GRØNN BYGGALLIANSE

Veglovutvalget
v/ veglovutvalget@sd.dep.no

Oslo, 28.09.2026

Innspill til Veglovutvalget

Grønn Byggallianse er en landsdekkende, politisk uavhengig teknologinøytral og ikke-kommersiell medlemsorganisasjon som arbeider for økt bærekraft i bygg-, anlegg- og eiendomssektoren. Grønn Byggallianse har omtrent 400 medlemmer fra hele verdikjeden, inkludert fylkeskommuner, kommuner, offentlige foretak og virksomheter, rådgivere, arkitekter, entreprenører og byggevareprodusenter..

Vi takker for muligheten for å gi innspill til veglovutvalgets arbeid med å revidere veglova. Vi vil med vårt innspill utdype hvorfor ny veglov må revideres slik at klima, natur, ressursbruk og klimatilpasning blir integrerte hensyn i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veginfrastruktur.

Bærekraft bør inn i lovens formålsbestemmelse

Klimaendringer, tap av naturmangfold og økende ressursknapphet stiller nye krav til hvordan veginfrastruktur planlegges, utvikles og forvaltes. Hensynet til en bærekraftig utvikling bør forankres i lovens formålsbestemmelse og legges til grunn ved planlegging, bygging drift og vedlikehold av veginfrastruktur. På samme måte som trafikksikkerhet og fremkommelighet har vært førende prinsipper for vegsektoren, bør reduksjon av klimagassutslipp, redusert naturtap og ressurseffektivitet være styrende prinsipper i en revidert veglov. En revidert veglov bør tydeliggjøre at vegmyndighetene har et ansvar for å bidra til oppfølging av nasjonale klima- og naturmål. Etter vårt syn bør det vurderes en formålsbestemmelse i retning av:

«Vegsystemet skal planlegges, bygges, driftes, vedlikeholdes og utvikles slik at det bidrar til samfunnssikkerhet, framkommelighet, trafikksikkerhet, klimaomstilling, naturhensyn og effektiv ressursbruk.»

En slik bestemmelse vil gi et tydelig rettslig grunnlag for utslippsreduksjon, klimatilpasning, naturhensyn og sirkulær ressursbruk, samtidig som disse hensynene gis en tydeligere plass i beslutninger om planlegging, utbygging, drift og vedlikehold.

Veginfrastruktur er blant samfunnets største arealpåvirkere. Nye veganlegg kan føre til varig nedbygging av natur, fragmentering av leveområder for arter og irreversibelt tap av naturmangfold. Naturhensyn bør fremgå som et eget hensyn i lovens formål og tillegges vekt på linje med framkommelighet, trafikksikkerhet og samfunnsøkonomiske hensyn ved valg av trasé, standard, utforming og arealbruk.

De siste årene er klima- og miljøhensyn blitt betydelig styrket gjennom anskaffelsesregelverket, plan- og bygningsloven og i øvrigregelverk. Veglovgivningen bør utvikles i samme retning slik at klima-, natur- og

post@byggalliansen.no
www.byggalliansen.no
Grensen 12, 0159 OSLO

ressurshensyn blir integrerte deler av beslutningsgrunnlaget og det etableres en helhetlig og konsistent regulering av hensynet til bærekraftig utvikling også i infrastruktursektoren. En revidert veglov som klargjør at planlegging av veginfrastruktur skal hensynta naturtap og klimakutt vil bidra til bedre samordning mellom regelverkene og gi en mer effektiv oppfølging av nasjonale klima- og naturmål. Dette vil gi klarere retning for forskrifter, vegnormaler og myndighetsutøvelse og bringe vegsektorens regelverk på linje med utviklingen av annet regelverk.

Livsløpsvurderinger bør ligge til grunn for beslutninger

Valg av standard, dimensjonering, trasé, materialbruk og konstruksjonsløsninger avgjør i stor grad prosjektets klimaavtrykk, naturinngrep og ressursbruk. Loven bør derfor omfatte hele infrastrukturens livsløp, fra planlegging og bygging, til drift, vedlikehold og avvikling. Beslutninger bør baseres på livsløpsvurderinger av kostnader, klimagassutslipp, naturpåvirkning, ressursbruk og samfunnsøkonomisk robusthet. En revidert veglov bør eksplisitt åpne for at slike vurderinger skal inngå som en del av beslutningsgrunnlaget ved valg av standard, utforming og dimensjonering.

