



Oslo

Kommunerevisjonen

2023

**Fremkommelighet for
personer med
funksjonsnedsettelse**

Rapport 15

Siste publikasjoner fra Kommunerevisjonen i Oslo

Kommunerevisjonens rapporter 2023

Rapport 1/2023	Eierskapskontroll av Oslo Business Region AS
Rapport 2/2023	Personvern i skoler
Rapport 3/2023	Munchmuseets arbeid med habilitet og forebygging av misligheter og korrupsjon
Rapport 4/2023	Oppfølging av barn og unge etter koronapandemien - Ungdomsskole og skolehelsetjenesten
Rapport 5/2023	Eiendomsforvaltning av Oslo kommunes tomme bygg
Rapport 6/2023	Helsehus i Oslo - Bemanning og kompetanse
Rapport 7/2023	Kommunens bruk av innkjøpsmakt – Samkjøpsavtaler
Rapport 8/2023	Regnskapsrevisjonen 2022 – oppsummering av utvalgte undersøkelser
Rapport 9/2023	Lokal medvirkning i plansaker
Rapport 10/2023	Oppfølging av eierskapskontroller
Rapport 11/2023	Rekruttering og oppfølging av fosterhjem
Rapport 12/2023	Konsulentbruk i Oslobygg KF
Rapport 13/2023	Tilbudet til hjemmeboende med demens og deres pårørende
Rapport 14/2023	Eierskapskontroll av Oslo Nye Teater AS

Kommunerevisjonens rapporter 2022

Rapport 1/2022	Fossil- og utslippsfrie bygge- og anleggsplasser
Rapport 2/2022	Oppsummering av utvalgte undersøkelser gjennomført i regnskapsrevisjonen 2021
Rapport 3/2022	Sykkelsatsingen i Oslo
Rapport 4/2022	Bemanning i barnehager
Rapport 5/2022	Plan- og bygningsetatens arbeid med ulovlighetsoppfølging
Rapport 6/2022	Oppfølging etter rapport 6/2019 Vg3 fagopplæring i skole
Rapport 7/2022	Kostnadsoverskridelser i store og unike investeringsprosjekter
Rapport 8/2022	Eierskapskontroll - Oppfølgingen av Oslo modellen og samfunnsansvar
Rapport 9/2022	Eierskapskontroll av Fjellinjen AS
Rapport 10/2022	Økonomisk stønad til store barnefamilier
Rapport 11/2022	Oppfølging etter rapport 8/2019: Bemanning og kontinuitet i hjemmetjenesten
Rapport 12/2022	Ansettelse av ledere
Rapport 13/2022	Planlegging av anskaffelser
Rapport 14/2022	Arbeidsforberedende trening
Rapport 15/2022	Beredskap ved bortfall av vann

Forord

Denne rapporten er et resultat av forvaltningsrevisjonen *Fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser*. Undersøkelsen omfatter også beskrivende deler.

Undersøkelsen er forankret i kontrollutvalgets vedtak av 30. august 2022 (sak 59) og tilhører området samfunnssikkerhet, miljø, klimautslipp og bærekraftig byutvikling, jf. bystyrets vedtak om *Overordnet analyse og plan for forvaltningsrevisjon og eierskapskontroll 2020–2024* av 21. oktober 2020 (sak 283).

Forvaltningsrevisjon er en lovpålagt oppgave for Oslo kommune. Forvaltningsrevisjon er definert slik i kommuneloven § 23-3:

Forvaltningsrevisjon innebærer å gjennomføre systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet, regeletterlevelse, måloppnåelse og virkninger ut fra kommunestyrets eller fylkestingets vedtak.

Forvaltningsrevisjon i Oslo kommune gjennomføres iht. gjeldende standard for forvaltningsrevisjon i kommuner og fylkeskommuner i Norge (RSK 001).

Prosjektet er gjennomført av Martin Austvoll Nome (konsulent) og revisjonsrådgivere Thea Berge og Ingrid Kvalø Sund. Nome var prosjektleder for hoveddelen av undersøkelsen, mens Kvalø Sund var prosjektleder i slutfasen.

Vi vil takke Bymiljøetaten, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Minibuss 24-7, Norges Blindeforbund, Norges Handikapforbund, Norges Taxiforbund avd. Oslo, Oslo Taxi og Plan- og bygningsetaten for nødvendig bistand i løpet av prosjektet.

11. september 2023

Morten A. Engebretsen
ass. avdelingsdirektør

Ingrid Kvalø Sund
revisjonsrådgiver

Innhold

Hovedbudskap.....	5
Sammendrag	5
1. Innledning.....	9
1.1 Bakgrunn	9
1.2 Formål og problemstillinger	9
1.3 Avgrensninger	10
1.4 Revisjonskriterier	11
1.5 Metodisk tilnærming og gjennomføring	11
1.6 Rapportens oppbygging.....	11
2. Undersøkte kvartaler og steder	12
2.1 Rådhuset.....	12
2.2 Tøyen torg	13
2.3 Olav Vs gate, mellom Stortingsgata og Kronprinsesse Märthas plass.....	13
2.4 Enerhaugen: kvartal Sørligata–Smedgata–Enerhauggata	13
2.5 Grønland: kvartal Lakkegata–Norbygata–Motzfeldts gate–Breigata.....	13
2.6 Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata.....	13
2.7 Myntgata 2: kvartal Rådhusgata–Nedre Slottsgate–Myntgata	14
2.8 Bjørvika: Deichman Bjørvika, Operaen og MUNCH	14
2.9 Prinsens gate med sidegater, mellom Akersgata og Dronningens gate	14
2.10 Stenersgata 1.....	15
2.11 Thorvald Meyers gate, mellom Schleppegrells gate og Helgesens gate.....	15
3. Stans og ledsaging	16
3.1 Revisjonskriterier	16
3.2 Faktabeskrivelse	16
3.3 Kommunerevisjonens vurderinger.....	20
4. HC-parkeringsplasser.....	21
4.1 Revisjonskriterier	21
4.2 Faktabeskrivelse	21
4.3 Kommunerevisjonens vurderinger.....	27
5. Fremkommelighet på fortau, gangarealer og ved overganger	29
5.1 Revisjonskriterium	29
5.2 Faktabeskrivelse	29
5.3 Kommunerevisjonens vurderinger.....	39
6. Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger	41
6.1 Konklusjoner	41
6.2 Anbefalinger	42
7. Uttalelser til rapporten og Kommunerevisjonens vurdering av disse	43
7.1 Byråden for miljø og samferdsel	43
7.2 Bymiljøetaten	44
Referanser	46
Figuroversikt	48
Vedlegg 1 Revisjonskriterier	49

Vedlegg 2 Metode.....	63
Vedlegg 3 Utfyllende beskrivelse av muligheter for stans og ledsaging	73
Vedlegg 4 Utfyllende beskrivelse av HC-parkeringsplasser	81
Vedlegg 5 Utfyllende beskrivelse av fortau og gangarealer	84
Vedlegg 6 Uttalelse fra byråden for miljø og samferdsel	93
Vedlegg 7 Uttalelse fra Bymiljøetaten.....	97

Hovedbudskap

Kommunerevisjonen har undersøkt fremkommeligheten i Oslo sentrum for personer med funksjonsnedsettelser. Bymiljøetaten hadde langt på vei lagt til rette for fremkommelighet, men det var eksempler på at fremkommeligheten ikke var god nok.

Bymiljøetaten hadde i hovedsak lagt til rette for at kjøretøy kunne stanse for av- og påstigning ved å bruke skiltet «Parkering forbudt». Likevel hadde brukere negative erfaringer med muligheten til å bli ledsaget og hentet i de undersøkte områdene.

Bymiljøetaten ga i hovedsak oppdatert informasjon om kommunens HC-parkeringsplasser, men kommunens app inneholdt enkelte HC-plasser som ikke fantes. De undersøkte HC-parkeringsplassene lå i hovedsak relativt nær undersøkte tilbud. Det var likevel svakheter ved utformingen av HC-parkeringsplassene, sett opp mot gjeldende krav og veiledning.

Det var etablert tiltak som kunne bidra til god fremkommelighet på flere av de undersøkte områdene. Samtidig var det flere tilfeller der utformingen av fortau og gangarealer reduserte fremkommeligheten. Det var utfordringer med å få etablert et sammenhengende system av fysisk ledning som kunne følges av synshemmede.

