



Vår dato: 19.6.2026

Innspill til Veglovutvalget

Norges Handikapforbund (NHF) viser til deres brev av 29.1.2026, der vi fikk informasjon om etableringen av Veglovutvalget, og takker for muligheten til å kunne gi innspill til utvalgets arbeid.

Norges Handikapforbund er en uavhengig menneskerettsorganisasjon som kjemper for full likestilling, deltakelse, mangfold og rettigheter for funksjonshindrede. En av bærebjelkene for full likestilling er transportløsninger alle kan bruke. Da oppnås også at funksjonshindrede, på lik linje med andre, kan ta utdanning, stå i arbeid, leve et sosialt liv, og være en deltaker i samfunnet. I denne høringens tema er det essensielt at veger blir utformet og vedlikeholdt på en måte som ikke hindrer fremkommelighet for funksjonshindrede.

Vi vil innledningsvis minne om delmål 11.2 i FNs bærekraftsmål, som Norge har forpliktet seg på : *"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 nettopp inkorporert CRPD i menneskerettsloven, slik at konvensjonen har forrang når den står i motstrid mot andre lover. Det kreves en tydelig satsning på inkluderende løsninger og universell utforming av hele reisekjeden for å nå målene. I den sammenheng er utforming og vedlikehold av veger, inkludert fortau, gangsoner, evakueringsløsninger, holdeplasser og parkeringsplasser grunnleggende viktig.

Dagens situasjon for funksjonshindrede og rullestolbrukere

Store mangler på universell utforming av kollektivløsninger og andre deler av reisekjeden, medfører at bruk av bil blir særlig viktig for svært mange funksjonshindrede, spesielt forflytningshemmede. Valg av gatedekke har stor betydning for hvor lett det er å bruke gågater og andre arealer for gange,

inkludert rullestolbruk. Brostein er vanskelig å rulle på og gir mange rullestolbrukere unødige smerter, siden hver ujevnhet man ruller over føles som et slag oppover.

Mangel på nedsenkede områder mellom fortau og parkeringsarealer, gjør det vanskelig å komme seg opp på fortauet for både rullestolbrukere, folk med tung koffert og ved varelevering med tungt lastede traller. For rullestolbrukere ender det da lett opp med at man må trille i selve vegen. En rullestolbruker i manuell stol vil ofte ikke rage høyere enn en 7-8-åring, men vil ha langt dårligere muligheter til "å løpe unna" om det oppstår utrygge situasjoner.

Å ta buss fra busstopp på veger der det ofte mangler både opparbeidede busstopp og trygge muligheter til å komme seg frem langs vegen, hindrer mange funksjonshindrede ekstra fra å kunne bruke buss. I store deler av landet er buss det eneste kollektivmiddelet som eksisterer, derfor slår dette ekstra hardt ut, og øker behovet for å bruke bil og taxi.

Manglende vintervedlikehold stenger hver vinter mange funksjonshindrede og eldre inne, og hindrer deltagelse og sosial kontakt. Manglende vedlikehold av ramper, fortau og gangsoner hindrer fremkommelighet. Det samme gjør hensatte elsparkesykler, "midlertidig lagring" av avfall etc. Ved arbeid på veg, fortau og bygninger som ligger ved fortau, opplever vi stadig at midlertidige løsninger ikke er gode nok til at rullestolbrukere kommer seg frem.

Beskrivelsen over er ikke en uttømmende beskrivelse av problemene funksjonshindrede møter på vegområder, men den peker på noen av områdene der det er behov for å forbedre veglova.

Krav til universell utforming

Universell utforming av veganlegg er ikke bare nødvendig for funksjonshindredes fremkommelighet. Det gjør det betydelig lettere for bl.a. folk som triller barnevogn, eller trillekofferter, samt for de som skal få varetransport fra lastebil/ lastesykkel til kundens lokaler. Totalberedskapskommisjonen har også understreket viktigheten av at hensynet til universell utforming er en del av vurderingene i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

I dag er krav om universell utforming ikke nevnt i veglova, det er kun en henvisning i §12 til at planlegging skal følge kravene i plan- og bygningsloven. Vår erfaring er at universell utforming ofte glemmes om det ikke tydelig nevnes. Vi mener derfor at krav om universell utforming må inn i lovens formålsparagraf. Vi foreslår at man kan bruke en formulering som "Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte tiltak." I tillegg mener vi den nye vegloven må inneholde et kapittel om universell utforming med overordnede føringer for all offentlig veginfrastruktur, inkludert fortau, gangfelt, andre gangarealer, ramper, holdeplasser, ladeplasser og ladeinfrastruktur, parkeringsplasser, broer og evakueringsløsninger. Kapittelet bør også beskrive behovet for tilgjengelighetsstandarder som detaljeres i vegdirektoratets veiledere og vegnormaler. Konsekvensutredninger i planleggingen av større endringer i vegsystemet må alltid inkludere konsekvenser for universell utforming.

For ladeinfrastruktur er det en norsk standard, NS11044, som beskriver hva som skal til for å få universelt utformede ladeplasser, men den setter ikke krav til at det faktisk skal være universelt utformede ladeplasser alle kan bruke, det må Veglova med underliggende forskrifter sørge for. Begrepet "ladeangst" får en helt annen betydning når man faktisk ikke vet om ladeplassene langs vegen er fysisk mulige å bruke for en rullestolbruker, eller rullatorbruker.

Ny veglov må klargjøre hvem som har ansvaret for tilgjengelighet knyttet til de ulike vegtypene. Når tilgjengelighetskrav ikke oppfylles, må loven sikre at det er muligheter for å gi pålegg og innføre sanksjoner. Det må stilles krav om årlig rapportering på universell utforming og tilgjengelighet.

Medvirkning

CRPD krever at funksjonshindrede skal involveres i beslutninger som angår dem. Medvirkning fra kommunale og fylkeskommunale råd for funksjonshemmede, samt funksjonshindredes organisasjoner må derfor lovfestes.

Krav til vedlikehold

Ny lov må styrke kravene til det vedlikeholdet som sikrer tilgjengelighet. I dag opplever både unge og eldre funksjonshindrede å bli innestengt når det er snø, på grunn av manglende vintervedlikehold på både fortau, andre gangsoner, holdeplasser, ladeplasser, HC-parkeringsplasser etc. Loven må derfor sikre at ramper, gangfelt, fortau, holdeplasser og HC-plasser holdes farbare året rundt. Det samme gjelder tilkomsten til disse. Samtidig må loven inneholde krav om rask utbedring av hindringer som ødelagte ramper, hull i fortau, manglende skilting, eller belysning.

Å få klare regler for hvem som har ansvaret for vedlikeholdet er viktig. I dag opplever vi at når gangsoner med ulik ansvarlig (eksempelvis SVV og kommune) krysser hverandre, er det ulike aktører som gjør vintervedlikeholdet og dermed legger siste "brøyter" igjen nye brøytekanter på tvers over den først brøytede gangvegen. Det skal ikke svært mye snø til før det blir ufremkommelig for eksempelvis rullestolbrukere og folk med rullator.

Når det i forbindelse med vedlikehold av veganlegg, eller tilliggende bygninger, lages midlertidige løsninger, må loven sette krav til at dette gjøres på en måte som også ivaretar sikkerhet og fremkommelighet for funksjonshindrede. I dag ser vi at slike tiltak av og til skaper farlige situasjoner for nettopp funksjonshindrede.

Parkering

Regelverk for parkering og tilgjengelighet bør forbedres. Det bør fastsette økte minimumskrav for HC-plasser, både for plassering, størrelse og vintervedlikehold. Dagens krav til lengde på HC-plasser er ofte for kort for biler med utfellbar rampe bak bilen, med det resultat at rullestolbrukere ikke alltid kommer seg ut. Vi ser at nybygde fortauskanten ved langsgående parkeringsplasser, kan ha så høy kant at det er umulig å komme ut av en rullestoltilpasset bil når bilen har underliggende heis. En passasjer som skal komme seg over i egen rullestol plassert på fortauet vil ikke klare dette uten at andre løfter passasjeren. Det er heller ikke mulig å komme direkte opp på fortauet fra parkeringsplassene. De som har muligheter til å komme seg ut av bilen vil måtte trille i vegbanen til nærmeste fotgjengerovergang. Vi har tidligere påpekt hvilken sikkerhetsrisiko det medfører. Det er derfor viktig med krav til universell utforming også rundt HC-plasser. Kanthøyden på fortauskant ved HC-plasser, må for eksempel ikke overstige 2cm.

I dag ser vi stadig oftere at parkeringsplasser plassert nærmest tilbudet plassene betjenes brukes til el-bil-lading og ikke til HC-plasser. Det er derfor viktig at det tydeliggjøres sterkere at det er HC-plasser som skal plasseres nærmest inngang.

Sikkerhet og fremkommelighet på fortau og i gangsoner

Formålet med fortau er å gjøre det tryggere og sikrere for fotgjengere (Kilde: Trafikksikkerhetshåndboken). De siste sju årene har dette blitt kraftig utfordret av kjøring **med** elsparkesykler. Vi vet at mange funksjonshindrede og eldre opplever at fortau er blitt så utrygge at de velger bil, der de før ville gått, eller rullet. TØI sin rapport 1944/2023 "Elsparkesykler og tilgjengelighet i bymiljø – Opplevelsene til personer med nedsatt syn eller nedsatt bevegelighet" viser at 67% av personer med nedsatt syn og 65% av personer med nedsatt bevegelse føler seg svært utrygge, eller utrygge i møte med elsparkesykler. 58% av de med nedsatt bevegelighet opplever svært ofte, eller ofte, at elsparkesykler er til hinder for dem på fortau. Tilsvarende tall for de med nedsatt syn er 40%. Det er derfor behov for at ny veglov tydeliggjør at fortau er beregnet for gående, inkludert rullestolbrukere, samt at det åpnes opp for forbud mot bruk av motoriserte kjøretøy på fortau.

Hvilke trafikanter på hvilke vegområder

Hvilke trafikanntyper man har i dag, er ganske forskjellig fra hva man hadde da veglova kom i 1963, og er ganske sikkert også ganske forskjellig fra hva man vil se om 30 år. Vi har allerede beskrevet hvordan innføring av elsparkesykler på fortau reduserer fremkommelighet og trygghet for gående, men det øker også skader og skaderisikoen for gående. Nå er man i startfasen av uttesting/ plassering av rullende pakkeleveranse-roboter på fortau. For mange funksjonshindrede, kanskje spesielt svaksynte og blinde, vil det øke problemene på fortau og andre gangsoner.

Vi ser også at det er en ikke ubetydelig usikkerhet rundt hvem som kan bruke fortau, rene gangveger og rene sykkelveger. Fra våre medlemmer er det for eksempel stilt spørsmål om armsykler (sykler som drives fram av armbevegelser) kan brukes på rene sykkelveger. Tilsvarende møter vi spørsmål om det ganske unike treningshjelpemiddelet Spike, en justerbar piggekjelke for barmark, utviklet for knestående sittestilling og fremdrift med staver. Den er laget for aktivitet i variert terreng, fra asfalt og grusvei til skogstier, og styres ved tyngdeoverføring slik at brukeren kan styre og skape fremdrift samtidig. (<https://doga.no/forbilder-og-eksempler/hederlig-omtale-spike--sportsutstyret-som-fjerner-stigma>) Med denne får man raskt opp ganske god fart. Spørsmålet om man i denne er regnet som gående (som rulleskibrukere), som syklende, om man må bruke fortau, eller sykkelveg og sykkelfelt, der man kanskje føler man hører mest hjemme, kommer fort.

Alt dette peker på at veglovens forskrift om kjørende og gående trafikk trenger en tydeliggjøring på de ulike trafikantruppene og hvilke vegområder de skal ha tilgang til, og primært skal bruke.

Bompenger

I dag er det fritaksordning i bomringer for bl.a. funksjonshindrede med HC-kort. Som tidligere nevnt medfører mangel på universell utforming av transportmidler og reisekjede at mange funksjonshindrede ikke kan benytte kollektivreiser, men henvises til bruk av bil. Vi mener derfor at fritaksordningen for denne gruppen bør bestå. De fleste som får tildelt rullestolbil/ kassebil fra NAV, vil ha de samme problemene med å reise kollektivt. Et lite mindretall av disse får ikke tildelt HC-kort og kan ende med store bompengekostnader, fordi bil er deres eneste tilgjengelige alternativ. Vi mener det er hensiktsmessig å legge til innehavere av rullestolbil/ kassebil fra NAV til i liste over grupper som gis fritak i bomringer. Til nå har nesten alle rullestolbilene NAV låner ut vært med dieselmotor. Utlånstiden er normalt 8 eller 10 år, og det å avslutte utlånstiden før, kan bli dyrt for den som låner. En overgang til miljødifferensierte bompenger vil også kunne bli svært dyrt for funksjonshindrede med dieseldrevne biler som ikke har muligheter til å bruke den kollektivtrafikken

som går, og som ikke får fritak i bomringer. Selv om vegprising ikke er en del av utvalgets mandat, vil vi likevel påpeke at en overgang fra bompenger til vegprising må derfor ha tilsvarende fritaksordninger.

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 Sørbotten /s/
Leder Handikapforbundets samferdselsnettverk