

SD-veglovutvalget

Vår ref.: 2026/13432-5

Deres ref.:

Dato: 12.06.2026

Veglovutvalget - Innspill fra Akershus fylkeskommune

Vi viser til deres invitasjon til å gi skriftlige innspill til Veglovutvalget, og oversender med dette Akershus fylkeskommunes faglige innspill. Innspillet er basert på administrative vurderinger. Den videre utformingen av innholdet er imidlertid også et politisk spørsmål som må avklares i tråd med dette. Fylkeskommunen ønsker å bli involvert i de videre prosessene.

Innledningsvis vil vi understreke viktigheten av at en ny veglov ikke svekker dagens rettstilstand, men bidrar til en styrking og tydeliggjøring av veimyndighetenes hjemler, slik at loven i større grad understøtter effektiv forvaltning, trafiksikkerhet og fremtidige behov.

Modernisering av lovens formål

Flere bestemmelser i vegloven bør etter vårt syn moderniseres og presiseres siden de ikke passer til dagens og fremtidens transportsystem og kan ansees som innovasjonshemmende. Dette gjelder blant annet formålsbestemmelsen i § 1a, som i begrenset grad reflekterer dagens transportsystem. En oppdatert formålsbestemmelse vil kunne gi bedre føringer for lovens anvendelse. Hvilke endringer som bør gjennomføres, er et politisk, snarere enn et faglig, spørsmål. Det kan være relevant å vurdere om bestemmelsen bør omtale hensyn til blant annet teknologisk utvikling, selvkjørende kjøretøy, nye mobilitetsformer, klima og miljø og mulig prioritering av kollektivtrafikk.

Tilpassing til teknologisk utvikling

Selvkjørende kjøretøy

Dagens regelverk behandler i stor grad autonomi og selvkjøring som unntak, fremfor som en integrert del av transportsystemet. Roller og ansvar er fortsatt uklare. Dette bør diskuteres, men er også et politisk spørsmål.

Harmonisering og felles standarder er viktig. Norge avviker fra mange europeiske land, særlig i vikepliktsreglene. Erfaringer fra europeiske testordninger og piloter bør utnyttes.

SAMF strategi

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

Org.nr.: 930580783

Geofencing og digitale trafikkreguleringer

Geofencing brukes i dag allerede for elsparkesykler, men mangler et tydelig rettslig grunnlag for anvendelse på andre kjøretøy. Geofencing kan ikke bare brukes for å regulere tilgang, men også fart. Det bør diskuteres faglig og politisk om dette er ønskelig som en alternativ til fysiske tiltak som fartsdumper eller bommer.

Forholdet til plan- og bygningsloven

Et viktig tema er forholdet mellom vegloven og plan- og bygningsloven (pbl.). Dagens regelverk fremstår flere steder som uklart når det gjelder ansvarsfordeling og rettsgrunnlag. Dette gjelder blant annet saker om avkjørsler etter vegloven §§ 40–43 og tiltak etter pbl. § 20-1. Det oppstår usikkerhet om det kreves vedtak etter begge regelverk, for eksempel ved stenging av avkjørsler, samt uklarhet om saksbehandlingsrekkefølge og virkemiddelbruk. Det bør derfor tydeliggjøres hvordan vegloven og plan- og bygningsloven skal virke sammen.

Byggegrenser

Når det gjelder byggegrenser etter vegloven §§ 29–30, er det behov for bedre samordning med byggegrenser fastsatt i planer etter plan- og bygningsloven. I praksis oppstår det uklarhet, særlig i områder med eldre reguleringsplaner, om hvilke regler som gjelder og hvordan unntak skal håndteres, jf. vegloven § 30 første ledd. Det bør også avklares hvordan byggegrenser virker i vertikal retning, særlig for tiltak knyttet til tunneler og bruer. Det kan også være behov for mer differensierte regler basert på områdekarakter, arealbruk og vegfunksjon, særlig i tettbygde områder. Dette bidrar til mer hensiktsmessig arealforvaltning, bedre ressursutnyttelse, økt forutsigbarhet og et regelverk som i større grad er tilpasset lokale forhold og faktisk risikonivå.

Vegnormaler

Hjemmelsgrunnlaget for vegnormalene, jf. vegloven § 13, fremstår som uklart. Bestemmelsen regulerer i begrenset grad hvilke hensyn vegnormalene skal ivareta, hvordan de skal anvendes og deres rekkevidde, herunder om de kun gjelder ved etablering av nye veganlegg, eller om de også skal legges til grunn ved oppgradering og utbedring av eksisterende veg. Det er også uklart i hvilken grad andre veieier har rett til å fastsette egne vegnormaler. Manglende avklaringer skaper usikkerhet om rekkevidden av vegnormalene, forholdet mellom lov og tekniske krav, grunnlaget for ulike vegstandarder og kan føre til ulik forvaltningspraksis og varierende vegstandard.

