

# **Veiproblematikken**

**En del aktuelle forhold ved vedlikehold og drift av private veger i villa-/hytteområder**

**Forord.**

Dette er ikke en fullstendig gjennomgåelse av vegloven. Skrivet omhandler kun de paragrafene som antas å være aktuelle for velforeninger og eiere av privat veier.

Opplysningene er hentet fra NA-RUNDSKRIV NR. 97/01, "VEGLOVEN KOMMENTARUTGAVE", Otto Arnulf og Erik Gauer, 1998. En del av avsnittene er klipp og lim fra kommentarutgaven til vegloven slik at innholdet ikke forandres.

Det er tatt sikte på å gi vellene opplysning om en del aktuelle forhold ved vedlikehold og drift av private veger.

Knut Enger

## Innhold

Formålet med vegloven.....	4
Kommunale – private vegger:.....	4
Grunneier, vegeier og vegbruker.....	5
Fra velvei til kommunal vei. ....	5
Bygging av ny vei. ....	6
Private vegar, kapittel VII, §§ 53-56.....	6
§ 53 – avståelse av veggrunn.....	6
Kommentar til § 53: .....	7
Uoverensstemmelser .....	8
I regulert område .....	8
§54- vedlikeholdsplikt.....	8
Kommentar til § 54: .....	9
Fastsettelse av ”veiavgift” .....	9
”Veiavgift” for nye brukere.....	9
Ubebygde eiendommer.....	10
Fordelingsnøkkel - kostnader .....	10
Vedlikeholdsplikten: ”forsvarlig og brukbar stand” .....	12
Oppgradering av veiene.....	12
§ 55 – organisering av veglag.....	13
Kommentar til § 55: .....	13
Organisasjonsmodell .....	13
Styringsmuligheter .....	14
Medlemsplikt.....	14
Organisering av styret .....	14
Vedtektene.....	14
Medlemskontingent - årsavgift.....	15
Manglende innbetaling .....	15
Rettigheter for veglaget i forbindelse med vedlikehold .....	15
Skilting .....	16
Brukere som ikke er eiere.....	16

## **Formålet med vegloven.**

Den overordnede målsettingen i vegloven er å ta hensyn til trafikken, til grannene, et godt miljø og samfunnsinteresser i det hele tatt.

§ 1. Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune<sup>1</sup> 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.

Endra med lov 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft 1 april 1996).

- 1 Vedtatt endra til «fylkeskommunen», men skal vel vera «fylkeskommune».

§ 1 a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

Føyd til med lov 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft 1 juli 1996).

## **Kommunale – private vegar:**

§ 5. Alle vegar som utan å vere tatt opp som bygdevegar etter den tidligare veglova, var haldna ved like av ein kommune, er kommunale vegar etter denne lova, dersom ikkje anna blir fastsett med heimel i lova.

Kommunen kan gjere vedtak om å ta opp privat veg som kommunal veg. Jamvel om slikt vedtak ikkje er gjort, er ein veg å rekne for kommunal veg når kommunen har tatt over vedlikehaldet etter reglar i plan- og bygningslova.

Endra med lov 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft 1 juli 1996).

For at den automatiske rettsvirkningen skulle inntre og en veg bli kommunal ved lovens ikrafttreden, måtte to vilkår være oppfylt:

1. Vegen måtte være åpen for alminnelig ferdsel.
2. “Var haldne vedlike” innebærer at det dreier seg om fullt og helt vedlikehold på linje med hva som var forholdet for de vegar som ble oppført på kommunevegbudsjettet.

Kommunens bidrag til brøyting og strøing og annet vedlikehold er ikke tilstrekkelig til at vegen går over til å bli kommunal veg.

### ***Grunneier, vegeier og vegbruker.***

Disse tre interessene er sjelden skarpt atskilte. Det er ganske vanlig at vegens brukere gjennom et veglag forvalter alle tre funksjonene.

Grunneierens tillatelse er nødvendig før vegbygget kan anlegges, og alt etter hva slags veg det er snakk om, kan det være nødvendig med tillatelse fra utallige grunneiere. Vegens brukere må ha ordnet sin bruksrett i forhold til vegbyggets eier, og de må i tillegg også ofte ordne seg med tillatelse eller bruksrett/vegrett fra grunneieren eller grunneierne. Eieren av grunn som vegen bygges over, kan ikke uten videre gå ut fra at han selv kan ta vegen i bruk, eller tildele vegrett til nye brukere.

Eierskapet til veggrunnen er i praksis ordnet på svært forskjellig vis.

I villastrøk er det vanlig at veien krysser de eiendommer som den betjener, og ligger gjerne i grensen mellom tomtene. Vegfellesskapet er organisert som et vel, der vellet representerer både eierskapet til vegbygget, til grunnen, samt brukerfellesskapet.

Det private vegbrukerfellesskapet er ikke underlagt noe tvunget organisasjonsmønster, og veglovens regler om organisering av brukerfellesskapet er i hovedsak deklarasjonsmessig eller fravikelig. Det fremgår av lovteksten at loven får anvendelse der intet annet er avtalt eller annen ordning ikke er etablert.

### ***Fra velvei til kommunal vei.***

§13 “Departementet gir føresegner om anlegg av offentlig veg (vegnormaler).

“Forskrifter etter vegloven §13”

Forskriftene inneholder standardkrav ”som skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet”. Vegnormalene kan fravikes av vegmyndighetene. Det er en viss frihet til å velge løsninger tilpasset forholdene på stedet. Sml. §7, fjerde ledd. Dette gjelder både ved nybygging av veg som skal overtas i.h. t. PLBL. § 67 nr. 4 og opptak etter VL § 5.

Ferdig bygget vei i regulert område, som er bygget etter normer for offentlig vei, må forventes å bli opptatt til kommunal veg, jf. PLBL § 67 nr. 4.

## ***Bygging av ny vei.***

Det skal søkes om flytting av veg og biloppstillingsplass inne på egen boligtomt. Det vil være “inngrep” å foreta utvidelse av egen biloppstillingsplass fra en til to biler.

PLBL §93 i) vesentlig terrenginngrep, og j) anlegg av veg eller parkeringsplass. Det avgjørende er inngrepets omfang, og anvendelsen gjelder først og fremst felles vei for flere eiendommer, men også vei til en enkelt eiendom hvis inngrepet er omfattende nok.

Bestemmelsen gjelder også egen biloppstillingsplass på egen grunn.

## **Private vegar, kapittel VII, §§ 53-56**

### **§ 53 – avståelse av veggrunn**

§ 53. Egedomsinngrep til bygging, utbedring, vedlikehald og drift av privat veg, her òg gangstig, kløvveg o.l., kan det gjerast vedtak om i skjønnet mot vederlag til den det råkar, dersom det må reknast for klårt at inngrepet vil vere meir til gagn enn til skade. På same måte og vilkår kan skjønnet òg gi rett til å bruke veg som alt ligg der. Kvar av partane i slik sak kan krevje avgjort om vegretten alt er til, at han vert nærare fastlagt, eller å få bruken flytt.

Slikt egedomsinngrep kan òg gjelde grunn og rettar til bate for ein som lyt tåle egedomsinngrep etter første ledd eller for tredjemann, så framt skaden og ulempene då alt i alt vert monaleg mindre.

Skjønnet tar avgjerd om kva inngrepet skal gå ut på, kor langt det skal gå, og kva for vilkår som i tilfelle skal settast for inngrepet. Skjønnet kan fastsette at vederlag for bruksrett til veg som alt ligg der, skal omfatte ein forholdsmessig part av utgiftene til anlegg og vedlikehald av vegen. Skjønnet til fastsetting av slikt vederlag kan krevjast av baa partane.

I det mon egedomsinngrepet gjeld bruksrett eller annen særlig rett, og det er fastsett årlig vederlag, kan partane etter fem år krevje nytt skjønnet om vederlaget, korleis inngrepet skal vere og kor langt det skal gå og andre vilkår. Under dei same føresetnader kan eigar eller brukar av den tenande egedomen også krevje at det skal haldast nytt skjønnet om inngrepet i det heile skal stå ved lag.

Endra med lov 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft 1 juli 1996).

### ***Kommentar til § 53:***

Paragraf 53 gir i første ledd hjemmel for ny bruker til å ekspropriere vegrett på eksisterende privatveg, og tredje ledd fastslår at vederlaget da også skal inneholde part av de investeringer som allerede er nedlagt i vegbygget. Dette kan gjerne omtales som “inngangsbilletten” til vegen for ny bruker. Som regel vil slikt vederlag bare omfatte merslitasje og ulemper ved økt trafikk. Har det forekommet kostnader til vederlag for grunn- og kapitalinvesteringer kan skjønnnet ta hensyn til dette, og skjønnnet kan fastsette at vederlaget også skal omfatte part av anleggsutgiftene og av vedlikeholdskostningene. Det er en forutsetning av at det rent faktisk har vært utgifter til anlegg.

Eks.:”Et boligområde inntil en privatveg blir bygget ut over en årrekke og etter hvert bygges også vegnettet ut. De første utbyggerne legger opp vegen med asfaltdekke, bru over bekken, forstøtningsmurer, utsprengte skjæringer, bortledning av overflatevann osv. Sistemann som bygger ut sin tomt har ikke betalt noe for vegen og heller ikke vært med på dugnadene, men tinglyst vegrett har han. De fleste nykommere skjønner at kravet fra vegeier eller veglaget er berettiget og betaler “inngangsbilletten”. At slike spørsmål ikke blir løst i minnelighet kan skyldes misforståelser eller utilstrekkelighet knyttet til kjøpekontrakt ved tomteervervet, uenighet om rettighetsgrunnlaget og om hva som er veggrettens innhold, uenighet om vederlagets størrelse, vrangvilje og at man lar det hele drive. Regelen i siste punktum er en absolutt styrking av vegholders handleevne for å bringe slike konflikter ut av verden.

De private vegbyggerne kan ikke med hjemmel i vegloven tvinge andre som formodentlig også har interesse av anlegget, med på et nytt prosjekt. Hvis en interessent stiller seg passiv under utbygging, vil initiativtagerne kunne bruke annet punktum når den passive interessenten senere fremmer krav om bruksrett.

Part av utgiftene til “anlegg” vil si de grunnleggende kostnadene til selve vegkroppen med tilhørende system med murer, skjæringer, bortledning av vann, broer og kulverter, toppdekke, m.m. Man kan ikke ta med akkumulerte vedlikeholdskostnader gjennom årene. Man bør se hen til nedskrevet verdi, eller aktuell verdi, og ta hensyn til den nytte brukerne allerede har hatt av vegen. Spekulasjonsinteressen må utelukkes fra begge parters side. Part av utgiftene til “vedlikehold” gjelder først og fremst fremtidig merslitasje og ulemper ved økt trafikk.

Også veglaget kan fremstå som ekspropriant i sak om utvidelse eller standardheving av eksisterende privatveg, jf. § 55, femte ledd som uttrykkelig sier at veglaget kan fremme krav om ekspropriasjon. Dette gjelder selv om eksproprianten også er medlem av veglaget. Dette kan være aktuelt der veglaget ønsker å flytte vegen, gjennomføre en breddeutvidelse eller bortledning av vann, osv.

## **Uoverensstemmelser**

Ved uoverensstemmelser er det skjønnsretten som har avgjørende myndighet:

“Vedtak om i skjønn”, her er det snakk om rettslig skjønn etter skjønnslovens regler, jf. Vegloven § 60.

Vurderingen ligger til skjønnet, og skjønnsretten skal foreta en helhetsvurdering hvor fordelene ved å få vegen skal vurderes mot den skade inngrepet medfører.

Regelen om at skjønn til fastsetting av vederlaget kan kreves av begge parter, gjør det mulig for veglaget å spille en mer aktiv rolle enn tidligere, og er ikke avhengig av brukernes initiativ for å få avgjort tvister.

## **I regulert område**

Hvis reguleringsplan fastlegger privat vegs gatelinjer, må den også være bindende for skjønnet. Skjønnsrettens kompetanse etter § 53 vil bare være bundet av forvaltningens plan eller vedtak i den grad planen/vedtaket har løst spørsmålet, og dette hører inn under fagmyndighetens kompetanse. Hvis f.eks. planen har tatt standpunkt til traseen, bredden, eventuelle grøfter, tilknytning til offentlig veg og de enkelte eiendommers tilknytning til privatvegen, er skjønnet bundet av dette. Skjønnet må også antas å være bundet av den interesseavveining som reguleringsmyndigheten har lagt til grunn for planen. Hvis derimot planen er klart utidsmessig og løsningene nærmest fremtrer som skisser, da må skjønnet fylle ut det som savnes.

## **§54- vedlikeholdsplikt**

§ 54. 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. Det blir med dette ikkje gjort endring i rettar som måtte vere vunne, eller i føresegner

som elles måtte vere gitt for vedlikehaldet av vegen. Plikta kan oppfyllest med yting av materiale eller arbeid eller med betaling av pengar.

Det som i første ledd er fastsatt om vedlikehaldet av vegen, skal på same vilkår gjelde også for utbedring av privat vei.

Blir dei interesserte ikkje samde om korleis plikta til vedlikehald eller utbetring skal fordelast, kan kvar av dei krevje at desse spørsmåla skal avgjerast ved skjønn.

Er slik avgjerd og avgjerd etter § 53 tredje ledd teke etter reglar i § 55, må skjønn vere kravd innan tre månader etter at mottakaren fekk melding om avgjerda eller kunne ha gjort seg kjent med ho og om fristen.

Når fem år er gått sidan bindande avgjerd er tatt etter reglane i § 55 eller sidan siste skjønn, kan dei interesserte eller veglaget krevje ny avgjerd eller nytt skjønn.

Endra med lov 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft 1 juli 1996).

### ***Kommentar til § 54:***

Paragraf 54 regulerer fordelingen av felleskostnader mellom brukerne. Bestemmelsen er deklarasjonsart, og reglene som her oppstilles gjelder bare hvor annet ikke er avtalt, eller fastsatt ved jordskifte o.a.

### **Fastsettelse av ”veavgift”**

Veglaget kan med bindende virkning fastsette fordelingsbrøken for felleskostnadene blant brukerne, og den såkalte “inngangsbilletten” for nye brukere. Dersom noen av brukerne er uenige i veglagets fordelingsavgjørelse, så kan de kreve skjønn over spørsmålet innen tre månader. Etter fristutløpet er veglagets avgjørelse bindende.

### **”Veiavgift” for nye brukere**

Veglagets bindende avgjørelse kan gjelde de forhold som omtales i § 54, dvs. fordeling av kostnader til vedlikehold og utbedring, samt de forhold som er omtalt i § 53 tredje ledd, dvs. “inngangsbilletten” – vederlag for bruksrett til eksisterende veg. Henvisningen til § 55 gjelder

spesielt denne bestemmelses tredje ledd, der det er forutsatt at fordelingsfastsettelsen skal treffes av veglaget.

## **Ubebygde eiendommer**

Hvis det i et villaområde ligger en tomt som ubebygget og uutnyttet på annen måte, så kan veglaget ikke kreve årlig bidrag fra tomteeieren på samme måte som for en villaeier. Straks tomten bebygges vil plikten til årlig vedlikeholdsbidrag oppstå., og det kan være aktuelt for utbygger å betale et engangsvederlag for innpåkjøp.

## **Fordelingsnøkkel - kostnader**

Regelen i § 54 har fremfor alt vært oppfattet som å fastslå en leddvis kostnadsdeling, basert på hvor lang avstand bruken strekker seg over. Samtidig skal det utøves et skjønn over kostnadsdelingen. I de fleste boligvegfellesskap vil det imidlertid være ganske forfeilet å dele kostnadene etter antall meter man bruker vegen, eller for den saks skyld etter tomtens størrelse, antall personer i huset eller etter antall biler i husstanden. Det fremtredende element er hver eiendom eller husstands selvstendige behov for opparbeidet og ryddet veg. Hver enkelt eiendom eller husstand vil hver for seg ha sitt eget behov for opparbeidet og ryddet veg, uavhengig av de andres behov for det samme.

Det er da også svært vanlig i boligvegfellesskap å likedele kostnadene mellom brukerne uavhengig av avstanden til utgangspunktet. Man må også være oppmerksom på at kostnadene med f.eks. snøbrøyting ikke alene knytter seg til det antall meter som brøyteentreprenøren brøyter, men også i beredskapen og tilkjøringen samt kryssryddingen. Riggkostnadene er ofte dominerende for en asfaltentreprenør og for en grave- og anleggrentreprenør.

Som delingsnorm er det vanlig å bruke den selvstendige husstand. En husstand oppfattes som kjernefamilien – mor, far og barn. I de små veglagene vil man i større grad detaljere delingsnormene enn i de store lagene. For eksempel vil man i et lite veglag oftere regne et skjønnsmessig tillegg for husstand som også leier ut en hybel eller har en liten utleieleilighet i sokkeletasjen, eller for regnskapsføreren som driver hjemmekontor med økonomisk virksomhet fra boligen, som også medfører særskilt trafikk av noe omfang.

Eksempel 1: Man kan tenke seg et villaområde som omfatter flere veger og kanskje noen hundre boligenheter. Boligtrafikken er dominerende, men man har også butikk, barnehave, posthus, og brygge- og opplagplass for fritidsbåter. I et slikt tilfelle er det lite egnet å fordele

kostnadene etter antall meter som trafikkeres. Man tar utgangspunkt i at en husstand utgjør en bruksenhet uavhengig av om det er kort eller lang veg til utgangspunktet. Det er ingen grunn til å sondre mellom en husstand i en frittliggende enebolig og en husstand i et rekkehus. En villa med to leiligheter, en tomannsbolig, og en “generasjonsbolig” med to leiligheter, utgjør to bruksenheter. Dersom bestemor leier en liten leilighet i sokkeletasjen, kan det oppleves som uriktig å pålegge henne å betale vederlag som for selvstendig husstand, og mer naturlig å beregne et skjønnsmessig tillegg til utleiers vederlag. Det er nærmest en håpløs oppgave å differensiere mellom de enkelte husstander. Man bør skjære alle bruksenheter over en kam slik at den barnerike familie med flere biler betaler like meget som den som bor alene. Den gamle damen som bor alene i villaen og ikke eier bil, har like stort behov for et ryddet og opparbeidet vegnett som alle andre, og bør uavkortet utgjøre en bruksenhet. Annen virksomhet bør vurderes etter intensiteten i bruk, sammenlignet med en “standard bruksenhet”. Hvis butikken, posthuset og båtplassen hovedsakelig trekker brukere fra lokalmiljøet, bør man kanskje være varsom med å gjøre tillegg til bruksenheten. Men kommer brukerne også utenfra, kan for eksempel båthavnen representere 5 bruksenheter, butikken 10 bruksenheter, osv. Det må ikke tapes av syne at man skal skjønne over de spørsmål som reises. Det går an å forhandle om spesielle løsninger som å dele bestemte vedlikeholdsoppgaver og funksjoner som parkering og snuplass.

Hvis veien også tjener som adkomst til en ubebygde tomt, eller et jorde som ligger brakk, der det ikke er noen form for virksomhet, eller til en skogsteig eller markstykke der eieren bare utøver tilsyn eller tar ut ved og plukker blomster fra tid til annen, er det neppe grunnlag for å kreve noen årlig vedlikeholdstilskudd.

Eksempel 2: Det kan enkelte ganger oppleves som urettferdig at alle skal betale det samme, og løsningen kan da være å dele brukerne opp i soner etter avstand fra utgangspunktet, og prisdifferensiere på denne måten. Sone 1 utgjør de som bor nærmest utgangspunktet, sone 2 utgjør den store mellomgruppen, og sone 3 består av dem som bor lengst unna. På samme måte kan man dele brukerne opp i klasser etter brukens art, slik at hyttebrukeren er i klasse 1, boligbrukeren i klasse 2, gårdbrukeren i klasse 3, butikken, verkstedet, sandtaket og idrettslaget i klasse 4, osv.

Eksempel 3:

Adkomst til offentlige friområder, badeplasser og turområder går ofte over private vegger som også tjener som adkomst til boliger, hytter, brygger/sjøbuer, m.m. Det er svært ofte konflikt mellom de faste brukere og det offentlige om parkeringsproblemer og den økonomiske delingen av oppgavene. Kommunene er ofte vrang forhandlingsparter. Hvis f.eks. allmennhetens vegbruk er en følge av at kommunen har ervervet et strandområde og lagt det ut til offentlig badeplass, så er kommunen utvilsomt “bruker” etter loven og får bære sin part av vedlikeholdspliktene. Hvis kommunen på annen måte leder allmennheten til bestemte rekreasjonsområder eller utmark med skilting og oppmerking, så må man vurdere kommunens ansvar konkret. Hvis den offentlige bruken eller allmennhetens bruk er dominerende, anbefaler vi en ordning som går ut på at kommunene tar hele vedlikeholdsansvaret, og så får adgang til å kreve inn et alminnelig vedlikeholdstilskudd fra fastboende, hytteboere og andre lokale brukere. Tidligere offentlige vegger, og nedlagte vegstumper benyttes ofte til rekreasjonsformål kombinert med adkomst til hytter og hus.

### **Vedlikeholdsplikten: ”forsvarlig og brukbar stand”**

Vedlikeholdsplikten strekker seg til å holde vegen i forsvarlig brukbar stand. Dette vil etter konkret vurdering fra tilfelle til tilfelle bero på arten av bruk vegen skal dekke, og gå på å holde vegetasjon på avstand, utbedre siktforhold i sin alminnelighet og særskilt i avkjørselen, snebrøyting, istandsetting av vegbanen med grøfter, stikkrenner, fyllinger, murer samt konstruksjoner som bruer, snøskjermer osv. Uttrykket “forsvarlig og brukande stand” innebærer en begrensning av hva den enkelte kan kreve at fellesskapet skal bære med hensyn til kvalitet, og innebærer samtidig en minimumsstandard på vegen. Normen må ses i lys av hva som er tidsmessig vegstandard med hensyn til bruk av vegen og sikker ferdsel.

### **Oppgradering av veiene**

Aktuelle spørsmål er om veglaget skal ta kostnadene med å asfaltere, eller om det gamle grusdekket er godt nok. Er det tilstrekkelig med 2 meters vegbredde, eller må man finne seg i å delta i kostnadene med å utvide vegbredden til 3,5 meter? Man må ta utgangspunkt i at veglagets beslutning er bindende og forplikter mindretallet. Se § 55.

## § 55 – organisering av veglag

§ 55. Dei som har plikter etter § 54 første ledd, utgjer eit veglag. Veglaget skal møtast ein gong i året eller når det er turvande. Det tek fleirtalsavgjerd i alle spørsmål som gjeld vegfellesskapet og står for den daglege drifta.

Når det ikkje er grunn for anna, har einkvar i veglaget ei røyst. Dersom nokon i veglaget blir tillagt større plikt enn andre, skal røysteretten aukast tilsvarande. I mangel av semje om slik fordeling skal veglaget leggje si avgjerd i saka fram til endeleg avgjerd for skjønnet etter § 54 tredje ledd.

Veglaget kan for den daglege drifta velje eit styre med eit eller fleire medlemmer til å handsame saker for det, og kan òg vedta vedtekter for laget. På grunnlag av høvetalet etter § 54, fastset veglaget det årlege driftstilskotet frå den einskilde. Veglaget kan òg fastsette vederlaget for bruksrett til veg som alt ligg der. Veglaget har tilsynet med at pliktene blir stetta slik som fastsett av veglaget, ved skjønn, jordskifte eller på anna vis.

Om nokon ikkje fyller sin part av plikter fastsette etter § 54 og denne paragrafen, kan veglaget gjere vedtak om at arbeidet skal gjerast på den ansvarlege sin kostnad.

Veglaget kan elles ta avgjerd om å

- setje av pengar til eit fond for tiltak til utbetringar,
- ta opp lån,
- fremje søknad om rett til å krevje bompengar,
- gi vilkårsbunden vegrett til nye brukarar og trekkje slik bruksrett tilbake,
- gjere avtale med eigarane til veggrunnen,
- fremje krav om oreigning,
- treffe avgjerd om fartshinder og annan trafikkregulering og om parkering,
- inngå kontrakt om bygging, utbetring og vedlikehald av vegen.

Det som er bestemt i paragrafen her om den einskilde sine rettar og plikter, gjeld òg om ansvaret for drifta av vegen ligg i eit sameige, andelslag, eller er skipa på annan måte.

Endra med lover 15 des 1967 nr. 2, 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft 1 juli 1996), 7 april 2000 nr. 21 (i kraft 1 mai 2000 etter res. 7 april 2000 nr. 318).

### ***Kommentar til § 55:***

## **Organisasjonsmodell**

Det mønster for en organisasjon som gis i § 55, er den kjente organisasjonform fra vel, lag og foreninger.

Det vanlige i disse er at grunneierfunksjonene er temmelig passiv eller har en helt underordnet betydning. Brukerfellesskapet vil også fylle funksjonen som vegeier og foreta nødvendige reparasjoner og vedlikehold av veggen, og holde vegbygget inntakt med grøfter, bekkegjennomløp, skjæringer og murer.

## **Styringsmuligheter**

Styringsmulighet som gis i § 55 gjelder praktiske daglige forhold, og den type regulering som er nødvendig for at fellesskapet skal fungere. Dette kan gjelde organisasjonen av snøbrøyting, grusing, høvling, grøfting, innkreving av penger, organisering av dugnad, osv. Hvis bruksretthaverne har kryssende interesser, og veglaget ikke klarer å regulere delt bruk eller megle frem en løsning, så må de tvistende parter til syvende og sist søke tvisten avgjort av domstolen.

## **Medlemsplikt**

Veglaget består av alle som har plikt til å delta i vedlikehold og utbedring i henhold til § 54. Man kan ikke melde seg ut av et veglag, - man må i så fall også opphøre med bruken. Medlemmenes avstemming skjer etter graderte stemmer. Den som betaler mest får størst innflytelse. Alternative avstemmingsregler kan følge av kontrakt eller vedtekter.

## **Organisering av styret**

Et veglag av noen størrelse bør velge et styre til å ta seg av den daglige driften, og det er naturlig å fastsette styrets fullmakter i lagets vedtekter. Antallet styremedlemmer, og styrets sammensetning beror på hvilket behov man har. Det er vanlig at man har en styreformann, en sekretær, en kasserer og ett eller to styremedlemmer. For de helt små veglag med oversiktlige forhold der rutinene går greit fra år til annet, må det være nok med et formannsverv, eller at beslutninger treffes uformelt mellom naboer “over gjerdet”.

## **Vedtektene**

Vedtektene bør uttrykke noe om veglagets ansvarsområde og geografiske utstrekning, om hvem som er medlemmer og stemmeberettiget, om avstemningsreglene, om prinsippene for fordeling av felleskostnader, om valg av styre og styrets fullmakter, om årsmøte og om regnskap. Det er opp til det enkelte vegfellesskap å lage regler for hvorledes fellesskapet skal drives.

### **Medlemskontingent - årsavgift**

Det årlige driftstilskuddet i kroner og øre fastsettes på grunnlag av fordelingsbrøken som den enkelte brukerenhet er pålagt i henhold til §54. Det er også vanlig at veglaget årlig innkaller brukerne til en dugnad, og den som ikke deltar på dugnaden, blir som oftest tilpliktet å betale et bestemt beløp til felleskassa. Det kan rimeligvis være vanskelig å tvinge den uvillige til å gjøre fysisk innsats, og et lagmedlem kan ha gode grunner for ikke å delta, men det er helt legitimt og vanlig at den fraværende blir avkrevet et kontantbeløp istedenfor dugnadsinnsatsen. Alt etter hvorledes laget vil legge opp driften kan tilskuddet utgjøre et fast beløp fra år til annet, eller beløpet kan variere etter siste års faktiske påløpte kostnader. Laget kan med bindende virkning fastsette fordelingsbrøken, og den bruker som måtte være uenig i fordelingen kan begjære skjønn, men dette må skje innen tre-måneders fristen etter § 54, fjerde ledd.

### **Manglende innbetaling**

Veglagets vederlagfastsettelse er ikke noe selvstendig tvangsgrunnlag, så man må gå til de alminnelige domstoler og få dom for kravet før man iverksetter tvangsinndrivelse.

### **Rettigheter for veglaget i forbindelse med vedlikehold**

Veglagets tilsynsoppgave innebærer rett for styret til å gi pålegg som knytter seg til vegens drift. Nabo til veg kan pålegges å klippe hekken så den ikke strekker seg inn over kjørebanelen, eller fjerne grener og trær som vanskeliggjør ferdselen, fjerne sikthindrende opplag eller objekter, unnlate å lede overflatevann fra sin eiendom inn på vegen, nektes bruk av vegbanen som fast biloppstillingsplass, osv. Styret må i det hele kunne regulere den enkeltes umiddelbare forhold til privatvegen og treffe avgjørelser som den enkelte er bundet av, og som gjelder den enkeltes forhold til selve vegen, til vedlikeholdet og driften av vegen, til trafikken og til spørsmål som gjelder sikkerhet på vegen.

Hvis et medlem i veglaget forsømmer sine plikter, kan veglaget beslutte å utføre arbeidet på den ansvarliges regning. Det må være en forutsetning at laget først har varslet den ansvarlige om pliktene og gitt ham en frist, samt varslet om at laget vil utføre arbeidet for hans regning om fristen oversittes. For å inndrive sitt krav hos den ansvarlige, må laget gå veien om forliksklage og dom.

## **Skilting**

Trafikkregulering er en naturlig del av hva laget skal beskjeftige seg med. Men man må være oppmerksom på at offentlige trafikkskilt bare kan settes opp av skiltmyndigheten i forhold til skiltforskrifter gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Skiltmyndigheten er politimesteren eller vegkontoret alt etter hva slags skilt det gjelder.

## **Brukere som ikke er eiere**

Regelen i siste ledd må forstås slik at den enkelte bruker, selv om han står utenfor ethvert eierforhold til vegen og grunnen, plikter å betale det brukervederlag som kreves. Samtidig skal han ikke være avskåret fra å kunne få prøvet rimeligheten av det pålagte vedlikeholdstilskuddet for skjønnsretten. Man skal også være oppmerksom på den mulighet at vegholders krav er basert på kontrakt, og at skjønnsretten ikke alltid er rette domstol i slike saker.