

Statens vegvesen

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)



Norges  
Handikapforbund

Vår dato: 15.12.2020

## **20/182029 – Høring: Veiledning om universell utforming av veger og gater**

Norges Handikapforbund (NHF) takker for muligheten til å kunne gi innspill i denne høringen.

Norges Handikapforbund er en uavhengig samfunnsrettet organisasjon for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Vi arbeider for likestilling, full deltakelse, mangfold og rettigheter. NHF er opptatt av at alle skal ha et likeverdig og tilfredsstillende transporttilbud for å kunne ta del i samfunnslivet på en likeverdig måte.

For å oppnå dette må hele reisekjeden være universelt utformet, noe som langt fra er tilfellet per i dag. Derfor er det helt nødvendig med veiledere som gir tydelige signal på hva som må gjøres for at alle har likeverdig tilgang til transport, veger og gater uavhengig av funksjonsevne.

Vi vil innledningsvis minne om delmål 11.2 i FNs bærekraftsmål: *"Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne samt eldre."* Dette målet kan sammenstilles med artikkel 9 i FNs funksjonshemmedekonvensjon (CRPD) der det slås fast at *"samfunnet skal identifisere og fjerne hindringer som vanskeliggjør tilgangen til bygninger, transport og arbeidsplasser"*. Norge har forpliktet seg på begge, men det kreves en tydelig satsning på universell utforming av hele reisekjeden før man når målene.

I det følgende vil vi presentere våre kommentarer til veilederen. Vi starter med noen overgripende tema, før vi kommenterer pr. avsnitt.

### **TEK17 vs TEK 10**

Den nye veilederen følger TEK 17. Vi vil påpeke at dette vil øke behovet for særløsninger. TEK 17 tillater for eksempel brattere ramper enn det TEK10 gjorde. Vi opplever at denne endringen

medfører at en del rullestolbrukere ikke klarer å forsere rampene og man får dermed løsninger som man kaller universell utforming, men som ikke er mulig å bruke for alle. Vi mener det ikke er i tråd med føringene som ligger i bærekraftsmålene og i CRPD.

### **Underlag fortau, gågater, torg, gatetun og sambruksgater.**

For fortau sier veilederen at det bør være asfalt, evt betongheller i gangsoner. Vi mener gatestein og brusteiner helt bør unngås på alle disse områdene. Gatestein gjør det vanskeligere å komme seg fram for rullende, og for mange vil det også være smertedrivende å trille over hardt og ujevnt underlag. For folk med dårlig balanse vil våt gatestein gjøre det lettere å falle, enn det som er situasjonen på våt asfalt. Dersom man skal oppdatere gater med eksisterende brostein og det må erstattes med brostein, må denne være skåren eller brent med tette fuger.

### **Rullestolbrukere, elbiler og ladestasjoner.**

Stadig flere velger elbil, også blant rullestolbrukere. Dessverre er ladestasjoner og ladeplasser dårlig tilrettelagt for dette. Vi mener veilederen må utvides med et kapittel om ladestasjoner for elbil, samt at det gjøres endringer i andre relevante veiledere. Ladestasjonene må være mulig å betjene fra sittende høyde og de må være plassert slik at du kommer inntil også med rullestol. I dag er det siste en utfordring også på grunn av kollisjonsvern rundt laderne. Det må også være tilstrekkelig plass ved ladestasjonene og ladeplassene til at bilister i rullestol kommer seg ut av bilen når de skal hurtiglade. Når ladestasjon er plassert på fortau må fortau være nedsenket mot parkeringen, slik at fører i rullestol kan komme seg opp til ladestasjonen.

Norges Handikapforbund bidrar gjerne til å få hensiktsmessige og nødvendige regler på plass.

## **2. Fortau**

Fortau bør være uten tverrgående renner. Slike tverrgående renner vil gjøre det vanskeligere å rulle. Samtidig vil det å rulle over slike kjøles som slag oppover mot rygg og sete, og være smertedrivende.

Tverrfall på fortau er oppgitt å burde være så nær ned mot 2% som mulig. Dette er viktig for bl.a. folk som ruller, har rullator, eller dårlig balanse. Å rulle på fortau med store tverrfall er tungt og krevende.

## **3. Gang- og sykkelvei**

På side 15 er behov for kantstein mellom fortau og sykkelvei omtalt. Denne "skal være ikke-avvisende og være mellom 2-4 cm". Det gis forklaring på hvorfor det må være kantstein, men ikke hvorfor den ikke må være mer enn 4 cm. Vi mener det er nødvendig å nevne at kantstein som er høyere enn 4 cm vil gjøre det vanskelig for rullestolbrukere å krysse kantsteinene, f.eks ved hindringer på fortauet.

Stigningstabellen på side 15 viser at stigninger utenfor sentrum på på 35-100 meter, tillates å være på 7% (stigningsforhold ca 1:15). Vi mener dette er for bratt til å kalles universell utforming.

## **5. Gågater**

HC-parkeringsplasser og gågater. I dag ser vi at stadig flere byer velger å få bilfrie områder. Det er det mange positive effekter av, men uten de riktige tiltakene bidrar det også til utestengelse av mennesker med ulike funksjonsnedsettelse. Når man legger flere gågater tett i tett, er det utfordrende for folk med HC-kort og bil å komme til denne delen av byen. For å få HC-kort må man ha en svært sterkt redusert gangevne. Er nærmeste HC-plass langt unna, kommer man ikke dit man skal. Spesielt er dette ekstra utfordrende for folk med sterkt nedsatt gangevne og som ikke bruker rullestol. Vi mener planene om større bilfrie byområder krever at det åpnes opp for HC-parkeringsplasser i gågater. Slike gater kan man allerede merke med underskilt som gjør det lov å kjøre inn for varelevering og for kjøring til eiendommene. Fra Oslo vet vi at både bevegelsehemmede og synshemmede rapporterer at det er vanskelig å komme seg til leger i sentrum, selv med drosje.

### **6.1 Sykkelgate**

I sykkelgate defineres kjørefeltet å være bare for syklende. I flere store byer ser vi at gater og sykkelfelt brøytes før, til dels lenge før, fortau. Det gjør at mange gående, rullestolbrukere og rullatorbrukere velger å bruke sykkelfelt og kjørefelt for i det hele å komme fram. Vi tror det er hensiktsmessig å påpeke at dette er virkeligheten.

Under "Kryssingssteder, skilting og oppmerking", side 29, omtales skilting og rumlefelt som en mulighet før fotgjengeroverganger. Vi opplever at mange syklister holder svært stor fart, og mener det er hensiktsmessig med en klarere oppfordring til å bruke rumlefelt.

## **7. Møblering i gatemiljøet**

På side 36 er det avbildet "pullerter i god kontrast". Vi mener grått mot grått ikke er god kontrast. Den gode kontrasten på bildet skyldes nok at fotografen står med solen i ryggen og speiler seg i metallet. På en gråværsdag, vil kontrasten være betydelig redusert.

### **8.2. Plassering og utforming av gangfelt**

På side 45 omtales Ledegjerder. Vi mener minimumsbredden mellom gjerdene ved saksede løsninger bør være mer enn 2,5 meter og foreslår at den økes til 3 meter.

### **8.4. Tilrettelagt kryssing**

Vi er svært skeptiske til dette. Synshemmede, som ikke ser om det er zebrastriper eller ikke, men forholder seg til nedsenket kantstein, rumlefelt med mer, vil kunne oppfatte dette som ordinære gangfelt.

## 9. Holdeplasser

Under "utforming av plattformen" på side 50 står følgende: "Høyde på plattform: Det anbefales plattformhøyde på 18 cm på kantstopp og 16-18 cm på holdeplasser. I kombinasjon med lavgulvbusser gir dette tilnærmet trinnfri innstigning, samtidig som det gir klaring for bussen og åpning av dører". Vi får rapporter på at dette ikke alltid stemmer, men avhenger av bussene, og om dette er kantstopp eller busslomme. Bussgulvene er høyere og dersom man skal knele seg ned er det fare for å treffe kantstein. Dersom det er lomme vil rumpa på bussen gå over holdeplassen ved utkjøring. Det vil derfor være både et horisontalt og vertikalt gap på busser.

## 12. Parkeringsplasser for forflytningshemmede

Ved langsgående kantsteinsparkering er det hensiktsmessig at kantstein og fortau er nedsenket i bakre kant av HC-plassen. Uten en slik nedsenking vil mange rullestolbrukere bli henvist til å trille i kjørebanelen fram til gangfelt. En rullestolbruker vil være lav i forhold til det øvrige trafikkbildet og risikoen for ulykker vil være deretter.

Under "Parkeringshus", side 65, står det at veiledende høyde for biler med løfteplattform er 2,05 meter. Vi mener det er nødvendig å ta høyde for at høyden kan være 2,10 meter. I dag må en del mennesker velge en annen "rullestolbil" enn normen fordi det skal være mulig å få bilen inn i et parkeringshus.

Se også våre kommentarer under Gågater.

Vi står gjerne til tjeneste om det er behov for utdypninger av vårt svar.

Med vennlig hilsen  
Norges Handikapforbund

Tove Linnea Brandvik /s/  
Forbundsleder

Magnhild Sjørbotten /s/  
Leder NHFs samferdselsnettverk