Sammendrag

God fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser er et felles ansvar. Innenfor gitte rammer har Bymiljøetaten ansvar for blant annet forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier, gater og torg. Etaten skal innenfor sitt ansvarsområde legge til rette for byrom med god fremkommelighet for alle.

I denne forvaltningsrevisjonen har problemstillingen vært:

- Har kommunen lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser?

For å svare på problemstillingen har Kommunerevisjonen undersøkt fremkommeligheten for forflytningshemmede som ankommer Oslo sentrum med bil, enten som fører eller passasjer, og som deretter skal ta seg frem til et målpunkt. Kommunerevisjonen har blant annet sett på muligheter for å stanse kjøretøy, muligheter for sjåfører til å forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede, HC-parkeringsplasser og fremkommelighet på fortau og gangarealer.

Forvaltningsrevisjonen har rettet seg mot Bymiljøetaten. Kommunerevisjonen har derfor vurdert områder der etaten har et ansvar. Kommunerevisjonens observasjoner har inkludert områder der også andre virksomheter har et ansvar. Bymiljøetatens ansvar er hensyntatt i vurderingene. Resultatene fra observasjonene er presentert i vedlegg til rapporten sammen med en mer utfyllende beskrivelse av observasjoner fra områder der Bymiljøetaten har forvaltningsansvar.

Revisjonskriteriene er utledet fra blant annet likestillings- og diskrimineringsloven, parkeringsforskriften, *konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne*, *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025* (byrådssak 14/14) og *Gatenormal for Oslo*.

Undersøkelsen bygger på observasjoner gjort på befaringer, intervjudata og dokumentanalyse. Det er også gjennomført møter med brukerorganisasjoner og transportnæringen. Hovedtyngden av datainnsamlingen foregikk i perioden februar til mars 2023.

Sentrale vurderinger

Samlet sett mener Kommunerevisjonen at Bymiljøetaten langt på vei har lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse. Likevel er det flere eksempler på at fremkommeligheten ikke er god nok til at personer med funksjonsnedsettelse kan delta fullt ut og på en effektiv måte i samfunnet, på lik linje med andre. Undersøkelsen viser at redusert fremkommelighet særlig oppstår i områder der tiltak for fremkommelighet må avpasses vernehensyn, eller der tiltak begrenses av byens fysiske utforming.

Stans og ledsaging

Kortest mulig stans for av- eller påstigning var tillatt ved samtlige undersøkte kvartaler. Dette gjaldt i hovedsak områder som Bymiljøetaten hadde skiltet «Parkering forbudt». Slik sett hadde Bymiljøetaten tilrettelagt for at kjøretøy kunne stanse slik at passasjerer kunne komme seg av eller på.

På arealene som Bymiljøetaten forvaltet, og der gjeldende reguleringsplan ikke var til hinder for stans av kjøretøy, var det de fleste steder mulig å stanse nær byens tilbud og tjenester for allmenheten. Det var ett tilfelle av feil skilting, som Bymiljøetaten oppga at den ville rette opp.

Selv om kortest mulig stans for av- eller påstigning var tillatt, var det noen erfarte utfordringer med den praktiske bruken av disse arealene som ga negative konsekvenser for forflytningshemmedes mulighet til å bli ledsaget og hentet. Bymiljøetaten hadde imidlertid begrenset handlingsrom ved håndheving av parkering forbudt, gitt hva som var tillatt i henhold til lovverket. Det ble i tillegg vist til at parkeringsgebyr ville oppheves om det kunne dokumenteres at taxisjåføren forlot kjøretøyet for å ledsage en forflytningshemmet passasjer. Kommunerevisjonen stiller likevel spørsmål om Bymiljøetaten kunne iverksatt andre tiltak for å følge opp bystyrets vedtak om å legge til rette for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til målpunktet.

HC-parkeringsplasser

Slik Kommunerevisjonen vurderer det, hadde Bymiljøetaten i de fleste tilfellene plassert HC-parkeringsplassene slik at de lå relativt nær de undersøkte tilbudene og tjenestene. Noen avstander var noe lengre, men i disse tilfellene lå alternative plasseringer for HC-parkeringsplasser i gater som var regulert til andre formål, slik som gågate eller kollektivgate med trikketrasé. Kommunerevisjonen ser at dette kan begrense Bymiljøetatens handlingsrom.

Bymiljøetaten ga i all hovedsak oppdatert informasjon om lokasjonen til kommunens HC-parkeringsplasser gjennom appen *Bil i Oslo*. Det var imidlertid uheldig at appen markerte enkelte HC-parkeringsplasser som ikke fantes. Det kunne gjøre det mer krevende å finne en HC-parkeringsplass. Alle undersøkte plasser var skiltet.

Deler av utformingen til samtlige undersøkte HC-parkeringsplasser kunne bidra til at forflytningshemmede lett kunne komme inn og ut av kjøretøyet. For eksempel var de aller fleste plassenes lengde i henhold til kravene. I nærmest alle tilfeller var det ingen hindringer for utstigning på fortauet, og plassene lå i gater med akseptabel stigning.

Sett opp mot gjeldende krav og veiledning om utforming av HC-parkeringsplasser var det enkelte svakheter ved samtlige plasser. Noen av svakhetene var knyttet til eksisterende forhold på stedene plassene var etablert, slik som brosteinsdekke på torg.

Kommunerevisjonen ser at parkeringstilbudet til forflytningshemmede som gruppe ville vært dårligere uten disse plassene, og at det i noen tilfeller vil være bedre å etablere en plass som ikke kan brukes av alle enn å ikke etablere den overhodet. Hensynet til å ha HC-parkering nær byens tilbud og tjenester kan i enkelte tilfeller tilsa at plassene vil ha svakheter ved utformingen på grunn av blant annet eksisterende fysiske forhold i byen.

Med tanke på at brukerne av HC-parkeringsplasser er en sammensatt gruppe med ulike behov, ville en andel av dem trolig kunne bruke alle HC-parkeringsplassene vi har kartlagt. Samtidig vil svakheter ved utformingen føre til at noen plasser ikke vil kunne brukes av alle med parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Slik Kommunerevisjonen vurderer det, gjelder det spesielt tilfeller der dekket ikke var flatt og jevnt, der helningen var for bratt og der mulighetene for å bruke rullestolheis var begrenset. At det ikke var mulig å få informasjon om svakheter ved utformingen i forkant av parkeringen, gjør at brukere risikerer å komme frem til en plass som de ikke kan bruke.

Fremkommelighet på fortau, gangarealer og ved overganger

Det var etablert tiltak som kunne bidra til god fremkommelighet på flere av de undersøkte områdene. Blant annet hadde nylig opparbeidede områder i hovedsak jevnt og fast dekke og tilstrekkelig bredde på ferdselssonen, tilstrekkelig bredde på nedsenk mellom fortau og kjørebane og varsels- og oppmerksomhetsfelt for synshemmede. Dette kan bidra til at områdene blir tilgjengelige for flere.

Samtidig var det flere tilfeller der utformingen av fortau og gangarealer reduserte fremkommeligheten for forflytningshemmede. Det var områder med brosteinsdekke som hadde dårligst fremkommelighet, særlig steder med brede og dype fuger mellom steinene. Slike forhold ivaretar ikke hensynet til at ferdselssoner bør være jevne og lette å gå og trille på. Kommunerevisjonen ser at materialvalg kan være begrenset av blant annet vernehensyn og reguleringsbestemmelser, i tillegg til at flere av stedene med brostein var av eldre dato. I disse tilfellene vil Bymiljøetaten ha begrenset mulighet til å påvirke fremkommeligheten.

Den undersøkte delen av Thorvald Meyers gate er et eksempel på hvordan hensynet til vern av kulturmiljø kan komme i konflikt med hensynet til fremkommelighet for forflytningshemmede.