Avkjørsler

Videre er det behov for tydeligere regulering av avkjørsler etter vegloven §§ 40–43 i tillegg til uklar samordning med pbl. Regelverket mangler en klar definisjon av «avkjørsel» og er i stor grad basert på skjønn, noe som kan føre til ulik praksis og svekket forutsigbarhet.

Det bør i tillegg vurderes bedre samordning med trafikkreglene, herunder regler om vikeplikt i avkjørselssituasjoner. Uklare grensesnitt mellom adgangsregulering etter veglova og trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt kan bidra til ulik forståelse av ansvar og vurdering av trafiksikkerhet i avkjørsler.

Reklame og sanksjoner

For reklame langs offentlig veg etter vegloven § 33 er håndhevingen krevende. Omfanget av ulovlig reklame er stort, og dagens virkemidler fremstår som lite effektive. Det bør vurderes sterkere hjemler for sanksjoner, for eksempel tvangsmulkt, for å sikre etterlevelse.

Ledninger og infrastruktur i veggrunn

Når det gjelder ledninger og annen infrastruktur i veggrunn, er forholdet mellom vegloven § 32 og § 57 uklart, særlig med hensyn til vegmyndighetens rådighet utenfor det såkalte tremetersbeltet. Det oppstår jevnlig tvister der ledningseiere hevder at alt utenfor 3 meter fra vegkant, faller utenfor vegmyndighetens regime. Det bør derfor presiseres i loven at vegmyndigheten har rådighet i hele vegens eiendomsområde, og at tiltak kan underlegges vilkår, herunder flytteplikt med kostnadsansvar, der dette er, av hensyn til veginteressene. En slik avklaring bør også ses i sammenheng med ledningsforskriften § 16. Det bør videre vurderes behov for bedre samspill mellom lovfestede minimumskrav og teknisk normerte sikkerhetskrav, slik at forholdet mellom veglovens regler og relevante vegnormaler blir tydeligere regulert og praktisert mer enhetlig. Det finnes en klare posisjon fra Samferdselsdepartement (notat fra 26.01.2026):

- § 32 regulerer tillatelsesplikt innenfor 3 m, uavhengig av grunneierskap, av hensyn til veginteressene.
- utenfor 3 m, men innenfor vegens eiendomsområde, kreves tillatelse etter § 57 for inngrep (graving mv.), og vilkår/flytteplikt har i praksis vært stilt også her.
- forarbeidene til § 32 peker uttrykkelig på at § 57 forbudet også rammer ledninger utenfor 3 meteren, og at planlegging må ta hensyn til mulige vegutbedringer.

En mulig formulering (prinsipputforming) for å redusere tvister om «manglende vilkårsdokumentasjon» er «Leidningsanlegg i offentlig veggrunn eller vegens eiendomsområde er etablerte med mellombels råderett og kan krevjast flytta, endra eller fjerna for leidningseigar sin kostnad når veginteressar krev det.»

Vegetasjon langs veg

I forlengelsen av dette bør også reguleringen av vegetasjon langs veg vurderes. Dagens grensesnitt mellom vegloven og naboloven fremstår uklart, og det bør avklares at tiltak som er nødvendige av hensyn til trafiksikkerhet, sikt og drift kan gjennomføres med hjemmel i vegloven.

Ekspropriasjon og forholdet til plan

Når det gjelder ekspropriasjon etter vegloven § 50, og unntaket fra plankravet i forskrift om eiendomsinngrep etter veglova § 4, oppstår det utfordringer i samspillet med plan- og bygningsloven. Selv om det foreligger et gyldig ekspropriasjonsvedtak, kan tiltaket være i strid med gjeldende plan, noe som utløser behov for søknad etter pbl. § 20-1 eller dispensasjon etter pbl. kapittel 19. Dette kan føre til at gjennomføring av vedtatte tiltak blir vanskelig eller umulig. Det bør derfor vurderes løsninger som sikrer bedre sammenheng mellom regelverkene, slik at ekspropriasjonsvedtak gir nødvendig grunnlag for gjennomføring, eventuelt gjennom endringer i byggesaksforskriften § 4-3. Tilsvarende bør vurderes der tiltak gjennomføres på grunnlag av minnelig avtale.

Omklassifisering av veg og eiendomsforhold

Det bør også vurderes tiltak knyttet til eiendomsforhold ved omklassifisering av veg. Dagens retningslinjer, jf. NA-rundskriv 97/13, stiller ikke krav om at eiendomsgrenser skal være matrikkelført med tilstrekkelig kvalitet før overføring av ansvar. Dette kan medføre uforutsigbarhet og økte kostnader for ny veimyndighet. Det bør vurderes å stille tydeligere krav til dokumentasjon av eiendomsforhold før omklassifisering. Ut fra dette kan det hende at ordningen etter vegloven § 64 andre ledd bør videreføres. Imidlertid synes denne bestemmelse å være «sovende» med tanke på Norsk Lovkommentar ved Gauer og Elnæs som sier at bestemmelsen er av historisk interesse.

Gang- og sykkelveger

Videre pekes det på behov for å forenkle ansvarsforhold knyttet til gang- og sykkelveger. Dagens ordning, som følger av forvaltningsreformen i 2010, medfører at det langs fylkesveger kan være både kommunale og fylkeskommunale gang- og sykkelveger. Dette kan skape uklarhet og ineffektivitet. Det bør vurderes om gang- og sykkelveger i større grad bør følge samme veimyndighet som tilhørende kjørevege.

Bompenger

Videre vurderer vi at veglovutvalget bør se på reglene om bompenger. I dag er hele bompengesektoren underregulert. Det finnes hjemmel i veglova § 27, men denne er ikke tilstrekkelig omfattende. Dagens regulering finnes i stor grad i avtaler, brev og retningslinjer. Veglova bør gi et tydelig rettsgrunnlag for bompengeinnkreving og forutsigbare rammer for alle berørte aktører. Dette innebærer at hovedreglene må fastsettes i lov og forskrift.

Det samme gjelder rolle- og ansvarsdelingen mellom aktører som staten, fylkeskommunene, veieiere, bompengeselskaper og utstederselskaper. Veglova bør også inneholde regler om takstfastsettelse, inkludert muligheter for fritak.

Sanksjoner

I tillegg viser vi til behovet for en generell styrking av hjemler for gebyrer og sanksjoner etter vegloven, noe som svekker lovens etterlevelse sammenlignet med plan- og bygningsloven. Dette bør vurderes adressert i ny veglov.

Oppsummering – anbefalte tiltak

Samlet sett er det behov for en modernisering og tydeliggjøring av vegloven, med særlig vekt på klarere hjemler, bedre samordning med annet regelverk og økt forutsigbarhet. På bakgrunn av ovennevnte anbefaler vi at følgende vurderes i det videre lovarbeidet:

1. Tydeliggjøre forholdet mellom vegloven og plan- og bygningsloven, herunder avklare ansvarsdeling, saksbehandlingsrekkefølge og behov for parallelle vedtak, særlig i saker om avkjørsler (§§ 40–43) og tiltak som omfattes av pbl. § 20-1.
2. Vurderer modernisering av formålsbestemmelsen i vegloven § 1a.
3. Undersøke behov for tilpassing til nye teknologier som selvkjørende kjøretøy og bruk av geofencing.
4. Styrke og presisere hjemmelsgrunnlaget for vegnormaler i § 13, inkludert hvilke hensyn de skal ivareta, deres anvendelsesområde og forholdet til eksisterende veger.
5. Bedre samordningen mellom vegloven §§ 29–30 og plan- og bygningsloven, samt klargjøre byggegrensers horisontale og vertikale utstrekning, særlig for tunneler og bruer.
6. Innføre klarere definisjoner og kriterier for avkjørsler i §§ 40–43, for å sikre mer ensartet praksis og økt forutsigbarhet.
7. Styrke håndhevings- og sanksjonsmuligheter i vegloven, herunder vurdere hjemmel for tvangsmulkt for ulovlig reklame langs veg etter § 33 og andre ulovlige tiltak.
8. Presisere forholdet mellom vegloven §§ 32 og 57, og tydeliggjøre vegmyndighetens rådighet i hele vegens eiendomsområde, også utenfor tremetersbeltet, samt harmonisere dette med ledningsforskriften § 16.
9. Lovfeste en klar definisjon av vegens eiendomsområde, som grunnlag for myndighetsutøvelse og håndtering av tiltak og infrastruktur.
10. Avklare forholdet mellom vegloven og naboloven for vegetasjon langs veg, slik at nødvendige tiltak av hensyn til trafiksikkerhet og drift kan gjennomføres med hjemmel i vegloven.
11. Sikre bedre sammenheng mellom ekspropriasjon etter vegloven § 50 og plan- og bygningsloven, herunder vurdere at ekspropriasjonsvedtak (jf. forskrift § 4) gir tilstrekkelig grunnlag for gjennomføring uten ytterligere tillatelser etter pbl. § 20-1 eller kap. 19, eventuelt gjennom endring i byggesaksforskriften § 4-3.
12. Innføre krav til avklarte eiendomsforhold ved omklassifisering av veg, for eksempel ved å stille krav om matrikkelførte grenser med tilstrekkelig kvalitet før overføring av ansvar (jf. NA-rundskriv 97/13).

13. Forenkle ansvarsforhold for gang- og sykkelveger, ved å vurdere at disse følger samme veimyndighet som tilhørende kjørevege.
14. Forbedrede regulering av bompengesektoren, som er i dagen underregulert.

Vennlig hilsen

Thomas Wilhelm Tvedt
fylkesdirektør

Ulrich Furthmüller
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent