



Statens vegvesen

Veglovutvalget
veglovutvalget@sd.dep.no

Veglovutvalget

Behandlende enhet: Økonomi- og virksomhetsstyring	Saksbehandler/telefon: Gyda Grendstad / 95272428	Vår referanse: 25/290842-29	Deres referanse: 25/4033	Vår dato: 10.04.2026
---	---	--------------------------------	-----------------------------	-------------------------

Innspill fra Statens vegvesen

Vi henviser til henvendelse fra veglovutvalget og har i det følgende beskrevet:

- områder vi mener fungerer godt slik loven er i dag
- behov for klargjøring eller forbedring
- utfordringer mellom veglov og tilgrensende lovverk der vi ser behov for avklaringer

Forslagene er utdypet i 5 vedlegg. Det legges vekt på sektorens bidrag til økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft.

Formålsparagraf

Vi foreslår at vegloven får en mer tidsmessig formålsparagraf som vektlegger sektorens bidrag til økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft, inkludert universell utforming.

Klima og miljø

Vegsektoren påfører miljøet særskilte ulemper, blant annet ved arealinngrep, støy, klimagassutslipp, luftforurensning, forurensning av jord og vann, salt, belysning og mikroplastutslipp. Vegloven tydeliggjør ikke Statens vegvesens nasjonale oppgaver på klima- og miljøområdet, og det bør vurderes om det er aktuelt å innføre sektorspesifikk miljølovgivning og tydeligere hjemmel for kunnskapsutvikling om vegsektorens miljøkonsekvenser.

Postadresse
Statens vegvesen
506M744441M744783M744787M744790Mfirmapost@vegvesen.no
Postadresse
Postnummer

Telefon: 02030

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50

Grensesnitt til annet lovverk generelt

Det finnes mange tilgrensende lover som regulerer klima, miljø og helse, blant annet naturmangfoldloven, forurensningsloven, folkehelseloven og plan- og bygningsloven. Vi anbefaler en grundig vurdering av veglovas virkeområde opp mot disse lovene, inkludert rolleavklaringer og myndighetsfordeling for fastsettelse av klima- og miljøkrav, se vedlegg 1,2 og 5.

Vi foreslår en gjennomgang av grensesnittet mellom veglova og andre lover innen infrastruktur som vegtrafikkloven (vedlegg 3), jernbaneloven, kyst- og sjølovgivning, sikkerhetslovgivning og redningslovgivning, særlig med tanke på ansvar ved beredskap og koordinering. Det bør vurderes om også ferjesamband bør inkluderes i vegloven.

Nasjonale turistveger og ansvar for drift og vedlikehold

Forvaltningen av statlig etablerte tiltak langs fylkeskommunale turistveger skjer via avtaler med fylkeskommunene, der fylkeskommunene omtales som «vegeigar» og Vegdirektoratet som «attraksjonseigar». Det er usikkerhet knyttet til ansvars plassering for drift og vedlikehold, spesielt fordi vegloven § 20 ikke eksplisitt åpner for avtaler om drift og vedlikehold, kun planlegging, bygging og utbedring. Vi etterlyser lovbestemmelser som tydelig hjemler slike samarbeid uten å skape usikkerhet. Dette er også aktuelt generelt, ikke kun for nasjonale turistveger.

Vegdirektoratets roller og ansvar

Det er reist spørsmål om Vegdirektoratets rolle og ansvar som myndighetsorgan, særlig når det behandles saker som omfatter både Statens vegvesen, Nye Veier AS og andre vegmyndigheter. Vi foreslår en tydelig definisjon av Vegdirektoratets rolle for å ivareta habilitet og legitimitet.

Regulering av utbyggingsselskap

Vi anbefaler en utredning av behovet for egne bestemmelser om ansvar og roller for utbyggingsselskap etablert av vegmyndighetene, spesielt statlige utbyggingsselskap som eies av Samferdselsdepartementet. Det pekes i vedlegg på uklarheter i myndighetsfordeling mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS, og behov for mindre justeringer mht. kostnadseffektivitet, for eksempel ved behandling av søknader om ledningslegging.

Forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven

Det er gjentatte problemstillinger knyttet til grensesnittet mellom veglova og plan- og bygningsloven, særlig vedrørende vegnormalenes status, krav i ulike planfaser, og forholdet til byggteknisk forskrift (TEK17) og Sak 10. Vi anbefaler en klargjøring av hjemler og ansvar i planlegging, prosjektering og bygging av veg.

Vegnormaler

Vegnormalene er tekniske kravdokumenter som regulerer planlegging, prosjektering og bygging av offentlig veg, men dekker i liten grad utbedring og vedlikehold. De er bindende for vegmyndighetene og Nye Veier AS, og det kreves godkjenning ved fravik. Det foreslås også vurdering av vegnormalenes juridiske status, som i dag ikke er forskrift.

Med økt fokus på utbedring og vedlikehold anbefales det at utbedring omfattes av vegnormalene (§13) og det vurderes å slå sammen bestemmelsene i §§ 13 og 16. Det understrekes at utbedring innebærer standardheving, mens vedlikehold innebærer reetablering av eksisterende standard, i tråd med definisjoner fra Direktoratet for byggkvalitet.

Avkjørsler

Vi etterlyser presisering av behandlingsregler etter plan- og bygningsloven og vegloven. Det ønskes fjerning av muligheter for å legge konkrete avkjørsler inn i kommuneplan, da dette anses som feil plannivå. Det bør vurderes lovgivning for avkjørsler generelt, for midlertidige anleggsavkjørsler i regulerte områder, snøskuterløyper og skiløyper.

Tilsyn, sanksjoner, gebyrer

Ulike granskninger peker på behov for utvidet statlig tilsyn i vegsektoren, og vi foreslår at omfanget av tilsyn i veglova bør utredes.

Videre mangler veglova hjemler for sanksjoner, noe som bør vurderes innført. Vi anbefaler videre å styrke hjemmelsgrunnlaget i veglova for å kreve gebyrer og kostnader for arbeid utført av andre enn tiltakshaver, da dagens bestemmelser er for generelle.

Hjemler som kan håndteres i forskrift eller vegnormal

Vi påpeker at enkelte gamle hjemler i veglova, eksempelvis knyttet til gjerder, grunder og ferist, trolig kan håndteres i forskrift eller vegnormal i stedet for lovtekst.

Bedre definisjon av vegklasser

Dagens praksis for håndtering av ulike vegklasser er uheldig, og det arbeides med en ny vegklasseforskrift som skal vedtas i 2026. Forskriften bør vurderes i forbindelse med ny veglov, med eventuelle presiseringer i loven.

Ekspropriasjonshjemmel, eiendomsrett og matrikkelføring

Det er viktig med forutsigbarhet i ekspropriasjonsprosesser for vegprosjekter. Loven bør videreføre myndighet til å vedta ekspropriasjon og fungere som klageorgan. Ekspropriasjonshjemmelen bør omfatte grunn og rettigheter nødvendig for bygging, vedlikehold og drift, inkludert midlertidig bruk av grunn og tiltak utover regulert vegareal.

Dagens hjemmel omfatter ikke erverv til økologisk kompensasjon, naturrestaurering eller reetablering av dyrka mark, og det bør vurderes tatt inn.

Krav om reguleringsplan ved ekspropriasjon bør klargjøres, og vilkår for unntak fra plankravet vurderes. Utfordringer ved totalentrepriser og fleksible reguleringsplaner bør diskuteres.

Statens vegvesen og andre vegmyndigheter har i dag store utfordringer knyttet til registrering av veggrensener i matrikkelsystemet og behov for regelverksendringer.

Intelligente transportsystemer (ITS)

Veglova bør i større grad reflektere at ITS er integrert i vegsystemet, og legge overordnede rammer for digitale løsninger, vegdata, sanntidsinformasjon og personvern. Det bør sikres at veglova fungerer i samspill med ITS-loven, ITS-direktivet og annet EØS-regelverk, med tydelig ansvarsdeling for å unngå overlapp. Det anbefales en helhetlig gjennomgang av reguleringen av ITS. Veglova må ikke hindre innovasjon og testing av nye teknologier, inkludert autonome kjøretøy, og bør legge til rette for alminnelig bruk av slike systemer. Ansvar for feil i digitalt veinett bør vurderes i sammenheng med føreransvar og produsentansvar. Digitaliseringen øker behovet for krav til cybersikkerhet, robusthet og beredskap. Veglova bør også støtte multimodale digitale tjenester på tvers av transportformer.

Bompenger

Bompenger reguleres i vegloven § 27 og har utviklet seg fra finansiering av vegbygging til også å omfatte trafikkregulering og kollektivtrafikkfinansiering. Sektoren er svakt regulert, og det pågår arbeid for å justere hjemmelen for å kunne regulere aktørene, føre tilsyn og delegere myndighet. Det vurderes om bompenger bør få eget kapittel i ny veglov og om det bør skilles mellom finansiering og regulering. Det er også behov for tydeligere regulering av bompenger på private veier og fordeling av beslutningsmyndighet.

Byggegrenser, vegens eiendomsområde og ledninger

Det bør klargjøres hvilke tiltak innenfor byggegrensa som er søknadspliktige, og hvilket regelverk som gjelder for dispensasjonssøknader.

Vegens eiendomsområde bør defineres, da det ikke nødvendigvis krever formell eiendomsrett, men beskriver geografisk utstrekning av forbud. Forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven i tiltak innenfor eiendomsområdet bør avklares

Det er ikke tilstrekkelig avklart at byggegrensereglene gjelder for tunneler, og det ønskes at ny veglov tydeliggjør byggegrenser horisontalt og vertikalt for vegtunneler.

Det er videre uenighet om vilkår for tillatelser til ledninger utenfor tre-meteren, som bør tas stilling til i lovarbeidet. tillatelser.

Avkjørsler og omklassifisering

Det er behov for definisjon av avkjørsel og avklaring av hvilket regelverk som gjelder for avkjørselstillatelser. Regler for omklassifisering og nedlegging av offentlig veg bør tydeliggjøres, inkludert krav til vegens tilstand ved nedklassifisering. Det bør også tydeliggjøres at omklassifiseringsvedtak ikke enkeltvedtak.

Personvern og behandling av personopplysninger

Dagens regulering er ikke tilstrekkelig for den brede behandlingen av personopplysninger som skjer i praksis. Det er behov for klargjøring av behandlingsgrunnlag etter GDPR, særlig med hensyn til byggherreansvaret, roller som myndighetsutøver, byggherre og eier, samt behandling av særlige kategorier opplysninger. Vegtrafikksentralene (VTS) og krimenheten har behov for tydeligere hjemmel for behandling og deling av opplysninger, se vedlegg 4.

Offentlige anskaffelser og vegnormaler

Vegnormalenes rettslige status er uklar og påvirker anskaffelsesregelverket og personvernregelverket, særlig ved vurdering av klima- og miljøkrav. Skillet mellom Vegdirektoratet som normgiver og divisjonene som oppdragsgivere skaper kompleksitet, se vedlegg 1.

Tvangsfullbyrdelse og eiendomsrett

Det er behov for å klargjøre om vegmyndighetene kan gjennomføre tiltak ved manglende etterlevelse av pålegg selv, eller om dette må skje via namsmyndighetene. Videre bør vegmyndighetenes eierrådighet og skillet mellom privatrettslig og offentlig myndighetsutøvelse tydeliggjøres, se vedlegg 1, 2 og 5.

Avslutning og anbefalinger

Statens vegvesen ser behov for en mer helhetlig og presis regulering i ny veglov, med særlig prioritering på:

- Avklaring av vegnormalenes rettslige status
- Avklaring av forhold til tilgrensende lovverk
- Klargjøring av hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger, inkludert særlige kategorier. Klargjøring av roller og behandlingsgrunnlag etter GDPR.
- ITS og digitalisering

Vi bidrar gjerne med ytterligere utdyping dersom utvalget ønsker det.

Med hilsen
Økonomi- og virksomhetsstyring

Ove Myrvåg
Direktør

Jan Fredrik Lund

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

5

Vedlegg 1 Overordnet og generelle innspill

Formålsparagraf

Loven bør ha en mer tidsmessig formålsparagraf der sektorens bidrag til økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft vektlegges, herunder også om universell utforming.

Klima og miljø

Det finnes mye annen lovgivning som gjelder på vegområdet, som for eksempel naturmangfoldloven, forurensningsloven, grannelova og plan- og bygningsloven som gir føringer mht. ivaretagelse av miljø i vegsektoren. Allikevel har vegsektoren visse sider som påfører miljøet og omgivelsene i særstilling store ulemper. Det bør vurderes om det skal innføres sektorspesifikk miljølovgivning.

Statens vegvesen har nasjonale oppgaver på klima- og miljøområdet uten at dette kommer frem av veglova § 10, som beskriver noen av Statens vegvesens nasjonale oppgaver. I § 10 fremgår bare følgende: "samfunnstryggleik og beredskap, nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon for offentlig veg". Det bør vurderes om vegloven bør tydeligere peke på Statens ansvar for kunnskapsutvikling for vegsektorens særskilte miljøkonsekvenser, som er arealinngrep (natur, kulturminner, landbruk osv), klimagassutslipp, støy, luftforurensning, forurensning av jord og vann, lysforurensning fra vegbelysning m.v.

Innen helsesektoren finnes slike bestemmelser i for eksempel folkehelseloven § 25. Innen vegsektoren er oppgaver delegert pga. sektoransvaret forankret i instruksen fra Samferdselsdepartementet. Hvis dette kunne bli vurdert i utredningen, hadde det vært nyttig.

Veglovas grensesnitt til andre lover innen samfunnsplanlegging, klima, miljø og helse

Veglovas grensesnitt til annet lovverk som regulerer påvirkninger på klima, miljø og samfunn, burde avklares. Det er behov for en vurdering av veglovas virkeområde opp mot naturmangfoldloven, forurensningsloven og folkehelseloven (med tilhørende forskrifter). Vurderingen bør også drøfte rolleavklaringer, og hvem som er egnet myndighet for å fastsette klima- og miljøkrav. Noen sentrale tilgrensende lover og forskrifter er;

- plan og bygningsloven (2008)
- offentliglova (2006)
- forvaltningsloven (1967)
- naturmangfoldloven (2009)
- forurensningsloven (1981)
- folkehelseloven (2011)
- forskrift om konsekvensutredninger (2017)
- forskrift om vannforsyning og drikkevann (2017)
- forskrift om rammer for vannforvaltningen (2006)
- forskrift om miljørettet helsevern (2003)
- byggesaksforskriften (2010)
- forskrift om anlegg av offentlig veg (2007)
- kart- og planforskriften (2009)

I Vedlegg 2 og 5 er det drøftet grundigere en del forhold hvor det er behov for avklaringer mellom veglov og plan- og bygningslov.

Vegdirektoratets roller og ansvar

Vegdirektoratet er en del av Statens vegvesen. Nye Veier AS og fylkeskommunene har reist spørsmål knyttet til Vegdirektoratets rolle og ansvar der Vegdirektoratet er gitt kompetanse som myndighet (myndighetsorgan) til å behandle saker som både omfatter Statens vegvesen, Nye Veier AS og de andre vegmyndighetene. Spørsmålene berører både hensyn til habilitet og hensyn til legitimitet. En tydeligere definisjon av Vegdirektoratets roller og ansvar ville derfor være nyttig.

Regulering av utbyggingsselskap

I dag er statlig utbyggingsselskap nevnt i loven. I kommunene er det også vanlig å etablere tilsvarende selskap. Det bør utredes behov for egne bestemmelser for utbyggingsselskap etablert av vegmyndighetene med hensyn til ansvar og roller.

Statlig utbyggingsselskap og behov for egne bestemmelser bør utredes spesielt da eierskapet ligger hos Samferdselsdepartementet (Staten) og vegmyndigheten er delegert til underliggende etat i Statens vegvesen. Det bør vurderes om det er behov for at en del av det som nå er basert på avtaler mht. fordeling av ansvar og myndighet tas inn i lovverket.

I dag er det Statens vegvesen som treffer vedtak også der Nye Veier AS bygger eller drifter veg, jf. veglova § 9. Et praktisk eksempel er behandling av søknader om legging av ledninger i veg: selv om Nye Veier AS drifter vegen, er det Statens vegvesen som behandler søknaden og fatter vedtak, basert på dialog med Nye Veier AS. Dette innebærer en todelt rollefordeling som kan fremstå lite hensiktsmessig og uklar, både for forvaltningen og for tiltakshaver. Utvalget bør derfor vurdere om noen flere/færre myndighetsoppgaver enn i dag kan ligge til Nye Veier AS og sikre grunnlag effektiv drift i vegsektoren.

