

Mandaatti toimikunnalle jonka tehtävänä on selvittää ja ehottaa uutta tielakia

Isontingan mellinkissä 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* ("Kansallinen kuljetuslaatu 2025–2026") seisoo että tiesektorilla on tapahtunu isoja muutoksia jälkhiin ko tielain vuona 1963 hyväksythin. Reekelit on osin hirmu detaljeeratut, mutta samhan aikhan niitä monesta asiasta vaihtuuki, ja eri aktöörithen eesvastauksista ei muistela nokko selvästi. Kansallinen Kuljetuslaatu 2025–2036 varasi että hallitus sen takia häätyy arvioita tielain uu'istamista. Työ jälkhiin on paljastannu että kansa yhtheys eri reekelithen välissä on epäselvä.

Sen takia hallitus halvaa uu'istaa tielain ja asettaa lakitoimikunnan.

1. Takusta

1.1. Nykyinen tielaki

Laki 21. juunikuuta 1963 nro 23 (tielaki) reguleeraa julkisten ja privaathen teithen suunnittelua, pykkäämistä, hoitoa ja pitoa. Tielain hyväksymisen kautta met saima koko maan täkkäävän tielain, ja tiet jaethin kruunun-, fylkin- ja kommuunithen teihin, ja sen kautta tuli selväksi mikä instansi oli eesvastauksessa teithen finansieerauksesta ja hallinasta. Lisäksi annethin määräyksiä minkä kautta oli tarkotus hunteerata eri ympäristöithen tarpheja suhthessa tien käyttöhön, teknilishen tashan ja tulevhan kehitykshen. Tielaki oon ai'alta ko laile oli erilaiset vaatimukset, tie-infrastruktuuuri oli toisenlainen ja julkisen tien käyttäjät olthin muunlaiset ko nyky-Norjassa. Lakia oon muutettu vähittäin niithen 60 vuuen aikana ko se on ollu voimassa – viimi vuosikymmenithen aikana erittäinki ko Staatin tiehonna organiseerathin uuesti vuona 2003 (ko perustethin Mestan), hallintalaki uu'istethin vuona 2010, Vegtilsynet ("Tiesyyni") ja staatin tierakenusselskaappi (jälkhiin Nye Veier eli "Uuet tiet") perustethin, yhtheinen tieadministrasuuni lopetethin vuona 2020, laki §:a 27 pommirahasta on muutettu usiammanki kerran jne. Toinen tärkeä muutos tielain voimassaolon aikana on ollu plaana- ja rakenuslain lujittaminen areaalisuunnittelun yhtheiseksi lakikokhonpanoksi, ja se että julkisten teithen suunnittelu tapahtuu plaana- ja rakenuslain reekelithen jälkhiin.

Tielain päämäärämääräys tuli myötä tielain §:hän 1 a vuona 1996. Määräyksessä kuathan lain tarkotusta mikä on taata julkisten ja privaathen teithen suunnittelun, rakentamisen, hoion ja pion sillä mallilla että trafikki teillä pääsee kukasenaki aikana menemhän trafikantithen ja yhtheiskunnan tarpheithen jälkhiin. Lisäksi tielain päämäärämääräys esittää tie-esivalloile tehtäväksi ottaa vaarin että trafikki on maholissiiman turvalinen ja sujuva, ja että esivallat häätyvä pittää huolen krannista, hyästä miljööstä ja muistaki yhtheiskunnalisista interessistä.

1.2 Nykyisen tielain heijouksia

Muutamet keskiset heijoukset minkä takia tielaki kaipaa uu'istamista, saatethan jakkaa seuraavhin pääkategorioihin:

- Nykystä tielakia ei ole uu'istettu kokonhaisuutena vaikka jälkhiin oon tehty isoja ki organisatoorisia muutoksia. Julkisia teitä hoitaa ja seuraa kolme ittenäistä hallintatassaa minkä alla on nuin 367 eri tie-esivaltaa (vertaa tielain § 9). Jälkhiin ko on perustettu staatin tierakenusselskaapin ja yhtheinen tieadministrasuuni on lopetettu, saattaa tarve lailla ja asetuksilla reguleerata eri aktööriä olla kasvanu muun myötä sillä ettei kävis niin

että eri tie-esivallat ja Nye Veier alkava ottamhan pithon muunlaisia toimia, mikä saattaa olla vahinkoksi tieverkon turvalisuuelle ja valmhiuele.

- Eri toimijoitten rollitten ja eesvastauksen epäselvät tahi vailtuvat definisuunit saattava tehdä että tullee tarve selvittää semmosia eri rollia niin ko sektoriesivalta, tie-esivalta, faakiorgaani, rakenuttaja ja esivaltaorgaani.
- Epäselvä rajanteko siitä mitä eri tie-esivalloilla on valta päättää trafikista tahi oman tieverkon käytöstä. Usiat tie-esivallat ja erilaisesta oikeusymmäryksestä lähtevä tienkäyttö saattava heijontaa erittäisten tie-esivalloitten kykyä toimia ja hallita hyälä mallila, ja sitä kunka staatti kykenee tyyräämhän kommuunia ja fylkinkommuunia.
- Ko teitä on tyyräämässä usiat eri oikeusymmäryksestä lähtevät esivallat, ni se saattaa heijontaa kommuunitten poliittista ittemääräämistä ja staatin kykyä olla eesvastauksessa eri sektorista.
- Uusi geopolitiittinen turvalisuustila missä yllättävät tapahtumat lissääntyvä ja voimistuva ekstreemisään seurassa, lissää tarvetta tiesektorin eesvastauksen ja rollitten selvemphän reguleeraamishen turvalisuuen ja valmhiustilan suhthen.
- Tiesektorin fragmenteerattu syyni ja kontrolli, eri hallintatasoitten erilaiset syyni- ja kontrolliorganit millä on erilaisia rollia ja mikkä on eesvastauksessa erilaisista asioista. Monenlaisten syyni- ja kontrolliorganitten (Riikinrevisuuni, Tiesyyni, Staatin haaverikommissuuni ja fylkinkommunaalinen/kommunaalinen revisuuni) olemassaolo nostaa kysymyksen että onko kuitenkin koko tiesektori täkkäävän, yhtenäisen tiefaakilisen syynin alla.
- Tielainannon strukturaaliset heijoukset monenlaisina lakina, asetuksina ja normaalina.
- Epäselvyet suhthessa muihin lakhin, erittäinki tielain suhthesta plaana- ja rakenuslakhin.
- Vaara että tieinfrastruktuurin erittäisiä oloja ei ole vaalostettu nokko eikä otettu niistä vaarin laitettaissa reekeliä mikkä ensi käessä reguleeraava muuta ko teitä, mutta mikkä vaikuttava kansa tiestruktuurhin.
- Voimassa oleva tielaki ei ota nokko vaarin digitaliseerauksen ja sektorin uuen teknologian tarpeista. Nykysen tielain raamitten sisälä (tämän alla kansa ITS-lain ja tietrafikkilain rajakohta) se oon vaikia laittaa täkkäävää, digitaalista ja navigeeraamiskelposta tieverkkoa, ja nykysessä tielaissa ei ole lainkhan määräyksiä digitaalisesta turvalisuuesta.
- Nykysen tielaki ei ole nokko fleksiibeli että sen kautta sautettais eri aikoina muuttuvia tiesektorin päämääriä, ja siinä ei muun myötä ole selviä ja kauassihtaavia moolia semmosille asioile ko turvalisuus, valmhius, miljöö, kliima, kliimaluontuminen ja teknologia.
- Voimassa olevassa tielaissa ei ole nokko otettu vaarin modernin lakiteknikin vaatimuksia.

1.2.1 Tarkemasti nykysen tielain heijouksista

Tielaki koskee koko maan julkista ja privaattia tieverkkoa. Tieverkon suunnittelusta, rakentamisesta, piosta ja hoiosta pittää ottaa vaarin efektiivisellä mallila. Tässä hommassa apuna on tieinfrastruktuurin hyät reekelit. Tielaki pittää ottaa vaarin trafikkiturvasta ja sujuvasta liikkumisesta. Lisäksi tielaki/tielainanto pittää ottaa vaarin koko joukosta yhtheiskunnan tarpeja. Tähän kuuluva muun myötä perustavat ihmisoikeuet, innovasuunit, yhtheiskuntaturva ja valmhius ja kliima- ja miljöökysymykset.

Yksi tiesektorin tärkeistä päämääristä on että trafikissa ei tule yhtäkään kuolutta eli pahoin loukkaantunutta (Nollaviisuuni). Vaarinotto trafikkiturvasta on sillä tieinfrastruktuurin suunnittelussa, rakentamisessa, valmistelussa, piiossa ja hoiossa erityisen painavassa osassa. Se on tärkeä että tiestruktuuria suunitelhan, valmistelhan, pi'ethän ja ho'i'ethan sillä mallilla että trafikantit ja tiestruktuuri pellaava hy'in yhthen. Tämä koskee erittäinki haavottuvaisia trafikanttia. Esimerkiksi talvipito on yksi kaikista tärkeistä tehtävistä mitä tullee trafikkiturvhan, mutta tätä tielainanto reguleeraa tyhä huonosti.

Kuskia varten kehitethän koko aian aina monenmukkasempia apuneuvoja, ja se on luultava että se tullee olemhan kokoautomatiseerattuja kulkuneuvoja jotka kommunisteeraava tie-esivalloitten systeemitten ja infrastruktuurin kansa. Että paremasti kyethän käyttämhän hyö'yksi tämän meile antamia mahdollisuuksia, ja että valmistelhan oloja tulevaisuuen digitaalista tietä varten, ni se on muun myötä eriliikasen tärkeä kehittää tulevaisuuthen suunnattuja reekeliä mikkä luonistuva yhthen digitaliseeratun infrastruktuurin, automatiseerauksen ja kommunikasuunin kansa. Tämä teknologilinen kehitys luopi uusia mahdollisuuksia, mutta se luopi kansa uusia vaikeuksia ja prässä nykyistä tieinfrastruktuuria kohthan. Tämä koskee erittäinki sitä ko hunteerathan minkälaihsen eesvastaukshen tie-esivallat, Nye Veier ja mahdollisesti kansa privaatiit toimijat joutuva suhthessa digitaalisen ja navigeerauskelposen tieverkon sekä siihen liittyvitten kansalisten systeemitten vikhoin ja heijoukshin. Tässä on kansa se puoli että minkälainen on kuskin tietrafikkilain reguleeraama eesvastaus, minkälaiset lain määräykset reguleeraava itteajavitten piilitten freistausta ja mitä seuraa ITS-laista.

Tulevaisuuen digitaliseeratussa ja navigeerauskelposessa tieverkossa kulkuneuvot kommunisteeraava tieinfrastruktuurin kansa samoten ko kulkuneuvot kommunisteeraava toistensa kansa. Uloslähätettävä tieto on semmosta että sen kautta kuitenkin epäsuorasti on mahdollinen identifiseerata fyysisiä olentoja. Tästä seuraa että reekelit häätvyä ottaa vaarin yksityisten ihmisten tietosuojasta (GDPR).

Teknologilinen kehitys tekkee että digitaalisen suojan tarve kasvamisthan kasvaa. Nykysessä tielaissa ei ole lainkhan myötä digitaalisen turvan määräyksiä. Digitaalinen turva on tärkeä sekä trafikkiturvalisuuuen takia ja ylheisen ytheiskuntaturvan ja valmhiusturvan takia. Sillä hää'ythän hunteerata uu'istetun tielain digitaalisten määräyksitten tarvetta.

Tiesektorin rolli turvan, militäärisen mobiliteetin ja valmhiuen suhthen ylheisesti, ja kliimaluontumisen suhthen erittäin, on seki muuttunu. Uusi geopolitiinen turvatila, ja sen vieressä Suomen ja Ruottin liittyminen NATO:hon, mikä oon synnyttäny kulkusektorille uusia tarpeja ja vaatimuksia, ekstreemisään lissääntyminen ja sen intensiteetin kasvu, net kaikki lissäävä tarvetta reguleerata tiesektorin eesvastauksia ja rollia. Tielain §:n 10 ensimmäinen jakso reguleeraa eri tie-esivalloitten eesvastauksista ytheiskuntaturvasta ja tieverkon valmhiuusta, samassa ko siinä viitathan Staatin tiehomman eesvastaukshen kansalisista tehtävistä. Eesvastauksitten ja tehtävitten jakkaantumisen ytheiskuntaturvan ja valmhiuen suhthen saattaa olla vaativa homma, ja siinä on seurassa tiesektorilla paljo toimijoita sekä siviili- ja ja militääripuolela. Staatin haaverikommisuuni on sen omassa raportissa jälkhin Trettenin sillan romahtamisen vuona 2022 kansa viitanu tarphesen selvittää eesvastauksista ja tehtävitten jakoa eri tie-esivalloitten välissä. Varmuuslain jälkhin departementit on eesvastauksessa etukäthen estävästä turvahommasta niitten kukasenki omala eesvastaussektorilla. Samassa kommuunit on eesvastauksessa ko'ordineerauksesta ja homman alkamisesta suhthessa valmhiuthen muitten, paikala toimivitten, merkittävitten valmhiusaktöörittien kansa. Lisäksi likheiset varmuus-

ja valmhiuslait, niin ko esimerkiksi elinkeinovalmhiuslaki ja rekvisisuunilaki, viittaava muihin tiesektorin aktöörhin, sekä privaathin ja julkishin. Tielaki ei juuri anna ohjeja siihen kunka tämmöset probleemit pi'ettäis ratkasta.

Hyäla tiehallinalla oon kansa elinkeinopoliittinen puoli. Yksi tiesektorin tärkeimistä päämääristä on selkiä siinä että tiet pitävä palvela elinkeinoelämän interressiä. Parempi pääsy ja vähemmän hiljastumisia parantava elinkeinoelämän kilpakyky. Tielain päämäärämääräys painottaa trafikin hyvää sujumista, ja sillä sen saattaa tulkita ottavan myötä elinkeinopoliittiset interressit, mutta määräys on joksiki epäselvä.

Ko ymmäryt tielain ja plaana- ja rakenuslain ko'ordineerauksesta ei ole lakiteknisesti selvä, ni se heijontaa reekelitten tulkittemista. Näissä laissa on usseita yhthenlankiavia ja osittain päällekkäisiä määräyksiä. Epäselvyys kunka semmonen kahen eri lain ko'ordineeraus toimii ja maholisesti kumpi laki on toisen alapuolela, saattaa johtaa epäefektiivishen ja väärhän asiansäittelhyn. Tie-esivalloitten huolehtiissa plaana- ja rakennusprosessitten tieinterressistä, se on tärkeä nähhä yhtheys tielain ja plaana- ja rakenuslain välissä. Tämä koskee sekä ulkopuolisten plaanaprosessitten liikatoimia ja taphauksia missä oon tarve muuttaa käyttötarkotuksen rajoja niitä matrikelhin ylösmerkittäissä.

Laissa lähtönä on tieverkon kolmiajako kruunun-, fylkinkommuunitten ja kommuunitten teihin. Eesvastauksitten ja tehtävitten vaihtuva kuvvaus tielaissa on vaikuttannu epävarmuutta sen suhthen missä toisen eesvastaus alkaa ja toisen loppuu. Tämä taas saattaa vaikuttaa että tie-esivallat ottava lähöksi semmosen toimitavan minkä pohja ei löy'y laista, mutta mikä saattaa käytössä näyttää parhamukselta. Ko eri oikeuslähthet ei pelaa yhthen, se tullee yksittäiselle instansille vaikia saaha käsityksen tielainannon yhteyksistä ja koko systeemistä, ja lain asetuksia, tienormaalia, ohjeja ja muuta opastusta käyttävät ei enää ymmärä reekelitten takana olevaa lakikokohaisuutta. Se saattaa kansa olla epäselvyyttä mikkä johtuva eri tie-esivallotten eesvastauksitten muutoksesta ko teitä on klassifiseerattu uuesti, ja siitä kunka nämät henkaava yhthen.

Hallituksela oon kunnianhimosia päämääriä reduseerata Norjan kliimakaasupäästöjä, ja Norja on Pariisin sopimuksen sekä EU:n kansa solmottujen sopimuksitten kautta ottanu tässä asiassa päälensä ankaria velvolisuuksia. Kuljetussektori oon iso päästölähe, ja että sauttaisimme meän kansaliset päämäärät ja täyttäisimme kansoittenväliset velvolisuuet, häätty kuljetuspäästöjä vähentää paljo. Kuljetussektorin päästöitten vähentämistyön lähtönä on kuljetuksitten välttämisen, siirtämisen ja parantamisen raamireekelit (UFF-reekelit eli VSP-reekelit). Se on tarve työtellä kaikila kolmela alala aina vuothen 2050, ja tästäki asiasta häätty lain kansa työteltäissä ottaa vaarin. Sekä kevvetten ja raskhaitten nollapäästösten kulkuneuvoitten vähittäinen käyttönotto vaatii että heiko laa'ausinfrastruktuuri ei haittaa siirtymistä elektrisiteetillä toimivhin kulkuneuvhoin. Tämä luopi uusia maholisuuksia, mutta siitä syntyy kansa uusia probleemia ja prässä nykyisen tieinfrastruktuurin reguleeraamiseksi. Laki vaihtoehtosen käyttövoiman infrastruktuurista sekä lain asetukset reguleeraava julkisesti saatavilla olevia elektristen kulkuneuvoitten laa'auspaikkoja ja energiastasuunitten hydrogeenintäyttöpaikkoja. Laa'auspaikkoitten perustaminen oon markkinalähtönen asia mikä tarkoittaa että se on kukasenki laa'ausoperaattorin ittensä jälkhin hunteerata mihin halvaa laittaa uuen laa'auspaikan. Julkisen tieverkon laa'ausinfrastruktuurin perustamista eli hallintaa ei nykyssä tielaissa erittäisesti reguleerata.

Asioitten ökonominen puoli tulee aina tärkeämmäksi. Teihin pannut ressurssit on kasvanhet hirmu paljo viimi vuosikymmeninä ja sen takia on muun myötä lisätty voimala tieverkkoa. Staatin perustava hallintaprinsippi on että toimet häätyvä ottaa vaarin ressurssipruukin effektiivisyydestä. Vaikka effektiivinen ressurssipruuki on lujasti ankrattu, ni tämä ei kuitenkhan nä'y tielaissa. Yksi syy siihen että yhthenräknätty ressurssipruuki tietarkotukshin on niin paljo lissääntynny, on se että kansa pummirahoja on otettu käyttöön julkisten teitten finensieerauksessa. Isontingan mellinkissä 14 (2023–2024) Kansalinen kuljetusplaana 2025–2036 on esimerkiksi räknätty että tieprosektihin käytethän tuona aikana vuotisesti keskimäärältä 8,4 miljardia kruunua pummirahoja. Pummirahoista tulee sitte ethenkäsin tärkeä rahalähe. Kaupunkipaikoitten muuttunhet tarphet ja kehitystrekit vaikuttava tässä paljo pummirahoitten kokoamisen lissääntymishen, ja se saattaa toimia esimerkkinä siitä että paikalliset esivallat ethenkikäsin välttämättä joutuva involveeratuksi asihan sishän sekä tieverkon kehittämisessä ja pummirahoitten käytössä kollektiivitrafikkia varten, ja siinä ko pummimaksoja reguleerathan erittäin aika- ja miljöötarpheitten jälkhin. Samassa se on tärkeä että pummifinansieeraus on semmosella tasala että sille löytyy legitimizeettiä.

