



# NOREGS HØGSTERETT

## D O M

sagd 3. september 2020 av Høgsterett i avdeling med

justitiarius Toril Marie Øie  
dommar Bergljot Webster  
dommar Henrik Bull  
dommar Espen Bergh  
dommar Borgar Høgetveit Berg

**HR-2020-1723-A, (sak nr. 20-034146STR-HRET)**  
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 4. desember 2019

A

Syklistenes Landsforening (partshjelpar)  
Norges Cykleforbund (partshjelpar)

(advokat John Christian Elden)

mot

Påtalemakta

(statsadvokat Monica Krag Pettersen)

## R Ø Y S T I N G

(1) Dommar **Høgetveit Berg:**

**Spørsmåla i saka og bakgrunnen for henne**

(2) Saka gjeld spørsmål om sykling i kollektivfelt på E18 ut av Oslo i rushtida var brot på vegtrafikklova § 3 om at alle skal ferdast omsynsfullt, slik at annan trafikk ikkje unødig blir hindra eller forstyrra.

(3) Politimeisteren i Oslo har ved førelegg 5. oktober 2018 sikta A for brot på vegtrafikklova § 31 fyrste ledd, jf. § 3 fyrste ledd. Grunnlaget er skildra slik:

«Mandag 24. september 2018 ca. kl. 16.30 på E18 Mosseveien mellom Ormsundveien og Ulvøya var han ikke tilstrekkelig hensynsfull, aktpågivende og varsom, idet han syklet i kollektivfeltet til tross for at trafikken på stedet ikke tillot dette. Han holdt lavere hastighet enn det som var skiltet fartsgrense på stedet. Som følge av syklingen fortettet trafikken seg og det oppstod kø bak ham, og han hindret således trafikkflyten på stedet. I tillegg fremkalte han potensielt trafikkfarlige situasjoner for seg selv.»

(4) Oslo tingrett sa 15. februar 2019 dom med slik domsslutning:

«1. A, født 00.00.1964, frifinnes.

2. A, født 00.00.1964, tilkjennes sakskostnader fra det offentlige med 8320 – åttetusentrehundreogtjue – kroner.»

(5) Det var dissens i tingretten; dei to meddommarane utgjorde fleirtalet.

(6) Påtalemakta anka dommen til lagmannsretten. Borgarting lagmannsrett sa 4. desember 2019 dom med slik domsslutning:

«A, født 00.00.1964, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 første ledd, til en straff av bot på 8 500 – åttatusenfemhundre – kroner, subsidiært fengsel i 17 – sytten – dager.»

(7) Det var dissens også i lagmannsretten; ein av meddommarane røysta for å forkaste anken.

(8) A har anka dommen til Høgsterett. Anken gjeld lovbruken under skuldspørsmålet. Syklistenes Landsforening og Norges Cykleforbund har erklært partshjelp til støtte for A. A og partshjelparane har sett fram påstand om at A blir frifunnen. Det er gjort gjeldande at den forstyrringa A eventuelt har skapt, ikkje er unødig, og at domfelling uansett vil vera i strid med lovkravet i Grunnlova § 96 og Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) artikkel 7. Partshjelparane har kravd sakskostnader. Påtalemakta har sett fram påstand om at anken blir forkasta.

## Mitt syn på saka

### *Dei faktiske omstenda*

- (9) Den aktuelle delen av E18 – Mosseveien – søraustover ut frå Oslo har eit vanleg køyrefelt og eit kollektivfelt. Fartsgrensa er 60 km/t. Vegen går i ein slak nedoverbakke mot lyskrysset til Ormsundveien. Frå krysset held E18 fram i ein slak oppoverbakke, forbi ein YX-bensinstasjon på høgre sida av vegen. Eit stykke etter bensinstasjonen flatar vegen ut. Nokre hundre meter lenger framme, rett før avkøyringa til Ulvøya, sluttar kollektivfeltet ved at det blir fletta saman med den vanlege køyrefeltet. Kollektivfeltet på den aktuelle strekninga er utan vegskulder. Dersom ein syklist sykklar i kollektivfeltet, kan bussar ikkje passere utan å nytte det ordinære køyrefeltet til venstre.
- (10) Det går ein gang- og sykkelveg langsmed E18 på denne strekninga. Om ein ferdast søraustover, skil gang- og sykkelvegen seg fysisk frå E18 rett før Ormsundveien, kryssar denne og slyngjer seg deretter søraustover før han igjen går langsmed E18 nokre hundre meter før innkøyringa til Ulvøya.
- (11) A bur på X og arbeider i Oslo. Han sykklar til og frå arbeid kvar arbeidsdag heile året. Det gjorde han også den dagen han vart stoppa av politiet.
- (12) Det er anka over lovbruken. Høgsterett må byggje på det faktumet som lagmannsretten har funne prova. Eg siterer frå lagmannsrettens dom:

«Et stykke før lyskrysset ved innkjøringen til Ormsundveien syklet A den aktuelle ettermiddagen ut i veibanen. Han la seg midt i kollektivfeltet. Det er enighet om at trafikken i det venstre, ordinære, feltet var saktegående og tett på det aktuelle tidspunktet. I kollektivfeltet fløt trafikken greit – i alle fall et stykke frem. ...

...

Siktede forklarte at han så seg for før han kjørte ut i veibanen, for å sjekke at det var trygt å kjøre ut. Siktede forklare at han nedover bakken mot lyskrysset ved innkjøringen til Ormsundveien holdt litt over 40 km/t. ... Etter lyskrysset går veien oppover, og As fart falt. ... Før han bremsset, var han oppe i en fart på 32 km/t. ...

...

A forklarte i retten at han – etter at han tok av fra sykkelstien og ut på Mosseveien – ikke fulgte med på hva som skjedde bak ham, og at hans oppmerksomhet var rettet forover. Han visste at hvis han lå midt i kollektivfeltet, ville han forhindre farlige forbikjøringer og de som var bak ham ville akseptere ham, fordi det uansett ikke ville være plass til å passere ham. Han snudde seg derfor ikke for å få bekreftet eller avkreftet om det lå noen bak ham.

Ut fra at siktede ikke har holdt øye med Mosseveien i retning nordover, der han kom fra, legger lagmannsretten til grunn som hevet over enhver rimelig tvil det politioverbetjent Frydenlund har forklart om det som skjedde bak siktede. Frydenlund forklarte at han valgte å stoppe siktede fordi han unødig hindret annen trafikk. Frydenlund forklarte at siktede lagde en 'propp' i trafikken, som var økende. Han så på et tidspunkt at proppen strakk seg fra innkjøringen til Ormsundveien. Frydenlund forklarte at det bak siktede i alle fall lå to busser og en rekke med biler.»

- (13) A vart stoppa av politiet i påkøyringsfeltet rett sør for YX-stasjonen. A var fremst i ein kø. Med omsyn til kva som skjedde lenger framme, det vil seia *etter* punktet der A vart stoppa, har lagmannsretten konkludert slik:

«Lagmannsretten ser ikke bort fra at trafikken hopet seg opp forholdsvis kort etter bensinstasjonen, men ser bort fra at det har vært på nivå med slutten av utkjøringsfeltet fra bensinstasjonen.»

### ***Dei rettslege utgangspunkta***

- (14) Vegtrafikklova § 3 fyrste ledd har slik ordlyd:

«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»

- (15) Dette blir gjerne omtalt som ein av grunnreglane for trafikken, jf. paragrafoverskrifta. Vegtrafikklova § 4 gjev forskriftsheimel for Kongen til å fastsetja nærare trafikkreglar.

- (16) Etter forskrift om køyrande og gåande trafikk – trafikkreglane – § 5 nr. 2 er det tillate å sykle i kollektivfelt:

«Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.»

- (17) Grunnregelen i vegtrafikklova § 3 gjeld likevel også for syklistar i kollektivfelt – og for alle andre trafikantar. Regelen rettar seg mo talle og er unntaksfri. Retten til å ferdast i kollektivfelt, uansett framkomstmiddel, gjeld såleis mellom anna på dei vilkåra som fylgjer av vegtrafikklova § 3 fyrste ledd.

- (18) Vegtrafikklova § 3 fyrste ledd er omtalt av Bjørn Edvard Engstrøm (red.) og Hans Petter Jahre, Vegtrafikkloven: Lovkommentar, § 3 note 1.2, Juridika, revidert 6. mars 2020:

«Vtrl. § 3 bygger på de viktigste målsettingene som ligger til grunn for vegtrafikklovgivningen, nemlig hensynet til trafikksikkerheten og hensynet til effektiv og smidig trafikkavvikling. Kravet om trafikksikker opptreden går frem av formuleringen ‘ikke voldes skade eller oppstår fare’. Hensynet til trafikkavviklingen ivaretas gjennom påbudet om at man skal ferdes ‘slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret’.»

- (19) Tema i saka her er primært trafikkavvikling, det vil seia alternativet om at ein skal ferdast «slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret». Formuleringa «hindret eller forstyrret» er omtalt slik i den nemnde lovkommentaren § 3 note 5.1:

«Med hindring tenker man på det tilfellet at en trafikant direkte kommer i vegen for en annen trafikant, slik at denne ikke kommer frem eller må stanse. Hindring er en kvalifisert form for forstyrrelse. Med forstyrrelse sikter man til de tilfeller hvor andre trafikanter blir nødt til å manøvrere annerledes enn de ellers ville ha gjort for å unngå å komme opp i en faresituasjon. Eksempler på at annen trafikk blir ‘forstyrret’ har

man når en trafikant tvinger en annen til unnamanøver eller til å redusere hastigheten. I utgangspunktet vil enhver tvungen hastighetsreduksjon eller endret manøvrering innebære at kravet om 'forstyrret' er oppfylt.»

- (20) Formuleringa «unødig» er deretter omtalt slik i § 3 note 5.2:

«Som man ser er uttrykket 'forstyrret' så omfattende at det i dagens trafikk vil være helt umulig ikke å forstyrre andre trafikanter. Paragrafen setter da heller ikke forbud mot enhver forstyrrelse. Det er et vilkår for at § 3 skal være overtrådt, at hindringen eller forstyrrelsen er 'unødig'. Hva som er 'unødig' må vurderes ut fra den konkrete situasjon. Momenter i denne vurderingen vil være hvor omfattende forstyrrelsen er, hvor stor trafikkmengden er på stedet, og hva slags trafikksituasjon det er tale om. Generelt sett kan man si at medtrafikanter må akseptere å bli forstyrret av hensyn til trafikkavviklingen så langt dette ikke vil være urimelig eller unødvendig.»

- (21) Etter mitt syn er dette ei dekkjande skildring av gjeldande rett. I vurderinga av om annan trafikk blir «unødig ... forstyrret» etter vegtrafikklova § 3 fyrste ledd, må ein ta utgangspunkt i det aktuelle og konkrete trafikkbiletet, inkludert trafikantens moglege handlingsalternativ. Samstundes skal all ferdsel skje «hensynsfullt». I dette ligg det ei forventning om smidig framferd. Alle trafikantar må ta omsyn til andre – og må difor også vera førebudde på å tola ei innskrenking av sin eigen rett. Ein kan på sett og vis tala om ei trafikal tolegense.

### ***Hindra eller forstyrra A trafikken?***

- (22) Lagmannsretten har lagt til grunn at «bilene og bussene som lå bak A ble 'tvunget' til å manøvrere annerledes enn de ellers ville ha gjort». Trafikantane bak A vart altså hindra i å koma opp i ynskt lovleg fart, og det oppstod kø. Dette er klart ei forstyrring etter lova.

### ***Forstyrra A trafikken «unødig»?***

- (23) For spørsmålet om A «unødig» forstyrra trafikken, må forstyrringa av trafikken vurderast opp mot ulempene A ville få ved ikkje å kunne sykle den aktuelle strekninga på E18 på det aktuelle tidspunktet.
- (24) Trafikksituasjonen var spesiell, men ikkje uvanleg. A sykla i eit kollektivfelt på ein av dei to europavegane søraustover frå Oslo i rushtida. Dette skil seg frå meir vanleg ferdsel på norske vegar – der det korkje er rushtidstrafikk eller kollektivfelt. Særsynet i saka her er framfor alt at dei andre trafikantane i kollektivfeltet ikkje hadde noka moglegheit til å passere A, sidan det var saktegåande trafikk i køyrebana til venstre for kollektivfeltet. Samstundes gjekk det langs strekninga ein gang- og sykkelveg som A kunne nytte.
- (25) Eitt av føremåla med vegtrafikklova § 3 fyrste ledd er som nemnt å lette trafikkavviklinga. Dette gjeld også ved kortvarige forstyrringar, sidan også slike skapar kø – som i seg sjølv forsterkar forstyrringa av trafikkflyten. Kø som oppstår som fylgje av ei hindring eller forstyrring, vil ikkje nødvendigvis bli borte samstundes med bortfallet av hindringa eller forstyrringa. Etter mitt syn må omsynet til trafikkflyten vega tungt når det er tale om rushtrafikk i ei utfartsåre frå ein stor by.

