

Veglovutvalget

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
26/582 - 8

Saksbeh.:
Dina Rojahn, 91 63 30 33

Dato:
24.06.2026

Innspill til Veglovutvalget

1. Innledning

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel viser til digitalt innspillsmøte 3. og 4. mars 2026 og invitasjon til å komme med skriftlige innspill. Etter e-postkorrespondanse med Veglovutvalget har vi fått utsatt frist til 30. juni. Det er positivt at arbeidet med revisjon av veglova er satt i gang. Vi sender med dette et felles innspill til utvalget på vegne av Oslo kommune, og takker for muligheten til tidlig involvering.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har ansvaret for etatsstyringen av Bymiljøetaten (BYM), Vann- og avløpsetaten (VAV), Renovasjons- og gjenvinningsetaten (REG), Brann- og redningsetaten (BRE), Klimaetaten (KLI) og Fornebubanen (FOB). I tillegg er virksomhetene Ruter AS, Sporveien AS og VEAS AS underlagt oss. Byrådsavdelingen dekker med dette en rekke ansvarsområder knyttet til veglovas virkeområde.

Vi har også innhentet innspill fra Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Oslobygg KF, samtlige underlagt Byrådsavdeling for byutvikling. Innspillene fra involverte virksomheter følger som vedlegg til dette brevet. Utvalget bes gjennomgå disse nærmere, da ikke alle hensyn er belyst nedenfor. Innspill fra Bymiljøetaten, som delegert vegmyndighet i Oslo kommune, er fremhevet i det følgende. Vi har lagt vekt på å synliggjøre utfordringer knyttet til dagens veglov, og løftet frem interessekonflikter som vi ønsker at utvalget søker løsninger på i arbeidet med en ny veglov.

2. Overordnet om utfordringer ved dagens veglov

2.1. Veglovas formålsbestemmelse

Det er bred enighet i Oslo kommune om at veglova er moden for en revisjon. Fra ikrafttreddelsen av veglova er det flere hensyn som har kommet til, og som gjør seg gjeldende med økt styrke. Formålsbestemmelsen i veglova § 1 a gir rom for endringer i tråd med samfunnsutviklingen. Etter vår vurdering fungerer § 1 a i utgangspunktet godt. Samtidig er det flere momenter som i dag må utledes av sekkeposten "andre samfunnsinteresser elles" som kan vurderes nevnt særskilt. Veggen skal ivareta fremkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende, universell utforming, plass til teknisk infrastruktur og grønne løsninger. Vi vurderer at det bør gis en mer utfyllende formålsbestemmelse.

Vi ser videre behov for at det i en ny lov oppstilles klarere legaldefinisjoner. Flere bestemmelser og

begrep i veglova i dag er skjønnsmessige, og har en uklar avgrensning. Begrepene bør også være godt harmonisert med annen lovgivning som skal samvirke med veglova.

2.2. Særlige utfordringer i de større byene

En rekke hensyn gjør seg mer gjeldende i de større byene enn i mindre tettbebygde strøk. I en storby som Oslo, er arealpresset høyt og de fysiske rammene gjør det svært vanskelig å tilfredsstille alle funksjoner i veggrunnen. Mangel på areal medfører behov for prioriteringer.

I byen fungerer veggrunn som en infrastrukturene for både vegtrafikk og et betydelig antall ledninger og kabler, som strøm, tele, vann og avløp. Samordning av disse er krevende. Økt fortetting og flere tette flater gir også mindre naturlig infiltrasjon av overvann, noe som medfører risiko for oversvømmelser, skader på bygninger og infrastruktur og risiko for forurensning. Klimaendringene vi nå står overfor, med mer nedbør, skredfare og andre naturhendelser, gir også et økende behov for å integrere løsninger for lokal overvannshåndtering i veggrunnen i byene, og vegbanen må kunne fungere som flomveg ved ekstreme nedbørhendelser. Videre er krav til universell utforming vanskelig å ivareta på smale fortau og veier, spesielt vinterstid. Mangel på areal kan føre til redusert sikkerhet for gående og syklende.

Oslo utgjør et særtilfelle i veglovas system, ved at kommunen også ivaretar fylkeskommunale funksjoner. Veglova inndeler det offentlige vegnettet i riksveger, fylkesveger og kommunale veier. I Oslo er vegnettet imidlertid i praksis inndelt i riksveger og kommunale veier, slik at det ikke finnes egne fylkesveger. Dette innebærer at Oslo kommune utøver vegmyndighet for hele det ikke-statlige vegnettet, uten at dette er klassifisert som fylkesveg etter lovens system. Etter vår vurdering reiser dette spørsmål om hvorvidt gjeldende veglov i tilstrekkelig grad reflekterer den faktiske ansvars- og myndighetsfordelingen i Oslo, og det bør vurderes hvorvidt det er behov for en nærmere rettslig avklaring.

Reguleringen av byggegrenser langs offentlig veg i veglova §§ 29-30 får også en annen praktisk betydning i Oslo enn i mindre kommuner. Strengte byggegrenser kan komme i konflikt med ønsker om fortetting, byliv, etablering av kollektivknutepunkter og effektiv arealbruk, og bestemmelsen kan oppleves som krevende å håndheve dersom den ikke moderniseres og tilpasses urbane forhold. Etter vårt syn bør det også vurderes om veglovgivningens regler om byggegrenser i større grad bør sees i sammenheng med plan- og bygningslovens system, særlig med sikte på å sikre en mer helhetlig og forutsigbar regulering i byområder.

2.3. Gate- og vegnormaler

Kommuners og fylkeskommuners behov for lokal tilpasning av nasjonale normer vises gjennom bruken av lokale vegnormaler. Behovet for lokale tilpasninger knyttes fortrinnsvis til forventet ferdsel, bruk av terskelverdier for ulike løsninger og tilpasning til den enkelte kommunes driftsmodell. I tillegg kan nasjonale normer på enkelte områder være mangelfulle, for eksempel der normer er utarbeidet generelt, uten særlig hensyn til løsninger i en tett by.

En stor andel av nye gater bygges av eksterne tiltakshavere som følge av rekkefølgekrav i reguleringsplaner eller pålegg etter plan- og bygningsloven § 18-1. Lokale normaler er da vegmyndighetens verktøy for å opptre forutsigbart overfor private utbyggere av offentlig veg. Lokale normaler klargjør kommunens krav til utforming og forventninger til dokumentasjon, og disse vegnormalene sikrer også likebehandling.

Det er i dag ingen klar hjemmel i veglova for slike vegnormaler. Manglende eller utilstrekkelig hjemmelsgrunnlag skaper stor usikkerhet om statusen til lokale normaler, og kommuner har også hjemlet normalene ulikt. Fylkeskommuner og kommuner bør etter vår vurdering gis en eksplisitt adgang til å lage lokale vegnormaler, som eventuelt kan være underlagt godkjenning på statlig nivå. En tydelig hjemmel til å vedta lokale tilpassede vegnormaler, vil gi en større forutsigbarhet. Samtidig vil det være viktig å avklare forholdet mellom reguleringsplan og lokale vegnormaler.

2.4. Råderett over privat veggrunn

Veglovutvalget har i sitt mandat påpekt behovet for en klargjøring av regulering av myndighetsutøvelse og forholdet til privatrettslig autonomi. Vi støtter dette. En relativt stor andel av offentlig veg i Oslo kommune ligger på grunn som utad fremstår som å være i privat eie. Vi ønsker en klargjøring av grunneiers eventuelle restråderett i tilfeller hvor offentlig veganlegg helt eller delvis ligger på privat matrikulert grunn.

Etter vår vurdering har vegmyndigheten full råderett over disponering av hele veganlegget. Privat grunneier til arealet vegen ligger på, kan ikke faktisk disponere over arealet, og deres rett er redusert til et spørsmål om erstatning. Dette synspunktet er i tråd med dagens lovkommentar, men vi har ikke sett eksempler på at dette er prøvd i rettspraksis. Eiendoms- og byfornyelsesetaten har i sitt innspill tatt til orde for en enklere prosess for matrikulering av veggrunn. Vi støtter dette, da det vil gjøre det enklere å bringe eiendomsforhold til veggrunn i tråd med faktiske eierforhold og faktisk bruk.

3. Motstridende interesser

3.1. Infrastruktur i veggrunn

Veggrunn brukes aktivt som felles korridor for infrastruktur. I tettbygde områder er offentlig veggrunn brukt av mange aktører som deler samme grøfter / korridorer. Ledningseiere gis normalt vederlagsfri rett til fremføring av ledninger i grunn, mot en forutsetning om flytteplikt; ved oppgradering av veg kan vegmyndigheten pålegge ledningseier å flytte ledninger for egen kostnad. Ordningen er ment å balansere hensynet til samfunnsnyttig infrastruktur (strøm, tele, vann, avløp) og behovet for effektivt veghold. Her vil vi løfte frem de motstridende interesser som gjør seg gjeldende mellom Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten. Vi har i det følgende ikke foretatt en vektning av de ulike hensyn, men vil be utvalget søke å vekte disse på hensiktsmessig vis i arbeidet med en ny veglov.

Plassering av ledningsinfrastruktur i, over eller under veg er hjemlet i dagens veglov § 32 med tilhørende ledningsforskrift av 2013. Ledningsforskriftens formål var å skape balanse mellom veginteressen og ledningsanlegg i spørsmål om tilgang til knappe arealer i veggrunnen, og å skape en forutsigbar praksis. Samtidig ser vi uenighet både knyttet til praktiseringen av forskriften og hvorvidt de ulike hensyn er tilstrekkelig ivare tatt.

Bymiljøetaten, som Oslo kommunes vegmyndighet, er av den oppfatning at dagens veglov med ledningsforskriften av 2013, i tilstrekkelig grad sikrer ledningseiers interesser. Ledningseier gis rett til å ha ledninger liggende vederlagsfritt i veggrunn mot flytteplikt. Ledningsforskriften ble også endret til fordel for ledningseierne i 2018. Interessene mellom ledningseier og vegmyndighet er forsøkt godt balansert, med den konsekvens at det i dag legges vesentlige begrensninger på vegmyndigheten. Begrensninger er blant annet knyttet til når vegmyndigheten kan nekte opprinnelig plassering av ledningsanlegget i vegen, og i hvilke tilfeller og i hvilket omfang et slikt ledningsanlegg kan kreves flyttet for ledningseiers regning. Dersom loven i større grad enn i dag skal ivareta ledningseier, vil dette kunne medføre en betydelig økonomisk risikooverføring til vegmyndigheten. Bymiljøetaten viser til at dette vil være direkte i strid med vegens formål om fremføring av trafikk, og være egnet til å vanskeliggjøre vegmyndighetens ivaretagelse av de hensyn som fremgår av dagens veglov § 1 a.

Vann- og avløpsetaten på den andre siden, viser til at regelverket i dag gir en skjevhet i favør av veginteressen, som medfører ineffektive og samfunnsøkonomisk uheldige løsninger. Ledningsforskriften § 16 første ledd gir vegmyndigheten anledning til å vedta flytteplikt som følge av vegiltak der det anses *“nødvendig av hensyn til veginteressen”*. Vann- og avløpsetaten mener nødvendighetsvilkåret må tolkes strengt, forutsette et reelt behov, ikke slik at flytteplikt kan pålegges ut fra hva som anses hensiktsmessig eller beleilig.

Vann- og avløpsetaten viser også til at ledningsforskriften § 16 annet ledd legger opp til en forholdsmessighetsvurdering mellom veginteressen og ledningsinteressen. Vann- og avløpsetaten savner større vekt på forholdsmessighet når store investeringer, som samfunnskritisk infrastruktur (VA-anlegg), vektas opp mot nytten for vegmyndigheten. Vann- og avløpsanlegg er samfunnskritisk infrastruktur med en levetid på over 100 år. Vann- og avløpsetaten påpeker at må beskyttes mot påkjenninger fra vegen, og det må legges til rette for enkel inspeksjon, vedlikehold og utskifting.

HMS-hensyn er også fremhevet av Vann- og avløpsetaten som en utfordring med dagens lovgivning. Ledningsforskriften § 5, som gir vilkår for tillatelse etter veglova § 32, regulerer overdekning av ledningsanlegg, hvor det er angitt at konstruksjoner bør legges under forsterkningslaget. Dype kummer (med stor overdekning) gir vesentlige utfordringer for drift, beredskap og sikker evakuering. Arbeid i slike kummer innebærer økt risiko, særlig ved fare for gass eller oksygenmangel, hvor rask og sikker evakuering er kritisk. Dype kummer vanskeliggjør redning av skadde eller bevisstløse personer og kan være i strid med kravene i arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter om rømningsveier, redningsutstyr og forsvarlig arbeidsmiljø. VA-sektoren er derfor bekymret for at slike løsninger vil svekke arbeidsmiljø og sikkerhet for ansatte. Dype kummer har også ført til at det har måttet etableres pumpeløsninger for å drenere kummen, noe som gir økte anleggs- og driftskostnader.

Vann- og avløpsetaten ønsker også en avklaring av regler om flytteplikt (forskriften § 16) ved etablering av regnbed og andre klimatilpasningstiltak/ overvannstiltak i veggrunn. Det fremstår uklart i hvilken grad klimatilpasningstiltak innenfor vegformålet kan begrunne inngrep i eksisterende VA-infrastruktur, og hvem som i disse tilfellene skal bære kostnadene. Samlet mener Vann- og avløpsetaten at reglene for å ilegge flytteplikt bør tolkes strengere.

Ledningsforskriften gjelder enhver ledningseier som har ledningsanlegg i veggrunnen etter veglova § 32. For private infrastrukturforvaltere som bruker veglegemet til fremføring av ledninger for strøm, fjernvarme, fiber mv., vil ikke de hensyn som er nevnt over, gjøre seg gjeldende på samme måte. I vektingen mellom vegmyndighetens og ledningseiers interesser, bør også hensynet til vegmyndighetens ressursbruk søkes ivaretatt. Kanskje bør utvalget vurdere om det bør differensieres mellom type infrastruktur i veggrunnen.

Vi erfarer at ledningsforskriften ikke gir tilstrekkelig veiledning til å ivareta samspillet mellom de ulike aktørene, slik intensjonen har vært. Forskriften bruker også begreper som «vegtiltak» og «veginteressen», uten å sikre en entydig legaldefinisjon. Dette gjør regelverket krevende å bruke, og kan også øke risikoen for forskjellsbehandling i saksbehandlingen. Ved utarbeidelse av en ny veglov, bør begrepsbruk etter veglova og ledningsforskriften koordineres og defineres tydelig.

Ledningsforskriften er kun hjemlet i veglova § 32. Tillatelse til det faktiske inngrepet for å realisere tillatelsen etter ledningsforskriften jf. veglova § 32, reguleres av § 57. Utvalget bes også vurdere samspillet mellom bestemmelser i veglova § 32, § 57 og ledningsforskriften.

3.2. Avfallsinnsamling og -håndtering

Avfallshåndteringen regnes som en samfunnskritisk funksjon. Kommunen har plikt til å sørge for innsamling av husholdningsavfall i egen kommune, dette følger av forurensingsloven § 30. Oslo kommune har, med hjemmel i forurensingsloven § 30 tredje ledd, vedtatt en lokal forskrift (renovasjonsforskriften), som utdyper kommunens krav til renovasjon.

Avfallsinnsamling krever omfattende transport med store renovasjonskjøretøy på store deler av det kommunale vegnettet. REG fremhever at det er behov for god tilrettelegging i vegsystemet for transportarbeidet med avfallshåndtering. I byområder hvor det er stort arealpress, kommer dette i konflikt med vegmyndighetens prioritering av gående, syklende og kollektivtransport.

I renovasjonsforskriften fremheves hensynet til renovatørens arbeidsmiljø, og effektiv og sikker henting, men Renovasjons- og energigjenvinningsetaten (REG) erfarer HMS-utfordringer med dagens praksis. Renovasjonsbilene har ikke anledning til å stoppe på fortau eller på sykkelvei i forbindelse med avfallsinnsamling. Stopp i vegbanen medfører at andre kjøretøy ikke kan passere. Stopp i vegbanen medfører også at renovatørene må trille avfallsbeholdere over fortau og sykkelveg for tømming. En slik praksis vil kunne skape farlige situasjoner for renovatørene, men også for syklende. REG mener ny veglov må sees opp mot vegtrafikkloven og forurensningsloven § 30, slik at lovverket samlet kan understøtte lovpålagt avfallshåndtering, og sikre effektiv drift, forsvarlig arbeidsmiljø og god trafikk-sikkerhet.

REG fremhever i sitt innspill flere avhjelpende tiltak. Etaten foreslår at det gis særregler for renovasjonskjøretøy. Det foreslås også tilrettelegging for nye og mer arealeffektive avfallsløsninger, som vil bidra til redusert transportarbeid, bl.a. ved bruk av offentlig veg og areal til avfallsinfrastruktur. Dette bidrar til mer effektiv, miljø- og klimavennlig innsamling, men vil ofte kreve tømming av kranbil, som allerede er en utfordring. Kranbiler har ikke adgang til å stanse i vegkryss eller bussholdeplasser, og tømming er plasskrevende.

Bymiljøetaten som vegmyndighet viser til at offentlig veg har svært mange brukergrupper med til dels ulike og sprikende behov. Det er ikke gitt at veglova skal innlemme regelverk som gjelder for brukerne av vegen, men utforming og bruken av vegen må tilpasses behov og det til enhver tid gjeldende regelverk. Bymiljøetaten vurderer at utfordringene her i større grad bør søkes løst i vegtrafikklovgivningen. Vi støtter at belyste utfordringer bør søkes ivaretatt i vegtrafikklovgivningen og forurensningsloven, samtidig er dette en problemstilling vi mener Veglovutvalget også bør være kjent med, og belyse i nødvendig grad for å sikre samspillet mellom veglova og tilgrensende lovverk.

3.3. Overvannshåndtering

Behovet for klimatilpasning krever mer plass til åpne overvannsløsninger som regnbed og vadier (langsgående grøfter), og krever at vegbanen i større grad kan fungere som flomvei ved ekstreme nedbørhendelser. Det er uenighet mellom Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten om hvilken prioritet overvannshåndtering skal få ved etablering av nye gater. Dette fordi arealkrevende overvannshåndtering vil kunne gå på bekostning av trafikkavvikling og sikkerhet for myke trafikanter. Overvannshåndtering vil også kunne komme i konflikt med hensynet til infrastruktur i bakken. Vi ser ikke for oss at en ny veglov skal regulere disse forholdene fullt ut, men bemerker at en fremtidsrettet veglov bør bidra til å balansere areal, klima og samfunnskritikalitet i større grad.

Vegtrafikk genererer forurensning. Avrenning ledes i hovedsak til kommunale nett, enten via overvannsledninger med direkte utslipp til vassdrag og fjorden, eller via avløpsledninger som fører forurensningen til renseanleggene. Dette kan medføre at avløpsrenseanleggene ikke klarer å overholde rensekravet til slammet, som medfører tapt fortjeneste når dette ikke lar seg selge til jordbruket. Forurensning fra veg er i dag regulert indirekte gjennom forurensningsloven, vannforskriften og tekniske normer, men veglova mangler eksplisitte krav til håndtering av forurensning og klare ansvarsregler. Moderne miljørett bygger på et prinsipp om at forurensning skal håndteres nær kilden, men dagens praksis er ikke i tråd med dette.

3.4. Byggetiltak ved statlige vegtunneler og broer

Den manglende koordineringen mellom plan- og bygningsloven og veglova gir utfordringer for planlegging. Et godt eksempel på dette er regulering av bebyggelses- og anleggstiltak i nærheten av eksisterende statlige vegtunneler eller statlige veganlegg på eksisterende bruer. Byrådsavdeling for byutvikling har påpekt at det her er en interessenmotsetning mellom planmyndighet og vegmyndigheten. Situasjoner der det skal oppføres byggetiltak over eksisterende tunnel eller i umiddelbar nærhet til eksisterende tunnel eller bro, er ikke regulert i vegloven. Statlig vegmyndighet har likevel ansvaret for vegsikkerheten. Det oppstår en tydelig interessenmotsetning mellom utbyggers ønske om å regulere nye byggeprosjekter og vegmyndighetens interesser, noe som er krevende å håndtere i regulerings-

prosessen. Byrådsavdeling for byutvikling ønsker at ny veglov i større grad ivaretar slike situasjoner. Det vises til vedlagt innspill fra Plan- og bygningsetaten hvor tematikken utdypes nærmere.

4. Bompenger

Veglova § 27 omtaler i begrenset grad de ulike vegmyndighetenes roller og ansvar på bompengeområdet. Bestemmelsen hjemler bompengeinnkreving og angir hoveddrammene, men sier lite om krav til politisk eller demokratisk forankring på lokalt nivå. Kravet til lokal forankring følger i dag først og fremst av forvaltningspraksis og statlige retningslinjer. I tillegg legger St.meld. nr. 32 (1988-1989) til grunn at et bompengeprojekt som fremmes for Stortinget, som hovedregel skal være vedtatt av fylkeskommunen og de kommuner som er direkte berørt av bompengeprojektet. Dette prinsippet er av stor betydning for bompengeordningens legitimitet, samtidig som den rettslige forankringen er indirekte og lite synlig i veglovgivningen. Vi mener bl.a. på denne bakgrunn at utvalget bør vurdere en tydeligere og mer helhetlig regulering av rolle- og ansvarsfordelingen mellom stat, fylkeskommune og kommune enn vi har i dagens § 27.

Fra et kommunalt storbyperspektiv er veglova § 27 en helt sentral bestemmelse, men den er i begrenset grad utformet i tråd med dagens faktiske bruk. Bestemmelsen fungerer godt som hjemmel for bompengeinnkreving, men gir ikke et dekkende bilde av bompengers rolle som et helhetlig styringsverktøy for byutvikling, klima og mobilitet. I storbyområder som Oslo har bompenger utviklet seg fra et rent finansieringsverktøy for utbygging av veginfrastruktur til også å være et transport- og miljøpolitisk virkemiddel. Ordningene benyttes både til å regulere trafikkmengder og til å finansiere tiltak knyttet til kollektivtransport, sykkel og gange. Dette skaper et visst misforhold mellom lovens ordlyd og faktiske bruk. I tillegg oppstår det ofte målkonflikter, blant annet mellom inntektsbehov og hensynet til trafikkreduksjon, samt mellom fremkommelighet og miljøhensyn. Vi mener lovverket i liten grad adresserer slike målkonflikter, og at en revisjon bør legge til rette for mer helhetlig styring. Etter vårt syn bør det sees på en tydeligere formålsforankring i veglova, der både hensynet til trafikkregulering og klima- og miljøhensyn fremgår.

I Oslo er bompenger et helt sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken og for å finansiere store kollektivinvesteringer, herunder den pågående utbygging av Fornebu-banen. Gjennom Oslopakke 3 er bompenger en integrert del av et bredt finansierings- og styringssystem som kombinerer investeringer og virkemiddelbruk på tvers av transportformer. Dette illustrerer hvordan bompengeordningene i praksis inngår i et mer sammensatt og strategisk styringsregime enn det som kommer til uttrykk i dagens § 27.

Veglova § 27 fungerer i praksis også som en sentral hjemmel som legges til grunn for nasjonal bypolitikk, blant annet gjennom byvekstavtalene. Samtidig fremgår dette i begrenset grad av bestemmelsen selv. Etter vårt syn er det behov for en enklere og mer helhetlig regulering, som bedre reflekterer samspillet mellom statlige føringer og lokale behov, og som er tilpasset byvekstavtalenes struktur. Det bør også vurderes om sentrale elementer i byvekstavtalenes innhold og funksjon bør gis en tydeligere rettslig forankring i lys av legalitetsprinsippet.

Rolle- og ansvarsfordelingen for de regionale bompengeselskapene og de private utstederselskapene er i liten grad behandlet i veglova § 27. Mens utstederselskapenes virksomhet er regulert i utstederforskriften, er de regionale bompengeselskapenes rolle og ansvar regulert i overordnede, likelydende avtaler med tilhørende finansierings- og prosjektavtaler med Samferdselsdepartementet. Etter vår vurdering skaper dagens avtaleverk i enkelte sammenhenger uklarhet om bompengeselskapenes ansvar og myndighetsutøvelse, og vi anbefaler at utvalget vurderer om manglende lovregulering av bompengeselskapenes virksomhet reiser spørsmål om det foreligger tilstrekkelig rettslig grunnlag for enkelte av oppgavene som er og ev. skal tillegges selskapene.

Videre er det i praksis tvil om gjeldende rett på deler av bompengeområdet, ettersom sentrale føringer i stor grad er nedfelt i veiledere, retningslinjer og fortolkningsnotater, fremfor i lov eller forskrift. For Oslo som både kommunal og fylkeskommunal vegmyndighet, oppleves dette til tider som både krevende og uoversiktlig, særlig fordi slike rettskilder kan ha uklare rettslig forankring og varierende grad av bindende virkning. Etter vårt syn tilsier dette et behov for å vurdere en tydeligere og mer samlet regulering i rettslig bindende regelverk.

Som nevnt i innspillsmøtet den 3. mars 2026, bør det også vurderes en mer fremtidsrettet regulering av bompengeområdet, som i større grad tar høyde for utviklingen av nye bompengesystemer, herunder ulike former for vegprising. Dagens regelverk er i hovedsak tilpasset tradisjonelle bompengesystemer, og kan fremstå som lite fleksibelt i møte med teknologisk utvikling og endrede transportpolitiske mål. En mer helhetlig og fremtidsrettet regulering vil kunne legge bedre til rette for å utvikle og ta i bruk innovative løsninger og sikre et tydelig og forutsigbart rettslig rammeverk over tid.

5. Nærmere redegjørelse fra Bymiljøetaten som delegert vegmyndighet

5.1. Definisjoner og begrepsbruk

Bymiljøetaten mener det bør gis tydeligere definisjon av sentrale begreper som brukes i loven, og at begrepsbruken må harmoniseres med annet regelverk, særlig vegtrafikklovgivningen. Begrepet veg er sentralt. Dagens beskrivelse i veglova og vegtrafikkloven er ikke fullt ut harmonisert. Definisjonen i dagens veglov § 1 er til dels sirkulær.

Etter veglova § 1 første ledd er det tre vilkår som må oppfylles for at vegen betegnes som «offentlig veg»: 1) Vegen må være åpen for allmenn ferdsel, 2) vegen må være vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune, og 3) vegens finansiering skal skje etter offentlig (politisk) beslutning og bevilgning etter reglene i Kap. IV. Se Tore Elnæs, Erik Gauer, *Veglova: Kommentarutgave*, § 1., Juridika.

Det første vilkåret, om at vegen skal være “*open for allmenn ferdsel*”, mener Bymiljøetaten bør tydeliggjøres. Begrepet overlapper med vegtrafikklovgivningen. For innbyggerne, vegmyndigheten og andre offentlige myndigheter, oppleves begrepet som lite håndgripelig. Eksempelvis har domstolene ofte lagt avgjørende vekt på om det finnes vilkårsparkeringsplasser inne i private veganlegg, og hvor mange boenheter eller andre funksjoner vegen fører til. Dersom vegen fører til noen titalls vilkårsparkeringsplasser, vurderes en privat veg for å være åpen for alminnelig ferdsel. Hvorvidt et privat veganlegg har tilkomst til vilkårsparkering, er klart utenfor vegmyndighetens kontroll, og det er krevende for vegmyndigheten å forholde seg til, for eksempel der det skal vurderes om et møtepunkt skal bygges som alminnelig avkjørsel eller som vegkryss.

Bymiljøetaten mener også det er behov for nærmere klargjøring av vilkårene knyttet til vegmyndighetens vedlikehold i veglova § 1 første ledd, omtalt som vilkår 2) og 3) ovenfor. Vilkår 2 knytter seg til den faktiske drifts- og vedlikeholdssituasjonen. Vilkår 3 forutsetter at vegen inngår i det offentlige vegbudsjett og er erklært som et offentlig ansvar. Den offentlige vegmyndighet skal ha det fulle økonomiske ansvar for planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlig veg. Det må da foreligge politiske beslutninger om å bevilge nødvendige midler, jf. Tore Elnæs, Erik Gauer, *Veglova: Kommentarutgave*, § 1, Juridika. Høyesterett har i Rt. 1997 s. 637 uttalt at det i vedlikeholdskravet for det første må ligge at nødvendig vedlikehold faktisk utføres av kommunen, dernest at den fremtidige vedlikeholdsforpliktelsen også er kommunens. Det siste må normalt forutsette vedtak som innebærer en slik forpliktelse for kommunen, jf. Rt. 1997 s. 637. Vilkårene kunne med fordel vært tydeligere i lovteksten, for her oppstår det ofte tvilsspørsmål.

Bymiljøetaten ser videre behov for at Veglovutvalget ved ny lov tar klarere stilling til om gang- og sykkelveger skal omfattes av begrepet, og om det bør defineres et nedre sjikt for ferdselsanlegg som omfattes av begrepet *offentlig veg*. I veglova § 1 annet ledd er det opplistet enkelte elementer som etter loven skal inngå i begrepet veg, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru mv. Bymiljøetaten vurderer at det i ny veglov bør klargjøres hvilke elementer veganlegget omfattes av. Det er

stadige diskusjoner om for eksempel teknisk infrastruktur som belysning og overvannsanlegg er en del av veganlegget, selv om dette er beskrevet i dagens rundskriv. Det samme gjelder grøntstrukturer, grøfter og skjæringer med mer.

Opp- og nedklassifisering etter reglene i veglova §§ 7 og 8 gjøres i form av beslutning fra vegmyndigheten. Dette mener Bymiljøetaten må videreføres. Det er derfor uheldig at bestemmelsene i dag omtaler avgjørelsesform som "vedtak". Dette kan skape inntrykk av at private har større rettigheter enn hva som faktisk er tilfellet. Bymiljøetaten mener ordlyden bør endres i tråd med slik prosessen er i dag.

En utfordring med manglende overlapp av vegdefinisjonen i veglova og vegtrafikkloven er bruken av begrepet «*torg*». Torg er et reguleringsformål jf. bestemmelser i kart- og planforskriften som faller inn under hovedkategorien samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, og anses derfor som del av vegen. Samtidig er ikke torg som anlegg omtalt i noen av regelverkene, hvilket gjør at torg må vurderes ut ifra hvilket omtalt anlegg det er mest likt. Etter veglova blir ofte torg derfor å anse som «*annet veganlegg*», mens det etter vegtrafikkloven samtidig kan være å anse som «*fortau*» fordi det er mest likt det aktuelle anlegget. For begge lovverk oppleves det derfor som nødvendig å oppdatere og utvide vegdefinisjonen til også å omfatte blant annet torg og liknende anlegg.

5.2. Hjemmelsgrunnlag for gategrunnsleie

Bruk av offentlig veggrunn til andre formål enn de sentrale hensynene til fremkommelighet og trygg trafikkavvikling er ofte helt nødvendig. Det kan for eksempel dreie seg om avvikling av større arrangementer eller bruk av fortau i forbindelse med bygge- eller vedlikeholdstiltak på privat eiendom. Slik bruk av offentlig veggrunn krever tillatelse både etter veglova og skiltforskriftens bestemmelser.

Flere kommuner har kommunale vedtak om gebyr for bruk av gategrunn. Slike vedtak er hjemlet i den alminnelige vilkårsloven, og ofte begrunnet med å være et insitament for å dempe belastningen på bruk av veggrunn til andre formål. Oslo kommune har også vedtak om gategrunnsleie som fungerer godt. Det vil imidlertid gi en større legitimitet til slike gebyr og vederlag dersom adgangen for dette er hjemlet i loven.

5.3. Forholdet til plan- og bygningsloven

Søknadsplikt

Bymiljøetaten gjennomfører en rekke arbeider på kommunale veganlegg årlig, både alminnelige vedlikehold og større og mindre oppgraderinger. I mange saker oppstår det tvil om slike prosjekter utløser søknadsplikt etter plan- og bygningsloven kapittel 20, eller om det kan anses som alminnelig vedlikehold av offentlig veg.

Av byggesaksforskriften (SAK10) § 4-3 første ledd bokstav a følger et begrenset unntak. Det gjøres unntak fra krav i plan- og bygningslovgivningen for visse tiltak som behandles etter andre lover. Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglova er unntatt så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan. Vilåret «*detaljert avklart*» gjør at dette unntaket i mange tilfeller ikke kan benyttes. Det er behov for en avklaring av hvilke tiltak som skal behandles etter plan- og bygningsloven, og hvilke tiltak som kun behandles av vegmyndigheten etter reglene i veglova.

Overtakelse av veganlegg fra private tiltakshavere (realytelser)

Veglova inneholder særskilte regler om tekniske løsninger og funksjons- og ytelseskrav ved opparbeidelse av offentlig veg, jf. veglova § 13 og forskrift om anlegg av offentlig veg med tilhørende vegnormaler. Det er imidlertid ikke gitt regler som knytter kravene i veglova mot plan- og bygningsloven ved opparbeidelse av offentlig veg, verken materielle krav eller saksbehandlingskrav utover de alminnelige reglene i plan- og bygningsloven. Det er gitt en begrenset samordningsplikt i plan- og bygningsloven § 21-5, men omfanget av denne er uavklart og gir ikke tilstrekkelige virkemidler for å løse problemstillingene. Som følge av manglende særskilte regler for opparbeidelse av realytelser oppstår

det en del uklarheter tilknyttet hvilke krav som må følges ved behandling etter plan- og bygningsloven, særlig i forhold til tekniske krav, utforming, dokumentasjon mv. Usikkerheten kan delvis avbøtes gjennom bestemmelser i reguleringsplanen, men reguleringsplaner er i praksis ikke tilstrekkelig for å kunne ivareta kommunens interesser som vegeier.

Kommunen regulerer årlig inn et større antall rekkefølgekrav i reguleringsplaner som innebærer krav om at private tiltakshavere skal opparbeide offentlige veganlegg som forutsettes overtatt av kommunen (realytelser). Prosjektering av offentlige veganlegg er en kompleks prosess, og det er ofte behov for omprosjektering etter innspill fra kommunen for at veganlegget skal få en tilstrekkelig standard. Prosessen er tidkrevende og kostbar for både tiltakshaver og kommunen. Dette er også bekreftet av plan- og bygningsetaten. Dette gjelder både overfor kommunale og statlige vegmyndigheter (eksemplifisert ved hensynssoner rundt tunneler).

Lovgivningen bør samordnes for å sikre at offentlige veganlegg som opparbeides som realytelser, får samme kvalitet som veganlegg opparbeidet av kommunen selv. Dette medfører behov for en kobling mellom regelverkene, slik at vegmyndigheten kan kontrollere at prosjektering og utførelse er tilstrekkelig for å oppfylle relevante vegnormer og kan tilkobles eksisterende infrastruktur. Et mulig alternativ er å utvide virkeområdet til samordningsplikten etter plan- og bygningsloven § 21-5, men Bymiljøetaten ønsker at det overlates til Veglovutvalget å ta nærmere stilling til hvilke virkemidler som er mest hensiktsmessig.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel bemerker at kommunens planmyndighet og vegmyndighet har ulike forslag til løsninger. Fra Plan- og bygningsmyndighetens side foreslås det, fremfor en utvidelse av virkeområdet til § 21-5, at vegmyndighetens adgang til å vedta byggeplan hjemles direkte i veglova. Dette forutsatt at Veglovutvalget finner godkjenning av byggeplan som en hensiktsmessig løsning.

Det er enighet mellom Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten om at Veglovutvalget bør se på muligheten til å utvide samordningen slik at vegmyndighetens interesser ivaretas på en god måte i disse sakene, særlig relatert til at det ofte er kommunal vegmyndighet som skal overta vegen når den er ferdig bygget. Dersom vegmyndigheten kan fatte vedtak i saker som gjelder godkjenning av byggeplan ved opparbeidelse av realytelser, vurderer Plan- og bygningsetaten at dette vil gi klarhet i hvilke krav som kan stilles og også bedre utbyggernes rettssikkerhet ved klagemulighet. Plan- og bygningsetaten peker også på at en slik vedtaksadgang etter veglova vil aktualisere samordningsplikten etter plan- og bygningsloven § 21-5.

Øvrige hensyn

Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel viser til at det også i innspillet fra Oslobygg er pekt på behovet for en bedre samhandling mellom veglova og plan- og bygningsloven. Her fremheves blant annet hensynet til forutsigbarhet for utbygger, og behovet for rolleklarhet når kommunen opptrer som planmyndighet, vegmyndighet (kommunal veg) eller vegfaglig høringsinstans (fylkes-/riksveg). Lite samordnede prosesser, forskjellig terminologi og krav gjør også lovverket krevende. Se vedlagt innspill fra Oslobygg hvor tematikken utdypes nærmere.

5.4. Grensesnitt mellom vegmyndigheter

Fordeling av kostnader

Ved planlagte eller akutte hendelser på vegnettet må trafikk skiltes via omkjøringsruter som ikke nødvendigvis er egnet for tungtrafikk eller økt trafikkmengde. Et godt eksempel er stengingen av Ring 1 i Oslo i flere år i forbindelse med tunnelarbeid, som i praksis har ledet svært mye trafikk over på kommunal veg som ikke er dimensjonert for dette. Konsekvensen av omkjøringsruter kan bli omfattende skader på dekke og vegoverbygning, og i verste fall skade på konstruksjoner eller nærliggende eiendommer. Ved planlagte hendelser kan det bli nødvendig å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på omkjøringsveger.

Dagens ordning, hvor vegmyndighetene fastsetter tillatt bruk gjennom veglistene, er lite fleksibel. Vegmyndighetene vil derfor ofte måtte sette vegen i en bruksklasse som åpner for tunge og lange kjøretøy for å imøtekomme behovet for omkjøring, selv om tilstanden til vegen skulle tilsa en annen innplassering.

Veglova § 20 første ledd har regler for fordeling av kostnader mellom vegmyndighetene. Bestemmelsens annet ledd angir muligheten for annen fastsettelse av utgifter og tredje ledd angir hvordan kommuner skal refunderes kostnader dersom de pålegges plikter etter §§ 14, 15, 17 eller 18. Vi opplever at dagens første ledd ikke tar høyde for hvem som skal dekke kostnader som påløper på andre vegmyndigheters veganlegg som følge av økt eller endret bruk av veganlegget, og som skyldes andre vegmyndigheters arbeider. Første ledd burde derfor endres til også å omfatte følgeskader og -belastninger på andre veganlegg som følge av de opplistede arbeidene og tiltakene.

Særskilt om overgangsbruer

Forslag til ny vegklassedeforskrift og revidert bruforskrift for offentlig veg ble sendt på høring desember 2024. Høringen gjelder blant annet ansvarsforhold og fastsetting av vegklasser m.m. når offentlige veger med ulik klassifisering krysser hverandre, eksempelvis når kommunal veg krysser riksveg på overgangsbru. Forskriften er ikke endelig fastsatt, men løsningene som presenteres i høringsutkastet innebærer at kommunen eventuelt vil få et betydelig økt ansvar for overgangsbruer og underganger sammenlignet med i dag. Ettersom det ikke foreligger endelig avklaring gjennom godkjent forskrift, er dagens ansvarsforhold mellom de ulike vegmyndighetene fortsatt uavklart og situasjonen oppleves som krevende. Vi oppfordrer Veglovutvalget til å ta stilling til om temaet er tilstrekkelig ivarettatt i veglova.

5.5. Avkjørsler

Begrepet *«avkjørsel»* er ikke entydig. Av forarbeidene og lovkommentaren til veglova, fremgår at begrepet er ment å omfatte enhver adkomst fra offentlig veg til annen eiendom, både de adkomstene hvor det benyttes eller kan benyttes motorvogn og kjøretøy, og de adkomstene som er rene gangadkomster. Det bør vurderes et begrep som bedre reflekterer dette, eksempelvis *«adkomst»*.

Regelverket gir ikke tilstrekkelige svar på hvordan avkjørsler skal reguleres inn i plan. Dette skaper utfordringer og betydelig gjennomgangsarbeid hver gang en avkjørsel skal vurderes. Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg gir ikke tydelige svar på vurderingsgrunnlag og krav. Forskriften fremstår utdatert og bør revideres.

Det foreligger også en del praksis knyttet til hevd av avkjørselsrettigheter. Praksisen bygger på et utgangspunkt om at en avkjørsel som kunne vært godkjent, kan hevdes. Det foreligger betydelig tvil om hvilke momenter som er absolutte for avkjørsler og hvilke som er variable. Dette foreslås vurdert i arbeidet med ny lov.

Det må søkes å forhindre at det gis avkjørselstillatelser som ikke lovlig lar seg realisere, i tråd med målet om en trygg og god avvikling av trafikk. Bymiljøetaten foreslår derfor at veglova knyttes opp mot vegtrafikklovgivningen på dette området, for eksempel med følgende ordlyd: *«Det kan ikke bygges eller brukes en avkjørsel som medfører at enten forflytning, stans eller parkering blir gjort i strid med bestemmelse i eller i medhold av vegtrafikkloven»*.

Det bemerkes at private avkjørsler, etter håndbøkene og rettspraksis fra vegtrafikkområdet, i noen tilfeller vil være å anse som åpne for alminnelig ferdsel. Dette fører igjen til at møtepunktet mellom privat avkjørsel og offentlig veg blir å anse som møtepunkt mellom privat veg åpen for alminnelig ferdsel og offentlig veg. På slike steder dannes det da vegkryss, som skal bygges innen gitte rammer i håndbøkene, og hvor trafikkreglers bestemmelse om stans, parkering og vikeplikt er annerledes enn i alminnelig avkjørsler.

5.6. Vegetasjon og reklame

I dag er håndheving av veglova §§ 31, 36, 43, 57, m.fl. en omstendelig prosess. I praksis tar en prosess fra varsel til klage flere måneder før saken er avklart og ulovligheten kan rettes opp. Dette medfører uforholdsmessig ressursbruk for enkle tiltak, som for eksempel:

- Fjerning av ulovlige oppsatte private skilter mot offentlig veg
- Fjerning av ulovlig markering på offentlig veg
- Fjerning av ulovlige utsatte blomsterpottar, søplebøtter, skrot, reklamebukker, planker m.m. som plasseres på / i nærhet av offentlig veg
- Ulovlig snøopplag på offentlig veg
- Klipping av vegetasjon som henger over/ gror utover fortau/ vegareal
- Fjerning av sikthindrende vegetasjon
- Fjerning av ladekabler uten tillatelse lagt over offentlig veg

For ovennevnte tiltak bør prosessen forenkles. Ved mer inngripende endringer, som for eksempel stenging av avkjørsel, må prosessen sikre tilstrekkelig tid til innspill fra alle involverte.

Etter veglova § 31 kan vegmyndigheten gi påbud om at trær, busker og annen plantevekst skal beskjæres eller fjernes helt, i den utstrekning dette finnes nødvendig av hensyn til ferdsselen eller vegvedlikeholdet. Bestemmelsens annet ledd fastsetter samtidig at eier eller rettshaver har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som følger av påbudet, samt for utgifter knyttet til borttaking eller nedskjæring av vegetasjonen. Bestemmelsen kan gi uheldige incentiver ved at ordinært og påregnelig vedlikehold av vegetasjon som strekker seg utover privat hage/ eiendom behandles som en potensielt erstatningsbetingende belastning, snarere enn som en del av de begrensninger som naturlig følger av eiendomsrett i tilknytning til offentlig veg.

I praksis har annet ledd vist seg å medføre betydelig usikkerhet og mulig forskjellsbehandling for vegmyndigheten ved at det er en økonomisk risiko å følge opp problematisk vegetasjon. Krav om vederlag utløser behov for skønsmessige vurderinger, dokumentasjon, saksbehandling og potensiell tvisteløsning, selv i saker av svært begrenset omfang. Dette bidrar også til uforholdsmessig ressursbruk og forsinkelse av nødvendige tiltak for trafiksikkerhet og drift av vegen. Bymiljøetatens vurdering er at veglova § 31 annet ledd kan fjernes i sin helhet, slik at bestemmelsen ikke lenger gir grunnlag for krav om økonomisk vederlag ved gjennomføring av påbud om fjerning eller beskjæring av vegetasjon.

Bymiljøetaten opplever at forskrift om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg har en uheldig utforming og er vanskelig tilgjengelig for brukerne. Dette er en type reklame som stadig oftere ønskes brukt i bybildet. Bymiljøetaten anbefaler at det vurderes om forskriften bør innarbeides direkte i veglova.

5.7. Sanksjonsmuligheter

Det kreves tillatelse fra vegmyndighet for å sette innretning på eiendomsområdet til offentlig veg, jf. veglova § 57. Det forutsetter dermed gyldig vedtak for slike innretninger. Vegmyndigheten har likevel få sanksjonsmuligheter der aktører gjør tiltak på vegen uten gyldig vedtak. Det mangler en klar og anvendelig hjemmel for å ilegge gebyr. Aktørene har dermed få incentiver til å søke om tillatelse, særlig fordi slike vedtak også vil medføre kostnader (f.eks. leie av riggplass, stillas og lift på fortau, leie til arrangementer o.l.). For å sikre en effektiv forvaltning og kontroll med arbeid og tiltak som gjøres på offentlig veg, er det behov for regler for sanksjonering. Dette gjelder særlig for de minst inngripende sanksjonsformene, for eksempel pålegg om fjerning.

Konsekvensen av dagens system blir at vegmyndigheten ikke kommer i posisjon til å stille nødvendige krav eller iverksette tiltak for å ivareta fremkommelighet og sikkerheten for myke trafikanter.

En økende utfordring i bybildet er smartsekker. Smartsekker kan kjøpes rimelig på utallige utsalgssteder. Kostnadene for å få oppfylte smartsekker hentet, kan komme opp i flere tusen kroner. Disse kan bli stående på offentlig veg i lange perioder, medføre betydelige ferdselshindringer, og påvirke trafikk-

sikkerheten. Der sekkene plasseres inntil husvegger, skaper det økt brannfare. Innretninger kan i utgangspunktet fjernes på den ansvarliges kostnad, med hjemmel i veglova § 58. Forholdet kan anmeldes, jf. veglova § 61. Ansvarssubjektet er *“den ansvarlige”*. For å sanksjonere mot overtredelser må ansvarlige tas i gjerningsøyeblikket og identifikasjon må sikres. Dette er som hovedregel vanskelig å få til.

Politiloven § 14 gir hjemmel for innføring av lokale politivedtekter i den enkelte kommune. I politivedtekter som vedtas som lokal forskrift, er det mulig å ta inn bestemmelser som for eksempel pålegger gårdeier forpliktelser til enkel vinterdrift av fortau og forbyr utplassering som er til hinder for ferdsel, jf. § 3-1. Kommunal håndheving av bestemmelsene i politivedtektene er begrenset, jf. § 9-3. Politiloven åpner ikke for bestemmelser i politivedtekter som krever tillatelse fra kommunen.

Bymiljøetaten foreslår at Veglovutvalget vurderer å utvide hvem som kan ilegges sanksjoner i medhold av veglova, for eksempel etter mønster fra forurensningsregelverket. Det kan også vurderes å etablere hjemmel for å utvide gårdeier/grunneiers plikter til å omfatte hele vegbredden, samt å gi kommunen som vegmyndighet hjemmel for å håndheve slike plikter.

5.8. Private veger

Veglovas regler om private veger er regulert i lovens kapittel VII og omfatter fire paragrafer. Disse omfatter ekspropriasjon (§ 53), regulering av bruken av veg og veglag (§§ 54 og 55) og bompenger på privat veg (§ 56). I hovedsak mener Bymiljøetaten at dagens regler om private veger bør videreføres. Samtidig gis i det følgende innspill til enkelte forhold som Bymiljøetaten mener bør vurderes nærmere.

I lys av nyere rettspraksis fra Høyesterett anses det hensiktsmessig å avklare den nærmere rekkevidden av veglova § 53, både innholdet i bestemmelsen og forholdet til jordskiftelova § 3-9.

Reglene om organisering av bruken av private veger er fragmentert, og regulerer kun delvis sentrale forhold tilknyttet forvaltning og bruk av privat veg. I tilknytning til §§ 54 og 55 vises til innspill fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten vedlagt, og særlig om Oslo kommunes rolle som «passiv grunneier». Bymiljøetaten er enig i at forholdene fremhevet av Eiendoms- og byfornyelsesetaten bør utredes nærmere.

For ordens skyld viser Bymiljøetaten til at § 1 andre ledd gjelder for private veger, og at det i utgangspunktet er naturlig at parkeringsarealer og gangarealer inngår som en del av virkeområdet til § 54. Bymiljøetaten er imidlertid enig i at rekkevidden av § 54 med fordel kan avklares nærmere. Bymiljøetaten mener videre at krav om samtykke for innkreving av bompenger og fastsetting av tilleggsavgift ved manglende betaling, jf. § 56 første og andre ledd, bør videreføres.

5.9. Bruken av årsdøgntrafikk (ÅTD)

Ruter har i deres innspill foreslått en videreutvikling av begrepet årsdøgntrafikk i vegforvaltningen. Denne indikatoren brukes blant annet i ledningsforskriften og i forskjellige håndbøker til veglova. ÅTD brukes for å angi den omtrentlige trafikkbelastning som et veganlegg vil bli utsatt for, men baserer seg hovedsakelig på motorvogntrafikk. Begrepet tar ikke tilstrekkelig høyde for betydningen av trafikk med myke trafikanter, slik at anlegg forbeholdt gående og syklende, ofte blir utsatt for belastning som ikke er forenlig med trygg trafikkavvikling på disse anleggene. Dette oppleves som en vesentlig utfordring, spesielt i urbane strøk hvor myk trafikk er ganske omfattende. Begrepet bør derfor, i forbindelse med revisjon av veglova, oppdateres for å kunne hensynta myke trafikanter på en hensiktsmessig måte.

6. Avsluttende merknader

Oppsummert består utfordringene for Oslo kommune i å balansere hensyn til vegen som ferdselsåre med øvrige funksjoner veggrunnen skal ivareta, innenfor rammen av svært begrenset areal. Dette fordrer tverrfaglig planlegging og ofte krevende avveininger. Vi ber utvalget vurdere verdien av en

klarere differensiering mellom de ulike funksjoner som skal ivaretas i veggrunnen, slik at veglova gir mer veiledning i prioriteringer ved arealknapphet. Her mener vi kommunene bør ha stor medvirkning ut fra lokale behov, for eksempel gjennom lokale veg- og gatenormaler.

For bedre å belyse våre innspill, vil vi gjerne invitere Veglovutvalget til et oppfølgende møte med relevante virksomheter i Oslo kommune høsten 2026.

Dersom utvalget ønsker å ta direkte kontakt med kommunale virksomheter for spørsmål eller oppfølging av vedlegg til dette brevet, bes det vennligst om at byrådsavdelingen settes som kopimottaker.

Vennlig hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Mari Ann Vinje
seksjonssjef

Vedlegg:

Innspill Oslobygg KF.pdf
Innspill Eiendoms- og byfornyelsesetaten.pdf
Innspill Ruter.pdf
Innspill Plan- og bygningsetaten.pdf
Innspill Renovasjons- og gjenvinningsetaten.pdf
Innspill Vann- og avløpsetaten

Mottakere:
Veglovutvalget