2. Toimikunnan tehtävä

Toimikunnan työn päämääränä on ehottaa tielakhin muutoksia (materiaalisia, strukturaalisia ja lakiteknilisiä). Toimikunta pittää käyä tarkasti läpi kaikki tielain luvut ja arvioita onko tielainannon, eri asetuksitten ja normaalitten rakenus käypänen. Uusi tielainanto pittää ottaa vaarin yhtheiskunnan tarpheista ymmärettävällä ja tulevaisuuthen suuntaavalla reekelistölä. Lisäksi tielainanto pittää kuurota yhtheiskunnan effektiivistä ressurssipruukia, hyvvää kulkupääsyä ja trafikkiturvaa, ja se pittää ottaa vaarin kliima- ja miljööasioista ja trafikkiturvasta, siihen laihein ko on sanottu kuljetussektorin päämääristä Isontingan mellinkissä 14 (2023–2024) Kansalinen kuljetusplaana 2025–2036.

2.1. Toimikunnan työn ylheiset päämäärät ja raamit

Toimikunta pittää käyä koko tielain läpi ja ehottaa paranuksia siihen laihein että varmistethan selvät ja etukäthen arvattavat raamit tie-esivalloitten eesvastauksele suhthessa niitten omhan tieverkkhon. Toimikunta häätyy arvioita mitä on tarve reguleerata laila, mitä asetuksila ja mitä tienormaalilla, onko reekeliä mitä hää'ythän hyljätä/muuttaa ja onko Kulkudepartementin eesvastausalala muita asioita mitä tielaki pittää reguleerata. Tässä yhtheyssä häätyy homman lähöksi ottaa net kommuunilain määräykset missä puhuthan siitä kunka staatti tyyrää kommuunia ja fylkinkommuunia niitten toimissa. Toimikunta saattaa tarvittaissa vaalostaa muitten laitten muutostarpheja meininkinä varmistaa yhtenäisen reekelistön.

Työssä uuen tielain ethen toimikunta pittää ottaa lähöksi sen että tielaista löytyy määräykset jotka reguleeraava esivaltaa ja tehtäviä mikkä on välttämättömät ja vasituiset organiseerauksessa, finansieerauksessa, suunnittelussa, prosekteeerauksessa, rakentamisessa, piossa, hoiossa, omhaisuuen halthunotossa, omhaisuusrajoitten matriikkelhin ylösmerkittemisessä ja muissa asioissa mikkä on välttämättömät tieinfrastruktuurista huolehtittaissa ja kehitettäissa.

Hallitus pittää että se on toimikunnale hyä lähtö verrata omia reekeliä Pohjasmaitten ja maholisesti kansa muitten samantapasten maitten tieinfrastruktuurin reekelhin. Sillon se jo varhasessa vaihessa selviää onko muissa maissa toisenlainen ja paremin yhtheiskuntaa palveleva tieinfrastruktuurilainanto ko meilä Norjassa. Toimikunnan tämän asian analyysi pittää olla myötä toimikunnan raportissa.

Selvitettäissä mikä on yhteiskunnan reguleeraustarpeet, se pitää arvioida ehdotetun reguleerauksen ökonomiliset ja administratiiviset vaikutukset. Selvityksen lähtönä pitää olla semmonen effectiivinen ja kantamakykyinen yhteiskunnan ressurssien käyttö mikä antaa lisäarvoa koko yhteiskunnalle.

Toimikunta pitää uueksi tielaisiksi työtellä täyellisen ehotuksen mikä on kirjoitettu sillä mallilla että se on valmis lähettäväksi kuulemishen, ja se pitää antaa neuvotuksen koko tielainannon struktuurista. Toimikunta pitää panna painoa yksinkertasuuele, kokonhaiskuan ymmärettävyyele ja praktiselle käypäsyyle.

Toimikunta saattaa hommata ulkopuolisia selvityksiä siihen määrän ko toimikuntatyön ökonomiset raamit antava myön.

2.2 Probleeminasetuksia

Toimikunta pitää erityisesti hunteerata seuraavia asioita:

- Norjan tiesektorin nykyisen organiseerauksen, tyyräyksen ja finansieerauksen reguleeraus
- mikä oon tiesektorin keskiset vaikeuet ja tehtävät tästä ethenkäsin
- tie-esivalloitten eesvastauksen yhtäläisempi reguleeraus, ja sen alla onko tarvetta ylikäyphin, lakhin perustuvhin vaatimukshin, mitä tullee suunnittelhun, rakentamishen, pithon, hoithon ja eri kategoorihoin kuuluvitten julkisten teitten hallinthan.
- selvittää eesvastauksen jakkaantumisen mitä tullee julkisten teitten yhteiskuntaturvhan ja valmhiuthen, tämän alla kansa eesvastaus yllättävitten tapahtumitten yhtheyessä, sekä määräykset informasuuniturvasta ja IKT-varmuudesta
- mitä kansalisia tehtäviä pitää ethän reguleerata tielaila, ja kansa kunka varmistaa tämän tehtävän suorittamisen sillä mallilla että staatti Staatin tiehomman kautta joka taphauksessa häätyy ko'ordineerata tahi pyytää informasuunia tie-esivalloilta ja Nye Veieriltä
- selvemin rajattu eesvastaussuhe eri tie-esivaltatasoitten välissä
- tielain ja plaana- ja rakenuslain välinen suhe, ja vaalostaa epäselvyyksiä rajanteossa toishalta niitten kahen ja toishalta muitten tässä paikkaa relevanttitten laitten välissä; tässä yhtheyessä häätyy arvioida kansa muun infrastruktuurin, esimerkiksi haminoitten, rautatieterminaalitten ja lentokenttitten reguleerausta
- minkälaisia toimia/reguleeraustarkotuksia varten pakkolunastaminen on maholinen
- esivalloitten toimet kontra privaatti autonomia -suhthen reguleeraaminen
- julkisten teitten, tämän alla trafikantmaksot (pummirahat), finansieerauksen selvempi reguleeraus
- kunka oethan vaarin valmhiuen ja militäärisen mobiliteetin interessistä
- vaatimus julkisille teille että net ottava enämen vaarin kuluttajitten palvelemisesta
- selvä ja ethenkäsin kattova eesvastaus daatasta erityisesti ajatellen digitaalisen ja navigeerauskelposen tieverkon kehitystä, ja sen alla hunteerata tarvetta ottaa sisäle enämen määräyksiä älykkhäitä kuljetussysteemiä (ITS eli ÄKS) varten
- tarkempia vaatimuksia tie-esivalloitten ja tieselskaapin tyyräyssysteemille
- kannattaako tielaila rajata tiesyyniesivaltoja ajatelten yhteiskunnan tarvetta päästä yhtenäishen ja tiefaakhin perustuvhan syynisysteemhin
- yhteiskunnan tarve tulevalla tielaila reguleerata privaattia teitä

- onko tielaki käypänen ko haluthan hy'iä ja effektiivisiä prosessia sekä tieinfrastruktuuria laitettaissa ja asioissa missä toisenlainen infrastruktuuri joutuu kontakthin julkisten teitten kansa
- kunka tielain saahan siihen mallhin että se ottaa vaarin effektiivisestä resurspruukista
- oikeuskehitys EU:ssa ja EÖY:ssä (= Euroopan ökonoominen yhtheistyöala eli EØS) ja reguleeraus muissa Pohjasmaissa

3. Mandaatin rajotukset

Selvityksen lähtönä pittää olla että tiesektorin nykystä organiseerausta ei muuteta. Tämä tarkoittaa että toimikunta ei piä ehottaa muutoksia Staatin tiehomon organiseeraukshen, ja että fylkit ja kommuunit itte administreeraava ommaa tieverkkoa.

Lisäksi lähtönä pittää olla että Nye Veier hoitaa kruununteilä sille annettuja tehtäviä.

Lähtönä pittää kansa olla että syyniesivallat (Tiesyyni) hoitava julkisten teitten tiesyynitehtäviä. Toimikunta saattaa kuitenkin, vertaa ylipuolen punktia, arvioita onko Tiesyynin mandaatti formuleerattu käypäsellä mallila. Tällä hetkelä tiesyyniesivalloitten mandaatti koskee tyhä kruununteitä, mutta nyt olhan laittamassa selvitystä missä hunteerathan Tiesyynin mandaatin laajentamista lähtönä yhtheiskunnan tarphet.

Selvityksen lähtönä pittää olla pummisektorin nykyinen eesvastausjako, sekä ennen kaikkia että pummirahoitten periminen vaatii Isontingan hyväksymisen ja että takana on paikallinen alje. Mandaatin sishän ei kuulu alternatiiviset tahi komplementeeraavat toimet suhthessa nykyshen pummirahanperimissysteemhin, niin ko esimerkiksi tiemakso.

4. Yltheisiä ohjheja

Toimikuna pittää ottaa työn lähöksi selvitysinstruksin, vertaa erttäinki instruksin kohtaa 2-1 ja 2-2, ja tämän alla selvityksen relevantista, vaihtoehdosista toimista.

Toimikunta pittää formuleerata lakiehotukset sen jälkhin ko Oikeus- ja valmhiusdepartementin ohjheissa "Lakiteknikk ja lainvalmistelu" ("Lovteknikk og lovforberedelse") (2000) seisoo, vertaa selvitysinstruksin kohta 4-1. Lakityön erityisenä päämääränä on että reekelistä tullee käyttäjäystävälliset. Sen takia lakiehotus pittää olla systemaattisesti kirjetettu ja yksinkertanen, ja sen kieli pittää olla selvä.

Reekelitten muutoksitten tärkeä premissi on teknologinen kehitys. Toimikunta pittää pittää vaarin että uusi tielaki on teknologianeutraali.

5. Läpivieminen

Kulkudepartementila on maholisuus tarphen jälkhin lisätä ja muuttaa mandaattia. Kansa toimikunta saattaa ehottaa departementile muutoksia mandatthin.

Toimikunta saapi oman sekretäärikunnan.

Toimikunnan työle vahvistethan erittäiset ökonoomiset raamit.

Toimikunnan johtajan ja departementin kesken pi'ethän alkamiskokous. Sillon ko mandaatin sisälyksestä ilmenee epäselvyyttä, toimikunnan johtaja ottaa yhteyttä departementtiin. Departementti saattaa tehdä mandaattihin tarpeellisia tarkenuksia ja justeerata sitä.

Toimikunta pitää huolen että se hommaa ulostuloja relevantilta kompetansimiljoilta. Se pitää jo varhasessa vaiheessa arvioita onko tarve oornata ulostulokokouksia, seminaaria eli muilla konstilla saaha relevantilta miljoilta niitten mielipiteitä. Selvityksestä pitää käy'ä ilmi tulostuloitten pääkohat ja niitten arviointi.

Toimikunnan lähtönä pitää olla staatin toimikuntatyön voimassa olevat ohjhet.

Toimikunta pitää jättää selvityksen julkisen selvityksen (NOU) haamussa ennen aprilikuun 2028 loppua.