

§ 1 (lovtekst)

Første ledd

Loven fastslår at det ikke skilles mellom uttrykkene «veg» og «gate». Disse er synonyme og loven benytter gjennomgående uttrykket «veg» om de ferdselsårer loven omhandler. I den offentlige uttrykksform og i det veifaglige miljø er det også vanlig å nytte den nynorske skrivemåten «veg», selv om skrifteksten ellers er på bokmål, og loven omtales gjerne som «veglova».

(andre synonyme for veg; sti, veier, almenning, hyttevei, vintervei, sommervei m.m.)

Loven skiller mellom offentlige veier og private veier. «Offentlig vei» defineres som vei åpen for allmenn ferdsel og som holdes ved like etter lovens kap. IV av stat, fylkeskommune eller kommune. Alle andre veier regnes for private. «Private veier» er altså en restkategori i forhold til «offentlige veier», og brukes om et mangfold av ferdselsårer. Mens de offentlige veiene dekker det åpne landsdekkende ferdselsbehovet i korte og lange baner og er tilgjengelig for alle, vil det private veinettet dekke et helt lokalt ferdselsbehov og er i utgangspunktet et lukket veinett til bruk for interessentene og som regel med betydelige restriksjoner for ferdsel. De private veiene utgjør et viktig veinett og de private veiholdere forvalter store økonomiske verdier. Det antas at privatveinettet er vel så omfattende som det offentlige veinett målt i kilometer.

Skillet er absolutt. Enten er veien offentlig eller den er privat. Dette har betydning for det økonomiske veiansvaret, for ferdselsrettighetene og om veien er åpen for allmenn ferdsel eller ikke, om forvaltningsloven får anvendelse, om straffebestemmelsen i § 61 kan anvendes, om ekspropriasjonshjemmelen i Kap. VI og Kap. VII kan anvendes, om veien har byggegrenser, om retten til å koble fast eiendom til veien ved en avkjørsel, med mere.

Det er altså kriteriene for oppfyllelse av «offentlig veg» vi må finne. Det er tre vilkår som må oppfylles: 1) Veien må være åpen for allmenn ferdsel, 2) veien må være vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune, og 3) veiens finansiering skal skje etter offentlig (politisk) beslutning og bevilgning etter reglene i Kap. IV. Det offentlige veibegrepet fremstår som definert og med enhetlig og fast bestemt innhold. Ikke slik med private veier. Private veier er omtalt flere steder i lovverket, og karakteristikken «privat vei» må alltid tolkes i lys av de forskjellige lovers formål. Til og med innenfor veiloven må karakteristikken «privat veg» fortolkes individuelt fra bestemmelse til bestemmelse der den forekommer, idet karakteristikken flere steder har forskjellig innhold.

Vilkår 1: At veien er åpen for allmenn ferdsel innebærer «at alle kan benytte seg av den uten særskilt adkomst eller tillatelse» (Ot.prp. nr. 53 s. 55). Dette er helt forskjellig fra de private veiene. Her er utgangspunktet at veiene ikke kan benyttes av alle og enhver uten særskilt adkomst, tillatelse eller lovbestemt rett.

Vilkår 2: Om veien vedlikeholdes av stat, fylkeskommune eller kommune, vil være å se på det rent faktiske forhold. Men dette vilkåret alene er ikke tilstrekkelig.

Vilkår 3: At veien vedlikeholdes etter reglene i Kap. IV innebærer at veien inngår i det offentlige veibudsjett og etter politisk beslutning er erklært som et offentlig ansvar. Kap. IV pålegger den offentlige veimyndighet det fulle økonomiske ansvar for planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlig vei, altså en plikt til å bevilge nødvendige midler. Dette er politiske beslutninger som faller utenfor forvaltningslovens anvendelse. Det kunne vært ønskelig at dette forhold hadde kommet tydeligere frem i lovteksten idet forholdet er helt vesentlig.

Det er ganske alminnelig at kommunene gir økonomisk støtte til drift av private velveier eller private fellesveier. Vi ser også at kommunen kan påta seg avgrensede vedlikeholdsoppgaver som snøbrøyting eller sandstrøing. Det er ganske tilfeldig hvem som har fordel av å bo inntil en kommunal vei og hvem som bor inntil en privat vei der man må ordne alt selv. Slikt delvis engasjement fra kommunens side gir ikke veien status som kommunal vei, og offentlige tilskuddsordninger kommer og går, gjerne i takt med kommunens økonomi, og kan noen steder f. eks. være begrenset i et ønske om å trygge skoleveien for barna. Det er også alminnelig at offentlige etater selv drifter private veier, - f.eks. på havneområdet, på kirkegården, i parken, ved sykehuset. En viktig rettsavgjørelse her er RT 2004 s. 467, der en vei driftet under havnekassa ikke var å anse som kommunal vei, idet veien ikke var driftet under kommunens budsjett for offentlig kommunal vei.

De viktigste skillelinjer mellom offentlig og privat vei er forvaltningsansvaret for offentlige veier idet forvaltningsloven kommer til anvendelse på beslutninger veistyremakten treffer, de lovbestemte byggegrenser, avkjørselsrestriksjoner, siktregulering, forbud mot reklame, spesielle straffebestemmelser og en rekke konkrete restriksjoner. F.eks. er grunneiers rett til å forby parkering på eller ved den private veien uomtvistelig, men langs offentlig vei er det tillatt å parkere i utmark når parkering ikke volder nevneverdig skade eller ulempe (frilufsloven § 4). Om man f.eks. må bringe på det rene om det er nødvendig å søke dispensasjon fra byggegrenser eller ikke, må man ha et fast forankret forvaltningsfundament der det med uomtvistelig tydelighet fremgår hvorvidt man befinner seg på en offentlig vei eller ikke.

(restriksjoner i loven gjelder for offentlig veg, men for privat veg er det vei-servitutten, eller eiendomsretten til veg-grunnen som må benyttes som grunnlag for å gripe inn mot vegetasjon, mur, gjerde, utbrøyting, skadelig vanntilførsel m.m.) (siktrestriksjoner i reguleringsplan, f.eks. for privat avkjørsel, må sees som del av eiendomsretten til den eiendom som restriksjonen betjener, og kommunen kan ikke dispensere fra denne uten videre. Tenk også på det motsatte tilfelle at ny avkjørsel generere nye siktlinjer over naboeiendom: ingen sikttillatelse fra naboen, - ingen avkjørsel) (eks fra Rt 2014/538 om frisikt til off veg foran bilverkstedet) (andre strenge krav til frisikt: - parkering i kryss og ved fotgjengerovergang)

Ved overgangen fra veiloven av 1912 til loven av 1963 ble det eksisterende veinett gjennomgått og fordelt mellom de tre veistyremaktene. Vi hadde f.eks. ikke kommunale veier før 1963-loven. Denne gjennomgang blir gjerne betegnet som Storopptaket. Kort sagt var forutsetningen fra lovgivers side var at de tre veistyremaktene foretok en nøyaktig

gjennomgang av det veinettet de tok ansvar for og på den måten la grunnlaget for sitt ansvar med hensyn økonomi og forvaltning. Grovt uttrykt gjaldt dette veiens lengdeløp, bredde, og situasjon knyttet til eiendomsretten til veigrunnen. Man forutsatte at veimyndigheten til enhver tid holdt en oversikt over veinettet gjennom veilister, og at dette var vedtatt av den bevilgende/politiske myndighet. I praksis ble dette ikke helt nøyaktig fulgt opp, og en del tvilsspørsmål ble avklart i de påfølgende år. Bortsett fra i kommunene, det vi fremdeles opplever at manglende veilister til å dokumentere politisk beslutning kaster mørke skygger og tvil over forvaltningsansvaret.