De undersøkte områdene viser at det var utfordringer med å få etablert et sammenhengende system av fysisk ledning som kan følges av synshemmede. Det var eksempler på at naturlige ledelinjer, slik som kantstein og den taktile kontrasten mellom veggsoner og ferdselssoner, var brutt opp eller blokkert. Det var kunstige ledelinjer som førte fra gangfelt til veggsoner som var møblert. I noen tilfeller var veggsonen for smal til å ta opp i seg trapper som stakk ut i ferdselssonen. Å bruke kantsteinen nær

kjørebanelen som naturlig ledelinje er et lite godt alternativ i trikkegater. Svakheter ved systemet for ledning, for eksempel når det fysiske systemet for ledning ikke er sammenhengende, vil redusere fremkommeligheten for synshemmede. Kommunerevisjonen ser samtidig at ulike hensyn og arealbegrensninger kan skape utfordringer for utformingen av slike systemer, og at andre enn Bymiljøetaten også påvirker dette.

Flere steder var det plassert hindringer over kunstige ledelinjer. Dette reduserer fremkommeligheten for synshemmede og gir risiko for skader ved at man snubler i hindringene. Hindringene var plassert av andre aktører enn Bymiljøetaten, og Kommunerevisjonen bemerker at Bymiljøetaten ikke kan håndheve alle slike hendelser kontinuerlig.

De fleste nedsenkene mellom fortau og HC-parkeringsplasser eller steder for stans hadde tilstrekkelig bredde og landingsareal. Om lag halvparten hadde for høye nivåsprang og/eller for bratt stigning. Dette reduserte fremkommeligheten for forflytningshemmede. Nyere nedsenk hadde i gjennomsnitt mindre nivåsprang enn eldre, men det var også avvik blant disse.

Anbefalinger

Kommunerevisjonen anbefaler Bymiljøetaten å vurdere ytterligere tiltak

- som kan forbedre mulighetene for at sjåfører kan forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede til målpunktet
- for å bidra til at HC-parkeringsplassene er utformet i tråd med krav og veiledning
- for å bidra til fremkommelighet på fortau og gangarealer ved planlegging og gjennomføring av vedlikeholdstiltak og prosjekter

Uttalelser til rapporten

Kommunerevisjonen har mottatt uttalelser til rapporten fra byråden for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten. I uttalelsene varsles enkelte tiltak som er relevante for anbefalingene gitt i rapporten. Det er redegjort nærmere for uttalelsene og Kommunerevisjonens vurdering av disse ligger i kapittel 7. Uttalelsene ligger i sin helhet i vedlegg 6 og 7.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Oslo kommune ønsker å skape et bedre bymiljø og økt byliv i Oslo sentrum, Grønland og Tøyen gjennom programmet Bilfritt byliv. Ifølge kommunen skal myke trafikanter prioriteres høyst, og privatbilen skal komme sist. Et av virkemidlene er å frigjøre områder som har fungert som parkeringsplasser, og redusere gjennomgangstrafikk for å skape mer plass til blant annet sitteplasser, vegetasjon, sykkelveier og uteservering.

Tiltakene som Oslo kommune iverksetter for å nå byrådets mål om økt byliv i sentrum, må ivareta ulike hensyn. I noen tilfeller vil det oppstå situasjoner der ulike hensyn strider mot hverandre. Ett av hensynene er fremkommelighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. I *konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne* (CRPD) blir nedsatt funksjonsevne omtalt slik:

Mennesker med nedsatt funksjonsevne er blant annet mennesker med langvarig fysisk, mental, intellektuell eller sensorisk funksjonsnedsettelse som i møte med ulike barrierer kan hindre dem i å delta fullt ut og på en effektiv måte i samfunnet, på lik linje med andre.

Nedsatt funksjonsevne er noe annet enn funksjonshemming. I konvensjonens fortale står det at funksjonshemming er et resultat av interaksjon mellom mennesker med nedsatt funksjonsevne og holdningsbestemte barrierer og barrierer i omgivelsene som hindrer dem i å delta fullt ut og på en effektiv måte i samfunnet, på lik linje med andre.

Ulike forståelser og bruk av begreper om funksjonshemming gjør at det ikke er et enkelt svar på hvor mange personer i Norge som har nedsatt funksjonsevne (Bufdir 2023). Ifølge *Arbeidskraftundersøkelsen* gjennomført av Statistisk sentralbyrå hadde 18 prosent av befolkningen mellom 15 og 66 år nedsatt funksjonsevne i 2020. I *Innbyggerundersøkelsen* til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring fra 2021 oppga om lag seks prosent av personer over 18 år at de hadde nedsatt bevegelsesevne.

For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal kunne delta i samfunnslivet på lik linje med andre, må det fysiske miljøet være tilstrekkelig tilrettelagt. I bystyrets vedtak 5. september 2018 (sak 158) blir byrådet bedt om å sørge for god tilgjengelighet for funksjonshemmede i Oslo sentrum utover kravene for universell utforming.

For noen personer med nedsatt funksjonsevne vil tilgangen til Oslo sentrum avhenge av at man kan ankomme med bil, enten som fører eller passasjer. I denne undersøkelsen har Kommunerevisjonen sett på fremkommeligheten i sentrum for personer med forflytningshemninger som ankommer med kjøretøy, og som deretter skal ta seg frem til et bestemmelsessted. Begrepet personer med forflytningshemninger inkluderer ikke alle personer med funksjonsnedsettelser, men personer som har vanskeligheter med forflytninger, for eksempel personer som bruker rullestol, rullator, stokk eller har synshemninger.

1.2 Formål og problemstillinger

Formålet med undersøkelsen er å gi kontrollutvalget og bystyrets organer informasjon om fremkommeligheten i Oslo sentrum for personer med funksjonsnedsettelser og bidra til å rette oppmerksomhet mot forhold som kan gjøre byen mer tilgjengelig.

Undersøkelsens problemstilling har vært:

- Har kommunen lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse?

Kommunerevisjonen har besvart problemstillingen ved å belyse følgende tema:

- Er det tilstrekkelige muligheter til å stanse kjøretøy til at forflytningshemmede kan komme seg av og på?
- Er det tilstrekkelige muligheter for sjåfører til å forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede fra kjøretøyet til bestemmelsesstedet?
- Er HC-parkeringsplasser plassert slik at byens tilbud og tjenester for allmenheten er tilstrekkelig tilgjengelige?
- Er informasjonen om tilgjengeligheten til HC-parkeringsplassene tilfredsstillende?
- Er HC-parkeringsplassene riktig utformet og uten hindringer?
- Er overgangen fra gate til fortau og andre gangarealer tilstrekkelig fremkommelig?
- Er fortau og gangarealer mellom HC-parkeringsplassen eller stoppestedet og bestemmelsesstedet tilstrekkelig fremkommelige?

I undersøkelsen omfatter begrepet «personer med forflytningshemninger» personer som har vanskeligheter med forflytninger. Det vil blant annet inkludere personer som bruker rullestol, rullator, krykker, stokk, har proteser eller som er blinde eller svaksynte. I denne sammenhengen inkluderer begrepet både personer med varige funksjonsnedsettelse og personer med skader eller lignende som gir midlertidig redusert forflytningsevne.

Kommunerevisjonen har undersøkt utvalgte kvartaler og strekninger i og nær Bilfritt byliv-området, blant annet i Prinsens gate, Thorvald Meyers gate, Kristian IVs gate, samt Rådhuset og Tøyen torg.

Forvaltningsrevisjonen har vært rettet mot Bymiljøetaten. Innenfor gitte rammer har Bymiljøetaten ansvar for blant annet forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier, gater og torg. En rekke forhold påvirker utformingen av byen og dermed etatens mulighet for å tilrettelegge for fremkommelighet. Viktig er også skilt-, regulerings- og vernebestemmelser og de begrensningene som følger av den fysiske utformingen av byrommene. I tillegg har private og offentlige eiendomshavere ansvar for tilrettelegging på egen eiendom. Forvaltningsrevisjonen gir flere eksempler på løsninger som gir redusert fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse, der andre aktører enn Bymiljøetaten har sentrale rolle og ansvar. Bymiljøetatens ansvar er hensyntatt i vurderingene.

