



Innspill til Veglovutvalget

Veglovutvalget@sd.dep.no

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) har behandlet «invitasjon til innspill til Veglovutvalget» av 29.01.2026 og har noen generell og prinsipielle synspunkter i den forbindelse.

Vegmyndighet.

KNA mener det må klargjøres at Statens vegvesen er øverste koordinerende myndighet i vegspørsmål, ikke minst av sikkerhet- og beredskapsmessige hensyn. Vegloven med forskrifts- og normalkrav må i utgangspunktet gjelde for alle veger uavhengig vegmyndighetsnivå - stat, fylke eller kommune (og også private veger åpne for alminnelig ferdsel, eventuelt med helt nødvendige tilpassinger).

Vegansvarlige må få et strengere juridisk ansvar enn i dag for mangler og feil ved vegen, som forårsaker skader og ulykker. I den forbindelse bør det også vurderes om det er hensiktsmessig med 3 «lovnivåer» - lov, forskrift og normaler. Eller eventuelt om enkelte deler av normalene bør nedfelles i forskrift for å understreke et strengere juridisk ansvar for den enkelte vegholder.

Når det gjelder forholdet til plan- og bygningsloven, bør vegloven i den utstrekning det er mer effektivt ha egne regler som går foran plan- og bygningsloven. Det kan f.eks. dreie seg om regler knyttet til avståelse av grunn.

Vegtilsynet.

Vegtilsynets myndighet til sikkerhetsmessig vurderinger bør gjelde alle typer veger, uavhengig av vegmyndighet. Dessuten bør tilsynets myndighet utvides til å gjelde hele veginfrastrukturen, som skilt og oppmerking og vedlikehold av og langs vegen. På den måten vil en kunne oppnå en helhetlig og vegfaglig standard.

Vegtilsynet må ved registrerte avvik kunne pålegge retting og ilegge sanksjoner overfor vegholder.

Veginfrastruktur.

Ved planlegging og bygging av vegnettet må legges til rett for alle grupper av brukere med prioritet på sikkerhet. Veg og veginfrastruktur må ta hensyn til eldre og ny teknologi, både når det gjelder brukerne og ikke minst sett i beredskapsmessig sammenheng, f.eks. når det gjelder drivstofftilgang.

Tilgang til kjøretøyenergi bør være en del av veglovens krav, f.eks. med krav om maksimal avstand mellom energistasjoner – vurdert i forhold til sikkerhets- og beredskapsmessig behov.



Vegprosjekter må prioriter trafiksikkerhet, effektivitetsgevinst og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Klima- og miljøkrav må ikke være absolutte, men veies opp mot kostnad som må stå i rimelig forhold til gevinsten, og ikke gå på bekostning av trafiksikkerhetskrav.

Det må stilles krav om tilgjengelige alternative vegvalg som kan benyttes ved katastrofer og store vedlikeholdsprosjekter.

Digitalisering

Digitalisering i forbindelse med veg har et viktig grensesnitt i forhold til vegtrafikkloven, f.eks. når det gjelder førerstøttetiltak og sanntidsinformasjon. Men dette er ikke avklart i vegtrafikklovgivningen. Her er det behov for samordning og grenseoppganger. Selv om alminnelig bruk av førerløse motorvogner sannsynligvis ligger flere tiår fram i tid, er det en rekke krav og ansvarsforhold av juridisk og etisk karakter som må avklares og planlegges for.

Som ledd i digitaliseringen i forbindelse veg, må det stilles krav om at kjøretøyene kommuniserer med hverandre uavhengig av bilprodusent og at data av interesse fra umiddelbart utveksles med myndighetenes informasjonssystemer.

Drift og vedlikehold.

God vegforvaltning må prioriteres, ikke minst av hensyn til sikkerhet, beredskap og en effektiv transportnæring. Det bør nedfelles tydelige og forskriftsmessige krav til effektiv gjennomføring av vedlikehold. Dette bør også omfatte effektiv kvalitetskontroll av skilt og oppmerking og krav til sideterreng. Disse forholdene bør omfattes av en skjerpet juridisk ramme for vegholderne.

Vegutgifter.

Finansiering av vegprosjekter må primært skje over statsbudsjettet. Bruk av bompenger som finansieringskilde til vegprosjekter må være unntak og begrenses, og ikke på noe enkelt prosjekt overstige 20% av kostnadene. Innkrevde bompenger må bare knyttes til kostnader ved det enkelte prosjekt og avsluttes ved nedbetalt prosjekt. Det bør heller ikke være mulig med forhåndsinnkreving av bompenger.

Høy finansieringsgrad eller høye satser ved bomprosjekter, fører lett til uønskede konsekvenser ved at trafikantene velger alternative veger av lavere standard og høyere risiko. Noe som igjen fører til utvidet nedbetalingstid for anlegget eller det fører til heving av bomavgiften, og enda mer bruk av dårlige alternativer.