



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref
25/4033-

Vår ref
25/04482-5

Dato
18. juni 2026

Invitasjon til å komme med innspill til Veglovutvalget

Innledning

Forsvarsdepartementet (FD) viser til oversendelse fra Samferdselsdepartementet (SD) om invitasjon til å komme med innspill til Veglovutvalget. Etatene i forsvarssektoren var ikke oppført som mottaker av invitasjonen, men det ble oppfordret i oversendelsen til at også underliggende etater sender inn sine vurderinger. FD har derfor bedt etatene i forsvarssektoren om deres vurdering av Veglovutvalgets arbeid.

Det vises til dialog med SD om utvidet frist for innspill satt til 15. august 2026.

FD har etterspurt innspill fra Forsvarsstaben (FST), Forsvarets forskningsinstitutt (FFI), Forsvarsbygg, Forsvarsmateriell (FMA) og Statens graderte plattformtjenester (SGP). Innspillene er oppsummert nedenfor.

Innspill fra FST

FST hadde ingen innspill.

Innspill fra FFI

FFI hadde ingen innspill.

Innspill fra Forsvarsbygg:

Forsvaret vil alltid ha behov for atkomst/militær mobilitet for sin virksomhet. Veglova treffer derfor Forsvarsbygg som forvalter og tilrettelegger, både i forhold til bestemmelsene om private veier, men også bestemmelsene om offentlige veier.

Forsvarsbygg er eier av mange private veier og har også bruksrettigheter til en rekke private veier.

Veglovas bestemmelser om offentlige veier treffer også Forsvarsbygg og Forsvaret, og da spesielt knyttet til samfunnsoppdraget som beredskapsorganisasjon.

Veglovas bestemmelser om private veier

Gjeldende veilov er bygget opp slik at alle som er brukere av en privat vei, anses å utgjøre et veilag etter loven, jf. § 55 (1). Videre pålegger den et oppfølgingsansvar på hver av brukerne av veien, herunder drift-, vedlikeholds- og utbedringsansvar regnet ut ifra hvilken bruk som gjøres av veien. Lovens ordlyd i § 54 (1) sier dette:

«Når privat veg blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukande stand.»

Den faktiske bruken av veiene er dermed det som styrer fordelingen av ansvar for privat vei etter veiloven. Loven gir videre enkelte føringer for hvordan veilaget skal drives og om stemmeretten i veilaget. Bestemmelsene er deklatoriske, og de kan fravikes i annen omforent avtale med vedtekter som inngås av veibrukerne. Blir brukerne ikke enige om oppfølging og ansvarsfordeling kan hver fremsette krav for jordskifteretten som har fått utvidet avgjørelsesmyndighet på veilovens rettsområde.

Disse regler er etter Forsvarsbyggs vurdering fornuftige og utgjør et godt utgangspunkt, men viser seg i praksis ofte å være for uklare og utydelige når veibrukerne skal bli enige. Drift av private veier er gjerne kostbart og knyttet til mange følelser og meninger, og dermed erfarer vi at det blir vanskelig utenrettslig å løse selv de enkle, mindre og oversiktlige veisaker.

I tillegg er brukerne av privat vei ofte en uensartet gruppe med mange ulike aktører: Forsvaret, gårdbrukere, hytteiere, større private/offentlige grunneiere, næringslivsaktører, kommuner/skoler/helsevesen/infrastrukturanlegg for vann og avløp, skytterlag/idrettsforeninger og andre lag, turister og allmenheten, for å nevne noen. Dette er også med på å gjøre det krevende å finne løsninger som alle brukerne kan enes om.

Ofte vil det også gjelde tidligere offentlig vei, eksempelvis kommunal vei, som er nedklassifisert til privat vei og hvor ansvaret da må fordeles mellom brukerne av veien. Et spørsmål som Forsvarsbygg eksempelvis erfarer kommer opp i slike veisaker er hvilken andel en kommune skal ha. Kommunene ønsker ofte at veiene skal holdes åpne for allmenheten/friluftsliv/fiske og jakt, men mener samtidig at de ikke kan belegges med

ansvarsandel som representerer disse gruppene. Tilsvarende erfarer Forsvarsbygg at også grunneiere/veieiere som ikke selv fysisk bruker veiene, men som leier ut eiendom og/eller veirettigheter til ulike aktører som er de faktiske brukerne av veiene, ønsker å unngå ansvarsandel. Det blir de også ofte hørt med dersom sakene ender i jordskiftedomstolen siden veilovens styrende prinsipp for fordeling av ansvar er den faktiske fysiske bruken. Dette kan oppleves urimelig og urettferdig av de andre brukerne av veiene.

Forsvarsbygg erfarer også ofte at siden de representerer staten i disse sakene så er det en forventning om at de skal påta seg et større ansvar for veiene, selv om Forsvarsbygg og Forsvaret i henhold til veiloven, i kraft av privat autonomi er en eier eller bruker på lik linje med andre private eiere/brukere av privat vei.

De erfarer dermed at uenighetene om ansvar for privat vei stadig oftere ender opp i jordskiftedomstolen for avgjørelse der. Dette forsterkes også av at kommunene nedklassifiserer kommunale veier til private på grunn av økonomiske hensyn. Forsvarsbygg er derfor jevnlig gjennom året i jordskifteretten som representant/part for staten ved Forsvarsdepartementet i slike saker. Dette fører til at jordskiftedomstolens kapasitet og saksbehandlingstid blir presset, selv om denne løsningsmekanismen etter loven er ment å være et lavterskel tilbud som det skal være lett å benytte seg av.

Klarere og mer balanserte regler for ansvarsforhold knyttet til private veier bør derfor etter Forsvarsbyggs syn innføres slik at sakene ikke vil måtte trenge en avgjørelse i jordskiftedomstolen for å finne sin løsning. Det er mulig at Veglovutvalget også bør se nærmere på om det bør innføres strengere regler for når en kommune kan nedklassifisere en kommunal vei til privat vei, og slik overføre ansvaret for veiene til de private brukerne av denne. I dag har kommunene relativt stor skjønnsfrihet til å gjøre dette uten føringer i lov og/eller forskrift.

Forsvarsbygg ber også Veglovutvalget vurdere om det bør innføres en generell hjemmel i ny veglov som sikrer at forsvarssektoren kan kreve oppgradering av private veier der det blir behov for det. Veglova i dag legger opp til flertallsavgjørelser, og det er ikke gitt at andre brukere av private veier ser samme behov for en oppgradering som det Forsvarsbygg og Forsvaret vil ha behov for. Dette slik at man ev. slipper å måtte søke løsning i rettsapparatet for å få til nødvendige endringer.

Veglovas bestemmelser om offentlige veier

Forsvarsbygg er høringspart og bistår offentlige myndigheter når det planlegges nye veier og/eller endringer i den offentlige veistrukturen etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder imidlertid der planleggingen berører områder og eiendommer hvor Forsvarsbygg er grunneier og/eller fester/leietaker av eiendom, bygg og anlegg, og hvor dette fremkommer av offentlige registre, slik som Matrikkelen, Matrikkelkart og Grunnboka.

Forsvarsbygg/Forsvaret vil imidlertid ha behov for å bistå inn og å kunne medvirke tidlig i planleggingen av ny vei/endringer, også i områder der de ikke har eiendomsrettigheter som

beskrevet, herunder i forbindelse med KOMØD¹ og generell beredskapsplanlegging. Forsvaret har et helt sentralt samfunnsoppdrag, også som beredskapsorganisasjon og vil alltid ha behov for å komme seg frem, herunder med sine kjøretøy. Derfor er det avgjørende at Forsvarsbygg blir tatt med i planleggingen av veginfrastruktur også i disse tilfeller. Veglova eller plan- og bygningsloven har ikke så langt vi vet bestemmelser som i god nok grad ivaretar dette hensynet.

Når det gjelder KOMØD søker Forsvarsbygg dette per i dag løst ved sammen med FOH å ha møter med representanter fra Statens vegvesen og vegkontorene hos fylkeskommunene. Forsvarsbygg jobber der med situasjonsforståelsen knyttet til KOMØD og hvordan avklaring av Forsvarets behov ved veiutbygging skal skje. Dette vil kunne lede ut i prosedyrer som forankres i Vegdirektoratets retningslinjer, men ikke alltid. Dersom det i stedet blir innført en hjemmel i revidert veiregelverk som gir Forsvarsbygg/Forsvaret en høringsrett, for eksempel i formålsparagrafen til loven og/eller i forbindelse med innholdet i gjeldende § 10, kan det bidra til at Forsvarets behov bedre blir ivaretatt i disse tilfeller.

Vi lever i en mye mer usikker tid/verden enn på lenge, og Forsvarsbygg og Forsvaret har viktige oppgaver som må ivaretas inn i veiplanleggingen. Ivaretagelsen av KOMØD og øvrige strategiske forsvarsbehov knyttet til offentlige veier må sikres i ny veilov.

Et tilleggspoeng her er at stadig flere aktører planlegger og bygger offentlige veier i Norge i dag, ikke bare Statens vegvesen og Fylkeskommunene, men også Nye Veier og kommunene. Forsvarsbygg etterspør hvem som ivaretar forsvarssektorens behov på disse områder?

Avslutning

Siden lovarbeidet med/revisjonen av veglova fremdeles er i en tidlig fase, og det ikke foreligger et utkast med bestemmelser som kommentarene kan knytte seg til, vil ovenstående fra Forsvarsbygg være erfaringer og innspill på rettsområdet på et litt mer overordnet nivå.

Innspill fra FMA

FMA hadde ingen innspill.

Innspill fra SGP

SGP hadde ingen innspill.

FDs vurdering

FD er generelt positive til en gjennomgang av veglova fra 1963, og utarbeidelse av et utkast til ny veglov/NOU.

¹ Forkortelse for Kommunikasjonsødeleggelse. Begrepet refererer til planlegging (og utførelse) av sprengning eller fysisk ødeleggelse av infrastruktur. Formålet er å hindre en fiende i å rykke frem eller bruke veier, broer, kaier, havner, tunneler og jernbanespor.

FD støtter Forsvarsbygg sine vurderinger og innspill, som referert over.

Med hilsen

Sigrid Redse Johansen
Ekspedisjonssjef

Kristin Kaasa-Bangsund
Underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer