



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

Vår referanse: 26/00116-1  
Arkivkode: 038  
Saksbehandler: Anne Johanne Enger  
Deres referanse:  
Dato: 19.01.2026

## Innspill fra KS til Veglovutvalgets møte 19.01.2026

### 1. Bakgrunn og formål

KS er invitert til å bidra med innspill til Veglovutvalgets arbeid i forbindelse med deres møte 19.01.2026. I den forbindelse har vi på relativt kort varsel innhentet innspill fra fylkeskommuner og kommuner. Nedenfor følger samlet innspill til Veglovutvalget. Innledningsvis omtaler vi prinsipielle innspill knyttet til roller og ansvar, deretter konkrete innspill til veglova.

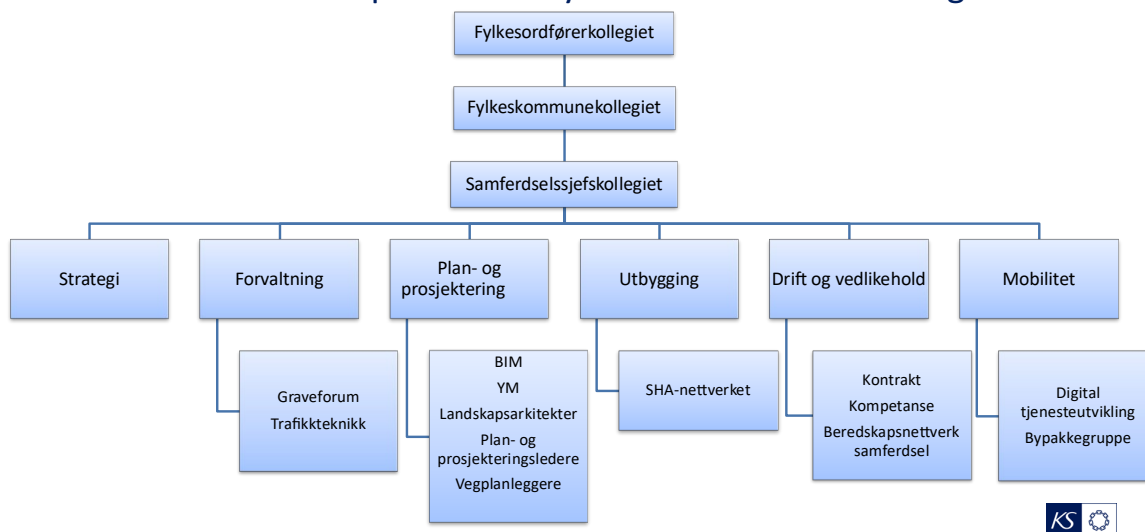
#### Konsekvensene av Regionreformen siden 2020:

Formålet med regionreformen og overføring av veiadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene var å styrke lokaldemokratiet og selvråderetten til fylkeskommunene. Samferdsel var det ansvarsområdet av størst betydning for regionreformen og resulterte i at om lag 1650 årsverk ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

I kjølvannet av regionreformen endret også omverdens forventinger til fylkeskommunene seg. Ansatte som var overført fra Statens vegvesen var vant til faglig samarbeid og samordning på tvers. Omverdens forventinger til at fylkeskommunene svarte ut forespørslers og svar steg også betydelig. Det ble dermed et tydelig behov for en ny rigg i KS-regi som samlet og løftet det fylkeskommunale arbeidet innen samferdsel.

Siden 2021 har KS styrket ressursbruken i egenorganisasjon og etablerte en rekke fagnettverk på tvers av fylkeskommunene/Oslo kommune i tillegg til en rekke undernettverk. Fagnettverkene er etablert for å samordne og drive frem faglig utviklingsarbeid, erfarings- og kompetanseutveksling. Koordinering og avklaring av prinsipielle og strategiske spørsmål. Saker av strategisk og prinsipiell karakter løftes til Samferdselssjefskollegiet som vurderer om dette også bør løftes til øverste administrative eller politiske nivå.

## Samarbeid på tvers av fylkeskommunene i KS-regi



Siden 2020 har KS og fylkeskommunene vært opptatt av å forenkle prosedyrer og regelverk slik at fylkeskommunene som veieiere i større grad har mulighet for å tilpasse løsningene etter lokale behov og økonomiske rammer - innenfor nasjonalt rammeverk.

### Fakta om fylkeskommunene som veieier:

- 44 748 km fylkesvei (80 % av samlet riks- og fylkesveinett).
- 47 % av trafikkarbeidet
- 621 tunneler (hvorav 275 er over 500 meter)
- 245 ferjekaier
- 35 riksgrensekryssende fylkesveger

Kollektivtransport: Fylkeskommunene er i tillegg til sammen ansvarlig for om lag 90% av landets kollektivreiser. Med tilhørende kontrakter med ruteselskap og rederier. Som følge av dette er fylkeskommunene myndighet innen sivil transportberedskap (lov forskrift). Ansvar for beredskapen til egne veier (vegloven §10).

Veglovutvalget skal bl.a. se på "økt behov for å regulere aktørene i lov eller forskrift". Dette vil få direkte konsekvenser for fylkeskommunene. Tatt i betraktning de store endringene som har skjedd i veisektoren fra 2020 er det derfor også viktig å involvere fylkeskommunene underveis i utvalgets arbeid.

## 2. Innspill til Veglovutvalget

Innspillene KS har innhentet fra kommuner og fylkeskommuner viser til erfaringer med dagens Veglov som er skrevet i en tid med andre mål og rammebetingelser enn i dag. I og rundt de største byområdene er vegnettet finmasket og hensynet til gående, syklende og kollektivtransport skal prioriteres. Å gi oppmerksomhet til trafikantenes ulike behov på tvers av forvaltningsnivåene er derfor en viktig oppgave også for Veglovutvalget.

Norsk veisektor har vært gjennom flere store endringer i rolle- og ansvarsfordelingen de senere årene: Nye veier ble opprettet i 2016, sams vegadministrasjon ble avviklet i 2020 og Statens vegvesen

gjennomgikk en kraftig omorganisering. Vegdirektoratet har siden 2020 fått langt flere veieiere å utøve myndighet overfor. Eier og forvaltningsstrukturen på de offentlige vegnettet er dynamisk, og regelverket i en revidert veglov bør derfor tilpasses dette.

Seks år etter avvikling av sams vegadministrasjon opplever fylkeskommunene (og KS) fortsatt utfordringer knyttet til rolleforståelsen i Vegdirektoratet i møte med øvrige veieiere. Fylkeskommunene melder at Vegdirektoratets praksis medfører manglende forutberegnelighet for de øvrige aktørene i sektoren. KS har på vegne av fylkeskommunene ved flere anledninger stilt spørsmål om etaten har riktig tolkning og praksis ved sin myndighetsutøvelse. Det er derfor viktig at regelverket i fremtiden er organisasjonsnøytralt.

### Behov for å tydeliggjøre roller og ansvar

Sommeren 2022 inviterte Samferdselsdepartementet til et innspillmøte i forbindelse med gjennomgang av organisering av veisektoren som berammet i Hurdalsplattformen. Både fylkeskommunene og Nye veier formidlet i møtet at dagens organisering av Statens vegvesen oppleves uklar. Dette har også vært tatt opp i flere møter de senere årene mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen.

Det er uheldig at virkningen av at organiseringen oppfattes som en utfordring. At spørsmål ved organiseringen er tilbakevendende svekker de ulike aktørenes forutberegnelighet og kan på den måten bidra til dårligere flyt i beslutningsprosesser og myndighetsutøvelse.

Statens vegvesen skal ivareta sektoransvaret gjennom rettleiding og medvirkning planprosesser, og har mulighet for å fremme innsigelse til planer som er i strid med nasjonale eller regionale interesser. I dag er dette omtalt i Plan- og bygningsloven. "Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveier" legges fortsatt til grunn, men rundskrivet er fra 1994 og oppleves som utdatert.

Det er videre et særskilt behov for å avklare grensesnittet mellom fylkene og Statens vegvesen på det kontinuerlige trafiksikkerhetsarbeidet som skjer gjennom planlegging av veianlegg. Etter det vi erfarer, har Statens vegvesen i liten grad kapasitet til å vurdere trafiksikkerheten på andre veier enn riksveier. Det bør vurderes om ansvaret med å vurdere trafiksikkerhet for planer fra kommuner og private på fylkesvei i sin helhet bør legges til fylkeskommunen. Det vil være i samsvar med det selvstendige ansvaret fylkeskommunen og kommunen har for samfunnssikkerhet og beredskap for hhv. fylkesvei og kommunal vei i dagens veglov § 9.

Videre bør det avklares hvilket ansvar og rolle en bør ha i saker der veieier selv er tiltakshaver, og der staten eller fylket skal gi uttalelse til planen som statlig eller regional myndighet. Om utforming av veianlegg og plan er avklart internt hos fylkeskommunene med eventuell nødvendig behandling av fravik, bør det være unødvendig at Statens vegvesen skal overprøve valget av utforming.

Ansvar og oppgaver bør opprettholdes og virkningene av dette bør tydeliggjøres i veglova.

### I veglova § 9 andre og tredje ledd kommer frem at:

*"Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan i forskrift bestemme at styremakt som gjeld utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveg, skal leggjast til Statens vegvesen og kommunen. Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen."*

Når fylkeskommunen og kommunen er tillagt myndighet over eget veinett, bør det være unødvendig at Statens vegvesen skal overprøve valget av utforming.

En fylkeskommune melder om utfordringene knyttet til manglende effektivitet som følge av uklart grensesnitt. En uheldig konsekvens er da at det brukes unødig mye ressurser på å tolke, forstå og bli enige om det som ikke er godt nok avklart. I noen tilfeller opplever fylkeskommunene at resultatet blir feil som følge av manglende klarhet.

- Behov for å tydeliggjøre ansvarsforholdene veieierne imellom.

#### 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. Her er det flere hensyn som samvirker. Det må sikre oppetid på veinettet, riktig kvalitet på drift og vedlikehold av veiene, kostnadseffektivitet.