Det kan også nevnes at det har vært uklare ansvarsforhold for Nye Veier og Bane Nor for tiltak etter vannforskriften og forventning/forpliktelse til offentlige selskap til å delta i prosessene med regional plan for vannforvaltning etter plan- og bygningsloven. Disse uklarhetene viser at avgrensningen av selskapers ansvar som forvalter av statlig infrastruktur bør vurderes.

Forholdet mellom veglova og andre lover innen infrastruktur

Det er flere lover med grensesnittsutfordringer mot veglova innen infrastrukturuområdet. Disse grensesnittene bør diskuteres i arbeidene, og omfatte en diskusjon om hvordan disse grensesnittene skal håndteres. Se vedlegg 3 for mer utdyping mht. vegtrafikkloven)

Eksempler på forhold som bør vurderes er:

- Forholdet mellom vegtrafikkloven og veglova

- Forholdet mellom jernbaneloven og veglova
- Forholdet mellom kyst og sjø lovgivning og veglova (bla. aktuelt ved ferjesamband)
- Forholdet mellom sikkerhetslovgivning (eksplosjon, elektro, maskin), redningslovgivning (brann og redningstjenester) og veglova (bla. ansvar ved beredskap må defineres bedre – koordinering)

Veglova omfatter i dag veg på land, og ferjesamband er ikke omfattet av dette. Det bør vurderes om det er hensiktsmessig å ta ferjesamband inn i veglova.

Forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven

Forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven er et viktig tema. Vi vil trekke fram noen forhold her og viser til vedlegg 2 og 5 der ulike tema er mer utdypet.

Forholdet mellom vegnormalene status jf. PBL, arealplan

Det er uklarhet rundt grensesnittet mellom veglova og plan og bygningsloven. Planlegging av veg etter plan og bygningsloven må ta utgangspunkt i krav i vegnormalene som har betydning for arealbehov, så dette bør presiseres. Det bør også avklares hvorvidt kommunen gjennom planvedtak kan overstyre vegnormalenes krav til utforming av riks- og fylkesveg.

Forholdet mellom vegnormalenes status og byggteknisk forskrift (TEK17)

Dette ble aktualisert i forbindelse med granskningen av kollapsen av Tretten bru – hvorvidt teknisk forskrift hadde forrang til anleggsforskriften med vegnormalene. Problemstillingen må redegjøres for i arbeidet.

Forholdet generelt mellom veglova §12 og § 13

§12 sier «*Planlegging av riksveg, fylkesveg og kommunal veg skal skje etter reglane om planlegging i plan- og bygningslova.*», mens §13 sier «*Departementet gir føresegner om anlegg av offentlig veg (vegnormalar).*», og virkeområde for anleggsforskriften er: «*Forskriften gjelder utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater, jf. vegloven § 1. Forskriften kan fravikes av Samferdselsdepartementet.*». Problemstillingen må redegjøres for i arbeidet.

Vegnormaler

Med hjemmel in veglova § 13 og anleggsforskriften § 3 er det fastsatt vegnormaler med regler om planlegging, prosjektering og bygging av offentlig veg:

N100 Veg og gateutforming

N101 Rekkverk og vegens sideområder

N200 Vegbygging

N500 Vegtunneler

N400 Vegtunneler

N601 Elektriske anlegg

Vegnormalene dekker i liten grad utbedring og vedlikehold.

I tillegg til nevnte normaler er det:

- med hjemmel i veglova §§ 13, 16 og 62 og bruforskrift for fylkesveg fastsatt vegnormal N400 med regler om forvaltning av bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg.
- med hjemmel i Vegtrafikkloven §§ 5, 6 og 43 og skiltforskriften fastsatt vegnormaler med regler om trafikkskilt (N300), arbeid på og ved veg (N301), Vegoppmerking (N302) og Trafikksignalanlegg (N303).

Vegnormalene er utviklet over tid, og det er faglig kunnskap som ligger bak. Normalene forutsettes brukt med godt faglig skjønn og av kompetente fagfolk

Vegnormaler etter veglova er tekniske kravdokumenter som er bindende for vegmyndighetene. Gjennom avtaler med Samferdselsdepartementet er de også gjort bindende for Nye Veier AS. At vegnormalene er bindende innebærer at eventuelle fravik må godkjennes. Søknad om fravik skal skje allerede mens vegtiltaket er under planlegging og før en reguleringsplan vedtas. Dette er viktig for at planmyndigheten skal kunne være trygg på at tiltaket er gjennomførbart innenfor de avsatte arealer og at teknisk standard er godkjent av rett myndighet. Hvem som kan innvilge fravik fra vegnormalene går fram av figuren under:

Normal	Riksveg	Fylkesveg**	Kommunal veg**	Hjemmel
N100 Veg- og gateutforming	Vegdirektoratet	Fylkeskommunen med unntak for virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner*	Kommune	Forskrift om anlegg av offentlig veg
N101 Rekkverk og vegens sideområder				
N200 Vegbygging				
N500 Vegtunneler				
N601 Elektriske anlegg				
N400 Bruprosjektering		Vegdirektoratet		Overlapp
N401 Bruforvaltning fylkesveg	Ikke relevant	Vegdirektoratet	Ikke relevant	Bruforskrift for fylkesveg
N300 Trafikkskilt	Vegdirektoratet			Skiltforskriften
N301 Arbeid på og ved veg	Vegdirektoratet			
N302 Vegoppmerking	Vegdirektoratet			
N303 Trafikksignalanlegg	Vegdirektoratet			

Det går fram av byggesaksforskriften (SAK 10) § 4-3 at offentlige veganlegg som er detaljert avklart i reguleringsplan er unntatt fra søknadsplikt. Videre er offentlige veganlegg i stor grad unntatt fra krav til sentral godkjenning, ansvar, kvalitetssikring og kontroll og tilsyn. Unntakene har sammenheng med at krav i vegnormalene sikrer teknisk kvalitet og at vegmyndighetene:

- har nødvendig kompetanse
- har egne styrings og kvalitetssystem
- følger vegnormalene

Tilsvarende gjelder for statlig utbyggingselskap.

Statens vegvesen mener framtidig lovverk må videreføre og tydeliggjøre dagens ordning med at det tekniske regelverket for offentlige veganlegg er hjemlet i veglova.

Det vil være en risiko for at unntaket i SAK 10 bortfaller dersom vegmyndighetene er lemfeldige med å overholde krav i vegnormalene. Det vil også være en risiko for at unntaket faller bort dersom det gjøres endringer i vegnormalene som innebærer at normalene ikke oppfyller begrunnelsen for unntaket – at vegnormalene erstatter det som det ellers vil være krav om i byggesaksbehandling etter plan og bygningsloven.

Da Statens vegvesen, fylkeskommunen og et statlig utbyggingsselskap er omfattet av samme unntak i SAK 10, bør mandatet til vegtilsynet vurderes spesielt. I dag omfatter vegtilsyn kun riksveg (Statens vegvesen og utbyggingsselskap for veg). De fører blant annet tilsyn med at vilkårene for unntaket er ivaretatt. Fylkeskommunen er omfattet av unntaket i SAK10, men er ikke omfattet av vegtilsynets mandat. Tilsyn med fylkeskommunene i henhold til veglova bør vurderes.

Vegnormalene har ikke forskriftstatus. Dette er omdiskutert jamfør rapport fra advokatfirma VAAR (2023) og Holt og Winge (2024). Det bør foretas en vurdering av vegnormalenes juridiske status.

Midlertidige anleggsavkjørsler i regulerte områder

Det er behov for en presisering og avklaring av hvordan og hvem som behandler avkjørselssaker der det er snakk om midlertidige anleggsavkjørsler i regulerte områder. Avkjørslene det her er snakk er avkjørsler med en varighet på inntil 2 måneder. Disse tiltakene er unntatt søknadsplikt fra plan. For avkjørsler til snøskuterløyper, tråkkemaskiner skiløyper som krysser veg er det behov for en presisering av om disse er å regne som en avkjørsel.

Håndtering av søknader fra vegvesenets egne utbyggingssjakter i uregulerte områder

Det er behov for en avklaring av behandlingen av interne tiltak på riksveg. Kommunene stiller krav om at et tiltak krever dispensasjon fra byggegrense mot vei når vi gjennom egne prosjekter skal sette opp en trafo eller andre mindre bygg knyttet til tunneller eller vei. Behov for en avklaring om det kan/bør fattes vedtak på eget vegnett til egne tiltak.

Presisering av muligheter for avvisning av vedtak som er i strid med plan

SVV har praksis for å kreve at søknad om dispensasjon fra arealformål behandles før vi fatter vedtak etter vegloven. Det er behov for å presisere dette med ev. lovhjæmel.

Lagring av tømmer, forskrift om gjerde osv.

Gjelder forholdet mellom § 44 § 45 og § 29 § 30. Behov for en klargjøring av hvordan gjerdesaker/tømmer skal behandles. Praksis er at de ofte behandles som en byggegrensesak. På fylkesveg behandles tømmerlagring som byggegrensesaker. Dvs. 50 meter byggegrense.

Avkjørsler i kommuneplan

SVV ønsker at muligheter for å legge lokalisering av avkjørsler inn i kommuneplan fjernes. Vi mener det er feil plannivå å avgjøre plassering av avkjørsler på. Eldre kommuneplaner kan legge premisser for at områder skal ha tilkomst fra riksvegnettet.

Byggegrense i pbl og oppgradering av bygninger

Det er strengere krav i veglova enn i plan- og bygningsloven når det gjelder oppgradering av bygg. Dvs. ved mindre påbygg og endringer på eksisterende bygninger, dette bør samordnes.

Salg langs veg

Gjelder både vegloven §§ 33 og 57. Behov for en tydeliggjøring av hvordan slike saker skal behandles.

Utbedring av eksisterende veg, og forholdet mellom §13 og §16

At vi skal ta bedre vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må, er et transportpolitisk prinsipp i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036. Med et større fokus på utbedring og vedlikehold, er det en diskusjon om i hvilken utstrekning et tiltak på eksisterende veg omfattes av §13 «*Departementet gir føresegner om anlegg av offentlig veg (vegnormalar)*» og §16 «*Departementet gir nærare føresegner om drift og vedlikehald av offentlig veg*»

Dagens forståelse er kanskje tydeligst i N101, hvor det står:

«Vegnormalen gjelder ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater. Den gjelder også ved utbedring av eksisterende veg, samt ved utbedring av eller nye sikringstiltak. Kravene i vegnormalen skal også vurderes ved reparasjons- og vedlikeholdstiltak, hvor dette kan påvirke de opprinnelige sikringstiltakenes funksjon. Med «utbedring» menes enhver form for standardheving fra vegnormalkravene som gjaldt ved opprinnelig anlegg av vegen eller fra standard etter forrige utbedring. Med «reparasjons- og vedlikeholdstiltak» menes reetablering av sikringstiltakets eksisterende standard.»

Utbedring omfattes altså av §13. Med «*utbedring*» menes enhver form for standardheving fra vegnormalkravene som gjaldt ved opprinnelig anlegg av vegen eller fra standard etter forrige utbedring. Mens med «*reparasjons- og vedlikeholdstiltak*» menes reetablering av sikringstiltakets eksisterende standard.», hvor vurderingen av vegnormalene omfattes av §16.

Denne definisjonen harmonerer med [Direktoratet for byggkvalitet](#) forståelse med referanse til pbl. og TEK, som skriver:

«Vedlikehold er arbeid som er nødvendig for å opprettholde kvalitetsnivået til en bygning og de tekniske installasjonene i bygningen. Vedlikehold faller utenfor virkeområdet til byggesaksdelen av plan- og bygningsloven, og kan derfor gjøres uten krav om søknad og uten at kravene i TEK17 gjelder.»

Vedlikehold skiller seg fra større ombygginger ved at det ikke endrer bygningens formål eller brannsikkerhet vesentlig.»

[se også [Hva regnes som vedlikehold? – Direktoratet for byggkvalitet](#), [Hva regnes som vesentlig endring eller vesentlig reparasjon? – Direktoratet for byggkvalitet](#), [Hva regnes som hovedombygging? – Direktoratet for byggkvalitet](#)]

Det bør vurderes om utbedring av veg bør omfattes av forskriften (§13) ut fra nevnte transportpolitisk prinsipp og vegnormalenes rolle i å sikre kvaliteten på vegnettet sett opp mot behov for fleksibilitet ut fra budsjетtrammer. Det bør også vurderes å slå sammen §13 og §16. Det pågår arbeid med å tilrettelegge vegnormalene bedre til bruk for utbedring av eksisterende veg, da det ikke er gitt at samme standard skal gjelde for ny veg som for utbedring av veg.

Ekspropriasjonshjemmel, utvide ekspropriasjonsformålet, eiendomsrett og registrering

Det er viktig at vegmyndighetene i størst mulig grad har forutsigbarhet i forhold til framdrift og gjennomføring av vegprosjekt. Forsinkelser i gjennomføring har ofte vesentlige samfunnsmessige konsekvenser i forhold til at realisering av gevinster, som regel i form av bedre framkommelighet og trafikksikkerhet, kommer på et seinere tidspunkt enn planlagt og ønsket. Videre vil forsinket framdrift også som regel innebære ekstra kostnader. Se også vedlegg 2 og 5.

For Statens vegvesen er det en stor fordel både å ha myndighet til å vedta ekspropriasjon og ha myndighet som klageorgan. Da kan etaten selv prioritere ressurser og ha bedre kontroll på framdriften i grunnervvprosessen enn om vedtaksmyndigheten er plassert utenfor etaten. Disse hjemlene bør videreføres i ny lov.

Det er viktig for vegmyndigheten at ekspropriasjonshjemmelen omfatter grunn og rettigheter som er nødvendig for å gjennomføre bygging, utbedring vedlikehold og drift av offentlig veg. Dette må inkludere rettigheter til midlertidig bruk av grunn (anleggsområder) så langt det er nødvendig for å gjennomføre vegtiltaket. Det må, slik det er i dag, inkludere erverv til tiltak som strekker seg ut over det som er regulert til offentlig veg, så langt det er nødvendig for å bygge vegen og ivareta vegens funksjon. Eksempel på dette er grunn og rettigheter til:

- private atkomstveger
- private parkeringsplasser (eksempelvis til erstatning for parkering i vegkant)
- tiltak for å oppfylle rekkefølgekrav. Eksempel på dette er der det i forbindelse med bygging av riksveg er krav om utbedring av fylkesveg, kommunal veg eller privat veg

I enkelte tilfeller stilles det krav til økologisk kompensasjon etter naturmangfoldloven. Dette er i dag en utfordring i forbindelse med planlegging og rettighetserverv. Det er antatt at ekspropriasjonshjemmelen i veglova ikke omfatter erverv av grunn og rettigheter som er nødvendige for å reetablere naturtyper som bygges ned. Tilsvarende gjelder også krav om flytting av matjord og etablering av nye dyrkingsområder.

I forskriften til § 50 i veglova er det tatt inn krav om at ekspropriasjon bare kan gjennomføres når det foreligger reguleringsplan. Det er behov for at det er tydelig hva som plankravet innebærer og i hvilke tilfeller der det er unntak fra plankravet, jmfør §§ 3 og 4 i forskriften.

Bestemmelsene om sekundærekspropriasjon i § 50 andre ledd og om nødekspropriasjon i § 51 bør videreføres og oppdateres.

Det kan være en utfordring med ekspropriasjon i enkelte vegprosjekt som gjennomføres med totalentreprise. Utfordringen er i de tilfeller der det vedtas reguleringsplaner som gir stor fleksibilitet for entreprenør. Når planen ikke gir svar på areal- og rettighetsbehov vil det i utgangspunktet ikke være klart hva som er nødvendig å erverve, jmfør nødvendighetskravet i veglova § 50 og utredningsplikten i forvaltningsloven § 17. Grunnlaget for å gjennomføre tilstrekkelig interesseavveining etter oreigningslova § 2 vil kunne være mangelfullt. Spørsmålet kan med fordel drøftes av veglovutvalget.