1.3 Avgrensninger

Undersøkelsen har sett på fremkommeligheten for personer med forflytningshemninger som ankommer Oslo sentrum med bil eller annet kjøretøy, enten som fører eller passasjer, og som deretter skal ta seg frem til et målpunkt. Med målpunkt mener vi de stedene der tilbudene og tjenestene som oppsøkes, er. Undersøkelsen har ikke revidert rutegående kollektivtransport, arealer hvor andre enn Bymiljøetaten har ansvar for fremkommeligheten, gjennomføringen av plan- og byggesaksprosesser, vinterdrift, saksbehandlingen av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, kjøremønstre i sentrum eller håndheving av bruken av HC-parkeringsplasser.

Undersøkelsen gir i all hovedsak informasjon om status på undersøkelsestidspunktet, som var i februar og mars 2023. Fremkommeligheten i denne perioden var resultatet av tiltak som var gjennomført på ulike tidspunkter tilbake i tid.

1.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er målestokken som ligger til grunn for Kommunerevisjonens vurderinger. I denne undersøkelsen er kriteriene utledet fra blant annet likestillings- og diskrimineringsloven, parkeringsforskriften, *konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne*, *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025* (byrådssak 14/14) og *Gatenormal for Oslo*.

Vi presenterer kriteriene i starten av kapittel 3 til 5. I vedlegg 1 beskriver vi kriteriene samlet, viser utledningen og gjør rede for kildene.

1.5 Metodisk tilnærming og gjennomføring

Undersøkelsen bygger i all hovedsak på observasjoner, intervjudata og dokumentanalyse. Hovedtyngden av data er innhentet gjennom befaring og observasjon av utvalgte kvartaler og strekninger i og nær Bilfritt byliv-området. Noen av områdene ble skjønnsmessig valgt, blant annet på bakgrunn av innspill fra brukerorganisasjoner, mens andre områder ble tilfeldig valgt. På enkelte befaringer medvirket representanter fra Norges Blindforbund og Norges Handikapforbund.

I tillegg til befaringene er det gjennomført møter med brukerorganisasjoner, transportnæringen, Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten, intervjuer med Bymiljøetaten og gjennomgang av dokumentasjon. Datainnsamlingen foregikk primært i perioden februar til mars 2023.

Se vedlegg 2 for en mer utfyllende beskrivelse av de ulike elementene i metoden.

1.6 Rapportens oppbygging

I kapittel 2 beskriver vi de utvalgte kvartalene og strekningene vi har undersøkt. Kapittel 3 handler om muligheter for å stanse kjøretøy slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på, og muligheter for sjåfører til å forlate kjøretøyet for å ledsage. Kapittel 4 handler om parkeringsplasser reservert for forflytningshemmede. I kapittel 5 beskriver vi fremkommelighet på fortau og gangareal. Kapittel 6 inneholder Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger. I kapittel 7 oppsummerer og vurderer vi vesentlige momenter i uttalelsene. Uttalelsene ligger i sin helhet i vedlegg 6 og 7.

Rapporten har vedlegg med utledning av revisjonskriterier (vedlegg 1), beskrivelse av metode (vedlegg 2) og utfyllende beskrivelser av resultatene av befaringene (vedlegg 3–5).

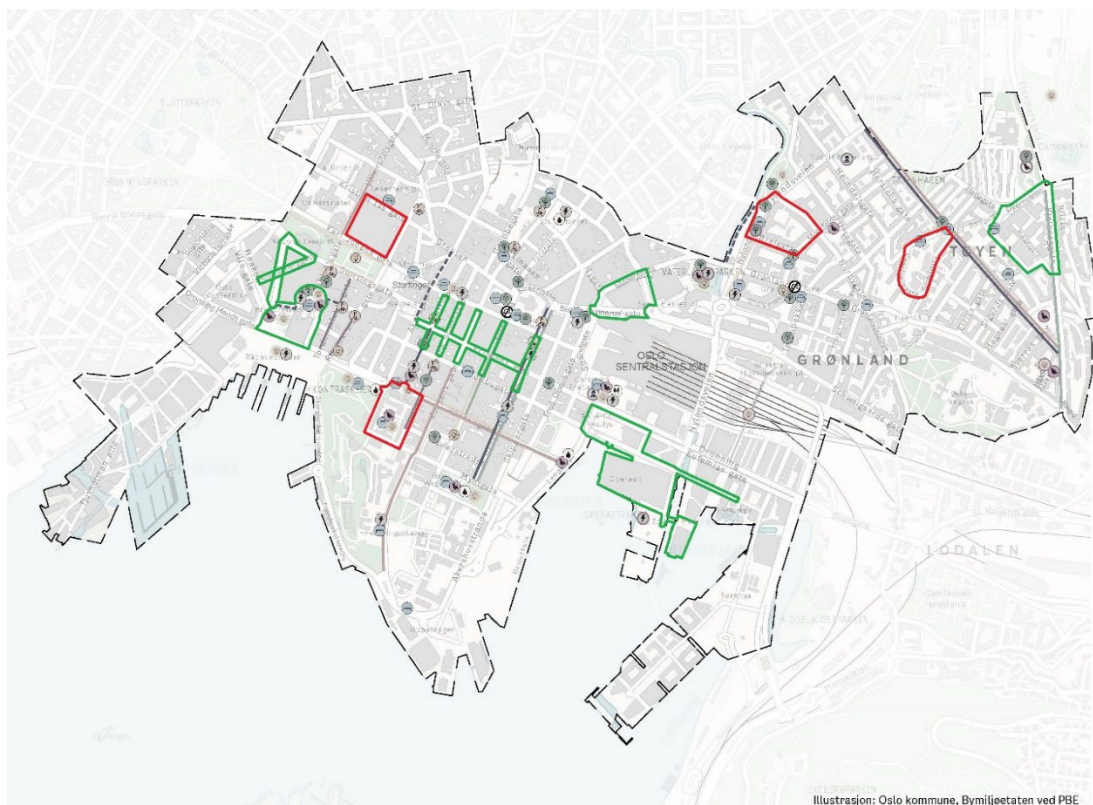
2. Undersøkte kvartaler og steder

I dette kapittelet beskriver vi områdene som har inngått i undersøkelsen. Figur 1 viser Bilfritt byliv-området og de utvalgte kvartalene og stedene.

Kvartalene som er fargelagt røde, er tilfeldig valgt blant samtlige kvartaler i Bilfritt byliv-området. Kvartalene som er fargelagt grønt, er skjønnsmessig valgt. De er valgt dels basert på informasjon om nylig opparbeidede områder, dels basert på innspill fra brukerorganisasjoner og dels basert på en vurdering av hvilke kvartaler som har iboende interesse.

Nedenfor følger en kort beskrivelse av de utvalgte kvartalene og stedene. I tillegg redegjør vi for Bymiljøetatens ansvar. På grunnen som Bymiljøetaten forvaltet, hadde etaten ansvar for utvikling, drift, vedlikehold, skilting og HC-parkeringsplasser.

Figur 1 Undersøkte kvartaler og steder



Røde kvartaler er tilfeldig valgt. Grønne kvartaler og strekninger er skjønnsmessig valgt. Det undersøkte området i Thorvald Meyers gate er ikke med i kartutsnittet, men er skjønnsmessig valgt.

2.1 Rådhuset

Rådhusets møtesenter har inngang på sjøsiden av bygget fra Rådhusplassen. Hovedinngangen til Rådhuset er fra Fridtjof Nansens plass. På Rådhuset holder blant annet bystyret og bystyrets utvalg sine møter, som er åpne for publikum. I tillegg brukes Rådhuset til arrangementer som bryllup og navnefestseremonier. Bymiljøetaten forvaltet gater og fortau på Kronprinsesse Märthas plass, Fridtjof Nansens plass og i Hieronymus Heyerdahls gate. Rådhusets forvaltningstjeneste forvaltet de andre arealene inntil bygget, slik som borggården, Kronprinsesse Märthas plass og delen av Olav Vs gate som løper inntil plassen, Rådhusgata foran Rådhuset og Rådhusplassen. I dette

området hadde Kommunerevisjonen fokus på utforming og plassering av HC-parkeringsplasser, mulighet for stans og ledsaging og utforming av fortau og gangareal.

