

Veglovutvalget

Oversendt per e-post til [veglovutvalget@sd.dep.no](mailto:veglovutvalget@sd.dep.no)

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
25/4033	AN	2025/1318-2	Offentlig	27.03.2026

## Innspill til Veglovutvalget fra Nye Veier AS

Nye Veier AS («Nye Veier») viser til invitasjon til å inngi skriftlig innspill til Veglovutvalgets arbeid. Nye Veier takker for muligheten til å inngi innspill og ønsker å bidra i utvalgets arbeid med revisjon av veglova. Nye Veiers innspill ble overordnet presentert for Veglovutvalget 19. januar 2026 og under den digitale innspillsrunden 3.-4. mars 2026.

Nye Veier ble opprettet med formål å sikre raskere, mer helhetlig og mer kostnadseffektiv utbygging av strekninger i selskapets portefølje. Nye Veier representerer en effektiv modell for statlig infrastrukturbygging. Erfaringene fra modellen er delt med andre sektorer i Norge og i forbindelse med tilsvarende etableringer i våre naboland.

Nye Veiers ansvar og oppgaver er imidlertid uklart regulert i dagens regelverk. Selskapet har i praksis samme oppgaver som vegmyndighetene (planlegging, utbygging, drift og vedlikehold), men savner tilsvarende tydelige lovhjemler. Dette bidrar til utfordringer for Nye Veiers virksomhet. Et overordnet innspill fra Nye Veier er derfor at de regulatoriske rammene i ny veglov understøtter den statlige utbyggingsmodellen som Nye Veier representerer, og bidrar til enda større grad av effektivisering.

I det følgende redegjør Nye Veier for sine innspill, hensyntatt utvalgets mandat slik dette fremgår av brev datert 17. oktober 2025. Innspillene inkluderer forslag til endringer som er nødvendige for å klargjøre den rettslige stillingen til virksomhetene som er underlagt veglova.

### 1. Organisasjonsnøytralt regelverk – tydeliggjøring av ansvar og oppgaver

Nye Veiers ansvar og oppgaver innen samferdselssektoren bør lovfestes direkte i veglova, på lik linje med de øvrige pliktsubjektene i loven. Loven bør tydelig angi pliktsubjektene roller og ansvar.

En mulig tilnærming er å samle felles ansvar og oppgaver til de ulike aktørene så langt det lar seg gjøre. For eksempel vil ansvar og oppgaver knyttet til planlegging, utbygging,

drift, vedlikehold, sikkerhet og beredskap tillegges alle aktørene, mens oppgaver som ligger til de enkelte aktørene, eksempelvis som forvaltningsorganer, kan særreguleres.

Målet med en organisasjonsnøytral regulering er å sikre mest mulig ensartet regulering av felles ansvar og oppgaver i sektoren. Dette vil tilrettelegge for mer effektivitet, økt forutsigbarhet og sterkere rettssikkerhet for veibrukerne, for eksempel gjennom tydeligere regulering av adgangen til datainnsamling og -bruk, og samarbeid i sektoren om felles måloppnåelse for økt samlet verdiskapning. I denne sammenheng bør Veglovutvalget også hensynta hvordan veglova skal kunne legge til rette for ulike finansieringsformer.

Myndighetsbegrepet er omtalt i mandatet og skaper erfaringsvis krevende grensesnitt i utøvelsen av ansvar og oppgaver. Nye Veier understreker på prinsipielt grunnlag betydningen av at myndighetsorgan for veisektoren organiseres uavhengig av og overordnet veieierne, for å sikre at grunnleggende forvaltningsrettslige prinsipper ivaretas. Dette er av særlig betydning som følge av flere veieiere etter regionreformen og etter opprettelsen av statlig utbyggingsselskap for vei.

## **2. Teknologinøytralitet og fremtidsrettet regulering av ansvar og oppgaver**

I mandatet fremgår det at ny veglov må ivareta tydelige og langsiktige mål på områder som sikkerhet, beredskap, miljø, klima, klimatilpasning og teknologi. Nye Veier støtter denne tilnærmingen og understreker at måloppnåelse nødvendiggjør bruk av teknologi for innsamling og bruk av data som grunnlag for innsiktsbaserte beslutninger.

Teknologinøytralitet er inntatt som premiss i de generelle føringene for revisjonen av veglova, og bør være et gjennomgående prinsipp ved utforming av den nye loven.

Teknologinøytralitet er særlig viktig gitt den raske utviklingen av kunstig intelligens. Bruk av kunstig intelligens til trafikkstyring, vedlikeholdsprioritering og datainnsamling vil være og er delvis allerede en realitet, og dette reiser uavklarte spørsmål om rettslig ansvar. Loven bør gi tilstrekkelige hjemler til bruk av slik teknologi, så langt det er mulig i henhold til EU-regelverk, uten å låse seg til bestemte teknologier, metoder eller løsninger. Når det gjelder personvern, bør ny veglov tydelig angi pliktsubjektene som behandlingsansvarlige for behandling av personopplysninger.

Nye Veier oppfordrer utvalget til å se helhetlig mot relevant og tilgrensende EU-regelverk som vil bli implementert i norsk rett, regelverk om digital sikkerhet, samt bindende internasjonale avtaler som Parisavtalen, for å sikre et fremtidsrettet regelverk. For detaljert begrepsbruk kan medføre innlåsnings effekter, og hindre bruk av ny teknologi og effektiv organisering. EU/EØS-regelverket (ITS, digital sikkerhet, Parisavtalen), samt fremtidig relevant regelverk, må kunne implementeres effektivt uten hinder av veglova.

Regelteknisk kan det fremstå som et mulig motsetningsforhold mellom å innta mange definisjoner i den reviderte veglova, og samtidig sikre teknologinøytralitet. Nye Veier oppfordrer til at reguleringen i veglova tar utgangspunkt i pliktsubjektenes ansvar og oppgaver, slik at det er pliktsubjektene selv som bestemmer hvilke metoder og verktøy som kan benyttes ved utøvelse av ansvar og oppgaver etter loven.

### **3. Planlegging og gjennomføring av tiltak på riks- og fylkesvei**

Selskapets utbyggingsportefølje består i hovedsak av europaveistrekninger som bidrar til å binde sammen landsdeler og bo- og arbeidsmarkedsregioner. Planlegging av nasjonal og regional infrastruktur, som bygging og utbedring av riksveger, er i dag underlagt plan- og bygningsloven, der berørte kommuner normalt er planmyndighet for vedtak av reguleringsplaner. Dagens planprosesser er normalt tid- og ressurskrevende, der lokal planmyndighet skal foreta krevende avveininger mellom nasjonale, regionale og lokale hensyn.

Som et ledd i arbeidet med å utforme ny veglov, samt å sikre mer effektive planprosesser, mener Nye Veier det bør foretas en vurdering av hensiktsmessigheten av dagens anvendelse av plan- og bygningsloven ved planlegging og vedtak av tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Spesielt gjelder dette for TEN-T vegnettet for bedre å kunne ivareta overordnede nasjonale interesser. Dette gjelder eksempelvis innen samfunnssikkerhet og beredskap og behovet for effektive transportkorridorer mellom landsdelene. Før plan- og bygningsloven kom i 1985 var planlegging av riks- og fylkesveier regulert i en egen forskrift til veglova, hvor Vegdirektoratet og fylkesutvalget godkjente overordnede planer og vegsjefen godkjente detaljplaner (tilsvarende reguleringsplan) for både riks- og fylkesveier.

Selv om det foreligger en godkjent reguleringsplan for et vegtiltak, kan manglende tillatelser etter øvrig lowerk eller forskrift medføre vesentlige forsinkelser, økte kostnader eller vanskeliggjøre gjennomføringen av tiltaket. Veglovutvalget oppfordres derfor til å se nærmere på forholdet mellom plan- og bygningsloven og veglova med forskrifter med sikte på å unngå uklarheter og risiko for motstrid, herunder for reglene om unntak fra byggesaksregelverket, TEK17 og vegnormalene. I denne sammenheng kan det sees hen til ordningen «National Significant Infrastructure Projects» i England og Wales, hvor det gjennom en såkalt «Development Consent Order» gis én samlet statlig tillatelse for regulering, ekspropriasjon og miljøgodkjenninger.

### **4. Vegnormaler: Rettslig status**

Vegnormalenes rettslige status er ikke definert i veglova § 13 eller i forskrift om anlegg av offentlig veg (anleggsforskriften). Vegnormalene er forankret i anleggsforskriften, og kan mest sannsynlig ikke regnes for å ha status som forskrift. Vegnormalene er ikke kunngjort i Norsk Lovtidende og er ikke bestemmende for privates rettigheter og plikter

i forvaltningsrettslig forstand. Uklar rettslig status for vegnormalene bidrar til usikkerhet om krav og handlingsrom. Dette svekker forutsigbarheten og effektiviteten i prosjektgjennomføringen.

Veglovutvalget oppfordres til å klargjøre den rettslige statusen til vegnormalene, samt foreta en opprydning i forskrifter, styrende dokumenter, NA-rundskriv og andre føringer som gjelder innenfor "vegområdet" for å tydeliggjøre krav og handlingsrom. Tydelige krav er nødvendig for å ivareta effektivitet og kostnad i gjennomføringen, i tillegg til å ivareta grunnleggende prinsipper om forutsigbarhet og likebehandling i sektoren. Her kan Veglovutvalget se hen til reguleringen i Danmark hvor de viktigste kravene er regulert i forskrift, mens andre føringer er inntatt i veiledningsmateriell.

Det er også uklart om fravik fra vegnormaler er forvaltningsrettslige enkeltvedtak – noe som igjen avgjør om forvaltningslovens regler om klageadgang og saksbehandling kommer til anvendelse. Etter Nye Veiers vurdering er fraviksbehandling nærmere en faglig og teknisk kvalitetsvurdering enn myndighetsutøvelse i forvaltningsrettslig forstand. Dette er et viktig juridisk poeng som bør reflekteres i revidert regelverk.

## **5. Øvrige merknader og videre bistand**

Nye Veier innga på forespørsel fra Samferdselsdepartementet innspill til revisjon av veglova 24. september 2024, herunder med merknader til enkelte bestemmelser. Hovedinnspillet var også den gang at ansvar og oppgaver tilknyttet aktørene i sektoren bør klargjøres.

Nye Veier ønsker å bidra til Veglovutvalgets arbeid og oppfordrer utvalget til å ta kontakt dersom det er spørsmål til selskapets innspill i dette brevet, eller konkrete forhold eller tema som Nye Veier kan bistå utvalget i arbeidet med.

Med vennlig hilsen  
Nye Veier AS

Arild Nygård  
Konstituert direktør samfunn og utvikling

Rita Charlotte Lid  
Juridisk direktør