Eiendomsretten til veigrunnen eller til deler av veigrunnen er ikke avgjørende for om veien er offentlig eller privat. Det avgjørende er om veien er erklært som det offentliges ansvar ved politisk beslutning. En offentlig vei er som regel oppmålt og har fastsatte grenser mot naboeiendommene, og at nødvendig rettighet til veigrunnen er ervervet av veistyremakten. Det er ikke ofte at den private veien er definert med en bestemt veibredde, og heller ikke at privat vei er matrikulert med bestemte grenser. En privat fellesvei vil ofte slingre seg gjennom landskapet alt etter topografien, og veibredden er bestemt etter ferdselsbehovet til enhver tid. Eiendomsretten til grunnen som veianlegget legger beslag på ligger som regel til de eiendommer som veien krysser eller betjener.

Annet ledd

For begrepet vei i første og annet ledd har Komiteen uttrykt (Innstillingen s. 24) at «den legger den oppfatning til grunn at veg i prinsippet er en ferdselsåre for all slags landverts ferdsel som ikke avvikles med jernbane, taubane o.l. Det ligger heri at vegen skal kunne brukes til ferdsel, men også bare til dette, således ikke til opplagsplass, veddeløp, beiting, m.m. uten at slik bruk er spesielt tillatt.» En veis bestanddeler dekker mer enn bare kjørebanelen. Veilovkomiteen har uttrykt (Innstillingen s. 25 og s. 225) at begrepet vei omfatter «såvel veibanen som med denne forbundne områder og innretninger som varig trengs for at veien skal kunne bestå, vedlikeholdes og brukes». I Ot.prp. nr 53 s. 56 annen spalte har departementet spesielt nevnt fortau og sykkelsti. Gang- og sykkelveier som i dag løper langs bilveiene blir nå stort sett betraktet som selvstendige offentlige veier og med egne byggegrenser og restriksjoner i bruken. Oppsummert kan man si at veibegrepet omfatter selve kjørebanelen, veiskulder, bankett, grøfter, skråninger, og tilstøtende områder som holdeplass, møte- og snuplass, rasteplass, restriksjoner på tilstøtende privat eiendom nødvendige for ferdselen som byggegrenserrestriksjoner og siktrestriksjoner, avkjørselsrestriksjoner, reklamerestriksjoner, restriksjoner i strekk over veien, graverestriksjoner og andre restriksjoner på aktivitet i undergrunnen. Kjørebanelen med området over/under og til siden for veien som er avsatt for veiformålet blir gjerne betegnet som «veirømmet». I annet ledd klargjøres at opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, fergekai og anna kai skal regnes med til veien nå dette arealet står i direkte samband med veien. Denne veiutvidelsen gjelder både for de offentlige og private veiene. For den situasjonen som er beskrevet i annet ledd er det den faktiske tilstanden på stedet som er avgjørende, og om veiutvidelsen fremtrer som åpen for allmenn ferdsel og som del av trafikkkarealet. Eierforholdet til grunnen er ikke avgjørende. Hvis veimyndigheten eller grunneier har behov for å regulere trafikantenes innsmetting på privat grunn kan det skje ved avsperring, grøfting eller skilting. Det må forventes

at partene har kontakt om spørsmålet og det antas at problemet ikke er særlig stort. Det er sikkert at veimyndigheten ikke kan tilta seg innflytelsesrett over et areal som strekker seg noe ut fra veien selv om det er utvilsomt at arealet står i «beinveges samband» med veien. Mandalsaken, Rt 1997 s. 637, gjaldt spørsmålet om en parkeringsplass i umiddelbar tilknytning til en gate i Mandal var å anse som del av den offentlige veien. Tvisten gjaldt hvem som hadde rett til å innkreve parkeringsavgift på arealet, - kjøpesenteret som var grunneier eller det kommunale parkeringsselskapet. De faktiske forhold på stedet ble nøye gjennomgått og drøftet og saken endte med at kommunen hadde retten til å håndheve avgiftsparkering på arealet. Et viktig element i saken var at kommunen hadde overtatt vedlikeholdet av parkeringslommen.