Statens vegvesen og andre vegmyndigheter har i dag store utfordringer knyttet til registrering av veggrensener i matrikkelsystemet. Disse utfordringene er beskrevet nærmere i vedlegg 2. Statens vegvesen mener veglovutvalget bør utrede forslag til endringer i plan- og bygningsloven, matrikkelloven og eventuelt vegloven som avklarer og forenkler regelverket for registrering av veggrensener i matrikkelsystemet.

Vegetasjonsrydding, § 31

I § 31 har vegmyndigheten hjemmel til å gi påbud om fjerning av vegetasjon. Dette er en nødvendig bestemmelse der vegens eiendomsgrensener ikke strekker seg tilstrekkelig langt ut. Men det er stor usikkerhet om hva slags saksbehandling som er nødvendig for å gi påbud. Dette bør klargjøres – om det er forvaltningslovens regler om enkeltvedtak, om oreigningslovas regler om ekspropriasjon gjelder og hva slags skjønn som skal fastsette erstatningen.

Intelligente transportsystemer (ITS)

Veglovutvalget skal i h.t. mandatet vurdere om det er behov for en sterkere integrering av bestemmelser om intelligente transportsystemer i veglova. Etter vår vurdering bør dette forstås som et behov for at veglova i større grad reflekterer at ITS er en integrert del av vegsystemet og at veglova i større grad bør legge overordnede rammer for bruk av digitale løsninger, vegdata, sanntidsinformasjon, etc. som del av forvaltningen av vegnettet, se også tekst om behov mht. persondata og vedlegg 4.

I lys av økende digitalisering, teknologisk utvikling og behov for helhetlige rammer for ITS, mener vi at en målsetting bør være at veglova utformes slik at den fungerer i samspill med ITS-loven, det reviderte ITS-direktivet og annet relevant EØS-regelverk. Regelverket bør i større grad enn tidligere understøtte fremtidens behov for digitalisering, sikkerhet, datadeling og teknologisk utvikling i vegsektoren,

Det er avgjørende at veglova og ITS-loven får tydelig avklarte og komplementære ansvarsområder. Mens veglova tradisjonelt retter seg mot forvaltning og bruk av fysisk infrastruktur, regulerer ITS-loven digitale tjenester, dataflyt og interoperabilitet. Disse områdene smelter i økende grad sammen. Tydeligere avgrensning mellom lovene vil redusere risiko for dobbelregulering eller overlapp, sikre forutsigbarhet for aktørene og styrke evnen til å gjennomføre europeiske krav.

Det at vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften kun er hjemlet i veglova (ved siden av vegtrafikkloven) og ikke i ITS-loven, selv om forskriften i stor grad dreier seg om ITS-løsninger, er, for eksempel, ikke helt logisk. Dette viser at det kan være hensiktsmessig med en helhetlig gjennomgang av systematikken i reguleringen av intelligente transportsystemer.

Data om energistasjoner (bensin, diesel, lading, etc.) omfattes av ITS-regelverket, mens utbygging og tekniske krav til slike stasjoner i henhold til AFIR-forordningen er foreslått lagt til revidert lov om infrastruktur for alternativt drivstoff. Både ITS og AFIR henviser til det transeuropeiske transportnettet (TEN-T) som virkeområde. EUs TEN-T forordning er ikke tatt inn som vedlegg i EØS-avtalen og er dermed ikke juridisk forpliktende for Norge på samme måte som ITS og AFIR vil være. Dette gir en uklarhet i hvordan det europeiske regelverket skal tolkes i Norge. Det bør være tydelig hvor grensen går mellom det som er opp til de norske vegmyndighetene og det som blir bestemt i europeiske direktiver og forordninger som angir TEN-T som virkeområde.

Tjenester og systemer blir mer og mer digitale, og det øker behovet for at tilsyns- og ansvarsbestemmelsene i veglova og ITS-loven støtter hverandre. Mange aktører vil omfattes av begge regelverk, og det er derfor viktig med klare ansvarlinjer og et samordnet tilsynssystem som gir forutsigbarhet og effektiv gjennomføring. Vi mener at det er svært viktig å sørge for gode tilsyns- og reaksjonshjemler i revisjonen av veglova fordi det er essensielt med enhetlig etterlevelse for at hensikten med ITS-regelverket skal oppnås.

Veglova må ikke være til hinder for innovasjon, testing og pilotering av nye løsninger, inkludert autonome systemer, intelligente vegobjekter og avanserte digitale tjenester. En teknologinøytral og fremtidsrettet lovtekst er viktig for ikke å begrense muligheten til å ta i bruk teknologier som i dag er under utvikling, og for å sikre at Norge fortsatt er et attraktivt land for utprøving av nye mobilitetsløsninger. På lengre sikt må vi se for oss bruk av automatiserte kjøretøy ut over utprøvingsformål, og veglova bør legge til rette for slik alminnelig bruk.

Veglovutvalgets mandat løfter særlig frem behovet for en tydelig og fremtidsrettet regulering av ansvar for data, med særlig vekt på utviklingen av et digitalt og navigerbart veinett. Digital representasjon av veginfrastrukturen, som inkluderer posisjonsdata, vegobjekter, reguleringer, trafikkmålinger og sanntidsinformasjon blir stadig viktigere både for trafikantinformasjon, planlegging, førerstøttesystemer og automatisert mobilitet. En revidert veglov bør støtte et helhetlig rammeverk for utviklingen av et digitalt og navigerbart veinett, og sikre at både fysisk og digital infrastruktur reguleres på en sammenhengende og fremtidsrettet måte. En utfordring i dagens lovgivning som trekkes frem i mandatet, er

ansvar for feil og mangler ved data i det digitale veinettet. Det pekes på at et slikt ansvar også har en side mot føreransvaret etter vegtrafikkloven. Fremtidens automatiserte kjøretøy vil ikke ha en ansvarlig fører på samme måte som i dag, og ansvar for feil og mangler i det digitale veinettet bør derfor også vurderes opp mot produsentansvaret for kjøretøyene og deres tekniske systemer.

Digitaliseringen av transport- og vegsystemer forsterker behovet for krav til cybersikkerhet, robusthet og beredskap. Veglova bør reflektere at digital infrastruktur nå utgjør en kritisk del av transportsystemet, og sikre at nødvendige vurderinger av risiko, sårbarhet og avhengigheter mellom digitale og fysiske elementer inngår i forvaltningen.

Transportsektoren blir stadig mer integrert, og ITS-direktivet legger vekt på sammenhengende digitale tjenester på tvers av transportformer og grenseflatene mot de andre transportformene. Vi oppfordrer til at veglova også utformes på en måte slik at den støtter datadeling og samhandling i et bredere mobilitetsperspektiv, inkludert knutepunkter, terminaler etc.

Bompenger

Bompenger på offentlig veg er regulert i § 27 som ligger i Kap. IV. Vegutgifter i veglova. Historisk har bompenger vært knyttet til finansiering av vegbygging. Dette har imidlertid blitt utvidet til også å bli brukt til trafikkregulering, som miljødifferensiering og tidsdifferensiering samt til finansiering av kollektivtrafikk (jernbane, sporvei og tunnelbane) og drift av kollektivtransport.

Evalueringer av bompengesektoren har påpekt at sektoren er svakt regulert. Det pågår derfor et arbeid i samferdselsdepartementet som vurderer justeringer av dagens § 27 i påvente av en ny veglov. De viktigste tingene det tast sikte på å få på plass er:

- Justeringer som åpner opp for at man kan utarbeide forskrifter som regulerer aktørene i sektoren.
- Hjemmelsgrunnlag til å kunne føre tilsyn med aktørene i sektoren.
- Styrke statens hjemmel til å kunne delegerer forvaltningsmyndighet i forbindelse med takstfastsettelse og behandling av fritakssøknader. (en følge av revideringen av forvaltningsloven, jf. Prop. 79L (2024–2025))

Dagens § 27 ligger i Kap. IV. Vegutgifter i veglova. I en ny veglov bør det vurderes hvor denne bør ligge. Det vil bli viktigere med trafikkstyring og trafikkregulering, I en ny veglov bør man vurdere å skille mellom finansiering og regulering. Det kan også vurderes om ny veglov bør ha et eget «bompengekapittel».

Fra juni 2001 til oktober 2017 var det en egen vegprisingshjemmel, denne lå i vegtrafikkloven (§7), hjemmelen ble ikke brukt.

Vi har blitt gjort kjent med at det kan være behov for tydeligere regulering av bompenger på private veier enn dagens § 56. Fordelingen mellom beslutninger nasjonalt (i lov), i hver

kommune og i hvert privat veglag bør vurderes. Her er noen eksempler på problemstillinger som har oppstått med dagens ordlyd;

- Innbyggere klaget på plassering av bomstasjon og/eller plassering av skilting for bomstasjon. Kommunen kunne ikke gjøre noe med dette fordi hvert veglag alene avgjør plassering.
- Kommunen brøyter en kommunal vei og vil fortsette med det, men har dårlig råd. Kan de få trafikantene til å betale for brøytingen ved å nedklassifisere veien til privat vei, og opprette et kommunalt selskap som kan bli veglag og kreve inn bompenger?
- En kommune fastsatte avgift kr. 60 for å passere bomstasjon, og tilleggsavgift kr. 1 000 for manglende betaling. Bør private veglag kunne kreve inn gebyr som har preg av straff?
- Hvordan skal kommunens hjemmel for å fastsette tilleggsavgift tolkes?

Byggegrenser, vegens eiendomsområde og bestemmelser om ledninger i og langs veg

Byggegrenser

Det bør klargjøres hvilke tiltak innenfor byggegrensa som er søknadspliktig. Videre bør det klargjøres hvilket regelverk, plan- og bygningsloven eller veglova, søknad om dispensasjon fra byggegrensa skal behandles etter. Området som byggegrensebestemmelsene omfatter, må defineres klart enten de fastsettes etter reglene i Veglova eller plan- og bygningsloven, se også vedlegg 2 og 5.

Vegens eiendomsområde – virkeområde til § 57

Det er søknadsplikt for tiltak innenfor vegens eiendomsområde. Utstrekning av vegens eiendomsområde vil som regel være det som er regulert til vegformål og som vegmyndighetene har ervervet. Dette er imidlertid ikke en betingelse. Dette fremgår også av lovkommentarene til bestemmelsen hvor det står at «Ordet «eigedomssområde» må ikke misforståes slik at vegmyndigheten må ha formell eiendomsrett i orden. Ordet beskriver bare den geografiske utstrekning av forbudet.». Se også omtalen i vedlegg 2 og 5.

Forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven når det gjelder tiltak innenfor vegens eiendomsområde må avklares bedre.

Det er videre uklart om byggegrensereglene i § 29 automatisk gjelder for tunneller. Det er ønskelig at det i ny veglov går fram at det gjelder byggegrenser (horisontalt og vertikalt) for vegtunneler. Det er mange gamle tunneler på vegnettet som verken er regulert eller som er etablert som egen eiendom (anleggseiendom). Særlig for gamle tunneler er utstrekningen av vegens eiendomsområde uklart.

Vegvesenet erfarer et økende press på å få bygge over eller i nærheten av tunneler og å anlegge lokk med bebyggelse over eksisterende veg. Det er også en økende interesse å utnytte undergrunnen, blant annet å anlegge energibrønner. Tiltak kan ha negativ påvirkning når de anlegges i nærheten av vegtunnel.

Vegvesenet ønsker tydeligere mulighet for å kunne pålegge utbyggere at de må innhente tillatelse fra vegmyndighet for å anlegge tiltak i nærheten av veg i undergrunnen, og større klarhet mht. byggegrenser for tunneler etter vegloven.

Ledninger

Enkelte ledningseiere mener at tillatelse til ledninger som legges innenfor vegens eiendomsområde, men utenfor tre-meter (virkeområdet til veglova 32) (tre-meteren), ikke kan gis med vilkår om flytteplikt med kostnadsansvar. Vegvesenet er uenig i dette og praktiserer slike vilkår for tillatelser gitt både etter § 32 og § 57. Det bør tas stilling til dette i lovarbeidet.

Omklassifisering og nedlegging, Veglova § 7 og 8

Det er behov for å tydeliggjøre reglene i forbindelse med omklassifisering og nedlegging av offentlig veg. Det blir i enkelte tilfeller stilt spørsmål om hvilke krav som gjelder i forbindelse med nedklassifisering. Rundskriv 97/13 bør revideres og vurderes omgjort til en forskrift siden det også omhandler fylkesveg.

Videre er det spørsmål om det også burde stilles krav til vegens tilstand når det fattes nedleggingsvedtak, og vegen skal legges ut som privat veg. Krav om tilbakeføring og naturrestaurering, ev. vern hvis det er kulturhistoriske verdier når veger legges ned bør vurderes jf. veglova § 8.

Det går fram av veglovkommentaren at et nedleggingsvedtak ikke er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven med klagerett. Dette blir det i enkeltsaker reist tvil om er riktig, og kan med fordel presiseres i grunnlag for ny lov.

Personvern og behandling av personopplysninger

Overordnet om behandlingsgrunnlag

Det følger av GDPR at behandling av personopplysninger krever gyldig behandlingsgrunnlag, jf. artikkel 6 nr. 1, samt supplerende rettsgrunnlag etter artikkel 6 nr. 3. For særlige kategorier personopplysninger gjelder tilleggskrav etter artikkel 9. Dagens regulering i veglova §§ 11f og 27 er etter vår vurdering ikke tilstrekkelig presis til å dekke bredden av behandlinger som skjer i praksis.

Byggherreansvaret

Statens vegvesen har et omfattende byggherreansvar etter en rekke regelverk, herunder anskaffelsesregelverket, arbeidsmiljølovgivningen, plan- og bygningsloven og allmenngjøringsregelverket.

Oppfølging av disse oppgavene forutsetter behandling av personopplysninger, inkludert kontroll av lønns- og arbeidsvilkår, hvor det også kan behandles særlige kategorier opplysninger. Selv om dette etter forarbeidene (Prop. 56 LS (2017–2018)) er forutsatt å være omfattet, skaper dagens bestemmelse i § 11f usikkerhet om rekkevidden.

Roller og behandlingsgrunnlag (sentral problemstilling)

Vegmyndighetene opptrer i flere roller: som myndighetsutøver, som byggherrer og kontraktspart og som eier av infrastruktur på vegne av staten. Begrepen kan med fordel drøftes.

Dette har direkte betydning for valg av behandlingsgrunnlag etter GDPR:

- Myndighetsutøvelse: artikkel 6 nr. 1 bokstav c eller e
- Kontraktsforhold: artikkel 6 nr. 1 bokstav f (byggherre)
- Eierrådighet: kan variere

Manglende avklaringer i loven skaper rettslig usikkerhet, blant annet for deling av opplysninger i kontraktsforhold og i samarbeid med andre offentlige aktører. Uklare rolleavgrensninger kan i praksis begrense lovlig informasjonsdeling og føre til ulik og usikker praksis.

Vegtrafikksentralene (VTS)

VTS behandler personopplysninger gjennom videoovervåking og kommunikasjon.

Det er behov for klarere hjemmel knyttet til:

- deling av opplysninger med nødetater
- lagring av opptak og nødsamtaler (jf. ref. 20/153488–9)
- bruk i beredskap og totalforsvar

Dagens praksis er vurdert som lovlig, men hjemmelsgrunnlaget bør tydeliggjøres i lov.

Krimenheten

Krimenheten mottar tips og sammenstiller opplysninger fra ulike kilder.

Dette reiser spørsmål om hjemmel for:

- mottak av tips
- sammenstilling av opplysninger

Det vises til vareførselsloven §§ 7–14 og 7–15 som mulig modell for regulering.

Forslag til endring av § 11f

På bakgrunn av de ovennevnte utfordringene foreslås det at § 11f presiseres slik at den tydelig omfatter:

- byggherreansvaret i sin fulle bredde
- behandling av særlige kategorier personopplysninger
- nødvendige kontroll- og oppfølgingsaktiviteter

Forslag til ny lovtekst– § 11f – Handsaming av personopplysningar

Vegstyresmaktene etter kapittel II og tilsynsmyndigheita etter kapittel II A kan behandle personopplysningar når dette er naudsynt for å utføre oppgåver gitt i eller i medhald av denne lova, eller for å oppfylle internasjonale plikter under verkeområdet til lova, herunder når dei opptrer som byggherre. Dette omfattar all form for planlegging, utbygging, drift, vedlikehald, forvaltning og kontroll, samt behandling av personopplysningar som er

nødvendige for å oppfylle byggherreansvaret etter lov, forskrift eller kontrakt. Adgangen omfatter og behandling av særlige kategorier personopplysninger etter GDPR artikkel 9 og opplysninger etter artikkel 10 når dette er nødvendig for å ivareta byggherreansvaret.