2.2 Tøyen torg

Tøyen torg ligger i Hagegata. På torget er det bibliotek, en rekke serveringssteder og butikker. I tillegg er det adkomst til Tøyen T-banestasjon fra torget. Bymiljøetaten var tiltakshaver for en oppgradering av Tøyen torg som var ferdig i 2018. Bymiljøetaten forvaltet gatene rundt Tøyen torg, men ikke selve torgflaten. Det innebærer at Bymiljøetaten hadde et ansvar for utvikling, drift, vedlikehold, skilting og HC-parkeringsplasser i de omkringliggende gatene og utformingen av tiltakene på torget, men ikke butikker og serveringssteders bruk av torget, for eksempel til utplassering av møbler og varer, samt vedlikehold. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, mulighet for stans og ledsaging, utforming av fortau og gangarealer og ledende elementer.

2.3 Olav Vs gate, mellom Stortingsgata og Kronprinsesse Märthas plass

I Olav Vs gate, mellom Klingenberggata og Stortingsgata, er det serveringssteder, kinoer og en revyscene. Bymiljøetaten forvaltet Olav Vs gate, Klingenberggata og Stortingsgata i dette området, og etaten var tiltakshaver for den nye gateutformingen av Olav Vs gate. Bymiljøetaten hadde dermed et ansvar for utformingen av tiltakene i Olav Vs gate. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, utforming av fortau og gangarealer og mulighet for stans og ledsaging.

2.4 Enerhaugen: kvartal Sørligata–Smedgata–Enerhauggata

Enerhaugen er et nabolag nord for området Grønland. Undersøkelsen omfatter den delen av Enerhaugen som ligger mellom Enerhauggata, Smedgata og Sørligata. På Enerhaugen ligger det blant annet en barnehage, en kirke, en ideell organisasjon, et sykehjem og et treningssenter i tillegg til boliger. Bymiljøetaten forvaltet gatene rundt kvartalet, men ikke grunnen som sykehjemmet, barnehagen eller kirken ligger på. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, utforming av fortau og gangarealer og mulighet for stans og ledsaging.

2.5 Grønland: kvartal Lakkegata–Norbygata–Motzfeldts gate–Breigata

Undersøkelsen omfatter kvartalet som ligger mellom Breigata, Lakkegata, Nordbygata og Motzfeldts gate. Kvartalet inneholder blant annet serveringssteder, butikker, en kirke, et nærmiljøsent, en moské, en barnehage og et større kontorbygg i tillegg til boliger. Bymiljøetaten forvaltet gatene rundt kvartalet. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, utforming av fortau og gangarealer og mulighet for stans og ledsaging.

2.6 Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata

I Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata, ligger det et teater i tillegg til blant annet serveringssteder og et hotell. Bymiljøetaten forvaltet denne delen av Kristian IVs gate. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og

utforming av HC-parkeringsplasser, utforming av fortau og gangarealer og mulighet for stans og ledsaging.

2.7 Myntgata 2: kvartal Rådhusgata–Nedre Slottsgate–Myntgata

Myntgata 2 består av fem bygninger som omkranser et gårdsrom. Lokalene brukes av kommunale, statlige og private virksomheter. I gårdsrommet er det blant annet et langt huskestativ og sitteplasser. Tilknyttet Christiania Torv og i Nedre Slottsgate er det blant annet serveringssteder. Bymiljøetaten forvaltet gatene rundt kvartalet, inkludert Christiania torv. Bymiljøetaten har vært tiltakshaver for tiltak i gårdsrommet og hadde dermed et ansvar for utformingen av disse tiltakene. Eiendoms- og byfornyelsesetaten forvaltet eiendommen. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, utforming av fortau og gangarealer og mulighet for stans og ledsaging.

2.8 Bjørvika: Deichman Bjørvika, Operaen og MUNCH

I Bjørvika ligger blant annet Oslo hovedbibliotek (Deichman Bjørvika), Operaen og MUNCH. Undersøkelsen omfatter adkomsten til de tre kulturinstitusjonene, inkludert gatene rundt Deichman Bjørvika, Operagata mellom Langkaia og Nylandsveien og Nylandsveien fra Operagata og ned mot sjøen.

Det var Bjørvika Infrastruktur AS som opparbeidet området. Bymiljøetaten forvaltet blant annet Langkaia, Operagata, Robert Levins gate og Nylandsveien. Bymiljøetaten overtok forvaltningsansvaret i 2019, og etaten har ansvar for videre utvikling, drift, vedlikehold og skilting. Det var også andre kommunale forvaltere i området. Utformingen av tiltakene slik de ser ut i dag, inkludert HC-parkeringsplasser, fortau og gangarealer, hadde Bjørvika Infrastruktur AS stått for.

I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, utforming av fortau og gangarealer og mulighet for stans og ledsaging.

2.9 Prinsens gate med sidegater, mellom Akersgata og Dronningens gate

Prinsens gate er en gate i Kvadraturen i Oslo sentrum som går parallelt med Karl Johans gate. Undersøkelsen dekker Prinsens gate med sidegater på strekningen mellom Akersgata og Dronningens gate. I dette området er det blant annet en rekke serveringssteder og butikker. Ifølge en oversikt Kommunerevisjonen har mottatt fra Bymiljøetaten, ble opprustingen av denne gaten ferdigstilt i 2017.

Bymiljøetaten forvaltet Prinsens gate med sidegater. Bymiljøetaten var tiltakshaver for opparbeiding av veigrunn og etablering av toveis trikkespor i Prinsens gate samt opparbeidelse av Øvre Slottsgate fra Prinsens gate til Christiania torv til gågate. Det innebærer at Bymiljøetaten hadde et ansvar for utformingen av gate og fortau og videre utvikling, drift, vedlikehold, skilting og HC-parkeringsplasser, inkludert i sidegatene. I gater med trikk har også Sporveien et forvaltningsansvar. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på plassering og utforming av HC-parkeringsplasser, mulighet for stans og ledsaging, utforming av fortau og gangarealer og ledende elementer.

2.10 Stenersgata 1

I Stenersgata 1 ligger blant annet Oslo City kjøpesenter. Bymiljøetaten forvaltet delen av Stenersgata som går langs Stenersgata 1. I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på mulighet for stans og ledsaging.

2.11 Thorvald Meyers gate, mellom Schleppegrells gate og Helgesens gate

Thorvald Meyers gate ligger på Grünerløkka. Undersøkelsen dekker strekningen mellom Schleppegrells gate og Helgesens gate. I dette området er det blant annet en park (Birkelunden), en kirke, butikker og serveringssteder. Ifølge en oversikt Kommunerevisjonen har mottatt fra Bymiljøetaten, ble renoveringen av denne gaten ferdigstilt i 2021.

Bymiljøetaten forvaltet Thorvald Meyers gate på den undersøkte strekningen. Bymiljøetaten var forslagsstiller for detaljreguleringen av opprustingen av gaten og tiltakshaver i byggesaken for oppgradering av gate og utbedring av teknisk infrastruktur. I gater med trikk har også Sporveien et forvaltningsansvar.

Birkelunden ble i vedtak datert 28. april 2006 fredet etter kulturminneloven. Det legger begrensninger på hvilke tiltak som er tillatt. Reguleringsbestemmelsene ble utformet blant annet for å ivareta hensynet til det fredede kulturmiljøet. Reguleringsbestemmelsene la begrensninger på Bymiljøetatens handlingsrom for valg av materialer på fortau, i kjørebanelen og på torget ved kirken. I kjørebanelen skulle det benyttes storgatestein. Reguleringsbestemmelsene omtalte ikke materialbruk i gangfelt spesielt.

I dette området hadde Kommunerevisjonen fokus på utforming av fortau og gangareal, samt ledende elementer.

3. Stans og ledsaging

Dette kapittelet handler om mulighetene for at kjøretøy kan stanse, slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på, og for at sjåfører kan forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til og fra målpunktet. Vi har i denne sammenhengen sett nærmere på arealer der kjøretøy kan stanse, skiltingen av arealene og håndhevingen av skiltingen.

Muligheten for å stanse kjøretøy slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på, og slik at sjåføren kan forlate kjøretøyet for å ledsage vedkommende, er viktig blant annet i forbindelse med Tilrettelagt transport (TT). TT er et tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport på egenhånd. Formålet med TT-ordningen er å tilby et alternativt transporttilbud, og ordningen administreres av bydelene, jf. forskrift om tilrettelagt transport.

