

Fra: Morten Lange <morten7an@yahoo.com>
Sendt: 24. februar 2026 00:30
Til: SD-veglovutvalget
Emne: Forsøksvis påmelding til høringsdag hos Veglovutvalget

You don't often get email from morten7an@yahoo.com. Learn why this is important

Hei,

Jeg tenker at jeg har noen interessante perspektiver å formidle, men kanskje vil dere ikke slippe meg til, for jeg har ingen organisasjon "i ryggen" Og organisasjonen jeg primært tilhører i denne sammenhengen kommer til å være representert i høringen.

Jeg sitter i styret i Oslo lokallag av Syklistforeningen. Opplevelsen hos flere av oss i lokallagene er at vi ser en del mønstre tydeligere enn den sentrale organisasjonen, eller at vi er ønsket å være tydeligere og mer "kontrære" om de problemene vi ser.

Om min bakgrunn kan jeg nevne at jeg i en årrekke har sittet i styret for Syklistforeningens lillesøster på Island, Landssamtök hjólréiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation).

Jeg har vært involvert i arbeidet til European Cyclists' Federation, deltatt på flere Velo-City konferanser og har vært opptatt av natur- og miljøvern, med varierende intensitet siden på 70-tallet. Bærekraftig utvikling har også vært noe jeg har sett som sentralt og nødvendig siden Brundtlandskommisjonens rapport, 1987.

Mine viktigste innspill angår nettopp skjæringsfeltet mellom transport og bærekraftig utvikling, ofte med sykling som "linse" / prisme.

Jeg så fra beskrivelsen / invitasjonen:

"Vi er derfor også interessert i innspill på viktige utviklingstrekk, f.eks. teknologiske endringer, som kan ha betydning for hvordan fremtidens veier bør forvaltes og hvordan nye veglov bør utformes."

Og fra mandatet:

"Dagens veglov er ikke fleksibel nok til å ta opp i seg til enhver tid gjeldende hovedmål i veisektoren, og tar blant annet ikke opp i seg tydelige og langsiktige mål på områder som sikkerhet, beredskap, miljø, klima, klimatilpasning og teknologi."

Ett innspill er å peke på Stokkholmserklæringen fra Verdenskonferansen om trafikksikkerhet i 2020, der man enda tydeligere enn tidligere sa at fremming av aktiv transport og kollektivtransport må være en integrert del av arbeidet for færre alvorlige skader i trafikken. Trafikksikkerhet ble tatt inn blant bærekraftsmålene. Trafikksikkerhet må også ta inn og integrere bærekraftsmålene. Ikke minst fordi de absolutt _kan_ spille på lag.

Jeg håper Veglovutvalget kan ta utfordringen med å søke å operasjonalisere dette gjennom utformingen av NOU-en, som grunnlag for ny lovgivning.

Et annet innspill er å peke på noe helt konkret som trekker det norske samfunnet i motsatt retning: Jeg snakker her om såkalt arbeidsvarsling når det graves i gate og vei, eller på annen måte legges beslag på veggrunn midlertidig. Da henvises gående, inklusive barn, eldre rullestolbrukere, blinde, andre funksjonshemmede, syklende i alle aldre og andre til å bevege seg ut i biltrafikken, gjerne på gjørmete og/eller ujevnt underlag.

Oslo kommune har en veileder for arbeidsvarsling for gående og syklende. Her heter det

at gående og syklendes sikkerhet og sikkerhetsfølelse skal prioriteres over "framkommelighet" (det vil ofte si hastighet og bekvemmelighet) for biltrafikk. Men intensjonene og eksemplene i den blir nesten aldri fulgt. Dette bør løftes opp på nasjonalt nivå, innlemmes i lovverk og håndheves, gjerne med dagmulkt eller tilsvarende ved brudd.

Til slutt vil jeg også _nevne_ koblingen mellom usikre tider og transport.

Vi har mange ganger sett hvordan personbiltransport ikke er en robust løsning når det røyner på. Derimot er sykkelen et meget robust og ekstremt energieffektivt transportmiddel. Som f.eks kan repareres uten elektrisitet eller elektronikk. NOU-en bør omhandle robuste transportløsninger i kriser, herunder sykkelen som bidrag til beredskap.

Hvordan bør trafikksystemet tilpasses i krisetider? Bør det ikke ligge føringer om dette i lovverket?

(Uffda, der var klokka plutselig over midnatt. Dere får håndheve den utsatte fristen som dere vil)

--

Best Regards / Vennlig hilsen / Kær kveðja / Kila la heri
Morten Lange