

Administrativt innspill fra Stavanger kommune til Veglovutvalgets arbeid med revisjon av veglova

1 INNLEDNING

Stavanger kommune viser til oppnevningen av Veglovutvalget, og vil med dette gi administrativt innspill til arbeidet med revisjon av veglova.

Veglova er en eldre lov; opprinnelig vedtatt i 1963, formulert, strukturert og systematisert i lys av en annen tid, og med andre rammebetingelser enn i dag; både rettslig og faktisk.

Stavanger kommune støtter at det utarbeides en revidert veilov; fortrinnsvis med ny systematisering og utforming, samt oppdatert språk og begrepsbruk.

Kommunen slutter seg til beskrivelsen i lovutvalgets mandat av utfordringene med dagens veilov og hva revidert veilov bør regulere. Kommunen mener imidlertid at mandatet har for liten oppmerksomhet på de forhold som knytter seg til de kommunale veiene.

Arbeidet med ny veilov må gi vesentlig større oppmerksomhet til kommunenes utfordringer, behov og interesser. Disse er i for liten grad behandlet i dagens regelverk, til tross for at 42 % av dagens veinett er kommunalt, og de fleste avkjørsler til privat eiendom er lagt til det kommunale veinettet.

Kommunen mener at et overordnet mål med revisjonen må være å gjøre reglene for vei mer helhetlig, forutsigbare og bedre tilgjengelige for de som har behov for å forstå eller anvende dem. Ulovfestet rett må avklares og lovfestes.

2 OPPSUMMERING AV ENDREDE RAMMEBETINGELSER

Komiteen som skulle utarbeide lovutkast til gjeldende veglov, ble oppnevnt allerede i 1951 og avga sin innstilling i 1957. Samtidig var andre lover under revisjon. Av stor betydning for veiloven var arbeidet med revisjon av bygningsloven. Blant annet på grunn av det arbeidet, ble innstilling til ny veilov først lagt frem i 1960. Ny bygningslov ble endelig vedtatt i 1965, og har senere, i motsetning til veiloven, blitt revidert to ganger; først i 1985, og deretter med en helt ny lov i 2008. Som kjent har plan- og bygningsloven hatt til dels overlappende virkeområder. Og den manglende revisjon av veiloven i takt med plan- og bygningsloven, har skapt utfordringer for rettsanvenderne; særlig for kommunene.

De offentlige veiene har en litt annen funksjon og betydning for samfunnet i dag sammenlignet med på begynnelsen av 60-tallet. Helt frem til 1950 var hestekjøretøy i utbredt bruk i Norge. Jernbane var et viktig transportmiddel. Først etter 1960, da rasjonering av personbilen ble opphevet, økte bruken av bil kraftig. Ifølge SSB var det da 215 000 registrerte personbiler i Norge. I 1976 passerte antallet 1 000 000, og i dag er det registrert 2 936 927; dvs. ca. 15 ganger flere biler enn da veiloven ble vedtatt.

Samtidig har også antall kjøretøykilometer blitt tidoblet, mens antall kilometer offentlige vei har blitt doblet. Også godstrafikken på vei har steget kraftig. I tillegg har det skjedd en rivende utvikling innen bygging av veier; både kvantitativt og kvalitativt. Nye veistrekninger er etablert, andre har blitt utvidet eller lagt om. Vi bygger høyere, dypere, bredere, lengre og mer avansert enn før. I den sammenheng er det grunn til å trekke frem at tross økt veilengde og den store trafikkøkningen siden 1960, er det færre i dag som dør eller skades i trafikken. Et viktig premiss for det har bl.a. vært veimyndighetens oppgave med å sikre trygg ferdsel.

I dag skjer også en vesentlig større andel av innenlands transport på vei sammenlignet med jernbane og båt. Med andre ord er veien i dag en vesentlig viktigere infrastruktur for samfunnet enn det var på begynnelsen av 1960-tallet. Veiene har også blitt viktigere for kollektivtransporten, bl.a. som følge av mindre jernbaneutbygging, men også som følge av bedre veier og et bedre utbygget veinett, samt svakere konkurranse fra skipsfarten. Dette har også gjort veiene viktigere for beredskapen.

En annen endring som har skjedd de siste årene, er den økning av «halvmyke» trafikanter; dvs. brukere av el-sykler og el-sparkesykler. Disse har skapt nye utfordringer i trafikken og på veiene. Det samme gjelder innføring av el-biler og det medfølgende behovet for lading langs veiene.

Ellers avvikles i dag trafikken raskere, med til dels høyre fartsgrenser, og det er større forventning hos trafikanter og samfunnet ellers til at veiene er trygge, effektive og til enhver tid fremkommelige. Dagens næringsliv er avhengig av at veitransporten fungerer hele tiden.

Den økte bilbruken, og forventningen til effektiv og påregnelig trafikkavvikling, har også skapt et press på de myke og sårbare trafikantene. Det har utløst et større behov for, og økt etablering av fortau, gang-, sykkel- og turveier. Denne infrastrukturen er i dag helt avgjørende for en trygg og effektiv trafikkavvikling på veiene for øvrig, samt for å tilrettelegge for flere fossilfrie reiser lokalt. Hoveddelen av det offentlige trafikkarealet som benyttes av myke og sårbare trafikanter forvaltes for øvrig av kommunene.

Til sist må også nevnes at offentlig vei i dag ikke bare gjør nytte som infrastruktur for kjøretøy og personer. Særlig i byer og tett utbygde områder for øvrig, benyttes veigrunnen i stor utstrekning til fremføring av ledninger og kabler for vann, avløp, kloakk, elektrisitet, tele, fiber, fjernvarme og gass. Samtidig blir det mer vanlig å utnytte luften over veien til

utbygging; enten ved utkraging eller sammenkobling av bygg på hver side. Og veien inngår oftere i et system for håndtering av overvann. Bruken av vei til fremføring av kabler i luft synes derimot redusert.

3 BEHOVET FOR NY VEILOV

Kommunen støtter at det er behov for en ny veilov.

Som følge av den ovennevnte utvikling, har det i mellomtiden vært behov for både å justere og fylle ut veiloven av 1963. Det har skjedd ved lovendring, men også ved ny rettspraksis, forvaltningspraksis og rettsteori. Det betyr at dagens materielle veirett bygger på en bred sammensetning av rettskilder, og er ikke lett tilgjengelig for rettsanvenderne; typisk saksbehandlere og innbyggere. Dette skaper utfordringer og usikkerhet; særlig i den kommunale saksbehandlingen med begrensede ressurser, som igjen går ut over forvaltningens effektivitet, men også innbyggernes rettsikkerhet.

Rettsregler som naturlig hører under veiretten, men som i dag ikke kommer til uttrykk i veiloven, bør inkorporeres i den nye loven. Det gjelder typisk spørsmål som er løst ved rettspraksis, eller av annen lovgivning, forvaltningspraksis eller teori. Et eksempel er de tilleggskrav Høyesterett har oppstilt for at en vei er offentlig. Et annet der høyesterett har slått fast at avkjørsler under visse omstendigheter kan være lovlige selv om offentlig tillatelse mangler. Særlig har den kommunale veiforvaltning behov for at loven, med eventuelle forskrifter, gir klarere svar på de rettslige problemstillinger som dukker opp tilknyttet veiene.

Videre må det avklares om en ny lov skal ha annen eller ny materiell regulering enn det som i dag følger av rettspraksis mv. som nevnt over, f.eks. om tillatelse til avkjørsel kan oppstå som følge av passivitet fra veimyndighetens side. En slik avklaring vil være av vesentlig betydning ved vurdering av kompensasjon ved krav om stenging eller omlegging av avkjørsler, eller fjerning av vegetasjon eller innretninger i en frisiktsone.

Hensynet til myke og sårbare trafikanter kan i større grad vektlegges, og bør komme tydeligere til uttrykk i loven. Og dagens veilov fremstår mangelfull når verken fortau, gangveier, sykkelveier eller turveier, som er særlig viktig for denne gruppen, er særskilt regulert. Dette er uheldig for kommunene som forvaltere av slikt trafikkareal; typisk torg og fortau. Ny veilov bør også avklare kommunens adgang til å regulere bruk av slikt areal som eier etter privatrettslige regler.

4 FORHOLDET TIL ANNEN LOVGIVNING

Andre lover generelt

Ny lov må også harmoniseres med annen lovgivning; særlig plan- og bygningsloven av 2008. Men loven må også harmoniseres med andre nyere lover som matrikkellova av

2005, kommuneloven av 2018, havn- og farvannsloven av 2019, og vass- og avløpsanleggslova og forvaltningsloven av 2025. Det gjelder både reglenes materielle innhold, men også begrepsbruken og system.

I tillegg kan det være behov for harmonisering med, eller tilpasning av andre lover med betydning for veiene, f.eks. tinglysningsloven av 1935, vassdragsloven av 1940, oreigningslova av 1959, naboloven av 1961, veitrafikkloven av 1965, dokumentavgiftsloven av 1975, forurensningsloven av 1981 og jernbaneloven av 1993.

Vi mener Veglovutvalget også bør vurderer ovennevnte.

Plan- og bygningsloven spesielt

Som nevnt i Veglovutvalgets mandat er grensesnittet mellom veiloven og plan- og bygningsloven særlig utfordrende. De er til dels overlappende, og lovens egne bestemmelser bidrar kun unntaksvis til å avklare løsningen dersom begge lover synes å komme til anvendelse.

Lovens ordlyd gir som regel begrenset veiledning ved overlapp. En særlig uheldig konsekvens er at det kan oppstå uklarhet med hensyn til kompetanse. F.eks. behandles klager over vedtak etter veiloven av kommunene selv, mens klager over vedtak etter plan- og bygningsloven behandles av Statsforvalteren. Det er med andre ord ikke likegyldig om et vedtak om vei fattes av plan- eller byggesaksmyndigheten eller av veimyndigheten.

Særlig uheldig synes tilfeller der byggesak gir dispensasjon fra plan som gjelder vei; typisk avkjørsel, uten at veimyndigheten er sikret mulighet til å gripe inn. Dette er et særlig problem for fylkeskommuner, som forholder seg til en rekke kommuner, og hvor det kan være utfordrende å til enhver tid fange opp alle dispensasjonssaker.

Her er det spørsmål om det enten bør gjøres begrensinger i adgangen til å dispensere fra plan hva gjelder vei, eller om dispensering ikke tillates uten uttrykkelig samtykke fra veimyndigheten. Her vises bl.a. til nye plan- og bygningsloven, kap 12A, hvor det ikke er anledning for planmyndigheten å inkludere fylkeskommunal infrastruktur i hensynsoner med krav om grunneierfinansiert infrastruktur uten samtykke.

Ellers viser vi til Holt og Winge sin rapport *Juridisk utredning om forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven* av desember 2024, som kommune i det vesentlige slutter seg til.

5 FORHOLDET MELLOM OFFENTLIG VEI OG PRIVAT EIENDOM

Forholdet mellom offentlig og privat vei

Det har i praksis vist seg utfordrende i mange tilfeller å fastslå om en vei er offentlig eller privat. Som regel mangler dokumentasjon for at veier er overtatt av det offentlige, og

veiareal har ikke blitt fradelt og overskjøtet. Utfordrende kan det også være å fastslå om veien er overtatt med grunn; dvs. om det offentlige har blitt reell eier av grunnen.

Dersom det har blitt skrevet overtakelsesforretninger, har det som regel vært signert for at det offentlige overtar vei og grunn. I praksis har det derfor vært lagt til grunn at når det offentlige overtar vei til drift og vedlikehold, så overtas også veigrunnen vederlagsfritt.

Mellom de offentlige veiforvalterne har slik regel vært lagt til grunn. Også i forhold til de private har det vært antatt som et utgangspunkt, slik at den private har måtte sannsynliggjøre at så ikke var tilfelle. En har sett det slik at den fordel de private oppnår ved at det offentlige overtar drift og vedlikehold, fullt ut kompenseres for det tap det er for den private å avstå grunnen. Ved bygging av ny vei, har tanken tilsvarende vært at fordelen den private har ved å få bedre adkomst, oppveier tapet ved å avstå grunn til vei. I tillegg, de begrensinger på bruken av eiendommen som følger av veglova, gjør i praksis arealet verdiløst for grunneier etter at det offentlige har overtatt veien. I alle fall var dette den herskende oppfatningen.

I dag ser vi at de private i større grad viser interesse for å beholde veistrekninger som private, og utfordrer kommunen dersom det ikke foreligger formell dokumentasjon på overtagelse eller overskjøting av grunn. Vi skulle tro at de private vil ønske velkommen å overlate drift og vedlikehold til det offentlige. Men vi ser at de private i større grad ønsker kontroll på arealet. Det er på det rene at med offentlig vei følger en rekke begrensinger på bruken av eiendommene langs veien, samt krav til avkjørsel med videre, som kan håndheves med tvang. Særlig regler om byggegrenser, frisiktsoner, forbud mot tiltak i veien, og fri adkomst for alle osv. gjør at en offentlig overtagelse likevel ikke synes attraktivt for alle. Derfor er det svært uheldig at det ofte kan reises tvil om en vei egentlig er offentlig, og følgelig om den myndighet som veglova gir offentlige veier kan håndheves.

Grunnleggende rettsprinsipper forutsetter at det offentlige ikke kan ta seg til rette på privat eiendom uten videre. Følgelig kan ikke kommunen overta private veier uten et rettsgrunnlag. Dersom kommunen skal overta drift og vedlikehold av en privat vei, må veieier (veilaget) samtykke; uttrykkelig eller ved konkludent adferd, eller kommunen må ha lovhjemmel. Kommunen har i dag hjemmel til å «ta opp» private veier som kommunale veier. Konsekvensen av slike vedtak for den private eier er imidlertid ikke uttrykkelig avklart i loven. Det er på det rene at slike vedtak ikke er ekspropriasjonsvedtak (selv om det heller ikke er like klart), og følgelig ikke gir det offentlige rett til å overta selve eiendommen. Det er mer naturlig å tolke det som en rådgighetsinnskrenkning for den private, og en lovhjemmel for det offentlige til å utøve myndighet eller forta tiltak på privat grunn. Her er det imidlertid behov for en tydeligere avklaring i ny lov.

Det bør etableres tydeligere regler for når det offentlige kan kreve å overta veigrunn sammen med vei. F.eks. når det offentlige overtar vei til drift og vedlikehold som har blitt

opparbeidet som rekkefølgekrav etter en reguleringsplan, bør det offentlige også uten videre kunne kreve overtagelse av veigrunnen. Dersom grunneier i slike tilfeller mener å lide tap, bør grunneier kunne kreve skjønn for utmåling av erstatning (tilsvarende som ved «tvangsklipping» av vegetasjon på privat eiendom). Her foreslås at grunneier har bevisbyrden for at han i det hele tatt lider tap, og dersom skjønn kreves bør grunneier dekke egne sakskostnader om skjønnen kommer til en vesentlig lavere erstatning enn det som er krevd eller at det ikke skal utbetales erstatning.

Det må generelt lages klarere regler for overtagelse av private veier. Det må bl.a. avklares om overtagelse av privat vei generelt innebærer overtagelse av veigrunnen. Det bør også komme bedre regler for grunneiers disponering av undergrunn og luft dersom grunn ikke avgis. Tvil om eiendomsrett til grunnen bør adresseres i loven, og det offentlig bør få en tydeligere hjemmel til å kreve overtagelse av veigrunnen.

Det bør videre gjøres endringer i matrikkel- og tinglysningsregelverket, slik at det offentlige kan få målt opp og tinglyst veigrunn uten at det betales dokumentavgift. Det bør vurderes lovfesting av plikt for utbyggere til å sørge for fradeling og overskjøting av vei med grunn, når vei overleveres til offentlig drift og vedlikehold som rekkefølgekrav etter reguleringsplan. Utbygger må være ansvarlig for kostnadene.

Det bør komme en forenklet ekspropriasjonshjemmel der hvor veigrunnen ikke er overført til det offentlige, men hvor det offentlige har overtatt drift og vedlikehold.

Forholdet mellom offentlig vei og privat eiendom for øvrig

Den nye loven må på en klarere måte fastslå hvilke arealer som veimyndigheten omfatter, og hvilke begrensninger reglene setter for utøvelse av privat eierrådighet; enten dette gjelder veibane eller sidearealer. F.eks. er begrepet «veiens eiendomsområde», slik dette er brukt i dagens veilov, direkte forvirrende. Det er uklart hva det omfatter, og det er uklart hvilken rettslig betydning det har for offentlig myndighet og privat grunneier.

Det bør komme en tydelig hjemmel for veimyndigheten til å gripe inn mot vegetasjon eller annet som stikker inn over veiens område; dvs. de areal som veimyndigheten har drift og vedlikehold av. I dag støtter kommunen seg på naboloven, dersom vegetasjonen stikker ut over veibanen. Her bør loven gi en klarere hjemmel til å fjerne det som stikker ut over offentlig vei uten behov for å fatte vedtak. Kommunen mener dette er et viktig tiltak for myke og sårbare trafikanter, og at en klarere hjemmel her vil styrke deres trafiksikkerhet og fremkommelighet.