Vi innleder kapittelet med Bymiljøetatens egne beskrivelser av hvordan den har tilrettelagt for stans og ledsaging. Deretter beskriver vi resultatet av våre egne befaringer av utvalgte kvartaler og strekninger. Til sist ser vi nærmere på håndhevingen av skiltingen og transportnærings og brukeres erfaringer.

3.1 Revisjonskriterier

- Det skal være tilrettelagt for at kjøretøy kan stanse, slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på, nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.
- Det skal være tilrettelagt for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til målpunktet.

3.2 Faktabeskrivelse

3.2.1 Bymiljøetatens redegjørelse for virkemidler og iverksatte tiltak

Bymiljøetaten oppga at bruk av skilt 372 «Parkering forbudt» tillater kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing. Ifølge etaten plasserte den disse skiltene i nærheten av særlig næringsområder, hvilket også gjorde disse områdene mer tilgjengelige for forflytningshemmede.

Bymiljøetaten oppga videre at det per mars 2023 var mange muligheter for virkemidler og tiltak for å tilrettelegge for at kjøretøy kan parkere for å sette av eller følge forflytningshemmede. Etaten viste til at det var arealer der kjøretøy kan stanse, og at disse i all hovedsak var skiltet 372 «Parkering forbudt» eller 552 «Parkering» med ulike vilkår. I begge tilfeller ville trafikkreglenes definisjon av parkering være avgjørende for hva som var tillatt. Trafikkregler § 1 definerer parkering som «enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing.» Dermed var det unntaket «kortest mulig stans for av- eller påstigning» som regulerte hvordan disse arealene kunne brukes av sjåfører som kjører forflytningshemmede. Etaten viste til at hva som anses som kortest mulig stans, varierte ut fra type aktivitet. Tidskontrollen som ble benyttet, gjenspeilte rimelighet med hensyn til gjeldende aktivitet og hensikten med skiltets betydning, ifølge Bymiljøetaten.

19. juni 2019 fattet bystyret vedtak om at «Det skal tilrettelegges for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøy og ledsage passasjerer til målpunkt» ved behandlingen av sak 200

Byliv for alle – Områderegulering med konsekvensutredning for gater og byrom i Oslo sentrum – Byrådssak 49 av 07.03.2019. I løpet av vår undersøkelse har Bymiljøetaten ikke vist til bestemte tiltak for å følge opp vedtakspunktet. Ifølge divisjonsdirektør for Mobilitetsdivisjonen vurderte Bymiljøetaten tiltak basert på innmeldte behov fra brukere.

Divisjonsdirektøren oppga at etatens handlingsrom i utgangspunktet var begrenset, blant annet av skiltforskriften. Forskriften er fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven. Andre skilt enn de som fremgår av skiltforskriften, kan ikke regnes som offentlige trafikkskilt. Ifølge divisjonsdirektøren finnes det ikke underskilt som åpner for at drosjer og rullestolbusser som kjører tilrettelagt transport (TT), kan stå lenger enn andre på et 372 «Parkering forbudt»-skilt i forbindelse med av- eller påstigning og ledsaging. Ifølge divisjonsdirektøren hadde Bymiljøetaten erfart at det var krevende å få innført nye skiltkombinasjoner. Det ville kreve en forskriftsendring. Bymiljøetaten hadde hatt enkeltpiloter for å teste en ny skiltkombinasjon på et bestemt sted. Divisjonsdirektøren kjente ikke til om Bymiljøetaten hadde gjort forsøk på å få innført nye skiltkombinasjoner for forflytningshemmede eller tilrettelagt transport (TT) i skiltforskriften.

3.2.2 Kommunerevisjonens befaringer

Her oppsummerer vi resultatet av befaringene. I vedlegg 3 gir vi en mer detaljert beskrivelse.

Befaringene viste at det var skiltet 372 «Parkering forbudt» ved samtlige undersøkte kvartaler og strekninger og flere steder som kunne brukes til å stanse kjøretøy, slik at forflytningshemmede kunne komme seg av og på. Også på skilt 552 «Parkering» er det tillatt med kortest mulig stans for av- eller påstigning. Det var parkeringsplasser på flere av de undersøkte strekningene.

I mange tilfeller var det skiltet slik at det var mulig å stanse et kjøretøy relativt nær ulike aktuelle tilbud og tjenester. Det inkluderer steder som Tøyen torg, Olav Vs gate, Grønland, Kristian IVs gate, Myntgata 2, Bjørvika og Stenersgata 1. På disse stedene var det mulig å stanse et kjøretøy mellom 5 og 58 meter fra tilbud og tjenester. I gjennomsnitt var avstanden 28 meter.

Det var i tillegg to eksempler på avstander som i praksis var lengre.

Forflytningshemmede som skulle til MUNCH, kunne slippes av eller hentes på stedet der Nylandsveien møtte havnepromenaden. Fra dette stedet var avstanden til MUNCH om lag 77 meter. På undersøkelsestidspunktet var det, på grunn av skiltingen, ikke tillatt å kjøre over gangbroen som krysset Akerselva til torget foran museet. I reguleringsbestemmelsene for Munch-museet sto det imidlertid at det skulle tillates kjøring over gangbroen for forflytningshemmede besøkende til museet, inkludert av- og påstigning på torget foran museet. Ifølge Bymiljøetaten var gangbroen ikke korrekt skiltet. Etaten ville rette opp feilen.

I sidegatene til Prinsens gates øvre del var det færre muligheter til å stanse et kjøretøy enn i Prinsens gates nedre del. Det skyldtes at området var regulert til gågate, og dermed hadde begrenset mulighet for kjøring med motorvogn. I den andre delen av Nedre Slottsgate var en strekning på om lag 6 meter skiltet 372 «Parkering forbudt». Avstanden herfra og til tilbudene og tjenestene i øvre del av Prinsens gate varierte

mellom 85 og 150 meter. Ved å stanse i Tollbugata kunne man komme noe nærmere disse tilbudene og tjenestene – om lag 100–110 meter. I sidegatene til Prinsens gates nedre del – det vil si i Kongens gate, Kirkegata og Dronningens gate – var lengre strekninger skiltet 372 «Parkering forbudt». Det var også en lomme i Prinsens gate mellom Dronningens gate og Kirkegata som var skiltet 372 «Parkering forbudt». Dermed var det mulig å stanse nærmere tilbudene og tjenestene i Prinsens gates nedre del.

3.2.3 Håndheving av skilting og erfaringer med dette

For di arealene der kjøretøy kunne stå, i all hovedsak var skiltet 372 «Parkering forbudt», ville den praktiske bruken av disse arealene påvirkes av hvordan kommunen håndhevet skiltingen. Å tillate «kortest mulig stans» krever en viss skjønnsutøvelse. «Kortest mulig» vil i praksis være noe annet for en sjåfør som skal slippe av en passasjer, enn en sjåfør som må inn i et bygg for å ledsage en forflytningshemmet person tilbake til kjøretøyet.

Bymiljøetaten viste til at et kjøretøy i utgangspunktet står ulovlig hvis det står på en strekning skiltet 372 «Parkering forbudt». Det er kun hvis sjåføren oppholder seg ved kjøretøyet, eller at det på annen måte er synlig for en bybetjent at sjåføren har lovlig stans, at det ikke blir ilagt parkeringsgebyr. Bymiljøetaten viste videre til at bybetjentene normalt legger til grunn at 5–10 minutter utgjør «kortest mulig». Denne normen kommer fra Bypatruljens vurdering av hva som er hensiktsmessig når de skal føre kontroll av enkeltstående kjøretøy uten å bruke for lang tid ved hvert enkelt kjøretøy. At det er mellom 5 og 10 minutter, viser ifølge Bymiljøetaten at det er en konkret vurdering som må gjøres fra sted til sted og gang til gang. Ifølge Bymiljøetaten var det ikke lett for bybetjentene å vite hvilket ærend et kjøretøy hadde når det sto på et sted skiltet parkering forbudt. For eksempel kunne ikke bybetjentene vite om en drosje kjørte tilrettelagt transport (TT) eller var på et ordinært oppdrag.

Vi har intervjuet representanter fra transportnæringen som tilbyr tilrettelagt transport (TT), om deres erfaringer med å kjøre forflytningshemmede passasjerer til og fra bestemmelsessteder i Oslo sentrum. Vi har intervjuet Norges Taxiforbund avd. Oslo, Oslo Taxi og Minibuss 24-7.

Sjåførene oppga at de opplevde at det var usikkert hva kommunen ville akseptere at de gjorde i forbindelse med stans av kjøretøy og ledsaging av forflytningshemmede passasjerer. Sjåførene opplevde at de risikerte å få ilagt gebyr for parkeringsovertredelser når de stanset på steder skiltet 372 «Parkering forbudt» for å slippe av eller hente forflytningshemmede passasjerer. Spesielt gjaldt dette situasjoner der sjåføren måtte forlate kjøretøyet for å ledsage passasjerer til eller fra kjøretøyet, og når sjåføren måtte vente på at passasjerer ble klar til å bli hentet.

Sjåførene var usikre på hvor lenge bybetjentene ville akseptere at man ventet på et sted skiltet 372 «Parkering forbudt». De var usikre på om det var tillatt å stanse på parkeringsplasser for av- eller påstigning. De var også usikre på om det var tillatt å stanse for av- eller påstigning på bussholdeplasser der det ikke var en vegutvidelse.

Sjåførenes usikkerhet påvirket bruken av tilrettelagt transport (TT). Ifølge representantene fra Norges Taxiforbund avd. Oslo og Oslo Taxi var det mange brukere av tilrettelagt transport som opplevde at de var avhengige av å ha en fast sjåfør for å være trygge på at sjåføren og passasjerer fant hverandre, og for at det skulle gå greit å bli hentet eller sluppet av på ønsket sted.

Temaet ble også tatt opp av brukerorganisasjonene. Ifølge representanter fra Norges Blindforbund ble transporttilbudet negativt påvirket av sjåførenes opplevde risiko for å bli bøtelagt ved stans og ledsaging. De hadde erfart at taxisjåfører ikke ønsket å ta risikoen. I situasjoner der brukerne hadde en ny taxisjåfør som de ikke kjente, hadde de erfart at sjåføren ikke ønsket å slippe dem av eller hente dem på ønsket sted, eller at sjåføren ikke ønsket å forlate kjøretøyet for å ledsage dem. Ifølge representantene fra Norges Blindforbund var det brukere som heller valgte å bli hjemme enn å utsette seg for denne usikkerheten. Også representanter fra Norges Handikapforbund hadde erfaring med taxisjåførers usikkerhet rundt risikoen for å bli bøtelagt.

Representantene fra Norges Taxiforbund avd. Oslo og Oslo Taxi hadde forslag til ulike tiltak som de mente ville forbedre situasjonen. Ett av de foreslåtte tiltakene var å gi sjåfører som kjører tilrettelagt transport, mulighet til å stanse inntil 15 minutter i forbindelse med av- eller påstigning og ledsaging. Et annet av de foreslåtte tiltakene skulle gjøre det enklere for bybetjentene å se at en drosje eller rullestolbuss som hadde stanset, var på et TT-oppdrag.

En av representantene sa: «Sjåfører som kjører tilrettelagt transport, opplever at den eneste praktiske løsningen mange steder er å ta seg til rette – sette blinklysene på, ta inn rullestolrampen og låse bilen når den forlates.»

Bymiljøetaten var oppmerksom på usikkerheten i transportnæringen. Ifølge etatens redegjørelse, opplevde etaten at det var mye usikkerhet blant taxier om bruk av parkering forbudt til å foreta av- eller påstigning eller følge passasjerer.

Ifølge Bymiljøetaten kunne det finnes tiltak som ville gi bybetjentene bedre informasjon for å kunne vurdere om en drosje eller rullestolbuss som sto et sted det var parkering forbudt, begikk en parkeringsovertredelse. Som Bymiljøetaten skrev i sin redegjørelse:

[...] for å informere våre betjenter kan det være hensiktsmessig at det legges en lapp i kjøretøyet som opplyser om hvilken aktivitet som foregår. Dette er en informasjon som våre betjenter kan ha nytte av når de kontrollerer parkeringen og kan foreta en noe lengre tidskontroll.

Kommunerevisjonen stilte spørsmål til etaten om hvorvidt det har vært dialog med transportnæringen for å avklare spørsmål rundt muligheten for stans og ledsaging av forflytningshemmede passasjerer. Bymiljøetaten viste til at den har regelmessige møter med den organiserte delen av transportnæringen, og oppga at håndheving av skilt var tema i disse møtene. Etaten oppga at det pleide å være faste møter med hele næringen en eller to ganger i året før endringen i drosjeregulverket trådte i kraft i november 2020. Bymiljøetaten har lagt frem et referat fra et slikt møte. Dette er fra 2014, men gjenspeiler ikke at av- og påstigning og ledsaging var tema på møtet.

Bymiljøetatens beskrivelse av egen klagesaksbehandling for parkeringsgebyr peker på at etaten betraktet formålet med stansen og begrunnelsen for at sjåføren forlater bilen, som saklige forhold for å vurdere om stansen kunne regnes som «kortest mulig». Ifølge divisjonsdirektør for Mobilitetsdivisjonen har Bymiljøetaten opphevet parkeringsgebyr i klagesaker hvor taxisjåfører har kunnet dokumentere at de forlot kjøretøyet for å ledsage en forflytningshemmet passasjer. Ifølge etaten var dette over tid kommunisert til bransjen.

3.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Kortest mulig stans for av- eller påstigning var tillatt ved samtlige undersøkte kvartaler. Dette gjaldt i hovedsak områder som Bymiljøetaten hadde skiltet «Parkering forbudt». Slik sett hadde Bymiljøetaten tilrettelagt for at kjøretøy kunne stanse, slik at passasjerer kunne komme seg av eller på.

På arealene som Bymiljøetaten forvaltet, og der gjeldende reguleringsplan ikke var til hinder for stans av kjøretøy, var det etter Kommunerevisjonens vurdering mulig å stanse relativt nær byens tilbud og tjenester for allmenheten. Det var ett tilfelle av feil skilting som Bymiljøetaten oppga at den ville rette opp. Feilskiltingen førte til at forflytningshemmede ikke kunne kjøres frem til inngangspartiet til MUNCH som forutsatt.

Selv om kortest mulig stans for av- eller påstigning var tillatt, viste brukernes erfaring at det var utfordringer med den praktiske bruken av disse arealene, og at dette ga negative konsekvenser for forflytningshemmedes mulighet til å bli ledsaget og hentet. Bymiljøetaten hadde imidlertid begrenset handlingsrom ved håndheving av parkering forbudt, gitt hva som var tillatt i henhold til lovverket. Det ble i tillegg vist til at parkeringsgebyr ville oppheves om det kunne dokumenteres at taxisjåføren forlot kjøretøyet for å ledsage en forflytningshemmet passasjer. Kommunerevisjonen stiller likevel spørsmål om Bymiljøetaten kunne iverksatt andre tiltak for å følge opp bystyrets vedtak om å legge til rette for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til målpunktet.

4. HC-parkeringsplasser

Dette kapittelet handler om plassering av HC-parkeringsplasser, kommunens informasjon om plassene og utformingen av dem. At Oslo har nok HC-parkeringsplasser med hensiktsmessig plassering til ulike målpunkter, er et ansvar som deles av flere virksomheter. Nedenfor omtaler vi HC-parkeringsplasser og strekninger der Bymiljøetaten har forvaltningsansvar.

4.1 Revisjonskriterier

- Det skal være HC-parkeringsplasser nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.
- Oslo kommune skal gi oppdatert informasjon om tilgjengeligheten til kommunens HC-parkeringsplasser.
- HC-parkeringsplasser skal være utformet slik at forflytningshemmede lett kan komme inn og ut av kjøretøyet.

Hva som er nært nok, er ikke definert kvantitativt. I parkeringsforskriften § 63 står det at HC-parkeringsplassene skal gis best mulig plassering på området sett hen til tilbudet plassen skal betjene. Kommunens eget mål er at HC-parkeringsplasser skal ha relevant plassering og kortest mulig avstand til målpunktet, jf. byrådssak 14/14 og byrådssak 282/21. I *Gatenormal for Oslo* står det at plassene skal lokaliseres nært målpunktet. Noe faglig veiledning antyder både 25 og 50 meter som relevante avstander, men kildene gir ikke grunnlag for å slå fast at noen bestemt terskelverdi bør gjelde (KS 2020 og KS 2021).