Se også vedlegg 4

Offentlige anskaffelser og vegnormaler

Vegnormalenes rettslige status er uklar og påvirker både anskaffelsesregelverket og personvernregelverket.

Dette gjelder særlig:

- FOA § 15-1 (3) («eller tilsvarende»)
- FOA § 7-9 og LOA § 5b (klima- og miljøkrav)

Det er uklart i hvilken grad krav fastsatt i vegnormalene kan inngå i vurderingen av om klima- og miljøhensyn er tilstrekkelig ivaretatt. Videre skaper skillet mellom Vegdirektoratet som normgiver og divisjonene som oppdragsgivere ytterligere kompleksitet. Selv om det ikke er direkte relevant mht. vegloven er det også uklart om kostnader tatt gjennom valgt løsning, for eksempel lange tunneler for å spare inngrep, kan brukes som en del av begrunnelsen for at miljøkrav i FOA er tilstrekkelig ivaretatt.

Tvangsfullbyrdelse

Det er behov for å klargjøre om vegmyndighetene selv kan gjennomføre tiltak ved manglende etterlevelse av pålegg, eller om dette må skje via namsmyndighetene.

Eiendomsrett og rådighet

Det er behov for tydeliggjøring av vegmyndighetenes eierrådighet og skillet mellom privatrettslig og offentlig myndighetsutøvelse.

Det vises til HR-2021-2510-A (sparkesykkelsaken), samt tidligere rettspraksis (Rt-1997-2025 og Rt-1973-869). Det vises også til vedlegg 2 og 5

Beredskap

Mandat for SVVs beredskapsrolle og koordineringsforventning for andre vegaktører bør vurderes lovfestet.

SVV har gjennom Vegtrafikksentralen, instruks og den sivile planverksstrukturen, en oppgave med å sikre felles situasjonsforståelse og koordinering mellom ulike vegmyndigheter/vegeiere og andre aktører. Vi ser at det er behov for at SVV skal ta en bredere rolle i totalforsvaret, beredskap og ved hendelser. Vi ser imidlertid ikke behov for å ta overansvar for andre vegeiere/vegmyndigheter. Det bør likevel klargjøres hvilken beslutningsmyndighet Statens vegvesen eventuelt skal ha i situasjoner der beslutning og prioriteringer må tas på tvers av vegmyndigheter.

Myndighet til transport- og trafikk-prioritering ved akutte hendelser og/eller militære transportbehov:

- Trafikkstyring vil være viktig for å sikre fremkommelighet for nødvendig transport. Myndighet til transportstyring vil kunne være å prioritere, stenge ute eller omdirigere ulike trafikantgrupper (eks. reservere veg for militære transportbehov). I dag har Statens vegvesen fullmakt å stenge eller åpne veg, mens vår mulighet til trafikkstyring/prioritering skjer gjennom skiltmyndigheten. Vi opplever at dette ikke er tilstrekkelig ved blant annet behov for raske tiltak, der vi i dag er avhengig av at Politiet bruker sine hjemler. Utfordringen kan være særlig aktuell i en periode med styrkeoppbygging mens sivile regler fortsatt gjelder.

Anskaffelsesregelverkets struktur bidrar ikke til tjeneste-utvikling og -deling mellom aktørene

- Anskaffelsesregelverkets struktur bidrar ikke til tjeneste-utvikling og -deling mellom aktørene. Det er mest relevant for effektiv ressursbruk, men berører også beredskap. Vi mener at hjemmelsgrunnlag for slikt samarbeid bør ivaretas, men ber lovutvalget vurdere om det er vegloven som skal gi slikt grunnlag. Ofte er dette mest utfordring i hverdagen og i en oppbyggingsfase til hendelser, men det er i hverdagen vi bygger beredskap og samvirkeevne. Det mest kjente eksemplet er laboratorietjenester, men planverksutviklingen vil gi mer konkrete eksempler fra et beredskapsperspektiv.

Vedlegg 2 Innspill om grunnerverv, eiendomsoppmåling og veggrunnsforvaltning («eiendomsforhold»)

Innhold

Utgangspunkt	1
Kort om «eiendomsforholdet»	2
Om matrikulert av eldre veger – noen av utfordringene	2
Bestemmelser i dagens lovverk – grunnerververnes oppgaver	3
Bestemmelser i dagens lovverk – eiendomslandmålerens oppgaver	4
Bestemmelser i dagens lovverk – veggrunnsforvaltning	5
Begreper/definisjoner/enhetlige virkeområder	8

Utgangspunkt

Veglova kap. VI *Eigedomssinnegrep mm* er det sentrale kapittelet for hoveddelen av arbeidet SVVs grunnerververe og landmålere står for, men det er også en del andre bestemmelser i dagens veglov som påvirker muligheten til å ivareta vegnettet Statens vegvesen forvalter (som 'eier') på vegne av staten. De dekker ikke alltid dagens behov, enten fordi de er uklare eller fordi de ikke hjemler tiltak i samsvar med dagens samfunnskrav.

De manglende/uklare bestemmelsene/hjemlene i dagens veglov gjør at det er store utfordringer knyttet til samordningen mellom oppgavene vi har som veggrunnsansvarlige, og muligheten vi har til å få synliggjort eierforholdet i matrikkelen. Det skyldes at systemet for oppretting og endring av eiendom håndteres via plan- og bygningsloven, matrikkellova og tinglysningsloven, som alle har bestemmelser som begrenser vår mulighet til å få samsvar mellom den matrikkelregistrerte informasjonen om veggrunnen vi forvalter og det faktiske eier-/ansvarsforholdet.

I de første avsnittene beskrives noen av de generelle utfordringene, i de etterfølgende er det tatt utgangspunkt i oppgavene vi har som hhv grunnerververe og landmålere i nye vegprosjekter og som forvaltere av eksisterende vegstrekninger i tilfeller der det faktiske eier-/ansvarsforholdet ikke er i samsvar med det som framgår av eiendomsregistreringssystemet (matrikkelen og/eller grunnbokssystemet). De overlapper hverandre, men inndelingen gjør det lettere å trekke fram utfordringer som er spesielle for blant annet grunnervervstilfellene.

Kort om «eiendomsforholdet»

I sammenhenger som dette omtales vegmyndigheten ofte som 'vegeier', en betegnelse som har vokst fram som følge av behovet for å skille mellom oppgavene vi har som offentlig forvaltningsmyndighet og (privatrettslig) 'grunneier'. 'Vegeier' er imidlertid et litt uheldig begrep, ettersom det skjuler at veggrunn *ikke* er grunn som 'eies' på samme måte som annen offentlig eid grunn. Det er jo staten som eier grunnen. Det følger eksempelvis av veglova § 52 at eierregistreringen er en følge av klassifiseringen, ikke en forutsetning for den, og at den derfor også skal endres når en veg omklassifiseres; og den rettslige rådigheten som 'eier' er i tillegg begrenset så lenge vegen opprettholdes som veg (dvs. også etter en eventuell nedklassifisering til 'privat veg'), derfor ville det vært mer korrekt å bruke en betegnelse som f.eks 'aktuell veggrunnsforvalter'. Det er imidlertid en upraktisk lang betegnelse, så her brukes bare 'veggrunnsforvalter'.

Om matrikulert av eldre veger – noen av utfordringene

Grunnforvaltningsansvaret er ikke nødvendigvis registrert i dagens eiendomsregistreringssystem – vegmyndighetene er faktiske eiere av langt flere veger enn dem som er registrert som offentlig eid grunn i grunnbokssystemet (der vegmyndigheten vil være registrert som 'hjemmelshaver') og/eller matrikkelen (der vegmyndigheten er registrert som 'aktuell eier' dersom vegenheten ikke er grunnboksregistrert).

En av utfordringene for Statens vegvesen er følgelig knyttet til ønsket om å få matrikulert (matrikkelregistrert som offentlig eid grunn) all veggrunn vi har et eierrelatert ansvar for, men så langt ikke har klart å få opprettet som egne matrikkelenheter. I denne kategorien finner man ikke bare veger som er nedklassifisert og enten beholdt for vegformål eller lagt ut til privat bruk (veglova § 8 første og andre ledd) før registreringsplikten for veggrunn ble innført, men i prinsippet også samtlige tunneler og bruer som er eldre enn tidspunktet for ikraftsettingen av matrikkellova, dvs. 1. januar 2010. Det siste skyldes at disse må opprettes som 'anleggseiendommer', men ikke kan behandles etter de forenklede reglene som ellers kan brukes ved matrikulering av umatrikulert veggrunn (matrikkellova § 13/-forskriften § 31) fordi delingsloven ikke hadde noen bestemmelser som hjemlet oppretting av eiendommer over eller under grunnivået. Eldre tunneler og bruer må derfor matrikuleres med grunnlag i bestemmelsene i matrikkellova § 11 *Særskilt om matrikulering av anleggseigedom*, som (blant annet) krever at det må «liggje føre dokumentasjon for nødvendig godkjenning etter plan- og bygningsloven som viser grensene for den bygningen eller konstruksjonen som blir søkt oppretta som anleggseigedom». Det er noe vi bare har i det fåtall av tilfeller der vi har en reguleringsplan som er tilstrekkelig detaljert til at kommunen aksepterer den som grunnlag for å behandle saken etter unntaksbestemmelsen i saksbehandlingsforskriften (SAK 10) § 4-3 bokstav a. I alle andre tilfeller må vi søke om delingstillatelse, men kan da bli møtt med krav om å dokumentere forhold som oppfattes

som lite relevante, men der grunnlaget for kravet er at det ikke finnes noen særbestemmelser for veg-anleggseiendommer i plan- og bygningsloven.

De generelle delesaksproblemene er utdypet i avsnittene om landmålerne og veggrunnforvalternes oppgaver.

Hva de nedklassifiserte vegene angår, er en av utfordringene at vegmyndighetenes mulighet til å bli registrert som 'aktuell eier' ved å levere egenerklæring (matrikellova § 24 fjerde ledd) bare dekker tilfeller der vegen er klassifisert som offentlig veg. Vi er derfor avhengige av enten aksept fra grunneierne i området eller en rettsavgjørelse for å få registrert eierforholdet, også i tilfeller der vi har dokumentasjon som viser at grunnen ikke ble tilbakeført til eierne i området da vegen ble nedlagt.

Et par andre problemer knyttet til privatklassifiserte veger i statlig eie er beskrevet i delen om veggrunnsforvalternes oppgaver.

Bestemmelser i dagens lovverk – grunnerververnes oppgaver

Grunnerververne erverver nødvendig grunn og rettigheter for gjennomføring av vegprosjekter med utgangspunkt i veglova §§ 49 og 50, i tillegg til at § 51 hjemler nødekspropriasjon. Veglova § 49 definerer 'eigedomsinngrep' og er relativt lik oreigningslova § 1, mens § 50 er selve ekspropriasjonshjemmelen. De sentrale rettslige vilkårene for bruk av ekspropriasjonsmuligheten framgår av *forskrifter om eigedomsinngrep etter veglova* (FOR-1981-09-11-8603), hjemlet i veglova § 50.

Da veglova § 50 ble endret ved lov 29. mai 1981 nr. 39, ble ekspropriasjonshjemmelen utvidet fra å gjelde «det [som] trengs til bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksveg, fylkesveg eller kommunal veg» til å omfatte (1) «grunn og rettar til bate for tredjemann så langt det trengs for vegen eller ferdsla på vegen eller for å skaffe tredjemann tilgjenge til offentlig veg» og (2) «eigedomsinngrep hjå ein annan eigar eller rettshavar [til bate for ein som lyt tola eigedomsinngrep etter første leden], så fram skaden og ulempene då alt i alt vert monaleg mindre».

Virkeområdet for de to siste er uklart. Det framgår av forskriften til § 50 at grunnerververne i liten grad har mulighet til å erverve grunn og rettigheter uten at det framgår av en reguleringsplan som er mindre enn ti år gammel, samtidig som en reguleringsplan for et vegprosjekt sjelden omfatter særlig mye mer enn prosjektområdet. Det er enighet om at en reguleringsplan gir dem rett til å erverve alt som er regulert til vegformål, men ifølge Holth & Winge er det altså ikke anledning til å regulere inn midlertidige arealbehov, se også vedlegg 5. Følgen må være at om vi skal kunne ekspropriere midlertidige rettigheter som er nødvendige for å gjennomføre prosjektet (anleggsbelter, riggarealer mm), må dette framgå av planbeskrivelsen, slik det i dag er forutsatt at vi må gjøre for tiltakene det er vist til i § 4 b) i forskriften – «inngrep i samband med tiltak utanfor reguleringsområdet (leidningar,

lokale støytiltak, anleggsvegar o.l.)». Det er imidlertid et vilkår at det «ikkje er i strid med plan etter plan- og bygningslova eller med plan- og bygningslova § 12-1», noe som innebærer at bruksområdet for de to tilleggene ofte er nokså begrenset og også gir berørte parter grunnlag for å bestride et ekspropriasjonsvedtak.

Uavhengig av dette hjemler ikke dagens bestemmelser ekspropriasjon av nødvendige rettigheter til å gjennomføre naturrestaurering, reetablering av dyrkamark («jordflytting») eller andre skadeavbøtende tiltak. Forskriften hjemler heller ikke inngrep for sikrings- eller reguleringsformål i sammenheng med Statens vegvesens ansvar for kriseberedskap og rolle i totalforsvaret.

Unntaket fra plankrav for «små inngrep i samband med vedlikehald, drift og mindre utbetringar av offentleg veg» (forskriften § 4 bokstav a) er i praksis ofte ubrukelig i dag, litt fordi det – i likhet med bokstav b – er et vilkår at inngrepet ikke er i strid med en gjeldende plan (noe det alltid vil være dersom det erverves grunn utenfor et vegregulert område), men mest fordi det må søkes om delingstillatelse dersom det erverves grunn uten plangrunnlag og dette ervervet skal matrikkelføres (– dette utdypes i neste del). Det er mulig man den kan brukes dersom det blir aktuelt å ekspropriere rett til å plassere skilt mm på privateid grunn, men i dag finnes det ikke noe som kobler vegtrafikkloven § 5 tredje ledd (som hjemler retten til å plassere slike ting) til forskriften til veglova § 50, og det er følgelig vanskelig å oppdage forbindelsen.

Bestemmelser i dagens lowerk – eiendomslandmålerens oppgaver

Det framgår av veglova § 52 første ledd at det som del av et erverv av grunn eller rettigheter skal «utferdast eit dokument som klårt seier kva rett det er, kor langt han går og kven som skal ha retten». Dette er et krav som stammer fra tiden før det ble innført registreringsplikt for veggrunn som følge av innføringen av de nye registrene vi fikk med delingsloven, men veglova sier lite om hvordan registreringsplikten skal følges opp i praksis. Paragraf 52 fikk riktignok et nytt andreledd om avgiftsfritak i forbindelse med navneendringer i 2009, men behovet for det nye leddet var dels en ren følge av fraværet av sentrale retningslinjer i perioden etter 1980, og i tillegg dekket det bare deler av behovet for endringer som følge av omklassifiseringene i forbindelse med forvaltningsreformen 2010 – det siste utdypes i delen om veggrunnsforvaltning.

Eiendomslandmålerne forholder seg derfor i liten grad til veglova i dag, men støter ofte på problemer som har sammenheng med at veglova mangler særbestemmelser for registrering av veggrensener i matrikkelsystemet. Via tolkningsuttalelser er det avklart at veggrensener er unntatt fra delesaksbehandling dersom de følger vegformålsgrensene i reguleringsplanen (pbl § 20-6 => SAK 10 § 4-3 bokstav a), men det er ikke gitt noen retningslinjer for behandling av saker der det er avvik mellom formålsgrensen og den ønskede eiendomsgrensen. Det er vanlig at kommunene krever at det søkes om dispensasjon fra

reguleringsplanen i slike tilfeller (i en del kommuner også om det allerede er søkt om dispensasjon fra planen i byggeprosjektet for tiltaket som er grunnlaget for avviket), selv om en formålsgrense i utgangspunktet ikke er bindende for grensefastsettelsen. Det er heller ikke uvanlig at det stilles krav om dokumentasjon av sikker byggegrunn som del av saken fordi det ikke finnes hjemmel for å unnta vegsaker fra kravet i pbl § 28-1 første ledd første punktum – «Grunn kan bare bebygges, *eller eiendom opprettes eller endres*, dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold.» I NOU 2022: 3 *På trygg grunn* pkt. 8.7 ble det påpekt at dokumentasjonskravet kunne få «uhensiktsmessige konsekvenser» i en del tilfeller, blant annet der en grenseendring «ikke har til hensikt å legge til rette for utbygging eller endret bruk» (slik forholdet nødvendigvis er når de nye veggrensene skal registreres i matrikkelen *etter* at byggetiltaket er gjennomført), men

Utvalget er ikke kjent med omfanget av disse unntakstilfellene, og er derfor usikre på om det i denne problematikken er selvstendig grunnlag for å foreslå endring av ordlyden i plan- og bygningsloven § 28-1, men utvalget mener likevel at problemstillingen bør vurderes nærmere ved revisjon av plan- og bygningsloven.

Dette har foreløpig ikke resultert i noen endring. Oslo kommune Plan og bygningsetaten sendte våren 2025 en henvendelse til KDD for å få avklart om dokumentasjonskravet kunne fravikes i bl.a veggrensaker, men de har (så langt vi vet) fortsatt ikke fått noe svar.

Dette slår ekstra uheldig ut for tilfeller der det er ønskelig å få registrert eldre (faktisk eksisterende, men ikke matrikkelførte) veggrensener. Slike grenser kan registreres uten delesaksbehandling, fordi det er snakk om ren forbedring av matrikkelgeometrien, dersom vegmyndigheten har ferdigvegskart som dokumenterer hvor den faktiske grensen går (matrikkelforskriften § 10 b). I bystrøk er vegene imidlertid ofte anlagt av kommunen før vegen ble riksveg, og om det da er snakk om en veg i en kommune som ikke regulerte vegens sideareal til vegformål, er det ikke mulig å bruke vegformålsgrensene som grunnlag for vegeiendomsgrensene. Ettersom det ikke framgår av plan- og bygningsloven at veggrensener etablert før dagens lov trådte i kraft ikke er 'nye' grenser, behandles de gjennomgående med grunnlag i tiltakstypen 'oppretting og endring av eiendom' – og dermed også med krav om at det søkes om dispensasjon fra reguleringsplanen og dokumenteres sikker byggegrunn, fullstendig uavhengig av når vegen faktisk er anlagt.

Bestemmelser i dagens lovverk – veggrunnsforvaltning

Statens vegvesen har en håndfull ansatte som nesten utelukkende jobber med spørsmål knyttet til ansvaret vi har som eierrepresentant for byggegrunn som eies av staten, men dette er oppgaver samtlige grunnerverver og eiendomslandmålere i Statens vegvesen i større eller mindre grad er involvert i, både som del av avklaringene som må gjøres i forbindelse

med nye vegprosjekter (blant annet som del av reguleringsplanarbeidet) og utenom slike prosjekter.

Utgangspunktet for oppgavene er ofte veglova § 52, gjerne som følge av en (intern eller ekstern) henvendelse med spørsmål om hvor eiendomsgrensa 'egentlig' går eller et behov for opprydding fordi det er misforhold mellom det matrikkelregistrerte og faktiske eierforholdet for en offentlig veg etter en omklassifisering. En del oppgaver gjelder imidlertid avklaring av forhold knyttet til veger som på et tidspunkt har blitt nedlagt som offentlig veg, men som fortsatt er (eller kan være) offentlig eid grunn fordi veggrunnen (sansynligvis) ikke er tilbakeført til grunneierne – veglova § 8 første til tredje ledd.

Gjelder oppgaven en offentlig veg, er det vanligste problemet at både plan- og bygningsloven, matrikkellova og tinglysingsloven er basert på 'normalsituasjonen' – at eiendommer vanligvis opprettes før de bebygges, at de skal innmåles og matrikkelregistreres i samsvar med delingstillatelsen, og at de så skal inn i grunnboka. Mange av bestemmelsene i de tre nevnte lovene skal derfor sikre offentligrettslig kontroll med ulike forhold, blant annet (1) at grensejusteringsmuligheten ikke brukes som middel for å unngå krav om betaling av dokumentavgift; (2) at det ikke opprettes anleggseiendommer som ikke kan tjene som sikkerhet for lån, og (3) at tinglyste heftelser ikke avlyses uten at det er dokumentert eller sannsynliggjort at de er uten rettsvirkning.

Punkt (1) håndteres ved at det er fastsatt areal- og verdigrenser for bruk av grensejusteringsmulighet i matrikkelforskriften § 34 (3) og (4). Fører en grensejustering til at eiendommens areal eller verdi endres mer enn de fastsatte grensene tillater, må saken behandles som søknadspiktig arealoverføring. Det er gjort unntak for areal- og verdigrensene for «matrikkelenhet som i sin helhet er regulert til samferdselsformål, når justeringen er i samsvar med vedtatt reguleringsplan» (mf § 34 (7)), men rekkeviden av dette unntaket er ikke klar. Det fører til at kommunene vurderer dette ulikt, noe som også påvirker eiendomslandmålerens mulighet til å akseptere terrengrelaterte grensetilpasninger (avvik mellom delingstillatelsesgrunnlaget og ønsket ny grense) fordi tilpasningsmuligheten normalt bare kan brukes innenfor rammene for grensejustering.

Punkt (2) er omtalt i NOU 1999: 1 pkt. 10.5. og 21.3.6, men vilkårene for å kunne opprette en anleggeiendom i matrikkelen framgår i dag klarest av matrikkelforskriften § 29. Tunneler og bruer oppfyller sjelden vilkårene, men det finnes ikke hjemmel for å unnta veganlegg fra dem. Som nevnt i avsnittet om matrikulering av eldre veger, er det heller ikke mulig å matrikulere eldre tunneler og bruer med grunnlag i matrikkellova § 13/-forskriften § 31.

Punkt (3) er en utfordring for veggrunnsforvalterne fordi det ikke er mulig å slå en tinglyst enhet sammen med en ikke-tinglyst vegenhet uten at den tinglyste enheten er heftelsesfri. Om en boligeiendom innløses i sin helhet fordi det skal anlegges ny veg over den, kan vegmyndigheten få slettet samtlige panteheftelser med henvisning til panteloven § 1-11

fjerde ledd, men det finnes ingen tilsvarende bestemmelse som hjemler forenklet avlysning av andre heftelsestyper. Saksbehandleren som får oppgaven med å stå for saken, må derfor bruke samme framgangsmåte som alle andre: Bestille grunnlagsdokumentene fra Tinglysingen dersom heftelsen er tinglyst etter 1950 (kommunene har gebyrfri tilgang til disse – det har ikke Statens vegvesen) eller finne innførselen via Digitalarkivet om den er eldre; gjøre rede for hvorfor den ikke lenger er aktuell i et brev som må postsendes til Tinglysingen, og deretter vente til Tinglysingens saksbehandler har tatt stilling til om heftelsen kan slettes 'ex officio' eller ikke. Det er ressurskrevende, og det oppleves også som lite fornuftig at man må bruke tid på å få avlyst byggeservitutter, adkomstretter, gjerdeplikter og informasjon om gamle skjønn og jordskiftesaker før man kan få den tinglyste enheten vekk fra matrikkelkartet.

I den sammenheng kan det nevnes at om Tinglysingen får gjennomslag for å oppheve tinglysingsunntaket for veggrunn, slik det foreslås i konseptvalgutredningen om eierskap til fast eiendom ([Konseptvalgutredning eierskap til fast eiendom | Kartverket.no](#)), vil det bli nødvendig å gjennomføre slik heftelsessletting i forbindelse med hver eneste arealoverføring til veggrunn om man ønsker å unngå 'oppopping' av irrelevante heftelser overført fra avgivereiendommene til vegenheten – med mindre det samtidig vedtas særbestemmelser for arealoverføring til veggrunn.

Plan- og bygningsloven § 20-5 fjerde ledd bokstav c): Veglova § 52 andre ledd er (så vidt) nevnt tidligere. Det trådte i kraft 1. januar 2010 og hjemler gebyrfritak ved overføring av forvaltningsvaret for vegenheter fra en vegmyndighet til en annen, noe som i praksis bare er aktuelt ved overføring av tinglyste enheter. Problemet er at den bare kan brukes ved overføring av hele matrikkelenheter, samtidig som det i mange tilfeller er nødvendig å dele enheter fordi de omfatter vegparseller som hører til ulike vegklasser. Slike delinger ligger utenfor virkeområdet for unntaket for delesaksbehandling i SAK 10 § 4-3 bokstav a, så i 2019 ble det vedtatt å ta en ny unntaksbestemmelse i plan- og bygningsloven § 20-5, slik at de nødvendige delingene kunne håndteres som del av overføringen av ansvaret for fylkesvegene til fylkeskommunene i den kommende regionreformen.

Denne bestemmelsen har vist seg å være uklar. Virkeområdet er tilfeller der «eksisterende matrikkelenhet registrert som offentlig veg skal deles i forbindelse med at ansvaret for administrasjonen av offentlige veger skal endres mellom staten, et statlig utbyggingselskap for veg, fylkeskommunen eller kommunen», men 'registrert som offentlig veg' tolkes av en del kommuner som 'regulert som offentlig veg', noe som har ført til at det kommer krav om at vi søker om delingstillatelse dersom deler av en eksisterende vegenhet er regulert til annet enn vegformål. Dette er oftere regelen enn unntaket – på landet er årsaken at mange veger er anlagt med grunnlag i en vegplan, ikke en reguleringsplan; i byene har det sammenheng med praksisen med å ikke regulere vegenes sidearealer til vegformål.

Privatklassifiserte veger: En veg som er 'nedlagt og utlagt' er fortsatt omfattet av den tidligere vegmyndighetens eiendomsrett, men da som nokså 'ren' (men servituttbegrenset) eiendomsrett, ettersom det forvaltningsrettslige grunnlaget for den opprinnelige overføringen fra privateid til offentlig eid grunn ikke lenger eksisterer. Veggrunneieren har ikke noe drifts- og vedlikeholdsansvar som vegmyndighet, men kan fortsatt ha et objektivt ansvar som eier. Det er imidlertid uklart hvor langt dette strekker seg, og det er det ønskelig å få avklart.

Privatklassifiserte veger omfattes (ifølge ordlyden) ikke av tinglysingsunntaket i § 24 fjerde ledd, men det finnes per i dag heller ikke noe godt system for håndtering av privatklassifiserte veger i tinglysingsystemet. Det finnes heller ikke noe system for overføring av eiendomsretten fra vegmyndigheten til brukerne. En overføring kan sannsynligvis gjennomføres uten problemer dersom samtlige brukere ønsker det, men spørsmålet blir da om ordlyden i veglova § 8 andre ledd tilsier at det må fattes et eget vedtak i slike tilfeller?

I en del tilfeller er det også ønskelig at privatklassifiserte veger beholdes som statlig eid grunn. Det gjelder særlig veger som hører under Norsk vegmuseums ansvarsområde. Der er en del av utfordringen at om en veg ikke var statlig veg da den ble nedlagt, finnes det ingen hjemmel som åpner for enkel overføring fra den tidligere vegmyndigheten til statlig eie *fordi* den mest naturlig hører under Vegmuseets ansvarsområde – eller for den saks skyld: Fra staten eller fylkeskommunen til kommunen i tilfeller der det er mer naturlig at den forvaltes lokalt, men uten klassifisering som offentlig veg. Det ligger i veglovas 'forvaltningstankegang' at det bør være mulig å overføre eierskapet også etter at en veg er klassifisert som privat veg, men ingen av de aktuelle lovbestemmelsene omtaler annet enn overføring av *offentlig veg*.

Et forhold som i liten grad har betydning for Statens vegvesen, men som nevnes fordi det framstår som et rettslig paradoks, er at veglova ikke har bestemmelser som regulerer kommunenes mulighet til å nedklassifisere kommunale veger. Samtidig forutsetter bygningslovgivningen at kommuner *ikke* kan frasi seg ansvaret for veger som er anlagt av private med utgangspunkt i krav hjemlet i pbl § 18-1 og eldre, tilsvarende bestemmelser. Mange kommunale veger på landet er anlagt med grunnlag i samme type vilkår (bl.a krav om fri avståelse av grunn og bidrag til opparbeidingen som vilkår for tilskudd fra fylkets vegfond eller et departement), og som del av dette også med krav om at vegen skulle tas opp til offentlig vedlikehold når den var godkjent av fylkets vegkontor. Tross dette finnes det altså ingen 'nedklassifiseringsbegrensning' i veglova for slike tilfeller.

Begreper/definisjoner/enhetlige virkeområder

«Veg»:

Det framgår av § 1 andre ledd at «opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate» er blant områdene som omfattes av veglovas 'veg'. Det er uklart om virkeområdet for særbestemmelsene om veg i matrikkellova § 24 fjerde ledd, tinglysingslova § 38 b og plan- og bygningsloven § 20-5 fjerde ledd bokstaf c) omfatter alt som anses som 'veg' i veglovsammenheng. Det må ikke nødvendigvis gjøre det, men det er behov for en avklaring på dette området.

«Privat veg»:

I dag er alle veger som ikke er klassifisert som offentlige, «privat veg». Særlig veggrunnsforvalterne opplever at dette ofte tolkes som 'privat *eid* veg', ikke minst i tilfeller der en nedlagt veg ikke er matrikulert, og at dette kan være nok til å utløse en tvist om eierforholdet og/eller retten til å bruke en slik veger. «Privatklassifisert veg» er en bedre betegnelse mer SVV fordi den er mer entydig.

«Vegens eiendomsområde» (og dagens § 57 som sådan):

Etter at det ble innført registreringsplikt for veggrunn, er det bare i tilfeller der veggrensene ikke er matrikkelført at 'vegens eiendomsområde' kan bety noe annet enn 'den matrikkelregistrerte vegenheten'. Det er fortsatt er nokså mange slike tilfeller, og det vurderes om det skal videreføres et begrep som er basert på et eiendomssystem vi ikke lenger har, særlig fordi dagens § 57 andre ledd bare delvis gir mening slik den er nå. Det vil alltid være ulovlig å gjennomføre tiltakene som er listet opp i andre ledd pkt. 1 og 2 uten tillatelse om det skjer på grunn som eies av andre enn en selv. Utfordringen vil være der eiendomsretten er uavklart, tiltak kan skade veginfrastrukturen samtidig som tiltakshaver pga uavklart eierskap ikke er klar over sin søknadsplikt. Ett av formålene med å registrere veggrunnen i matrikkelen er nettopp å synliggjøre hva de private grunneierne *ikke* eier og kan disponere over.

Paragraf 57 andre ledd tredje punktum og § 57 tredje ledd er for så vidt greie nok, men om det er behov for en egen lovbestemmelse om dette, bør den kanskje heller plasseres i sammenheng med bestemmelsene som i dag står i kap. V?

Hva § 57 fjerde ledd angår, så dekker den vel ikke noe annet (eller mer) enn det som framgår av beitelova §§ 6, 7 og 16?

Vedlegg 3 Kommentarer til forholdet mellom veglova og vegtrafikkloven:

Det er noe overlapp med tekst i vedlegg 1 og 5, men her ses det opp mot vegtrafikklov.

§11 a-e i veglov a-e Kap II Tilsyn:

Siden det kan bli overføring av myndighet etter vegtrafikkloven til fylkeskommunen, og framtidig regelverk for arbeid på og ved veg vil inneholde sanksjonsbestemmelser, kan det være nødvendig å styrke tilsynsmulighetene overfor fylket som vegmyndighet.

At Vegtilsynet er tilsynsorgan for alle, gir troverdig håndtering av vegrevisjoner.

Generelt bør fylkeskommunen ha samme plikter som Statens vegvesen og Nye Veier AS.

§17 og §18. Bruker vi disse paragrafene? Og hvor ligger pliktene rundt slik fastsetting? Slik overføring medfører i dag også vedtaksmyndighet for arbeidsvarsling for det som er kommunal veg og framstår som rotete. Vedlikehold av andre bør kanskje heller være gjennom kontrakter og avtaleverk, og ikke gjennom lov?

§30 plassering av utstyr generelt. Særlig i forbindelse med arbeid på og ved veg.

I dag er det noe uklart hvilken bruk av sikring som faller under hvilken kategori, spesielt med tanke på innretninger plassert innenfor byggegrensen. Det er skiltmyndigheten som i dag krever sikring, men det er mye hjemlet i vegloven, selv om skiltvedtaket hører til vegtrafikkloven. Kunne det vært en klarere kobling mellom vegtrafikkloven og vegloven dersom §30 hadde hatt et tillegg for sikring brukt til arbeid på og ved veg? Altså:

«Vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven §7a kan fastsette bestemmelser om plassering av midlertidige produkter i forbindelse med arbeid på og ved offentlig veg» (Kommende lov §7a og forskrift vil omtale vedtaksmyndighet og bruk av varslings- og sikringsplan)

Muligens har sykkelritt også noe som ligger i gråsonen mellom veglov og vegtrafikklov.

§32 – Her bør man samtidig revidere noe av forskriften tilhørende denne. Ledningsforskriften bør kanskje oppdateres slik at den ikke gir for stor fullmakt til å bestemme når på døgnet arbeid kan utføres, ettersom dette er regulert av vegtrafikkloven. Når på året er hensiktsmessig, da dette handler om kvaliteten på arbeidet, for eksempel hvis det er tele eller teleløsning.

§57 – På samme måte som med §30 savnes det bindinger opp mot det som skiltmyndigheten krever når det gjelder utplassert utstyr i forbindelse med arbeid på og ved offentlig veg.

Generelle betraktninger

Generelt savnes det bindinger opp mot myndighet etter vegtrafikkloven og vegmyndigheten. Vegtrafikkloven omtaler i §5 (skiltregler) veglovens bestemmelser om utgifter, men ingen plikter er rettet mot skiltmyndigheten for å ivareta vegmyndighetens interesser. Det kan få store konsekvenser, særlig ved bruk av vegtrafikkloven §7 annet ledd. Her kan Statens vegvesen regulere all trafikk (også arbeid på og ved veg) uten å ta hensyn til fylkeskommunen som vegmyndighet. Reguleringen skjer på bakgrunn av forhold på vegen eller i omgivelsene, noe som i stor grad er en veglovsinteresse å ta hensyn til.

For å ivareta oppetidsinteresser for den enkelte vegmyndighet, er det viktig at vedtak ivaretar deres interesser, men for beredskapen er det kanskje klokt med bare én vedtaksmyndighet (særlig for arbeid på og ved veg). Da bør det inn bindinger for myndighet til å ivareta

framkommelighetsinteressen til alle parter. Dersom reguleringsplanen har tatt stilling til omkjøring eller anlegg av midlertidig veg i planfasen, bør ikke vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven §7 annet ledd overstyre det som er besluttet. At man har hjemmel til det er kanskje greit, men det bør være krav til å ta hensyn til vegmyndigheten etter vegloven også i vegtrafikkloven, noe som kan være viktig for det totale oppetidssynet.

Dagens vegdataforskrift hjemlet i §10 binder opp samarbeid, men samarbeidet omtaler beredskap og ikke generelt om oppetidssamarbeid. Det legger stor føring på at det er vegmyndighetene etter vegloven som skal samarbeide, men ettersom Statens vegvesen har to roller her – også som vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven (både for forhold på veg (veglovssak) og for arbeid på veg (vegtrafikklovssak)) – får man ikke godt nok dekket i dag hva som ligger til slikt samarbeid.

Vedlegg 4 Personvern

Innspill til Veglovutvalget om personvern

Innledning

Innspillene gjelder følgende forhold, som er behandlet nærmere i punktene nedenfor:

1. Behandlingsgrunnlag
2. Særlige kategorier personopplysninger
3. Vurdering av personvernkonsekvenser
4. Deling av personopplysninger med andre
5. Gjenbruk av personopplysninger til andre formål
6. Digitaliseringsvennlig regelverk

En kort oppsummering av det mest sentrale innspillet knyttet til hvert punkt er gitt avslutningsvis i det enkelte punktet i **fet skrift**.

2. Innspill til Veglovutvalget

2.1 Behandlingsgrunnlag (lovlig grunnlag for behandling av personopplysninger)

2.1.1 Krav til behandlingsgrunnlag

I dagens digitaliserte samfunn vil mange av oppgavene et myndighetsorgan utfører, innebære at det behandles personopplysninger. Samtidig angir lovverket at personopplysninger bare kan behandles dersom det kan påvise et lovlig grunnlag for behandling av personopplysninger, et såkalt *behandlingsgrunnlag*. Dette er regulert i GDPR artikkel 6 nr. 1, som kort sagt angir seks alternative behandlingsgrunnlag i bokstavene a til f.

For Statens vegvesen er behandlingsgrunnlaget i GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e særlig relevant. Denne bestemmelsen innebærer at Statens vegvesen kan behandle personopplysninger i den grad det er nødvendig enten for å *«utføre en oppgave i allmennhetens interesse»* eller for å *«utøve offentlig myndighet»* som organet er pålagt. Det følger av GDPR artikkel 6 nr. 3 at grunnlaget for behandlingen skal være fastsatt i nasjonal rett. Dette omtales gjerne som at det må kunne påvises et *supplerende rettsgrunnlag*.

Kort sagt innebærer dette at Statens vegvesen kan behandle personopplysninger dersom etaten er tillagt oppgaver i lovgivningen som enten går ut på å utføre oppgaver i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet. En forutsetning er at vi begrenser behandlingen av personopplysninger til det som er nødvendig for å oppnå formålet med oppgaven.

Der Statens vegvesen ikke opptrer som offentlig myndighet, men for eksempel som byggherre, er behandlingsgrunnlaget i GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c særlig relevant. Denne

bestemmelsen innebærer at det kan behandles personopplysninger som er nødvendig for å «oppfylle en rettslig forpliktelse». Det følger da av GDPR artikkel 6 nr. 3 at grunnlaget for behandlingen skal være fastsatt i nasjonal rett og at formålet med behandlingen skal være fastsatt i det nevnte rettsgrunnlaget.

For at Statens vegvesen skal ha lovlig grunnlag for å behandle personopplysninger, må regelverket utformes slik at gis en tydelig angivelse av hvilke oppgaver Statens vegvesen er tillagt, alternativt at det framkommer hvilke plikter Statens vegvesen er pålagt.

2.1.2 Tydelig forankring i lovverket er effektiviserende

En generell utfordring med veglova slik den er utformet i dag (og en rekke andre regelverk), er at regelverket i liten grad inneholder konkrete angivelser av oppgaver som er lagt til Statens vegvesen. Dagens veglov angir mer overordnede og generelt hva Statens vegvesen har ansvar for. Når ny veglov skal utarbeides bør derfor oppgavene tydeliggjøres, enten i loven eller tilhørende forskrifter.

En tydelig angivelse i nasjonal rett (lov eller forskrift) av hvilke oppgaver eller plikter som ligger til Statens vegvesen, vil medføre en tydeliggjøring av at det kan behandles personopplysninger som ledd i oppgaveutførelsen og hva som er formålet med behandlingen av personopplysninger.

Rettslig forankring av oppgavene bidrar til effektivisering av arbeidet, ettersom det blir mindre behov for utredninger og vurderinger av om det foreligger et lovlig grunnlag for behandling av personopplysninger og hvor langt dette grunnlaget rekker. Videre bidrar det til tydeliggjøring overfor de registrerte om at det behandles personopplysninger som ledd i oppgaveutførelsen og hvorfor.

EKSEMPEL: TRAFIKKSikkerhet

Som eksempel på et område hvor tydeligere rettslig forankring kan bidra til effektivisering, kan nevnes oppgaver knyttet til trafikkikkerhet.

I [Hovedinstruks for Statens vegvesen](#) punkt 3.3.4 er det angitt at Statens vegvesen har et sektoransvar for trafikkikkerhet, hvor det ligger en klar forutsetning om at Statens vegvesen skal jobbe systematisk med trafikkikkerhet og bidra til å realisere nullvisjonen. Dette ansvaret er sentralt i etatens samfunnsoppdrag. Likevel er ansvaret og oppgavene knyttet til trafikkikkerhetsarbeid kun i liten og fragmentert grad forankret i lovgivningen.

Uten en klar angivelse i lovbestemmelser av de konkrete oppgavene, blir det i mange tilfeller tidkrevende å avklare om Statens vegvesen har behandlingsgrunnlag for behandling av personopplysninger som er nødvendig for å utføre oppgaven. Det blir da nødvendig å gjøre en rekke utredninger og bruke betydelige ressurser på å avklare hvilke oppgaver som har tilstrekkelig rettslig forankring til å fylle kravet i GDPR artikkel 6 nr. 3 om at grunnlaget for behandlingen skal være fastsatt i nasjonal rett.

For helhetens skyld kan nevnes at en rekke oppgaver ble tydeliggjort i vegdata- og trafikksikkerhetsforskriften, men en tilsvarende tydeliggjøring ble ikke gjort for oppgaver relatert til trafikksikkerhet.

En tydelig angivelse av hvilke oppgaver eller rettslige plikter som er lagt til Statens vegvesen vil bidra til effektivisering ved at det ikke er nødvendig å forta interne utredninger for å avklare lovligheten av behandlinger vi gjør eller ønsker å gjøre.

2.1.3 Ikke behov for generell bestemmelse

I dagens veglov er det tatt inn en bestemmelse i § 11 f som angir at det kan behandles personopplysninger «*når det er naudsynt for å utføre oppgåver gitt i eller i medhald av lova her*». Bestemmelsen har kun en pedagogisk funksjon ved at den beskriver sammenhengen mellom GDPR artikkel 6 nr. 3 og den konkrete lov- eller forskriftsbestemmelsen som utgjør det supplerende rettsgrunnlaget.

Etter vårt syn er en slik generell bestemmelse som i dagens § 11 f om rett til behandling av personopplysninger ikke nødvendig.

2.1.4 Mulighet for begrensning og spesifisering av behandlingsgrunnlaget

Det følger av GDPR artikkel 6 nr. 3 at den nasjonale lovgivningen som er grunnlaget for behandlingen etter GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c og e kan inneholde begrensninger eller spesifiseringer når det gjelder behandlingen av personopplysninger.

Dette kan enkelte ganger være hensiktsmessig for å sikre klarhet om *hvilke* personopplysninger som kan behandles og *hvordan* de kan behandles, men det vil i mange tilfeller være en fordel om lovverket ikke angir dette i detalj, slik at organet selv kan vurdere hva som er nødvendig og hensiktsmessig å gjøre for å utføre den enkelte oppgaven som organet er tillagt.

Systematikken i GDPR er at behandlingsansvarlig selv plikter å gjøre vurderinger av *hvordan* personopplysningene skal behandles innenfor de rammene som lovgivningen har satt. Dette kan for eksempel gjelde hvilke personopplysninger det er nødvendig å behandle, hvilket system eller teknisk løsning som skal benyttes osv.

Lovgivningen bør ikke gå lenger enn nødvendig i å spesifisere og begrense behandlingen av personopplysninger.

2.2 Særlige kategorier personopplysninger

2.2.1 Krav til behandling av særlige kategorier personopplysninger

GDPR artikkel 9 nr. 1 stadfester en klar hovedregel om at det er forbudt å behandle særlige kategorier personopplysninger, slik som eksempelvis helseopplysninger. Det er likevel tillatt å behandle særlige kategorier personopplysninger dersom ett av unntakene i GDPR artikkel 9 nr. 2 er oppfylt.

For Statens vegvesen vil det mest praktiske unntaket være GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav g. Bestemmelsen angir at det er tillatt å behandle særlig kategorier personopplysninger når det er nødvendig av hensyn til viktige allmenne interesser, og dette er forankret i nasjonal rett som står i forhold til formålet.

Der det kan være nødvendig å behandle særlige kategorier personopplysninger, er det viktig at dette har tilstrekkelig forankring i lovgivningen. Dette betyr at bestemmelsene må utformes klart nok, og i henhold til kravene i GDPR art. 9 nr. 2 bokstav g, til at behandling av særlige kategorier personopplysninger er tillatt der det er nødvendig.

2.2.2 Ikke behov for generell bestemmelse

I vegtrafikkloven ble det tatt inn en bestemmelse i § 43 b første ledd som åpner for behandling av personopplysninger som nevnt i GDPR artikkel 9 når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter loven med forskrifter. Det har blitt gitt uttrykk for at en tilsvarende generell bestemmelse bør tas inn i veglova.

Etter vårt syn er det imidlertid ikke nødvendig med en slik generell bestemmelse som angir at det kan behandles særlige kategorier personopplysninger når det er nødvendige for oppgaveutførelsen. En slik bestemmelse vil på tilsvarende måte som angitt ovenfor, kun ha en pedagogisk funksjon ved at den beskriver sammenhengen mellom GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav g og den konkrete lov- eller forskriftsbestemmelsen som gir grunnlag for behandling av særlige kategorier personopplysninger. Det sentrale er derfor at bestemmelser utformes slik at det er klart og forutsigbart at det også kan behandles særlige kategorier personopplysninger – altså at kravene etter GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav g er oppfylt.

Etter vårt syn er det ikke behov for en generell bestemmelse gir rett til behandling av særlige kategorier av personopplysninger. Dette bør løses ved tilstrekkelig klar utforming av den enkelte bestemmelsen.

2.3 Vurdering av personvernkonsekvenser

Det følger av GDPR artikkel 35 at det skal gjøres personvernkonsekvensvurderinger (DPIA) når det er sannsynlig at en type behandling av personopplysninger vil medføre høy risiko for fysiske personers rettigheter og friheter. Ansvar for å utføre DPIA etter bestemmelsen ligger til den enkelte behandlingsansvarlig.

Arbeidet med å utføre DPIA-er er ofte tidkrevende. Når flere offentlige myndigheter behandler personopplysninger med grunnlag i de samme lovbestemmelsene, må hver av dem utføre egne DPIA-er. Dette betyr at mange virksomheter parallelt gjør de samme vurderingene og bruker tid parallelt til å utføre samme oppgavene.

Grundige utredninger av personvernkonsekvenser som ledd i lovgivningsarbeidet kan bidra til vesentlig effektivisering i forvaltningen. Dette fordi det følger av GDPR artikkel 35 nr. 10 at når behandlingsgrunnlaget er GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c (rettslig forpliktelse) eller bokstav e (oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet), plikter ikke

den enkelte behandlingsansvarlige å utføre DPIA dersom det er gjort en vurdering av personvernkonsekvenser som en del av lovgivningsarbeidet.

De nevnte behandlingsgrunnlagene er de to mest brukte i offentlig forvaltning. Dette betyr derfor at dersom det i lovgivningsarbeidet gjøres grundige utredninger og vurderinger av personvernkonsekvenser, vil dette bidra til å effektivisere forvaltningen ved at hver og en av de behandlingsansvarlige ikke må gjøre egne vurderinger. Effektiviseringsgevinsten er særlig stor ved omfattende sektorregelverk hvor mange ulike virksomheter er omfattet av samme regelverk, slik tilfellet vil være ved enkelte bestemmelser i veglova, hvor både Statens vegvesen, Nye veier og alle landets fylkeskommuner og kommuner er omfattet av regelverket.

Grundige vurderinger av personvernkonsekvenser i lovgivningsarbeidet vil i tillegg til å være effektiviserende også bidra til å sikre likeartede vurderinger og tydeliggjøre rekkevidden og omfanget av bestemmelsen gjennom demokratiske prosesser.

Grundige utredninger av personvernkonsekvenser som ledd i lovgivningsarbeidet kan bidra til vesentlig effektivisering i forvaltningen og sikre ensartet praksis.

2.4 Deling av personopplysninger med andre

Et spørsmål som med jevne mellomrom blir reist, er hvilken rett Statens vegvesen har til å dele data med andre eller be om å få data tilsendt fra andre, herunder deling mellom ulike divisjoner i Statens vegvesen.

Dette spørsmålet oppstår når det er klart at Statens vegvesen har behandlingsgrunnlag for egen behandling av personopplysninger, men hvor deling med andre ikke er nødvendig for å oppnå formålet og heller ikke er angitt i lovgivingen.

Dette er særlig relevant der flere organer eller virksomheter jobber mot samme mål eller har behov for data fra en annen aktør for å være i stand til å utføre tillagte oppgaver. Ved utforming av bestemmelsene er det viktig å være bevisst på hva som anses som en «*behandling*» av personopplysninger etter GDPR artikkel 4 nr. 2, slik at bestemmelsene ikke formuleres for snevert. Det må eksempelvis unngås at bestemmelser utformes slik at det det angis at Statens vegvesen for eksempel bare skal «*registrer og sammenstille*» informasjon, hvis det er sentralt at informasjonen også «*tilgjengeliggjøres*» for andre.

Det har historisk vært uklart om og hvor mye data det er tillatt å dele mellom ulike organer som har ansvarsoppgaver etter veglova. Vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften bidro imidlertid til enkelte avklaringer.

EKSEMPEL: REGRESSKRAV VED SKADE PÅ OFFENTLIG VEI

Som eksempel på et forhold hvor det har vært usikkert om og hvor langt delingsadgangen rekker, kan nevnes regresskrav ved skade på offentlig vei. Når det skjer skader på veginstallasjoner og veganlegg – og skadevolder er kjent –

rettes krav mot forsikringsselskapet hvor kjøretøyet er forsikret. Dersom skadevolder derimot er ukjent, rettes kravet mot Trafikkforsikringsforeningen. Statens vegvesen har gjennom lengre tid opplevd at Trafikkforsikringsforeningen bestrider erstatningskrav for skader av ukjent skadevolder, begrunnet i at Statens vegvesen kan identifisere skadevolder dersom det iverksette tiltak for å avklare dette.

Tiltak for å identifisere skadevolder kan eksempelvis være gjennom innhenting av data fra politiet eller ved innhenting av data fra Vegtrafikksentralenes systemer. Det har imidlertid vært uklart om politiet har anledning til å dele personopplysninger med Statens vegvesen og om data fra Vegtrafikksentralenes systemer kan deles internt for å brukes til et annet formål enn det personopplysningene ble samlet inn for.

I høringsoppsummeringen til vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften¹ ble det besluttet å ta problemstillingen knyttet til regresskrav ved skade på offentlig vei ut av forskriften, og uttalt at forholdet burde utredes nærmere og eventuelt tas inn i veglova. Vi legger derfor til grunn at dette blir fulgt opp i lovarbeidet.

Der det er hensiktsmessig at data som inneholder personopplysninger blir gjort tilgjengelig for andre organer eller virksomheter, eller for andre deler av Statens vegvesen, bør lovbestemmelsen utformes slik at det legges til rette for deling av personopplysninger.

2.5 Gjenbruk av personopplysninger til andre formål

2.5.1 Om gjenbruk av personopplysninger

Utgangspunktet etter personvernregelverket er at det ikke er tillatt å gjenbruke personopplysninger til andre formål enn det personopplysningene er samlet inn for. Det er derimot oppstilt fire unntak, som innebærer at gjenbruk av personopplysninger likevel er lovlig dersom ett av unntakene er oppfylt. Dette følger av GDPR artikkel 5 nr. 1 bokstav b og artikkel 6 nr. 4 lest i sammenheng. De fire unntakene kan sammenfattes slik:

1. Den registrerte har samtykket.
2. Gjenbruk er tillatt etter nasjonal rett, og gjenbruk er et nødvendig og forholdsmessig tiltak i et demokratisk samfunn for å oppnå et mål etter GDPR artikkel 23 nr. 1.
3. Det er tale om gjenbruk for enten arkivformål i allmennhetens interesse, for formål knyttet til vitenskapelig eller historisk forskning eller for statistiske formål, og det er iverksatt nødvendige garantier for å sikre de registrertes rettigheter og friheter.
4. Gjenbruken anses å være forenlig med innsamlingsformålet, etter at det er utført en forenlighetsvurdering.

¹ [Høring – forslag til ny forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring | Statens vegvesen](#)

I praksis er det som her er listet opp som nr. 2 – gjenbrukshjemmel i nasjonal rett – det viktigste grunnlaget for gjenbruk til andre myndighetsoppgaver.

Det kan i mange tilfeller være hensiktsmessig å behandle personopplysninger for et annet formål enn det de ble samlet inn for, eksempelvis som nevnt ovenfor hvor informasjon samlet inn av Vegtrafikksentralene kan være hensiktsmessige å bruke for å avklare hvem som er skadevolder. Lovhjemmel for gjenbruk vil ofte være avgjørende for at gjenbruk skal være mulig.

Videre kan gjenbruk av personopplysninger være aktuelt ved utvikling og testing av IT-systemer eller til å utføre mer avanserte sammenstillinger eller analyser. Der slik gjenbruk ikke ligger innenfor innsamlingsformålet, er det nødvendig med lovhjemmel som fyller vilkårene etter GDPR artikkel 6 nr. 4. Hver av disse tilfellene omtales nedenfor.

Hvis det skal åpnes for gjenbruk av personopplysninger til andre formål enn innsamlingsformålet, må hjemmelen utformes klart nok til at kravet om hjemmel i lov etter GDPR artikkel 6 nr. 4 er oppfylt, samt gjøres vurdering av nødvendighet og forholdsmessighet, og sikres at forholdet er listet opp i GDPR artikkel 23 nr. 1.

2.5.2 Utvikling og test

Det kan være hensiktsmessig å bruke personopplysninger ved utvikling og testing av IT-systemer i tilfeller der det er umulig eller uforholdsmessig vanskelig å bruke anonyme eller fiktive opplysninger.

Ved høringsoppsummeringen til vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften ble det lagt til grunn at hjemmelsgrunnlaget for regelen om adgang til å bruke personopplysninger til utvikling og test ikke var tilstrekkelig utredet, og dette ble derfor tatt ut av forskriften. Årsaken til at det ble tatt ut skyldtes særlig at det foreslåtte hjemmelen åpnet for å benytte personopplysninger i test og utvikling av «*teknologi og metode*», som språklig favner videre enn test og utvikling av «*IT-system*», uten at det var gjort vurderinger av hvilke konsekvenser dette har. Det ble uttalt at regelen burde utredes nærmere og eventuelt tas inn i veglova. Vi legger derfor til grunn at dette blir fulgt opp i lovarbeidet.

Flere offentlige etater, slik som Skatteetaten og Tolletaten, har slike bestemmelser i skatteforvaltningsloven § 5–12 og vareførselsloven § 7–17. Slike hjemler kan være sentrale for å være i stand til å levere effektivt på samfunnsoppdraget, og det bør utredes om det er hensiktsmessig og mulig å etablere slike hjemler på enkelte sentrale områder.

Hvis det er aktuelt å åpne for bruk av personopplysninger til utvikling og testing av IT-systemer, bør dette utredes og forankres i lovgivningen.

2.5.3 Sammenstillinger og analyser

I høringsoppsummeringen til vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften ble det videre uttalt at det burde «*vurderes om det er behov for større handlingsrom innenfor sammenstillinger, automatiserte avgjørelser og profilering*». Det ble vist til at behovet for slike hjemler, omfanget av hva de kan brukes til og hvordan dette potensielt vil berøre de registrertes

personvern, bør utredes grundigere. Vi legger på samme måte til grunn at dette blir fulgt opp i lovarbeidet.

Vi kommenterer samtidig enkelte forhold knyttet til sammenstillinger og analyser her, og forhold knyttet til automatiserte avgjørelser og profilering i punkt 2.6.1 nedenfor.

Å sette sammen og analysere data kan inngå som en del av den opprinnelige oppgaven som er tillagt et forvaltningsorgan. Det er da avgjørende at det sikres at lovbestemmelsen utformes slik at denne type behandling av personopplysninger – altså sammenstilling og/eller analyse – er omfattet.

EKSEMPEL: TRAFIKKSikkerhet

Sammenstilling og analyser kan være relevant på trafikksikkerhetsområdet. Gjennom å sammenstille og analysere informasjon fra ulykker med andre informasjonspunkter, kan det etableres ny kunnskap som kan bidra til å bedre trafikksikkerheten. Å dra erfaringer fra ulykker ligger dels i veitrafikkloven og dels i veglova, ettersom årsaken til at ulykker oppstår eller blir alvorlige kan skyldes forhold ved veien, sjåføren, bilen eller en kombinasjon av de nevnte forholdene. Å sette sammen ulike datasett og gjøre analyser knyttet til mulige årsaker, vil ha stor verdi i trafikksikkerhetsarbeidet.

Samtidig vil sammenstilling og analyse av ulike datasett som inneholder personopplysninger utgjøre et betydelig inngrep i personvernet. Det bør derfor gjennom lovgivningen avklares om og hvor langt samfunnet bør og kan gå i å sammenstille og analysere datasett som inneholder personopplysninger for å nå et større samfunns gode – nemlig økt trafikksikkerhet.

Det kan her nevnes at Skatteetaten og Tolletaten har analyse-/sammenstillingsbestemmelser i skatteforvaltningsloven § 5–11 første ledd og vareførselsloven § 7–15 første ledd, hvor bestemmelsene angir hvilke formål det kan sammenstilles eller analyseres data for.

Dersom det er hensiktsmessig å åpne for at datasett som inneholder personopplysninger kan sammenstilles og analyseres, bør forholdet utredes slik at det sikres balanse mellom samfunnets behov og inngrep overfor den enkelte. Videre må bestemmelsen utformes slik at det er tydelig at oppgaven Statens vegvesen er tillagt innebærer sammenstilling og/eller analyse.

2.6 Digitaliseringsvennlig regelverk

2.6.1 Utformingen av regler

For å effektivisere forvaltningen er det et uttalt mål at offentlig sektor skal digitalisere. I utformingen av regelverk er det derfor viktig at reglene ikke utformes på en måte som er til hinder for slik digitalisering. Dette innebærer blant annet, men er ikke begrenset til, at:

1. Regelverket må utformes teknologinøytralt

Utviklingen innen teknologi går vesentlig raskere enn rettsutviklingen, og det er derfor viktig at regelverket utformes slik at det ikke knyttes til én type teknologi eller system, men er teknologinøytral. Dette for at bestemmelser ikke skal bli utdatert og skape unødvendige hindringer i digitaliseringen.

2. Regelverket må utformes automatiseringsvennlig

Der det er forsvarlig, mulig og ønskelig, bør man i lovgivningsarbeidet ta stilling til om reglene kan utformes automatiseringsvennlig. Det vil si på en slik måte at en datamaskin kan gjennomføre rettsanvendelsen.

I lovarbeidet bør man ta stilling til om det er forsvarlig og ønskelig å automatisere deler av saksbehandlingen og i så fall utforme automatiseringsvennlig regelverk. Det er ellers viktig at det legges til rette for digitalisering ved utforming av bestemmelsene.

2.6.1 Automatiserte avgjørelser og profilering

For å tilrettelegge for digitalisering, og særlig automatisering, bør regelverket også ta høyde for lovkrav knyttet til dette. I denne forbindelse er det sentralt at GDPR artikkel 22 oppstiller en hovedregel om forbud mot å fatte avgjørelser som har rettsvirkning eller tilsvarende betydelig påvirkning for personer, herunder profilering, som utelukkende er basert på automatisert behandling.

Bestemmelsen oppstiller flere unntak, blant annet ved at automatiserte avgjørelser eller profilering er tillatt dersom det foreligger uttrykkelig hjemmel i lov eller forskrift. Det stilles imidlertid noen krav til hjemmelen, slik som at hjemmelen må være klar og forholdsmessig. Videre må det finnes egnede garantier for den registrerte, slik som rett til manuell overprøving og mulighet til å bestride avgjørelsen.

Ny forvaltningslov – som er vedtatt, men ikke trådt i kraft – inneholder regler knyttet til personvernforordningen artikkel 22, hvor § 11 (3) stiller krav til særskilt hjemmel for å fatte avgjørelser som faller inn under forordningens artikkel 22. Videre oppstiller ny forvaltningslov § 12 krav til forvaltningsorganet som fatter slike avgjørelser. En eventuell hjemmel om automatiserte avgjørelser i veglova bør ses i sammenheng med ny forvaltningslov.

Skatteetaten og Tolletaten har eksempelvis slike bestemmelser i skatteforvaltningsloven § 5–11 andre ledd og vareførselsloven § 7–15 andre ledd.

Dersom det anses hensiktsmessig å åpne for å automatisere deler av saksbehandlingen etter veglova og tilhørende forskrifter er det viktig at det gis særskilt hjemmel om automatiserte avgjørelser, og eventuell profilering, etter personvernforordningen artikkel 22.

Vedlegg 5 Samspill mellom veglova og plan –og bygningsloven

1. Bestemmelser tilknyttet forvaltningsmessige forhold som:

1.1 Byggegrense veglova § 29 – pbl. §§11–8, 11–5, 12–7 og 29–4

Byggegrenser i arealplaner gjelder foran veglovas bestemmelser om byggegrense jf. veglova § 29. Dersom byggegrense ikke er fastsatt i reguleringsplan anses veglovens byggegrenser på det tidspunktet planen ble vedtatt, som inkorporert i planen jf. tolkningsuttalelser fra KDD¹. I juridisk teori anses dette som «tvilsomt juridisk grunnlag» på grunn av manglende hjemmel – Innjord (2020) s. 906–907. Man bør gi hjemmel til «inkorporeringen».

I veglova §§ 30 og 31 ligger det er forbud om plassering av byggverk, ledninger, opplag eller andre faste eller løse, varige eller midlertidige innretninger av hvilken som helst art. Formålet var at byggegrensen langs vei skulle gi *en fri arealstripe, reservert for veiformål*.² Forbudet i veglova som nevnt går lenger enn tiltaksbegrepet i pbl. § 1–6.

I [HR-2014-1079-A – Rt-2014-538 – Lovdata Pro](#) ble det lagt til grunn at veglova § 30 kom til anvendelse der byggegrense var fastsatt i reguleringsplanen, men hvor planen ikke hadde bestemmelser om hva som var lov å foreta seg innenfor byggegrensen. Dvs. at selve byggegrensen styres av arealplanen, mens begrensningene innenfor området bestemmes likevel av veglova § 30, der plan- og bygningsloven ikke har konkrete bestemmelser som sier noe annet, eller står i motstrid til veglova. Kommunen må følge opp ulovlig plassering innenfor byggegrensen etter pbl. § 32–1 for byggegrenser i arealplan.

I pbl. § 32–1 bestemmelsen står det at «Kommunen skal forfølge overtredelser av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven». Dersom ulovligheten faller utenfor plan- og bygningsloven som i HR – 2014–1079– A, blir spørsmålet om det er veglova § 34 som skal legges til grunn for det ulovlige forholdet. Hvis så må det foreligge en hjemmel for dette i plan- og bygningsloven.

1.2 Avkjørsel veglova §§40 til 43 –pbl. §27–4

Det foreligger ikke en legaldefinisjon på «avkjørsel», men begrepet må sies å omfatte den fysiske sammenkoblingen mellom offentlig veg og privat eiendom som er nødvendig for å skaffe gangatkomst eller kjørbart atkomst til tilleggende privat eiendom (Arnulf/Gauer s. 177). En slik definisjon bør også ses i sammenheng med vedlikeholdsplikten tilknyttet avkjørselen i veglova § 43 og krav til utforming av avkjørsel i [Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg – Lovdata Pro](#). Ut fra forannevnte bør veglov definere hva som ligger i avkjørselsbegrepet, som også må legges til grunn i avkjørsler etter plan- og bygningsloven.

Veglova § 40 første ledd angir at avkjørsel skal *bygges eller nyttes* i samsvar med arealplan etter plan- og bygningsloven. I [Rapport: Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven – regjeringen.no](#) s. 56 står det «at planavklart avkjørsel ikke utløser krav om separat godkjenning etter veglova, kommer ikke direkte til uttrykk i lovgivningen,

¹ [UMD-2010-214 \(PLANJUSS-2012-1-14\) - Lovdata Pro](#)

² [Ot.prp.nr.53 \(1961-1962\) - Lovdata Pro](#)

men følger vel av en motsetningslutning fra veglova § 40 andre ledd. Her kan det være hensiktsmessig med en klargjøring av lovgivningen, dersom veglova blir underlagt en revisjon».

Spørsmålet blir selv om avkjørselen framgår av et arealplankart skal man i tillegg behandle avkjørselen etter veglova § 40 tredje ledd jf. § 43, som angir materielle krav til utforming av avkjørselen jf. [Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg – Lovdata Pro](#). Tekniske krav fastsetter utforming 50 meter inn i avkjørselen, og det er ikke gitt at hele «avkjørselen» er regulert/inngår i planen, det vil dermed være behov for å behandle avkjørselen også etter veglova. I denne forbindelse vises det til pbl. § 27–4 hvor det står at «Avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43», det framgår lite opplysninger hva som inngår i denne godkjenningen. Dette må avklares nærmere.

Veglova § 40 andre ledd gjelder i de tilfeller reguleringsplanen ikke innehar avkjørsel. Av lovteksten framgår det at *Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle, må avkjørsle frå offentleg veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyremakta*. Statens vegvesen behandler søknader om avkjørsel hvor kommuneplanens arealdel gjelder også etter veglova § 40 andre ledd. Det bør tas inn i bestemmelsen at 2. ledd gjelder også for kommuneplanens arealdel, se [Rapport: Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven – regjeringen.no](#) side 57 første avsnitt.

I gjennomgangen av [Rapport: Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven – regjeringen.no](#), ble det en diskusjon om man kunne fatte enkeltvedtak etter veglova § 40 andre ledd i strid med reguleringsplan, dvs. vedtak etter veglova § 40 andre ledd om nye varige/midlertidige avkjørsler, utvidet bruk og, endret bruk av avkjørsel. Holt&Winge mente at man ikke kunne fatte vedtak om avkjørsel i områder hvor reguleringsplanen var gjeldende. Dette er uklart i forhold til hva som står i lovteksten og forskrift gitt med hjemmel i veglova § 40, [Forskrift om behandling av avkjørslesaker for riksveg – Lovdata Pro](#). Her fremgår det at en avkjørselssøknad *kan ikkje avvisast med tilvising til at han gjeld avkjørsle som ikkje er i samsvar med planen*. Dette er også innarbeidet i Håndbok R701 s. 13. Gjeldende rett bør videreføres.

1.3 Reklame veglova §33 –pbl. §§20–1 og 30–3

Stort sett sammenfallende bestemmelser. Vurdering av samordning av bestemmelsene om reklame i pbl. § 30–3 og veglova § 33 se [Rapport: Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven – regjeringen.no](#) s. 61–62.

1.4 Gjerde mot offentlig veg veglova §§44 til 47 –pbl. §28–4

Pbl. § 28–4 gir bestemmelser om sikring ved gjerde mot offentlig vei. Veglova har i §§ 44 til 47 bestemmelser om det samme temaet, for vurdering se [Rapport: Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven – regjering.n.no](#) s. 63–65.

1.5 Veglova §57 –pbl. §20-1, 21-5 og 21-6

Generelt er det behov for avklaring av søknadspliktige tiltak etter pbl. § 20-1 og søknadsplikten etter veglova § 57.

Søknadspliktige tiltak etter plan- og bygningsloven og hva som faller utenfor sett i sammenheng med veglova § 57, dvs. det som faller utenfor søknadspliktige tiltak etter plan- og bygningsloven, men innenfor søknadsplikten etter veglova § 57, se vedlegg 1 og 2.

Ledninger som etableres utenfor tremetersbelte i veglova § 32, men innenfor eiendomsområdet til offentlig veg, faller inn under § 57. Behov for avklaring i forhold til pbl. § 21-5 og 21-6, se [juridisk-utredning-forholdet-mellom-veglova-og-plan-og-bygningsloven-holth-og-winge.pdf](#) s. 60-61.

1.6 Gjennomføringsavtaler

En gjennomføringsavtale etableres ved ekstern gjennomføring av tiltak fastsatt i reguleringsplaner (og/eller dispensasjonssak). Dette er ofte tiltak som er fastsatt i rekkefølgekrav som gang- og sykkelveg, avkjørsel og kryss. Hjemmelsgrunnlaget for gjennomføringsavtaler er uklart.

Nedenfor framgår praksis for gjennomføringsavtaler inntatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. Man kan selvfølgelig ikke pålegge private/eksterne gjennom rekkefølgekrav å måtte inngå gjennomføringsavtaler. Det foreligger ikke hjemmel i pbl. for slike avtaler. Slik gjennomføringsavtalen fremstår i dag må den anses som en privatrettslig avtale³.

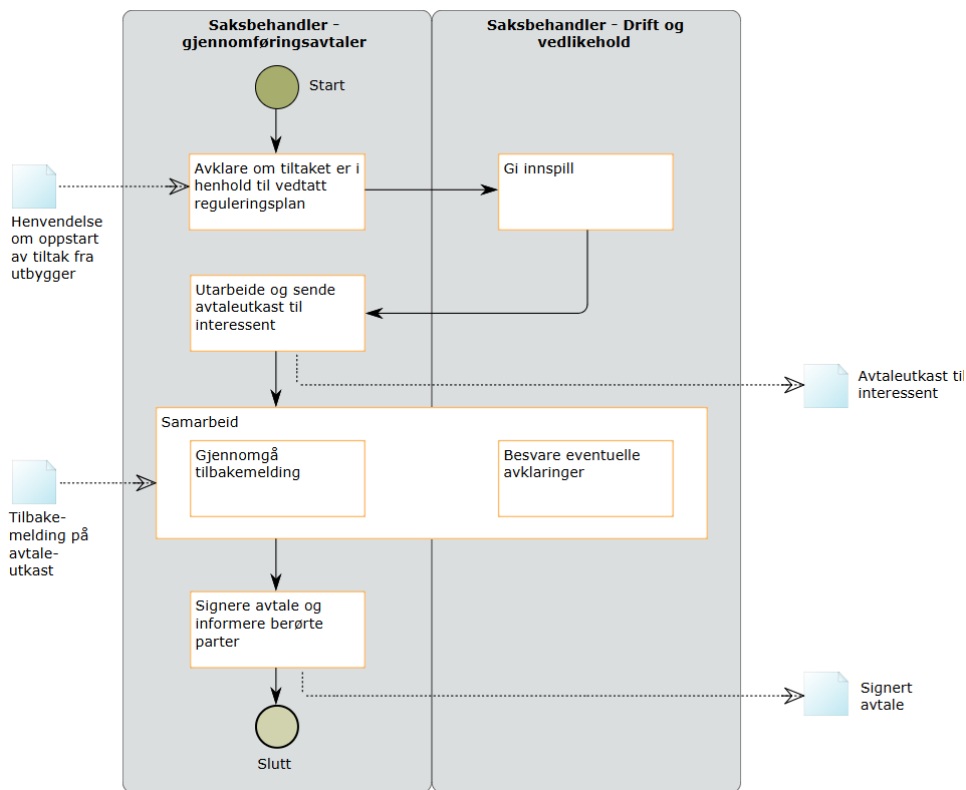
Eks. på praksis (2023)

Rekkefølgekrav om gjennomføringsavtale før krysset kan opparbeides må innarbeides i bestemmelsene, jf. vårt krav i uttale til offentlig ettersyn datert 07.09.2020. Før vi kan inngå gjennomføringsavtale for opparbeiding av krysset må det foreligge en geoteknisk vurdering.

Eks. på reguleringsplanbestemmelse (2024)

Fortau F1

Byggeplan skal godkjennes av Statens vegvesen, og det skal inngås gjennomføringsavtale med Statens vegvesen før anleggsarbeid kan igangsettes.



Figur: Utsnitt fra internt kvalitetssystem

Det må ses nærmere på hvordan man skal sikre gjennomføring av tiltak fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven for å påse at krav i/etter veglova overholdes.

2. Bestemmelser tilknyttet arealplanlegging og bygging av veganlegg som;

2.1 Arealplanlegging veglova § 12 – pbl. § 3-7 tredje ledd

- Vegplanlegging skal skje etter plan- og bygningsloven jf. veglova § 12
- Det er gitt en særskilt hjemmel til myndighet med ansvar for blant annet samferdselsanlegg å utarbeide forslag til kommune(del)plan, områderegulering og detaljregulering i pbl. § 3-7 tredje ledd
- Kompetanse til å utarbeide planforslag er begrenset til rene samferdselsplaner/vegplaner (se også [T-1057](#)) (Pedersen m.fl. (2018) s. 384–385).

Slik regelverket er utformet i dag kan det oppstå noen utfordringer i forhold til krav som kan stilles f.eks. økologisk kompensasjon (forutsatt at det foreligger hjemmel i plan- og bygningsloven evt. at kravet gis gjennom utarbeiding av statlig plan). Man bør se på planleggingskompetansen samt ekspropriasjonshjemmel i veglova § 50.

Økologisk kompensasjon

I forbindelse med utarbeiding av arealplaner for veganlegg kan det stilles nødvendige «*vilkår for å unngå, begrense, istandsette og om mulig kompensere vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn*» etter kuf. §§ 23 og 29.

Dersom det blir satt vilkår om f.eks. økologisk kompensasjon, se [Økologisk restaurering og kompensasjon | Statens vegvesen](#), oppstår spørsmål om planleggingskompetansen.

Problemstillingen er omtalt i rapport [Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging – regjeringen.no](#) blant annet side 40 og 99. Her er det lagt til grunn at slik planleggingskompetanse ikke foreligger etter plan- og bygningsloven § 3–7 i dag.

Et annet forhold tilknyttet økologisk kompensasjon som det behov for å avklare er om det skal være hjemmel til ekspropriasjon etter veglova § 50, dersom det er aktuelt for å kunne gjennomføre kompensasjonstiltaket (f.eks. rådighetsbegrensninger tilknyttet kompensasjonsarealet). Veglova § 50 hjemler ikke i dag en ekspropriasjon av kompensasjonsareal som nevnt.

Regulering av underliggende arealformål tilknyttet midlertidig bygge- og anleggsområde

I forbindelse med planlegging av midlertidig bygge- og anleggsområde vil det være nødvendig å regulere inn underliggende arealformål som f. eks. LNFR, bolig, næring se [Teknisk framstilling og bruk av bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde](#).

I enkelte tilfeller kan man stå overfor 10–15 arealplaner med bestemmelser som skal «videreføres». Her bør man vurdere om planleggingskompetansen i pbl. § 3–7 tredje ledd også gjelder slik planlegging som nevnt. Man bør også sikre hjemmel til videreføring av planbestemmelser i den aktuelle planen, jf. pbl. § 1–5. Se også tolkningsuttalelse [§§ 1–5 og 11–8 – Forholdet mellom motstridsbestemmelsen i § 1–5 andre ledd og hensynssone f – regjeringen.no](#) Av tolkningsuttalelsen fremgår det at man skal innta videreføring etter pbl. § 1–5 i selve planvedtaket til planmyndigheten, dvs. altså ikke inn i selve plandokumentene. Det bør vurderes å innta i § 12–7 adgang til videreføring av underliggende formål tilknyttet midlertidig bygge- og anleggsområde.

2.2 Midlertidig bygge- og anleggsområde pbl. § 12–7 nr. 1

Midlertidig bygge- og anleggsområde er nødvendige arealer for gjennomføring av vegtiltaket.

Arealformål i en arealplan er å anse som varige, og ikke midlertidige, se Rapport: Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven – regjering.n.no s. 26. Her fremgår det videre at «kort oppsummert står vi en situasjon hvor lovgivningen etter alle solemerker ikke gir hjemmel til å fastsette midlertidige areaformål.» Det er viktig å sikre hjemmel til å fastsette midlertidig bygge- og anleggsområde i vegplaner.

Man bør også se på hjemmel for å «videreføre» gjeldende reguleringsplaner innenfor det midlertidige bygge- og anleggsområdet, se punktet ovenfor om planlegging etter pbl. § 3–7 tredje ledd.

2.3 Innhold i vegplaner – Anleggsforskriften gitt med hjemmel i veglova § 13

- Forskriften gjelder utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater, jf. [vegloven § 1](#)
- Anleggsforskriften § 3 nr. 6 slår fast at «vegnormalene er en del av det tekniske grunnlaget for valg av løsning gjennom planlegging»

Anleggsforskriften gir grunnlag for at veganlegget er unntatt byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven jf. pbl. § 20–6 og SAK10 § 4–3, se punkt 2.4.

Man bør avklare spørsmål tilknyttet kommunens rom for fastsetting av planbestemmelser etter pbl. § 12–7 om tekniske krav som fremgår av vegnormalene/i strid med vegnormalene, samt dokumentasjonskrav tilknyttet byggesak hvor vegtiltaket er unntatt byggesaksbehandling.

2.4 «Detaljert avklart» i reguleringsplan og unntak fra søknadsplikt – pbl. § 20–6 og SAK10 § 4–3

§ 20-6. Unntak fra søknadsplikt for visse tiltak som behandles etter andre lover

Tiltak som nevnt i § 20-1, er ikke søknadspliktig dersom tiltaket blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover. Departementet skal gi forskrift om hvilke tiltak etter første punktum som er unntatt fra søknadsplikt og hvor langt bestemmelser i loven her gjelder.

0 Tilføyd ved lov 20 juni 2014 nr. 52 (ikr. 1 juli 2015 iflg. res. 6 feb 2015 nr. 91).

§ 4-3. Unntak fra krav i plan- og bygningslovgivningen for visse tiltak som behandles etter andre lover

a. Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Selv om tiltaket ikke omfattes av unntaket i første punktum, kan offentlige veganlegg hvor Statens vegvesen,

Det flere uklare forhold tilknyttet bestemmelsene.

Begrepet *offentlig veganlegg* er i veiledning til SAK10 § 4–3 sagt at vil inneholde det samme som en *offentlig veg* etter veglova § 1³, videre viser veiledningen til [Melding HO–2/2006](#) som åpenbart har inntatt flere elementer enn hva som inngår i en offentlig veg etter veglova § 1. Denne sammenligningen skaper uklarheter hvilke elementer som inngår i et *offentlig veganlegg*. Eks. – et vegprosjekt vil naturlig nok inneha flere omlegginger av felles (private) veier. Vil omlegging av disse vegene være søknadspliktige tiltak eller vil de være en del av det offentlige veganlegget som bygges? I T–1057 retningslinjer for planlegging av [Riks- og fylkesveger – regjeringen.no](#) er det tatt inn et krav om at en «ren» vegplan skal inneholde «private veier» som er nødvendige for gjennomføringen av veganlegget.

Tiltaket skal være «detaljert avklart» for at unntaket skal komme til anvendelse – Veileder [Melding HO–2/2006](#) innehar ikke alle elementer som tilhører veganlegget i dag eks. rassikring. Videre har det vært en endring av regelverk i plan- og bygningsloven tilknyttet f.

³ [§ 4-3. Unntak fra krav i plan- og bygningslovgivningen for visse tiltak som behandles etter andre lover - Direktoratet for byggkvalitet](#)

eks. ledningsnett, som gjør det vanskelig å vurdere om tiltaket er tilstrekkelig detaljert avklart. Både forskrift og veileder bør oppdateres.

Det er videre uavklart om kommunen allikevel kan kreve byggesaksbehandling selv om tiltak er «detaljert avklart» i reguleringsplanen, eller om det foreligger en «rett» til å bygge direkte etter reguleringsplanen? I denne forbindelse har det også blitt reist spørsmål selv om tiltaket er detaljert avklart, om man kan si at unntaket ikke kommer til anvendelse i de tilfeller hvor kommunen krever dokumentasjonskrav i tilknytning til byggesaken, samt hvor det foreligger krav om tillatelser/andre krav etter annet regelverk som må fremlegges i en søknad om byggetillatelse.

Et annet spørsmål er om kommunen kan beslutte at reguleringsplanen ikke skal «detaljert avklares» i reguleringsplanen, slik at veganlegget da blir underlagt byggesaksbehandling. Vi ønsker ikke at kommunene skal ha denne muligheten, siden vi bygger basert på sektorens tekniske standarder og ønsker ikke at de skal kunne overprøves av kommunene.

Videre vil det foreligge søknadsplikt for *bygninger* etter plan- og bygningsloven. Tekniske bygninger i og utenfor tunnel bør inngå i det offentlige veganlegget, og være unntatt søknadsplikt etter plan- og bygningsloven. Det bør avklares om tekniske bygninger bygges etter N500 og om tekniske bygninger dermed bygges i eller med hjemmel i veglova, herunder vegnormaler.

SAK10 § 4-3 slår fast at reglene i pbl. §§ 29-2, 29-3, 29-5 og 29-7, samt «tilhørende deler av byggteknisk forskrift», gjelder «så langt de passer». Forholdet mellom tekniske krav gitt med hjemmel i veglova, og TEK17 bør avklares.