|  |  |
| --- | --- |
| Samferdselsdepartementet |  |
|   |  |
|  |  |
|   |  |
|  | Vår fil: B20-HSR høring aktsomhetsregel kjøring med rullestol |
|  | Vårt Arkiv: Interessepolitisk, høringer |
|  | Saksbehandler: Heidi Sørlie-Rogne |

 Oslo 24. juni 2020

**Høring - Forslag til endring i trafikkreglene – innføring av særlig aktsomhetsplikt ved kjøring med rullestol på gangvei, fortau og i gangfelt.**

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, FFO, viser til høringsnotat fra Samferdselsdepartementet av 15. mai 2020 om forslag til endring i trafikkreglene.

FFO oppfatter det slik at denne høringen er en oppfølgning av høringen fra Statens vegvesen Vegdirektoratet datert 24. juni 2019, høring om forslag til endring i trafikkreglene om heving av maksimal tillatt konstruktiv hastighet fra 10 til 15 km/t for elektriske rullestoler.

FFO støttet i vår høring av 20.08. 2019 forslaget om en økning av tillatt maksimal hastighet for rullestol fra 10 km/t til 15 km/t så fremt regelverk og praksis for øvrig ikke ble endret. Vi mener fortsatt at maksimal tillat hastighet bør være 15 km/t for motordrevne rullestoler. Vi er opptatt av trafikksikkerhet, og at alle skal ferdes aktsomt i trafikken. Vårt primære standpunkt er likevel at det ikke er nødvendig med en egen aktsomhetsregel for brukere av motordrevet rullestol på gangvei, gangfelt og fortau.

For det første sier departementet at en slik atferdsregel allerede i dag kan utledes av det generelle aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Nav stiller også krav om opplæring av personer som mottar elektrisk rullestol fra Nav. Dette skal skje samtidig med at stolen leveres ut, og trafikkregler er en del av opplæringen. Det mener vi er tilstrekkelig. For det andre mener vi det ikke er naturlig å sammenligne syklister (herunder brukere av små elektriske kjøretøy som el-sparkesykle) med motordrevet rullestol slik departementet gjør. Grunnen til det er at syklister allerede per i dag *ikke* er definert som gående. Kjører du motordrevet rullestol *er* du i dag definert som gående, og det er viktig. Som gående må personer i rullestol anses på lik linje med andre gående. En kan gå alene, eller sammen med andre. De andre kan gå sakte eller raskt. Det er det naturlig at en som bruker rullestol også skal kunne gjøre. At det da skal innføres en egen bestemmelse om at en som bruker av motordrevet rullestol ved passering av gående må holde god avstand og tilnærmet gangfart, er ikke å tråd med praksis som gjelder for andre gående. Når i tillegg «tilnærmet gangfart» blir definert som ca. 5 km/t er det en innskjerping i forhold til det som gjelder per i dag. Det er ikke hensiktsmessig ut fra et brukerperspektiv. Rullestolbrukere blir da behandlet på en annen måte og dårligere enn andre gående.

FFO synes også det er naturlig å peke på hva Vegdirektoratet selv sa i høringsnotatet av 2019 om forslag til endring av hastighet for rullestol:

*«Vegdirektoratet mener andelen rullestolbrukere er liten sett hen mot antallet andre gående. Vi*

*kjenner heller ikke til at de utgjør en stor fare i trafikken for seg selv eller andre. Kjøringen skal*

*alltid være i henhold til vegtrafikkloven § 3; hensynsfull, aktpågivende og varsom slik at det ikke*

*kan oppstå fare eller voldes skade. Godkjente rullestoler og batterier til elektriske rullestoler skal bære et godkjenningsmerke. Merke viser at de oppfyller visse krav og er testet etter disse. Vegdirektoratet legger derfor til grunn at godkjente rullestoler er sikre i bruk. Vegdirektoratet mener derfor at den konstruktive hastigheten kan økes fra 10 km/t til 15 km/t.»*

På bakgrunn av dette mener vi **primært** at det ikke må innføres en egen aktsomhetsregel for brukere av motordrevne rullestoler.

Som det fremkommer ovenfor så støttet FFO tidligere forslaget om en økning av maksimal hastighet fra 10 km/t - 15 km/t for motordrevne rullestoler. Vi mener en økning av maksimalfarten vil være hensiktsmessig ut fra et brukerperspektiv. Da kan bruker selv, innenfor hva som er aktsomt, vurdere i hvilken hastighet vedkommende vil kjøre. Det er derfor viktig at økningen av maksimal hastighet blir en realitet. Hvis konsekvensen av *ikke* å innføre en egen aktsomhetsregel blir at økt maksimal hastighet til 15 km/t ikke blir vedtatt, vil FFO **subsidiært** støtte at det innføres en egen aktsomhetsregel.

Skal det innføres en egen aktsomhetsregel mener vi det må brukes en annen formulering enn den departementet foreslår. FFO vil anbefale at man bruker følgende formulering:

«Fører av rullestol som nevnt i § 1 nr. 1 bokstav I må ved passering av andre gående holde tilstrekkelig avstand og tilpasset fart.»

Ved å bruke «tilstrekkelig avstand» kommer det frem at det er den avstanden det til enhver tid er nødvendig å bruke som vil gjelde. Av og til vil det kanskje ikke være mulig å passere med god avstand, men man vil kunne passere med tilstrekkelig avstand til at det er sikkert for alle parter. Ved å bruke «tilpasset fart» vil det komme frem at farten må tilpasses forholdene. Der hvor det for eksempel er en bred gangvei vil det kunne være mulig å passere i noe høyere fart enn gangfart på 5 km/t. Å sette 5 km/t som fart en kan passere med vil være en innskjerping sammenlignet med det som gjelder i dag. Det er derfor uheldig å bruke begrepene «god avstand» og «tilnærmet gangfart» som er mer begrensende, og antagelig også vanskeligere å håndheve.

På bakgrunn av det som fremkommer ovenfor mener vi primært det ikke må innføres en egen aktsomhetsregel. Hvis det er nødvendig med egen aktsomhetsregel for å kunne øke hastigheten til 15 km/t mener vi sekundært at en slik regel må utformes noe annerledes enn departementets forslag.

Med vennlig hilsen

**FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON**

 

Eva Buschmannn Lilly Ann Elvestad

Styreleder Generalsekretær