Mye av dette nødvendiggjør økt bruk av data og virkningene har positive gevinster i et bærekraftperspektiv (mindre unødvendig drift og vedlikehold - tilstandsbasert, fremfor periodisk), bedre HMS ved kamerabruk, fremfor mennesker som undersøker tilstand på veinettet osv. Både kommuner og fylkeskommuner melder om utfordringer knyttet til forskjellen på planbehandling med hjemmel i plan- og bygningsloven (PBL) og vegloven.

- Det er behov for å tydeliggjøre grensesnittet mellom de to lovene.

#### Språk:

Det er behov for en modernisering og forenkling av språket - veglova er tungt formulert. Det bør sikres at det ikke er motstrid eller utilsiktet overlapp med annet regelverk, herunder, plan- og bygningsloven, forvaltningsloven, EU-regelverk om databruk, og regelverk knyttet til sikkerhet og beredskap.

- Eksempler som «kva for vegar som skal forsørgjast» og «skiljet mellom offentlege og private vegar» oppleves tungt og gammeldags.
- Flere bestemmelser kombinerer mange formål i én setning, noe som gjør teksten vanskelig tilgjengelig.
- Bruk av nynorskformer og juridiske ord som «tilhøva» og «forsørgjast» skaper språklig barrierer.

Sammenlignet med PBL fra 2008, har denne kortere, mer direkte setninger og aktivt språk som gjør den enklere å forstå. PBL inneholder også en tydelig formålsparagraf som setter søkelys på bærekraft og medvirkning, med klart og tilgjengelig språk. Formålsparagrafen står i en særstilling ettersom resten av loven og eventuelle forskrifter skal tolkes i lys av denne. Terminologien i Veglova må oppdateres slik at den samsvarer med PBL.

#### Byggegrensesaker:

Det er i dag et utydelig skille mellom når kommunen har myndighet og når fylkeskommunene som veimyndighet skal fatte vedtak. Dette fører til usikkerhet i saksbehandling.

Ulik praksis mellom fylkeskommuner og mellom ulike typer veier (fylkesveg, riksveg, kommunal veg) gir inkonsistens og bidrar til forsinkelse og tungvint koordinering. Det er ønskelig å klargjøre ansvarsforholdet slik at tidsbruken holdes nede og risiko for dobbeltarbeid reduseres.

- Det er behov for en klargjøring av hvem som er vedtaksmyndighet hvor og når.

Vegloven § 40 om avkjørsler:

Avkjørsler fra offentlig veg kan ikke etableres uten tillatelse fra vegmyndigheten. Hovedregelen er at avkjørsler skal være fastlagt i plan etter plan- og bygningsloven, og vegmyndigheten kan kreve at avkjørselen bygges i samsvar med godkjent kommuneplan eller reguleringsplan.

Fylkeskommunene ser behov for en klargjøring av formuleringen om at avkjørsler skal bygges i tråd med kommuneplan eller reguleringsplan. Det er i dag uenighet om hvilken betydning denne formuleringen har for rekkefølgen på saksbehandlingen etter plan- og bygningslov og veglov. Fylkeskommunene følger Statens vegvesen sin forvaltningspraksis om å kreve av dispensasjon etter plan- og bygningsloven skal være behandlet før de behandler avkjørselssaken etter veglova.

En klargjøring vil bidra til å sikre at avkjørsler blir planlagt helhetlig i tråd med kommuneplan eller reguleringsplan, og dermed bidrar til trafiksikkerhet, god arealbruk og forutsigbarhet for både kommuner, fylkeskommuner og innbyggere.

Ulovlighetsoppfølging:

Det er behov for effektive virkemidler for oppfølging, tilsvarende det man har i plan- og bygningsloven (tvangsmulkt og overtredelsesgebyr). Tydelige økonomiske sanksjoner som fungerer som påtrykk for retting, og hindrer at ulovligheter får varig effekt. Ved at virkemidlene er hjemlet i lov og brukes på lik måte som i plan- og byggesaker, blir håndhevingen mer transparent og lik for alle. Ved å sikre at ulovlige inngrep i veisektoren raskt blir rettet opp, ønsker fylkeskommunene å bygge opp under målet om trygg, og forutsigbar planlegging.

### **3. Oppsummert**

Det har skjedd store endringer i både forvaltning, organisering og transportinfrastruktur som krever at regelverket endres i tråd med samfunnets endringer. Eier og forvaltningsstrukturen på de offentlige vegnettene er dynamisk, og regelverket i en revidert veglov bør derfor tilpasses dette.

- Det er nødvendig med et mer organisasjonsnøytralt regelverk.
- Det er behov for å tydeliggjøre roller og ansvar
- Det er behov for å tydeliggjøre grensesnittet mellom de to lovene

Dette er KS' foreløpige innspill innhentet fra enkelte medlemmer på kort tid. Vi ser frem til videre dialog med utvalget og håper å være godt orientert og involvert i utvalgets arbeid etter hvert som vurderinger og anbefalinger blir avklart.

Med hilsen

Helge Eide  
Områdedirektør samfunn velferd og demokrati

Torild Fagerbekk  
Avdelingsdirektør Samferdsel plan og miljø

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

