



Samferdselsdepartementet v/ Veglovutvalget

Team infrastruktur

Vår dato: 30.05.2026

Deres dato:

Vår referanse 26/04240-2

Deres referanse:

Vår saksbehandler: Vilde Steinrem
Rasmussen

Skriftlige innspill til Veglovutvalget

Vestfold fylkeskommune («fylkeskommunen») viser til invitasjon datert 29. januar 2026 til å komme med tidlige innspill til Veglovutvalgets arbeid.

1. Hovedtrekk i dagens lov bør videreføres

Fylkeskommunen ønsker en videreføring av hovedprinsippene i lovens kapittel to om vegstyresmaktene. Den tredelte klassifiseringen av offentlige veger gir en ryddig ansvarsfordeling mellom stat, fylkeskommune og kommune på overordnet nivå. Samtidig ser vi et behov for tydeliggjøring av ansvar på enkelte felter. Her vil vi nevne at Statens vegvesen etter dagens lov har et nasjonalt ansvar for beredskap uten at det er nærmere presisert hva som ligger i dette, jf. § 10. Beredskap blir stadig viktigere og fylkeskommunen mener det er hensiktsmessig at et statlig organ beholder det nasjonale ansvaret for beredskap på veg. Vegdirektoratet er per i dag organisert under Statens vegvesen, som også har ansvaret for operative oppgaver på riksvegnettet. Fylkeskommunen mener ny veglov bør legge til rette for at Vegdirektoratet kan utøve sine oppgaver mer uavhengig enn i dag, og vi ønsker derfor å løfte spørsmålet om Vegdirektoratet kan skilles ut som et eget organ.

Der fylkeskommunal veg krysser kommunal- eller riksveg, er det praktisk utfordrende å avklare hvem som er ansvarlig for drift og vedlikehold i krysset. Vi ber utvalget se på en tydeliggjøring av ansvaret her.

Utgangspunktet om at planlegging og utbygging av veg skal skje etter plan- og bygningsloven bør videreføres. Dette sikrer helhetlige areal- og transportvurderinger, lokaldemokratisk forankring og samordning mellom ulike samfunnshensyn, herunder bærekraft, beredskap og næringsutvikling. Plan- og bygningsloven har dessuten etablerte prosesser for medvirkning og interesseavveining, noe som gir forutsigbarhet for både offentlige myndigheter og private aktører.

Samtidig bør vegmyndigheten beholde et tydelig ansvar for forhold som gjelder vegstandard, fremkommelighet og trafikksikkerhet. Dette er viktig for å sikre faglige og helhetlige vurderinger, og mest mulig ensartet praksis.

2. Behov for tydeligere regelverk

Det er et sterkt behov for et klarere rettslig innhold i veglovgivningen og tilgrensende regelverk.

Fylkeskommunen ønsker kriterier for klassifisering av veinettet i kommunal-, fylkes- og riksvei, samt tydeligere bestemmelser om drift, vedlikehold og oppgradering av vegene. Samtidig må regelverket gi rom for lokale vurderinger og politiske prioriteringer innenfor tilgjengelige økonomiske rammer.

Veglova har flere bestemmelser der myndighet som i utgangspunktet ligger til vegmyndigheten overføres til plan- og bygningsmyndigheten, og hvor kriteriene for når myndighet flyttes er uklare. Dette skaper betydelig tolkningstvil og ressursbruk i den praktiske saksbehandlingen hos oss og kommunene.

Et eksempel er spørsmålet om når en annen byggegrense enn veglovas følger av «arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven», jf. veglova § 29. Tilsvarende problemstillinger oppstår ved praktisering av reglene om avkjørsler i veglova § 40 flg. Det er ofte uklart hvilke planer som er tilstrekkelig tydelige til å erstatte veglovas regler om byggegrenser og avkjørsler, og hvilket organ som skal avgjøre dette.

Etter fylkeskommunens syn vil det være hensiktsmessig med en styrking av vegmyndighetens ansvar i slike saker. Vi ber derfor utvalget vurdere om dagens ordning, der myndighet overføres til planmyndigheten gjennom plan, bør avvikes eller justeres i ny lov.

Formuleringen «byggverk, her òg laus kiosk, opplag eller anna større innretning» i veglova § 30 er et eksempel på uklart innhold i enkeltbestemmelser. Slike bestemmelser gir lite veiledning for tiltakshavere og forvaltningen.

Videre ser fylkeskommunen et behov for tydeliggjøring av saksbehandlingsreglene i dagens veglov. Vi ønsker klarere regler om søknadsbehandling, hvilke beslutninger som utgjør enkeltvedtak etter forvaltningslova og ikke, ulovlighetsoppfølging og håndheving/sanksjoner.

3. Behov for effektive og praktiske regler

Fylkeskommunen ser behov for materielle regelendringer for å sikre en mer effektiv og praktisk vegforvaltning.

Kravene til planlegging og bygging av veg har økt betydelig de siste årene, noe som har resultert i lengre prosesser og høyere kostnader. Dette gjelder også mindre tiltak på eksisterende fylkesvegnett, hvor krav til utredning, planprosess og dokumentasjon i enkelte tilfeller fremstår lite tilpasset tiltakets omfang og nytte. Det bør derfor vurderes om regelverket i større grad kan differensiere mellom nye utbygginger og mindre drift-, vedlikeholds- og sikkerhetstiltak på eksisterende veg.

Fylkeskommunen erfarer dessuten at dagens regler om eierrådighet, naboforhold og inngrep langs veg gjør det krevende å etablere og opprettholde en tilfredsstillende standard på vegnettet. Store deler av fylkesvegnettet er bygget etter eldre standarder og krever løpende tiltak som mindre utbedringer, grøfterensk, snørydding og sikring av friskt for å ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet. Etter fylkeskommunens vurdering er det behov for mer anvendelige hjemler for gjennomføring av slike tiltak.

Et viktig eksempel er reglene om rydding av vegetasjon langs veg og i private avkjørsler. Dagens hjemmelsgrunnlag er fragmentert mellom veglova, plan- og bygningsloven og nabolova, og våre saksbehandlere synes det er vanskelig å manøvrere mellom regelsettene. Veglova § 31 gir i utgangspunktet vegmyndigheten stort handlingsrom, men reglene om skjønn og vederlag gjør bestemmelsen lite anvendelig i mange saker. Reglene om sikring av fri sikt i og ut fra privat avkjørsel er lite praktiske der den sikthindrende vegetasjonen befinner seg på naboens eiendom. Dersom avkjørselseier/-bruker ikke kommer til enighet med naboen om fjerning av vegetasjon, er vedkommende henvist til å bruke hjemmelen om eiendomsinngrep i veglova § 53. Dette er en nokså omstendelig prosess for en privatperson.

Den standardiserte byggegrensen mot fylkesveg er generelt for stor i tettbygde strøk, jf. veglova § 29 (2). Fylkeskommunen ber utvalget vurdere om det kan settes en standardisert byggegrense i tettbygde strøk som er vesentlig mindre enn 50 meter, for eksempel ned mot 15 meter.

Plan- og bygningsloven av 1985 hadde i § 31 nr. 3 en uttrykkelig bestemmelse om at når offentlig veg ble nedlagt iht. reguleringsplan for områder hvor det var eller skulle bli tettbebyggelse, kom ikke veglova § 8 (3) til anvendelse. Denne bestemmelsen er ikke videreført i dagens plan- og bygningslov. Fylkeskommunen ber utvalget vurdere om veglova § 8 (3) skal videreføres og om formålet med bestemmelsen står seg i tettbebygde strøk.

Arbeidsvarsling er regulert i vegtrafikklovgivningen, men er tett knyttet til vegholders oppgaver etter veglova. Fylkeskommunen mener derfor at myndigheten til å tillate arbeidsvarsling langs fylkesveg bør overføres til fylkeskommunene.

Det bør også etableres et generelt hjemmelsgrunnlag for gebyr ved behandling av søknader etter veglova. Etter fylkeskommunens vurdering er det ikke rimelig at kostnader til slike oppgaver som kommer enkelte private aktører til gode, skal dekkes innenfor ordinære driftsrammer.

Vestfold fylkeskommune deltar gjerne i videre dialog om erfaringene som er omtalt i innspillet.

Med hilsen

Rune Sundmark
Seksjonsleder
Seksjon infrastruktur og veiforvaltning

Vilde Steinrem Rasmussen
Rådgiver/jurist
vilde.steinrem.rasmussen@vestfoldfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottakere:
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Kopi til:
Seksjon infrastruktur og veiforvaltning, Rune Sundmark