

«mottakernavn»  
«adresse»  
«postnr» «poststed»

«kontakt»

---

<b>Dato</b>	17.02.2026
<b>Vår referanse</b>	2026/4479-2
<b>Dykkar referanse</b>	«ref»
<b>Sakshandsamar</b>	Jostein Justin Vandaskog
<b>E-post</b>	Jostein.Justin.Vandaskog@vlfk.no
<b>Telefon</b>	92063330

## Påmelding til innspelsmøte 3. og 4. mars

Viser til invitasjon til å komme med skriftlige innspill til Veglovutvalget og digitalt innspelsmøte 3.- 4. mars, jf. dykkar brev 25/4033 datert 29. januar 2026. Vestland fylkeskommune ynskjer med dette å delta på innspelsmøte 3. og 4. mars 2026. Vi vil gjerne orientere om våre erfaringar med fleire ulike tema, og ynskjer å delta med minst to representantar, litt avhengig av kva tema de ynskjer orientering om.

På grunn av relativt kort svarfrist på denne påmeldinga, listar vi under opp ei foreløpig oversikt over tema vi ynskjer å orientere om på innspelsmøtet. Vi vil fylgje opp med eit meir gjennomarbeidd skriftleg innspel innan 1. juni – anten sjølvstendig og/eller i samarbeid med dei andre fylkeskommunane.

### 1. Tydeleggjing av vegmyndigheitene sin rolle som forvaltar og «eigar» av vegar.

- Tydeleggjing av eigar/forvaltarrollen ved annan midlertidig bruk av vegområde, til dømes til uteservering på fortau, byggeplass og liknande (innskrenke ålmenta sin tilgang og «gi» den til særskilde partar i ein avgrensa periode). I dag vert Vegl §57 brukt, men er dårleg eigna. Vurdere om det er behov for å regulere ev. motytingar som til dømes leige av gategrunn.
- Tydeleggjing av eigar/forvaltarrollen ved søknad om løyve til «særskild vegbruk», til dømes idrettsarrangement, børsal, filminnspeling, festivalar osv. Manglar tydeleg heimel for å gje løyve og vilkår for midlertidig bruk av vegareal til andre føremål enn det det primært er tiltenkt. Treng rolleavklåring (myndigheit, søkar, saksbehandling osv). Sykkelritt og billøp fungerer dels betre med eiga forskrift, men vurderingar etter veglova er sekundære.
- Tydeleggjing av eigar/forvaltarrollen ved forvaltning av vegareal, vegens eigeomsområde og ulike objekt tilknytt vegen. (til dømes råderett over grunn under vegen, eigarrettar og plikter til bruer og konstruksjonar over og under vegen, osv.) Klårgjere rettar og plikter med og utan sjølvstendig eigd grunneigedom.

### 2. Forenkling av prosesskrav ved ulovlege tiltak osv.

- Oppfylgjing av manglande etterleving av krav eller ulovlege tiltak, t.d. ulovleg reklame, sikring av siktsoner osv, synest i mange tilfelle å ha alt for omfattande prosesskrav. Resultatet er at oppfylgjing vert nedprioritert og innbyggjarane mister forståing for krava.

Dette bidreg til redusert trafikktryggleik. Det bør vurderast prosesskrav som i større grad er tilpassa inngrepet – lettare prosesskrav for mindre inngrep og tyngre prosesskrav for større inngrep.

### 3. Klårgjering av roller og ansvar mellom ulike offentlege vegmyndigheiter.

- a. Tydeleggjing av rolla som sektormyndigheit versus vegmyndigheit. Dette er mellom anna sentralt når vegstyresmaktene skal gje uttalar til arealplansaker.
- b. I saker der myndigheit etter veglova og myndigheit etter vegtrafikklova er delt, er det ikkje alltid tydeleg nok kva omsyn som bør tilleggjast størst vekt. Dette gjeld til dømes i skiltsaker (vert dels løyst med venta myndigheitsoverføring), ved fastsetjing av veglister, og ved fjerning av hensette køyretøy. Det bør komme tydelegare fram kven som ber ansvaret for den samla løysinga.
- c. Rammene for omklassifisering må fornyast og tydeleggjerast, både mellom offentlege vegmyndigheiter og mellom offentlege og private. Ein må setje reglar som sikrar føremålstenleg fordeling av vegnett utan at finansieringsspørsmål vert motivasjon eller forseinkar prosessen. Det bør utviklast eit tydelegare rammeverk for kva forvaltningsnivå eller private som bør ha ansvar for ulike vegføremål.
- d. Fastsetjing av prinsipp eller reglar som avklårer plikter og ansvar i skjæringspunkta mellom ulike offentlege vegmyndigheiter (snørydding, siktrydding, skilt og oppmerking, veglys og el.installasjonar, overordna ansvar for kryssområder, grenser mellom parallelle veganlegg, grenser mot plassar og torg, osv). Reglar mot private (avkjørsler) er avklåra, men manglar mellom offentlege. Det finst nokre gamle rutinar frå SVV, men desse er mangelfulle, dårleg forankra, lite kjende, og praksis har utvikla seg ulikt i ulike område. Krev sonderingar rundt grenseforståing for ulike føremål, til dømes vegdekke, skilt og elektriske installasjonar. Behov for avklåringar både i bygge- og driftsfase.

### 4. Jamføring og tydeliggjering av ulike definisjonar som vert brukt i både veglova og vegtrafikklova

- a. Ved utviklinga av veglova og vegtrafikklova, la ein i mange høve til grunn lik forståing av ulike omgrep for dei to lovene. Trafikkreglane har nokre definisjonar som dels vert gjort gjeldande «oppover» og i begge lovene. I mange tilfelle er det ikkje tydeleg når dei to lovene legg til grunn felles eller ulik forståing. Rettspraksis kan ha utvikla seg noko ulikt. Særleg omgrepa «veg», «kryss» og «avkjørsel» er sentrale.
- b. Forståinga av at gang- og sykkelveg er eit element som inngår i ein (køyre)veg er utdatert. Særleg reine sykkelvegar, og til dels gang- og sykkelvegar bør i dag reknast som sjølvstendige vegar. Registrering av sykkelvegar og gang- og sykkelvegar i NVDB som eigne vegobjekt har bidrege til å forsterke denne forståinga – dels i konflikt med rettskjeldene. Sykkelvegar og gang- og sykkelvegar har i aukande grad sjølvstendige reguleringar med skilt, oppmerking, kryss, vegutstyr og trafikkreglar som bygger på forståing av at dei må vere sjølvstendige vegar. Dette bidreg t.d. til usikkerheit om eit skilt som står til høgre for ein sykkelveg regulerer tilhøve på sykkelvegen eller den parallelle (køyre)vegen. Fortau som ligg inntil annan veg bør framleis reknast som del av veggen.
- c. Definisjonen av offentlege vegar i §1 er god, men forståinga av vilkåra «open for allmenn ferdsel» og «halden ved like» bør tydeleggjerast. Vegar som er i offentleg eige og vert vedlikehaldne av det offentlege, men som har svært lite trafikk (t.d. til eit par husstandar eller offentleg eigd pumpehus eller liknande), må lettare kunne forståast som å ikkje vere opne for allmenn ferdsle. Etter dagens dominerande forståing er det for mange svært underordna vegar som dannar vegkryss med annan veg, og dermed fører til vikeplikt som kan vere vanskeleg å oppfatte. Ambisjonen om å regulere dei fleste overordna vegar som forkøyrsvog er truleg ikkje realistisk å nå. Forståinga av open for allmenn ferdsel for ulike

trafikanter er også lite tydeleg – er ein veg som har allmenn ferdsle for gåande å rekne som generelt open for allmenn ferdsel, eller er det avgrensa til ulike trafikanter? Dette er viktig for tydeleggjing av vikepliktsvurderingar, til dømes der ein sykkelveg munnar ut i ein «bilveg».

- d. Forståinga av «open for allmenn ferdsel» bør tydeleggjerast også for private vegar. Generelt framstår det som fordelaktig å heve terskelen for kva som reknast som «open for allmenn ferdsel noko», slik at tilsynelatande svært underordna vegar ikkje dannar vegkryss med overordna veg, og dermed utløyser vikeplikt frå høggre. Det er ulik forståing for kor mykje trafikk som skal til for å utløyse «open for allmenn ferdsel» (> 7 – 10 bueiningar, ÅDT > 50 osv...).
- e. Omgrepa kryss og avkøyrslar vert brukt om tilhøve regulert etter både veglova og vegtrafikklova, men er ulikt og dårleg forankra. Forståinga etter dei to lovene «spelar ikkje kvarandre gode», noko som er kjelde til mykje usikkerheit i fagmiljøa. Dette fører til at svært mange kryss og avkøyrslar er feil eller utydeleg bygde, noko som bidreg til at trafikantane vert usikre på korleis vikeplikt skal forståast i det enkelte krysset. Dette har særleg konsekvens for syklande. Forståinga av kryss og avkøyrslar må tydeleggjerast.

## 5. utfordringar veglova vs Plan og bygningslova

- a. Det er usikkerheit om korleis pbl § 27-4 om krav om tilkomst skal tolkast.
- b. Det er usikkerheit om saksbehandlingsrekkefølga i saker etter plan- og bygningslova - om det er veglov (avkøyrslar) som skal avklarast først, eller om det er forhold etter pbl som skal avklarast først. Handbok R701 seier noko om dette, men det er likevel mange spørsmål og usemje om dette frå og i kommunane.
- c. Tilhøvet mellom §32 om reklame og liknande og krava til søknadsplikt for tilsvarande etter plan og bygningslova er unødig kompliserande og for dårleg kjend. Tiltak med manglande løyve frå eit eller begge lovverk er svært utbreidd. Uoversiktleg regelverk kan vere medverkande til manglande kunnskap og forståing for behova og krava. Dobbel saksbehandling bør reduserast.

Vi ser fram til å få bidra til dette viktige arbeidet.

Med helsing

Erlend Iversen  
seksjonsleiar  
INV - Utgreiing

Jostein Justin Vandaskog  
Overingeniør  
INV - Utgreiing

*Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift*