

## NOTAT

Innspill til aktuelle temaer som vi mener er viktige å se på i forbindelse med vegnormalutvalgets arbeid.



Foto: Turid Åsen

## Om oss

Vegforum for byer og tettsteder (VBT) ble etablert for 35 år siden og eierne er de 25 største bykommunene i landet. Det kommunale vegnettet utgjør 42 % av det offentlige vegnettet. 26 % av de kommunale veiene er i VBT kommunene. 51 % av Norges befolkning bor i en VBT kommune.

Dagens medlemmer er Arendal, Asker, Bergen, Bodø, Bærum, Drammen, Fredrikstad, Haugesund, Karmøy, Kristiansand, Lillehammer, Lillestrøm, Lørenskog, Moss, Oslo, Porsgrunn, Sandefjord, Sandnes, Sarpsborg, Skien, Stavanger, Tromsø, Trondheim, Tønsberg og Ålesund.

## Målområder

VBT ønsker en kontinuerlig utvikling og forumet vil være i forkant av faglige problemstillinger i medlemskommunene.

VBT skal gjennom sin virksomhet styrke kompetanseutviklingen i medlemskommunene og bidra til å beholde fagkompetansen hos medlemmene.

Medlemskommunene i VBT har samlet den fremste kompetansen innenfor vegforvaltning av kommunalt vegnett generelt og innenfor sentrumsområder spesielt. Forumet skal være en sentral arena for erfaringsutveksling og kunnskapsformidling innen fagområdet.

Medlemmene skal oppleve at nettverket gir direkte bistand, økonomiske besparelser og effektivisering i sitt daglige arbeid gjennom;

## Erfaringsutveksling

- Deling av plandokumenter, rutiner og kontraktstrategier
- Sammenligning av tjenester og metoder
- Leverandørkartlegging – erfaringer
- Sammenstille erfaringer til anbefalinger

## Representasjon og påvirkning

- Felles representasjon og rekruttering til arbeid i sentrale utvalg og arbeidsgrupper
- Utvikling av regelverk og standarder
- Samarbeid om høringsuttalelser

## Fagutvikling

- Forskning og utvikling innen fagområdet
- Oppdatering på ny teknologi

- Fagprosjekter
- Faglige kurs og konferanser
- Tilby svartjeneste innen vegjus
- Samarbeide og formidle andres fagutviklingstilbud til medlemmene

### Kommunikasjon

- Felles publikumsrettet informasjon om regelverk og tiltak
- Innspill og artikler
- Informasjon rettet mot studenter for å rekruttere fagpersoner

VBT har det faglige ansvaret for **VEGJUS.NO** som er et tilbud til saksbehandlere i kommuner og fylkeskommuner. Dette prosjektet administrerer et nettsted med mulighet til å stille spørsmål til en ressursgruppe med juridisk og praktisk kompetanse. Vi arrangerer en årlig konferanse der lovverket knyttet til vegforvaltning er tema.

I denne forbindelsen har vi fått god innsikt i problemstillingene som saksbehandlere opplever i sitt daglige arbeid innen vegforvaltning.

### Generelt

Fra vårt ståsted oppfatter vi at dagens Veglov er skrevet mot en historisk trafikksituasjon og endringene har ikke fanget opp utvikling med moderne bærekraftig transport. Utfordringen er størst i byområdene der vegnettet er finmasket og prioriteten skal knyttes til gående, syklende og kollektivtransport. Det må etter vår mening fokuseres mer på trafikantenes ulike behov på tvers av forvaltningsnivåene.



Urbane transportløsninger kjennetegnes av arealknapphet, det er ønske om fortetting som gir begrenset plass til naturbaserte løsninger for overvann og snø. Private utbyggere ønsker mest mulig salgbart tomteareal. Samfunnskritisk infrastruktur skal ha sin plass i vegarealet og vegene skal bygges med tanke på effektiv drift i all slags vær, året rundt.

Vegnettet har en betydelig større tetthet av myke trafikanter, syklistene, småelektriske kjøretøy mm. Det er tettere mellom konfliktpunkter i kryss og avkjørsler. Universell utforming, hensynet til urbane kvaliteter og nærhet til innbyggere/naboer er viktig

#### **Dagens veglov:**

*§1 «Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private.*

*Til veg blir òg rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate.»*

#### **Kommentar:**

I første ledd er begrepet «halden ved like» et tilbakevendende diskusjonstema som gir rom for tolking. I dagens vegforvaltning med digitaliserte løsninger bør etter vårt syn begrepet byttes ut med en referanse til at vegen er registrert i en offentlig vegdatabase og med henvisning til at forvaltningsansvaret blir angitt der.

I andre ledd mener vi at vegbeskrivelsen må oppdateres til å gjelde trafikkareal for alle trafikantergrupper. Det er også naturlig og ta med nødvendig vegutstyr. VBT har tidligere spilt inn at det på en strekning bør være et forvaltningsnivå som har totalansvaret for trafikkarealene og nødvendig trafikkutstyr rettet mot alle trafikantergruppene. Det betyr i praksis at samme vegeier i tverrsnittet må ha ansvaret for vegen, sykkelfeltet, fortauet, nødvendig skilting, belysning mm.

Fordeling av vegareal i krysningspunkter praktiseres ulikt og kommunene mener at Statens vegvesen tar et ensidig utgangspunkt og ikke et sektoransvar når de ønsker å skyve ansvaret for overgangsbruer til kommuner gjennom den foreslåtte vegklasseforskriften.

## Forholdet til plan og bygningsloven

Veglovens bestemmelser er viktig for å sikre forsvarlige løsninger for alle trafikantgruppene. Den er også viktig for å sikre bærekraftige løsninger som reduserer behovet for unødvendig ressursbruk til drift og vedlikehold.

Vi opplever at vi med henvisning til dagens veglov ikke får tyngde nok i forhold tekniske løsninger. Som en følge av dette blir tekniske detaljer planlagt med hjemmel i plan og bygningsloven og hensynet til drift og vedlikehold etter bygging blir ikke tilstrekkelig ivaretatt. Vi tror at en modernisering av Vegloven kan styrke intensjonen og bidra til tekniske løsninger som har livsløpsstandard.

Vi får veldig mange spørsmål som omhandler forskjellen på planbehandling med hjemmel i de to lovene og håper at det i arbeidet i en revisjon kan tydeliggjøres et grensesnitt mellom plan- og bygningsloven og vegloven.

## Omklassifisering

Eier og forvaltningsstrukturen på de offentlige vegnettet er dynamisk, og regelverket i vegloven bør etter vår mening tilpasses dette.

### Dagens veglov:

*§ 7. «Etter at fylkeskommunen – i Oslo kommunen – har uttala seg, kan departementet gjere vedtak om at riksveg skal leggjast ned eller gjerast om til fylkesveg eller til kommunal veg.*

*Etter at kommunen har uttala seg, kan fylkeskommunen gjere vedtak om at fylkesveg skal leggjast ned eller gjerast om til kommunal veg.*

*Kommunen kan gjere vedtak om at kommunal veg skal leggjast ned.*

*Vedtak etter første og andre ledd kan likevel ikkje settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærare retningsliner gitt av departementet.»*

### Kommentar:

Bestemmelsene i § 7 bør etter vår mening ha en innledende bestemmelse som handler om en overordnet plan for transportsystemet. Vi mener beslutningen om hvordan transportsystemet i et område skal organiseres ikke bør bestemmes med hjemmel i et vedtak for en enkelt vegstrekning.

Rutinene for omklassifiseringer som beskrevet i dagens bestemmelser kan ikke gjennomføres uten forankring i en langsiktig plan.

Bestemmelsene må skrives om slik at endringene kan skje begge veier mellom forvaltningsnivåene.

Var § 7 ment for enkeltsaker i forbindelse med omlegging av vegtraséer? I dag brukes den til omfattende omklassifiseringer som kan ha en stor økonomisk konsekvens. Bør det sees på saksbehandlingsreglene for disse sakene? Bør det være klageadgang?

## Vegens eiendomsområde – byggegrenser – råderett

Ulike grenser til vegområdet er etter vår mening veldig uoversiktlig. Vi mottar hele tiden spørsmål om dette. Temaet er stort og omfattende, og vi viser derfor til Birgitte Akerhaugens avhandling "Veggrunn og eiendomsforhold – Administrasjon og forvaltning av offentlige veger i Norge som utgangspunkt ved avklaring av eiendomsforhold og registrering av grenser» Vi fikk temaet presentert på vår Vegjuskonferanse og synes at kompleksiteten er godt beskrevet her.

Eiendomsområdet er viktig for alt fra gode siktforhold til praktisk utplassering av trafikkutstyr som f.eks. skilt. Forholdet til øvrig lovverk som har betydning som f.eks. beskrivelser i Plan og bygningsloven og Graneloven bør sees på når Vegloven revideres.

Det nødvendige sidearealet til vegen som er angitt i § 32 bør løftes til å gjelde generelt slik at nødvendig areal langs vegen sikres. Klimaendringer og miljøvennlige løsninger for håndtering av overvann fra vegområder er arealkrevende.

## Sikt

Spørsmålet om hvilket lovverk som skal håndtere siktutfordringen som er viktig for å hindre trafikkulykker.

Vi synes at det er naturlig at en samlet beskrivelse legges i Vegloven.

### Dagens veglov:

*§31 «Tre, busker og annen plantevekst innafor byggegrenser som er fastsette i eller med heimel i § 29, kan påbydast borttatt eller skorne ned i den mon det blir funne naudsynt av omsyn til ferdsla eller vegvedlikehaldet.*

*Eigar eller rettshavar har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som er ei følge av påbodet, og for utgifter med borttaking eller nedskjering.*

*Vil eigaren eller rettshavaren ikkje etterkome påbodet i første ledd innan den fristen som er fastsett i påbodet eller seinare, kan vegstyremakta syte for at arbeidet blir gjort. I så fall skal eigaren eller rettshavaren ha vederlag etter skjønn for skade og ulempe.*

*Er det i tide gitt skriftlig melding om at det ikkje er tillate å plante slike vekstar, har eigaren eller rettshavaren ikkje krav på vederlag.»*

**Kommentar:**

Vegetasjon fra private eiendommer langs offentlig veg er et stort problem i byer og tettbygde områder. Slik vegetasjon begrenser sikt og vegbredder og kan medføre trafikkfare, hindre framkommelighet og gi unødvendige kostnader for vegvedlikeholdet. Spesielt for blinde/svaksynte og syklister kan greiner som henger inn over fortau og gang-/sykkelveger være til stor ulempe.

Saksbehandlingen for vegmyndigheten for å få fjernet uønsket vegetasjon er ofte ressurskrevende og langvarig. Dagens lov og praksis gir også unødvendig konflikt mellom vegmyndighet og grunneiere.

Veglovens § 31 er i dag lite egnet til å hindre at vegetasjon fra privat eiendom kommer inn over offentlig veg. Både fastsettelse av vedtak om fjerning med klageadgang, fastsetting av erstatning og påfølgende utførelse av arbeidet er tungvint og ressurskrevende.

§ 31 sier at vegmyndighet kan gripe inn på privat grunn for å ivareta sikt og trafiksikkerhet, men dette skal skje mot erstatning som skal avklares med skjønn.

Dette gjør paragrafen i praksis ubrukelig for kommunene, siden alle saker vil medføre betydelig tidsbruk og store kostnader for kommunen gjennom erstatninger.

Hvis vegmyndigheten skal ha mulighet til å bruke paragrafen for å ivareta sikt og trafiksikkerhet må den endres til at eier av den offentlige vegen kan kreve sine kostnader til fjerning av vegetasjon som hindrer sikt og framkommelighet på vegarealene dekket av grunneier. Slik vil det også ha en avskrekkende/oppdragende effekt.

Kravet i siste ledd om varsling på forhånd om at det er forbudt å plante vegetasjon bør også fjernes, da dette er umulig å følge opp i praksis i kommuner med store eksisterende boligområder med gammel vegetasjon.

På bakgrunn av ovennevnte foreslår VBT at § 31 omformuleres og at langs offentlig veg i tettbebygde strøk skal grunneier påse at trær, greiner og røtter ikke stikker ut over egen eiendom i en høyde lavere enn 5 meter. Vegstyremakta kan gi pålegg om fjerning av ulovlig

vegetasjon. Dersom dette ikke utføres innen en frist på 3 uker kan vegstyremakta utføre arbeidet for grunneiers regning. I spesielle tilfeller der trafikkfaren er akutt kan vegstyremakta utføre slik fjerning umiddelbart.

## Gravearbeider i offentlig veg

I tettbygde strøk er det betydelige mengder av samfunnskritisk infrastruktur som blir plassert i vegarealet. Det er derfor viktig å sikre at bestemmelsen i vegloven tar inn over seg omfanget og utfordringen, i et begrenset areal med bebyggelse tett inntil vegen, med mange ulike aktører/ledningseiere.



### Dagens veglov:

§32 Elektrisk eller annen kraftledning, ledning for elektronisk kommunikasjon, vass-, kloakk- eller annen ledning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat skinnegang eller feste for ledning m.m. som nemnt, må ikkje utan særskilt løyve frå vegstyremakta leggest over, under, langs eller nærare offentlig veg enn 3 meter frå vegkant, målt vassrett. Dersom omsynet til trygg ferdsel, vegvedlikehaldet eller moglig seinare utbetring av vegen tilseier det, kan vegstyremakta for særskilt fastsatte strekningar sette ein større avstand, men ikkje større enn til byggegrensa for vedkomande veg. Desse reglane gjeld også dersom det i anna lov er gitt høve til å føre ledning eller renne over, under eller langs eigeomsområdet for offentlig veg.

Departementet kan gi forskrift om vilkår for løyve, sakshandsaming, utgiftsdeling og gebyr i samband med løyve etter denne paragrafen og § 30.

Dersom ein frist som er fastsett i eit vedtak om igangsetting og avslutning av leidningsarbeid, fjerning eller flytting av leidningar, eller istandsetting av veggrunn etter leidningsarbeid, er overskriden, kan vegstyresmakta gjere vedtak om tvangsmulkt. Vedtaket om tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg. Departementet kan gi forskrift om fastsetjing, utrekning og ettergiving av tvangsmulkt.

§57 «Det er forbode å skade offentlig veg eller å skade eller ta bort innretning som høyrer til offentlig veg.

På eigedomsområdet til offentlig veg er det forbode utan løyve frå vegstyremakta

1. å grave, sprengje, ta bort masser, hogge tre eller gjere anna inngrep,
2. å sette reklameinnretning eller anna innretning, å legge tømmer, ved, stein, torv, byggemateriale eller anna på annan stad enn der det er laga særskilt offentleg opplagsplass til slik bruk.
3. å kaste eller legge søppel, ugras e.l, eller å leide inn kloakkvatn eller drensvatn.

Heilt nær offentlig veg er det utan løyve av vegstyremakta forbode å legge søppel e.l. på ein slik måte at det kan verke skjemma eller sjenerande for dei vegfarande eller for drifta av vegen.

Det er forbode å la dyr beite på inngjerda offentlig veg eller å tjore dyr slik at dei kan kome inn på eigedomsområdet til offentlig veg.»

### Kommentar

I arbeidet med forskriften til veglovens § 32 kom det fram noen diskusjoner som bør være relevant for et revisjonsarbeid. Hele arbeidsprosessen med ledningsarbeider bør etter vår mening forankres i § 31. Pr i dag er selve gravearbeidet regulert av § 57. Dette vil gi en forenkling i forhold til hva som kan omtales i forskriften og gjøre det totale regelverket mer tilgjengelig for f.eks. ledningseiere.

I forskriften til veglovens §32 er vurdering av veginteressene opp mot nytten av ledningsarbeidet en sentral vurdering. Hva som ligger i veginteressene kunne vært løftet inn i innledningen til Vegloven slik at dette blir klargjort.

## Snø som er brøytet fra offentlig veg



### Kommentar

Naboer til offentlig veg flytter snø fra egen eiendom eller snø som kommunen har brøytet/frest fra den kommunale vegen og inn på deres eiendom tilbake ut i vegen dette blir en utfordring i forhold til framkommelighet og sikt.

Kommuner benytter en «juridisk vurdering» av at bestemmelsen i veglova § 57, 2.ledd, nr. 3 (se ovenfor) også må kunne tolkes som snø. Ut fra formålet med bestemmelsen synes det klart at denne setningen og uttrykket «e.l./eller liknande» også omfatter snø fra privat eiendom som tilbakeføres til den offentlige vegens kjørebane eller fortau etter at disse er blitt brøytet/frest.»

Vi mener det har vært klargjørende å legge til **snø fra privat eiendom** inn i § 57, 2.ledd, nr. 3.

## Vegnormaler og sektoransvar

Vegnormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig veg- og trafikkanlegg.

Samlebegrepet «vegnormaler» innbefatter både vegnormaler hjemlet i vegloven, normaler hjemlet i vegtrafikkloven/skiltforskriften.

Fram til nå har Statens vegvesen i alt for stor grad utarbeidet normaler basert på sin egen kompetanse om hovedvegnettet og ikke hatt gode nok prosesser der de styrker faggrunlaget gjennom delaktighet fra kommunene og fylkeskommunene.

Når det gjøres forsøk på å utvikle normer som er tilpasset offentlig vegnett i byområder blir kommunene møtt av Statens vegvesen med at slike normer ikke kan hjemles i lovverk.

Dersom dette skal være situasjonen framover mener vi at Statens vegvesen bør fritas fra sektoransvaret og at et uavhengig fagorgan bør sikre trafiksikkerhet, bærekraftig transport, og kvalitet på hele det offentlige vegnettet.

Se noen eksempler på lokale normaler i medlemskommunene:

[Gatenormal og normark - Veiarbeid og vedlikehold - Oslo kommune](#)

[Gatemorm for Stavanger](#)

[Vei og gatenorm Drammen kommune](#)

[Vei og gatenormal Asker kommune](#)

[Vei og gatenormalen Bærum kommune](#)

## Videre arbeid

Overnevnte er de mest aktuelle temaene som er blitt omtalt i denne omgang. Det kan være flere av bestemmelsene som er relevant for oss å kommentere.

VBT håper vi kan få en aktiv rolle i det videre arbeidet i å vurdere en revisjon av Vegloven. Vi kan være en ressurs i forhold bruken av lovverket i forhold til det kommunale vegnettet generelt og byområder spesielt.

Vi bidrar også til å formidle informasjon fra dere på våre møteplasser. Vi kan også arrangere innspills aktiviteter dersom det er ønskelig, det vil gi mulighet for en med direkte

kommunikasjon fra kommunene. Vi håper at vi får besøk fra utvalget på neste vegjuskonferanse som er i januar 2027.

Stavanger 26. mai 2026

Turid Åsen  
Daglig leder VBT