- (26) Også det omstendet at køen oppstod i eit kollektivfelt, som er reservert for særskilte trafikantar og med det er meint å prioritere og sikre trafikkflyten for nettopp desse gruppene, talar etter mitt syn for at forstyrringa er «unødig». Sjølv om forstyrringa truleg ville bli kortvarig, er det relevant at køen oppstod raskt, og at det var fleire bussar i han.
- (27) A hadde alternative ruter tilgjengeleg. Han kunne mellom anna sykla på gang- og sykkelvegen frå Ormsundveien til Ulvøybrua. Sykkelvegen har nokre svært smale parti, og det er fleire inn- og utkøyningar langs traseen. A ville tvillaust ikkje kunne halde den same farten og ville difor bruke noko lengre tid på å sykle denne alternative ruta, særleg i rushtrafikken, når det er mange andre syklistar og fotgjengarar der. Det same kan i hovudsak seiast om eit anna tilgjengeleg alternativ utom den nemnde gang- og sykkelvegen. Eg ser likevel ikkje grunn til å vurdere dei ulike alternativa meir inngåande. Det store fleirtalet av syklistar på strekninga nyttar gang- og sykkelvegen. Ut frå den nemnde tolegrensa kunne A ikkje forvente at dei alternative rutene skulle vera frie for ulemper. Det at A hadde etter måten praktiske og realistiske alternativ som han valde ikkje å nytte, talar klart for at forstyrringa var «unødig».
- (28) Samla er eg komen til at As ulemper med å måtte velja ein annan trase i dette tilfellet ikkje oppveg omsynet til trafikkflyt, slik at vilkåret «unødig ... forstyrret» er oppfylt.
- (29) Etter mitt syn reiser korkje tolkinga eller bruken av vegtrafikklova § 3 i dette tilfellet nokon tvil som gjev grunn til å drøfte om lovkravet i Grunnlova § 96 og EMK artikkel 7 er overhalde.

### ***Var syklinga aktlaus?***

- (30) Vegtrafikklova § 31 fyrste ledd fyrste punktum slår fast at den som forsettleleg eller aktlaust bryt vegtrafikklova, kan straffast. Samstundes inneheld grunnregelen i vegtrafikklova § 3 fyrste ledd eit krav til aktsam framferd i trafikken, jf. «ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom». Aktløysevurderinga etter § 31 fyrste ledd fyrste punktum vil difor likne noko på vurderinga av om det ligg føre eit brot på § 3 fyrste ledd.
- (31) Det må uansett gjerast ei konkret vurdering av om A var aktlaus. Vurderinga må byggje på dei faktiske omstenda knytte til den aktuelle vegstrekninga, syklinga og trafikksituasjonen, og til As kunnskap om desse omstenda. Som aktor gav uttrykk for i skranken, vil vurderinga kunne bli annleis for ein syklist som ikkje er kjend på staden.
- (32) Forsvararen har særleg gjort gjeldande at A ikkje kunne vita noko sikkert om trafikkflyten då han, før han kom til avkøyringa til Ormsundveien, tok valet om å sykle i kollektivfeltet.
- (33) A var svært godt kjend på staden. Han såg at trafikken var saktegåande i venstrefeltet. A visste at når han sykla i kollektivfeltet, ville trafikantar bak han ikkje kunne passere. Samstundes visste A at det ville kunne oppstå kø bak han dersom trafikkflyten elles var god.
- (34) Ut frå dei faktiske omstenda som lagmannsretten har funne prova, er det etter mitt syn treffande når fleirtalet i lagmannsretten skriv at «A [tiltok] seg bevisst en rolle hvor han regulerte trafikken ut fra sin kjøremåte og sine behov». På den same måten som lagmannsrettens fleirtal meiner eg at dette i det minste er medviten aktlaus framferd.

### *Oppsummering og konklusjon*

- (35) As rett til å sykle den aktuelle strekninga i kollektivfeltet på E18, jf. trafikkreglane § 5 nr. 2, var ikkje absolutt. Syklinga måtte skje innanfor rammene av vegtrafikklova § 3 fyrste ledd. A måtte difor, som alle andre trafikantar, fortløpande vurdere om syklinga ville skapa ein unødig kø i kollektivfeltet. Han valde å prioritere si eiga sykling framom trafikkavviklinga. Etter mitt syn forstyrra då A trafikken «unødig».
- (36) Eg finn grunn til å nemne at konklusjonen ikkje inneber at det i praksis er forbode å sykle i kollektivfelt. Men på den same måten som saktekøyrende vegfarande på tronge vegar må svinge av med jamne mellomrom for å sleppe trafikken forbi, må ein etter omstenda finne seg i å måtte sykle ein annan stad for å unngå å skapa kø.
- (37) Eg er etter dette komen til at anken blir forkasta, og røystar for slik

#### D O M :

Anken blir forkasta.

- |      |                                    |  |
|------|------------------------------------|--|
| (38) | Dommer <b>Bergh:</b>               | Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende. |
| (39) | Dommer <b>Webster:</b>             | Likeså.  |
| (40) | Dommer <b>Bull:</b>                | Likeså.  |
| (41) | Justitiarius <b>Øie:</b>           | Likeså.  |
| (42) | Etter røystinga sa Høgsterett slik |  |

#### D O M :

Anken blir forkasta.