Naturinngrep er ofte den mest irreversible konsekvensen av vegprosjekter. Ny veglov bør derfor gi naturhensyn en tydelig og selvstendig plass i lovens formål og vurderingsgrunnlag. Arealbeslag, fragmentering av leveområder og påvirkning på naturmangfold må vurderes på linje med framkommelighet, sikkerhet og samfunnsøkonomiske hensyn. Utbedring, oppgradering og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur skal som hovedregel vurderes før utbygging som krever nye naturinngrep. Oppfølging av naturavtalen har de senere årene tydeliggjort behovet for å redusere nedbygging av natur og begrense belastningen på naturmangfoldet. Revidert veglov bør derfor legge tiltakshirakiet til grunn for planlegging og gjennomføring av vegprosjekter.

Vegmyndighetene bør også ha ansvar for å fremme materialgjenvinning, massebalanse og ressurseffektivitet i planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Dette kan redusere klimagassutslipp, naturinngrep, materialforbruk og kostnader gjennom hele anleggets levetid. Ny veglov bør derfor fremme sirkulær ressursbruk gjennom rehabilitering før nybygging, ombruk av eksisterende konstruksjoner, ombruk av materialer og masser, samt levetidsforlengende tiltak.

Klimaendringene vil stille økte krav til robustheten i vegsystemet. Vegmyndighetene bør derfor planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde vegnettet med framtidige klimaendringer som premiss. Klimarisiko og klimatilpasning bør inngå som en integrert del av planlegging, prosjektering, drift og vedlikehold, slik at investeringer i veginfrastruktur blir mer samfunnsøkonomisk holdbare over tid.

Hjemmel for konkrete klima-, natur- og ressurskrav i forskrift

Ny veglov bør gi hjemmel til å fastsette klima-, natur- og ressurskrav i forskrift. Loven bør fastsette formål, prinsipper og overordnede krav, mens forskrifter bør fastsette etterprøvbare funksjonskrav og dokumentasjonskrav. Vegnormalene bør beskrive preaksepterte løsninger og metoder for hvordan kravene kan oppfylles i praksis. Dette vil gjøre det mulig å utvikle kravene i takt med ny kunnskap, teknologiutvikling og nasjonale mål, samtidig som aktørene får forutsigbare rammer og nødvendig handlingsrom for innovasjon.

En revidert veglov bør anerkjenne at framtidens vegsystem i økende grad omfatter energiforsyning, ladeinfrastruktur, energilagring og digital infrastruktur. Loven bør derfor gi rom for at slike funksjoner planlegges og utvikles som integrerte deler av vegsystemet, på linje med annen nødvendig infrastruktur for sikker, effektiv og utslippsfri transport.

Grønn Byggallianse anbefaler at ny veglov:

- lovfester bærekraft som et uttrykt formål på linje med fremkommelighet, trafikksikkerhet og samfunnsøkonomisk nytte
- lovfester klima-, natur- og miljøansvar som en nasjonal oppgave for vegmyndighetene
- krever at klima-, natur- og ressurskonsekvenser dokumenteres før valg av trasé, standard og utforming i større vegprosjekter
- krever at valg av standard, utforming og dimensjonering bygger på livsløpsvurderinger av kostnader, klimagassutslipp, naturpåvirkning og ressursbruk
- krever at klima-, natur- og miljøhensyn følges opp gjennom hele infrastrukturens livsløp
- krever at klimarisiko og fremtidige klimaendringer inngår i planlegging, prosjektering, drift, og vedlikehold av veginfrastruktur
- krever at tiltakshirakiet (unngå, begrense, restaurere og kompensere) legges til grunn ved planlegging og gjennomføring av vegprosjekter
- krever valg av løsninger legger vekt på levetid, vedlikeholdsbehov og samlet ressursbruk
- gir hjemmel til å fastsette krav til ombruk og gjenvinning av materialer, ombruk av masser og arealeffektive løsninger der dette er teknisk og samfunnsøkonomisk forsvarlig
- gir hjemmel til å fastsette minimumskrav til klimaavtrykk, naturpåvirkning og ressursbruk
- gir hjemmel til å fastsette utslippskrav til bygging, drift og vedlikehold av veginfrastruktur
- gir hjemmel til å regulere energiforsyning, ladeinfrastruktur, energilagring og digital infrastruktur som integrerte deler av framtidens vegsystem

Morten Nordskag
Fungerende daglig leder
Grønn Byggallianse