6 SPØRSMÅL OM EGNE BESTEMMELSER FOR KOMMUNALE VEIER

Dagens regelverk synes først og fremst tilpasset Statens vegvesens utfordringer og behov; deres bygging, drift og vedlikehold av fylkes- (frem til 2020) og riksveier. Imidlertid

opplever kommunene til dels andre utfordringer enn det statens vegvesen gjør, og selv om de fleste kommuner støtter seg på materiale produsert av Statens vegvesen, er ikke dette utarbeidet med tanke på de utfordringer bygging, drift og vedlikehold av kommunal veier kan skape. Dette gjelder særlig for bygater og gatenettet som utgjør tilførselsveier til boliger og næringseiendommer o.l. Kommunale veier har en stor variasjon av adkomster og grensesnitt mot privat eiendom.

Kommunen forvalter også mye og variert areal for myke trafikanter. Foruten rene gang- og sykkelveier, gjelder det særlig turveier, fortau, gågater, torg o.l. Ofte er ikke lovverket tilpasset den virkelighet som kommunen opplever; særlig med tanke på de krav som f.eks. stilles til avkjørsler eller bruk av kommunalt veiareal. Men også når det gjelder krav til utforming av trafikkareal for myketrafikanter og overgang mellom disse og areal for «harde» trafikanter.

Kommunalt trafikkareal med tilhørende sideareal blir i dag også i større grad utformet for å bidra til overvannshåndtering. Dette gjøre veien til en indirekte del av avløpsnettet. Dette forholdet mellom vei og avløp bør reguleres bedre.

En annet forhold vi vil peke på er det kommunale veiarealets betydning for parkering; både ved at det parkeres langs vei, men også privates ønske om å utvide eller etablere flere avkjørsler til egen eiendom for å bedre parkering. I byer handler avkjørsler til etablerte boligeiendommer primært om parkering; ikke om adkomst. Ettersom slike husholdninger ofte har (minst) to biler, er situasjonen ganske annerledes enn da veglova ble vedtatt.

Det bør vurderes eget kapittel for kommunale veier; i det minste en del særskilte regler utover at det overlates til kommunene selv å bestemme. Vi vil nevne tre grunner til dette: For det første er rammene for drift og vedlikehold av de kommunale veiene til dels annerledes enn for de fylkeskommunal og statlige veiene. Det andre er at den kommunale forvaltning av veier mangler de menneskelige ressursene som Statens vegvesen besitter. F.eks. er tilgang til jurister ofte svært begrenset, og de som er tilgjengelig er sjelden spesialisert på vei-juss. For det tredje er det lite samfunnsøkonomisk at kommunene hver for seg må bruke ressurser på å avklare hvilke regler som skal gjelde for sine veier. Og når det gjelder regler som skal ivareta en minimums sikkerhet, bør det være en felles standard for kommunale veier i hele landet; særlig av hensyn til myke og sårbare trafikanter. En løsning kan for så vidt være at det legges til rette for bruk av sentrale forskrifter for kommunale veier.

Et vesentlig element er at det endelig er politikerne som behandler veisaker i kommunene; ikke profesjonelle byråkrater. Politikerne behandler alle type saker som faller innenfor kommunens ansvarsområde – og det er svært mange – og regelverket bør derfor også være lett tilgjengelig for disse. Dagens regelverk forutsetter som regel en «oversettelse» eller «utfylling» av administrasjonen for at politikerne skal få det

fullstendige bildet av rettsreglene. Det betyr at regelverket bør være både forutsigbart og lett anvendelig for både jurister og ikke jurister.

7 FORHOLDET TIL ANNEN INFRASTRUKTUR

Veglova gir veimyndigheten betydelig kontroll med både veien og området rundt; herunder undergrunnen. Med tanke på den økte samfunnsmessige betydningen veien har fått som areal for annen infrastruktur, synes dagens lov mangelfull ettersom den ikke tar hensyn til hvor samfunnskritisk mye av den infrastrukturen som ligger i veien er. Det gjelder f.eks. strøm, fiberkabler, drikkevann og kloakk.

Dagens lov knytter seg primært til veitrafikken. Imidlertid er det ikke tvil om av veiforvaltning i dag også indirekte omfatter forvaltning av mer enn bare infrastruktur for kjøretøy. Det omfatter også trase for samfunnskritiske ledninger og kabler. Det bør fremgå av loven klarere hvordan prioriteringen bør være mellom de ulike ledningseierne som deler areal, og hvordan infrastrukturen skal forholde seg til hverandre. Som lovpliktig eier av vann- og avløpsledninger har kommunene vesentlig interesse av en enda bedre regulering på dette området. Og hensynet til god samfunnsøkonomi og beredskap taler også for en bedre regulering. Det bør spesielt vurderes hvordan forholdet mellom vei og annen samfunnskritisk infrastruktur skal håndteres. Se ellers NOU 2006:6.

Dagens regelverk er ikke tilstrekkelig utviklet til å skape balanse mellom den infrastrukturen som nå konkurrer om det samme arealet; enten den ligger der fra før, eller det skal legges ny.

Etter at bruk av el-bil ble utbredt, har det også oppstått utforinger med bruk av ladekabler i bygatene. Naturlig nok ønsker eiere av el-biler, som er henvist til gateparkering, også å kunne lade sine biler fra privat eiendom. Imidlertid kommer strekking av slike kabler i konflikt med bruken av fortau og annet trafikkareal. Her mangler det i dag et tydelig forbud i loven.

8 ADMINISTRATIVE SANKSJONER, TILSYN OG GEBYR

Dagens veilov gir få muligheter til administrativ sanksjonering av lovbrudd eller manglende etterlevelse av vedtak på tilsvarende måte som etter plan- og bygningsloven. Veimyndigheten er stort sett henvist til tvangsgjennomføring eller politianmeldelse. Politianmeldelse har i praksis vist seg lite hensiktsmessig og effektivt, og gjennomføring ved tvang oppfattes som særlig inngripende og skjer kun unntaksvis. Det er derfor ønskelig at det administrative sanksjonsregimet blir styrket i den nye veiloven; typisk ved adgang til å ilegge gebyr eller dagbøter når pålegg fra veimyndigheten ikke etterkommes.

For eksempel er det utfordrende for kommunen i dag å håndtere brudd på gravetillatelser. Som regel er kommunen henvist til å kreve bankgaranti før slik tillatelser

gis, men en slik privatrettslig håndtering kan både være ineffektiv, kostbar og ellers føre til forskjellsbehandling. Kommunen har i dag ikke hjemmel etter veiloven til å gi gebyr eller utestenge en useriøs graveentreprenør. Det er mulig å melde fra til Direktoratet for byggkvalitet, men dette har vist seg lite hensiktsmessig i praksis.

Det bør vurderes hjemmel for veimyndighet til å kreve bankgaranti på saklig grunnlag før gravearbeider godkjennes. Det bør også kunne være mulighet for å nekte tiltak i vei dersom det er grunn til å tro at tiltakshaver ikke vil, eller er i stand til å følge de vilkår som oppstilles i en gravetillatelse.

For øvrig bør også tilsynsrollen styrkes og hjemlene til tvangsgjennomføring av vedtak klargjøres.

9 ANDRE FORHOLD SOM BØR REGULERES

Klima og miljø

Ny veilov må regulere forholdet til klima og miljø, slik det er tilfelle for plan- og bygningsloven. Her er særlig håndtering av overvann og bevaring av naturmangfold sentrale elementer.

Digitalisering og ITS

Ved revisjon er det viktig å få en veilov som er oppdatert hva gjelder digitalisering. Sentrale tema her er digitale veidata, intelligente transportsystemer (ITS) og digitale tvillinger. Deling av data er også relevant.

Autonome kjøretøy

I Stavanger kommune har det vært gjennomført betydelig testing av autonome kjøretøy, som selvkjørende busser. Kommunen mener det er viktig at ny lov legger til rette for, og tydelig avklarer vilkårene for bruk av autonome kjøretøy. Kommunen ser stort potensiale i bruk av bl.a. selvkjørende busser for å imøtekomme behov for kollektivtransport i byene.

Ny lov må også legge til rette for bruk av selvkjørende biler mv. generelt. Det må bl.a. vurderes hvilke krav som skal stilles til veistandard og tekniske løsninger for å tillate selvkjøring på en veistrekning. Det bør avklares hvilke fordeler tillatelse til bruk av autonome kjøretøy kan ha for trafiksikkerheten og trafikkflyten. Det bør også ses på muligheten for at enkelte veistreknings på sikt forbeholdes kjøretøy med mulighet for selvkjøring.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Ny veilov bør angi veimyndighetens rolle og samarbeid med andre sektorer ved ekstreme hendelser, som for eksempel nasjonale kriser, ekstremvær og omfattende strømbrydd.

Også veienes rolle i den nasjonale beredskapen bør avklares og reguleres. Det bør også vurderes hvordan tiltak av hensyn til nasjonal beredskap skal finansieres. Det tenkes her f.eks. behov for styrket dimensjonering av bruer, bedre beskyttelse av kritisk veianlegg osv.