde ryttere i høy hastighet. Vegene er smale, med krappe svinger, innsnevring, underganger og påkoblinger til lokalt vegnett, og risikoen for konflikt mellom ryttere og andre myke trafikanter er derfor høy. Dette innebærer også at det er begrenset fremkommelighet for andre kjøretøy tilknyttet rittet og ambulanser. Beredskapen vil dermed bli svekket.

Det er søkt om å bruke vegstrekninger hvor det er skiltet med forbud mot sykling. Dette gjelder strekningene ved Oppdal og Fåvang. Strekningene har høy ÅDT på 6900–8000. På begge disse strekningene finnes det alternative ruter. Det er også søkt om å bruke strekningen i Falkentunnelen, som er skiltet med forbud for gående og syklende. Tunneler

som er beregnet for kjøring med bil er kategorisert som stor risiko i «Prinsippvurdering lange turrutt» som følge av svekket belysning og manglende sikkerhetsutrustning hos syklistene.

I «Prinsippvurdering lange turrutt» er det fremhevet at det mellom tunge kjøretøy og syklistene er en særlig risiko for trafikkfarlige situasjoner. Dette skyldes at tunge kjøretøy har en stor blindsoner, og skadepotensialet er stort ved en eventuell ulykke. Risikoen er særlig til stede i forbikjørings situasjoner, da syklistene kan foreta forbikjøring på høyre side jf. forskrift om kjørende og gående trafikk § 18. Det meste av traséen som går på E6 har en høy andel tunge kjøretøy (over 15%) eller høy sesongtrafikk. Dette er identifisert som spesiell risiko som det må kreves forsterket risikoreducerende tiltak for å avbøte. Uten tiltak er ikke strekningen anbefalt for sykkelritt. For strekningene fra Horg til Folldal har stort sett hele strekningen over 15 % andel lange kjøretøy, det samme gjelder strekningen mellom Ringebru og Tretten. Risikoreducerende tiltak kan være nedsatt fartsgrense, eller bruk av alternative vegger for syklistene.

Vurdering av avbøtende tiltak

Dersom man skal kunne gi tillatelse til å gjennomføre sykkelritt på frarådet vegen, må det foretas flere avbøtende trafiksikkerhetstiltak. Slike tiltak kan være å skilte ned til 60 km/t, forsterke oppfølging og kontroll lokalt og eller benytte alternative traséer.

Nedskilting av hastighet til 60 km/t for de aktuelle strekningene fra Trondheim til Oslo vil være av et slikt omfang at det medfører en betydelig redusert fremkommelighet for andre trafikanter og vil ha store samfunnsmessige konsekvenser som ikke kan aksepteres. Dette gjelder spesielt for de strekningene med høy ÅDT. Det er også en risiko for at nedsatt fartsgrense ikke vil bli respektert av øvrige trafikanter, noe som kan føre til trafikkfarlige situasjoner, for eksempel i forbindelse med forbikjøringer. Nedskilting for så store deler av vegen vil også være kostbart og kreve mye arbeid, og det må søkes om fravik fra regelverket da den maksimale utstrekningen for midlertidig fartsgrense på 60 km/t er 5 km. jf. Statens vegvesens håndbok N301:2024. Statens vegvesen sin vurdering er derfor at å nedsette fartsgrensen til 60 km/t på så store og sentrale deler av vegen ikke er et aktuelt avbøtende tiltak for denne søknaden.

Et annet avbøtende tiltak kan være å lede sykkelrittet inn på andre alternative ruter der dette finnes. For den omsøkte traséen er det flere og lengre strekninger hvor alternative ruter ikke eksisterer, og tiltaket er dermed ikke mulig å benytte. De ruteendringene som anses nødvendige for å avbøte risikoen for trafiksikkerhet og fremkommelighet er såpass omfattende at det praksis vil være å anse som en helt annen trasé som krever en ny søknad.

Politiets uttalelse til søknaden

Etter sykkelrittforskriften §§ 8 og 9 skal det innhentes uttalelse fra politiet, og denne skal tillegges stor vekt ved behandlingen av søknaden. Politiet har gitt flere uttalelser til denne søknaden, der de fraråder gjennomføringen av det omsøkte sykkelrittet. Statens vegvesen har i sin saksbehandling *ikke* vektlagt politiets uttalelser som omhandler tidligere

hendelser og erfaringer fra gjennomførte ritt som dere har arrangert. Det er kun forhold ved den nye søknaden som skal legges til grunn ved et avslag knyttet til trafikksikkerhet og fremkommelighet. Tidligere hendelser vil kun ha en relevans ved at det kan stille strengere vilkår i en tillatelse for forhold som er brutt ved et tidligere arrangement. Statens vegvesen legger noe vekt på at politiet generelt fraråder sykkelrittet, men uttalelsen har ikke hatt avgjørende betydning for resultatet av vedtaket.

Konklusjon

På bakgrunn av en helhetsvurdering avslår Statens vegvesen søknad om å gjennomføre Styrkeprøven 2026 Trondheim–Oslo med hjemmel i sykkelrittforskriften §§ 9 og 1. Statens vegvesen mener en gjennomføring av det omsøkte sykkelrittet innebærer en uakseptabel risiko for nedsatt trafikksikkerhet og redusert fremkommelighet.

I helhetsvurderingen har vi lagt avgjørende vekt på at store deler av rittet foregår på veger og hovedveger som ikke er egnet for sykkelritt da vegene har en høy fartsgrense og ÅDT samt en stor andel tungtrafikk. Videre er det ikke mulig å gjennomføre avbøtende tiltak for å redusere risikoen for å bedre trafikksikkerheten, da slike vil i et betydelig omfang gi en redusert fremkommelighet for øvrige trafikanter. Statens vegvesen legger noe vekt på Politiets uttalelse til søknaden, som fraråder gjennomføring av sykkelrittet.

Statens vegvesen Transport og samfunn

Med hilsen

Anders O. T. Hagerup
Seksjonsleder

Zinash Abayneh Alembo

Klage

Dette vedtaket kan påklages jfr. forvaltningslovens §§ 28–36. Klagefristen er 3 uker fra vedtaket er mottatt. Klageinstansen er Vegdirektoratet og klage sendes

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
E-post: firmapost@vegvesen.no

Rett til innsyn i sakens dokumenter går fram av forvaltningslovens §§ 18–19.

Vedlegg

Prinsippvurdering lange turridd, datert 29.04.26

Link:

[Klageskjema](#)

[Vegtrafikkloven § 7b](#)

[Forskrift om sykkelritt på veg](#)

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

STYRKEPRØVEN AS, Postboks 437, 1302 SANDVIKA

STYRKEPRØVEN AS, Postboks 437, 1302 SANDVIKA

Kopi

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404, 2325 HAMAR

INNLANDET POLITIDISTRIKT, Postboks 355, 2303 HAMAR

OSLO POLITIDISTRIKT, Postboks 2093 Vika, 0125 OSLO

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Trøndelag politidistrikt, Postboks 2475 Torgarden, 7005 TRONDHEIM

ØST POLITIDISTRIKT, Postboks 3390, 1402 SKI

STYRKEPRØVEN AS, Postboks 437, 1302 SANDVIKA

OSLO POLITIDISTRIKT, Postboks 2093 Vika, 0125 OSLO

STYRKEPRØVEN AS, Postboks 437, 1302 SANDVIKA