4.2 Faktabeskrivelse

4.2.1 Nær byens tilbud og tjenester

I kvartalene vi har valgt ut til undersøkelsen, har vi identifisert et antall tilbud og tjenester som er aktuelle for allmenheten. I hvert tilfelle har vi målt avstanden mellom tilbudet eller tjenesten og nærmeste HC-parkeringsplass.

Tilbudene og tjenestene vi har sett på, inkluderer blant annet scener, kinoer, restauranter, biblioteker og butikker. I noen tilfeller var det et tydelig målpunkt – det vil si ett spesifikt tilbud – vi kunne måle avstanden til. Det inkluderer for eksempel et teater i Kristian IVs gate og et varemagasin som opptok store deler av et kvartal, i Prinsens gate. I andre tilfeller var det et sted eller en strekning med flere tilbud vi målte avstanden til, for eksempel Tøyen torg og strekninger med flere butikker i Prinsens gate.

I 13 av 23 undersøkte tilfeller var det inntil 50 meter til nærmeste HC-parkeringsplass. Dette inkluderte tydelige målpunkter slik som hjørneinngangene til et varemagasin (12 meter og 38 meter fra nærmeste HC-parkeringsplass)¹ og teateret i Kristian IVs gate (45 meter fra nærmeste HC-parkeringsplass). I 6 av de 23 tilfellene var avstanden 51–70 meter. I 2 tilfeller var avstanden 71–90 meter. I de siste 2 tilfellene var avstandene 93 og 105 meter. Stedene der vi målte de lengste avstandene, lå i områder der alternative plasseringer som kunne gjort avstandene kortere, var i gater som var regulert til andre formål, slik som gågate eller kollektivgate med trikketrasé. Dette har betydning for Bymiljøetatens mulighet for å etablere HC-parkeringsplasser.

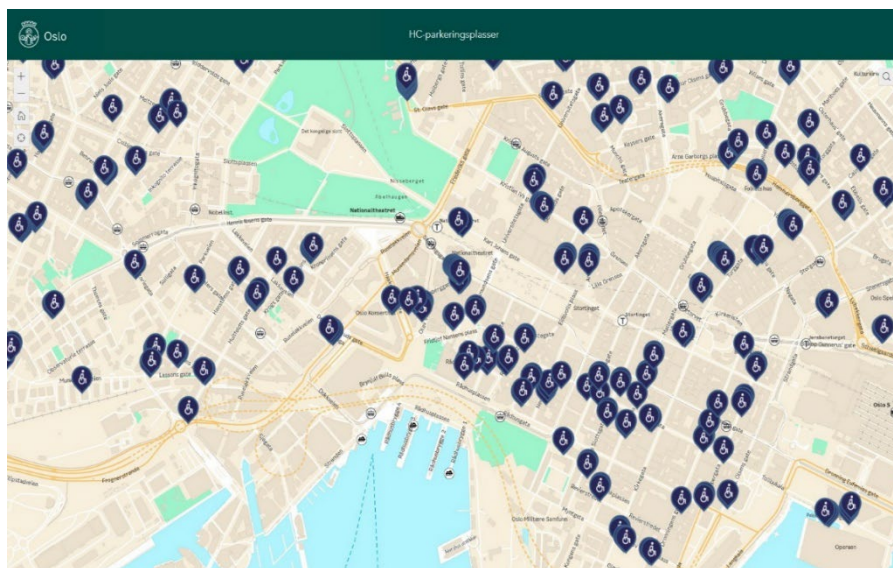
¹ Det var også HC-parkering rett utenfor inngangspartier til varemagasinet i Kongens gate, én fortausbredde fra inngangsdørene.

4.2.2 Informasjon om HC-parkeringsplasser

a) Informasjon på nett og i app

Fra Oslo kommunes internettsider var det lenket til et kart som skulle vise plasseringen til samtlige HC-parkeringsplasser i Oslo kommune (Oslo kommune 2023). Figur 2 viser kartutsnittet som ble vist frem da kartet ble åpnet.

Figur 2 Skjerm bilde



Kartet hadde en funksjon for å zoome inn og ut, slik at det både kunne vise detaljert informasjon om bestemte adresser eller gi en oversikt over et større område.

Oslo kommune tilbød i tillegg gratis nedlasting til smarttelefon av appen *Bil i Oslo*, der det var en egen funksjon som skulle vise samtlige HC-parkeringsplasser i Oslo kommune. Også her var det mulig å zoome inn og ut. I tillegg hadde appen en lokaliseringsfunksjon som lot brukeren finne sin egen plassering i kartet. Ved å velge en bestemt HC-parkeringsplass i kartet kunne man få ruteforslag i mye brukte karttjenester som for eksempel Apple Maps og Google Maps. Appen inneholdt ikke informasjon om utformingen av den enkelte HC-parkeringsplassen.

Vi undersøkte 28 utvalgte HC-parkeringsplasser der Bymiljøetaten hadde forvaltningsansvar, for å sjekke markeringen av plassene i *Bil i Oslo*. Samtlige undersøkte HC-parkeringsplasser var markert i *Bil i Oslo*. Plasseringen i *Bil i Oslo* samsvarte med den faktiske plasseringen til 26 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene. I de to siste tilfellene lå HC-parkeringsplassene nær markeringen i *Bil i Oslo*, for eksempel på den andre siden av gaten, og var plassert slik at det ikke ville være nødvendig å velge en annen kjørerute for å finne dem. Begge plassene var skiltet slik at man ville oppdage dem på vei til *Bil i Oslo* markering. Ifølge Bymiljøetaten gjorde den en manuell jobb for å oppdatere kartet med midlertidige flyttinger av HC-parkeringsplasser innenfor ring 1.

Vi så også enkelte andre eksempler på at informasjonen i *Bil i Oslo* ikke samsvarte med det vi observerte:

- *Bil i Oslo* indikerte at det skulle være to HC-parkeringsplasser i Øvre Slottsgate, mellom Tollbugata og Prinsens gate. Da vi var på befaring, var det ingen HC-parkeringsplasser i denne delen av Øvre Slottsgate.
- *Bil i Oslo* indikerte at det skulle være én HC-parkeringsplass i krysset mellom Otto Sverdrups gate og Hieronymus Heyerdahls gate, inntil Rådhuset. Da vi var på befaring, var det oppmerket to HC-parkeringsplasser på dette stedet.
- *Bil i Oslo* indikerte at det skulle være to HC-parkeringsplasser i Nedre Slottsgate, mellom Tollbugata og Prinsens gate. Fordi plassene ikke var oppmerket, og fordi det ikke var tilstrekkelig areal til to HC-parkeringsplasser etter fratrekk for minste avstand til gangfelt, ville det samsvare bedre med de faktiske forholdene om *Bil i Oslo* indikerte én HC-parkeringsplass her.

b) Skilting og oppmerking

Regulering av vilkårparkering skal gjøres ved bruk av skilt (parkeringsforskriften § 22). Samtlige HC-parkeringsplasser som vi undersøkte, var skiltet.

Ifølge Bymiljøetaten bestilles oppmerking av HC-parkeringsplasser etter at det er fattet skiltvedtak om plass reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

Bymiljøetaten har opplyst at den følger Statens vegvesens håndbok N302

Vegoppmerking – Tekniske bestemmelser og retningslinjer for anvendelse og utforming.

Symbolet som skal brukes ved oppmerking av HC-parkeringsplasser, er angitt i skiltforskriften og forestiller en person som sitter i rullestol, gjengitt i hvitt på mørk bakgrunn. Figur 3 illustrerer symbolet.

Figur 3 1042 Symbol for forflytningshemmede, jf. skiltforskriften § 22



1042

1042 Symbol for forflytningshemmede

Det står i Statens vegvesens håndbok om vegoppmerking at symbolet skal brukes på oppstillingsplasser som er reservert for forflytningshemmede hele døgnet. Det står videre at reserverte oppstillingsplasser bør fremheves ved heltrukken avgrensning (s. 85).

De fleste, men ikke alle, var oppmerket

Da vi undersøkte 28 utvalgte HC-parkeringsplasser, var 21 plasser oppmerket med heltrukne linjer og symbol for forflytningshemmede. Noen av plassene hadde oppmerking med slitasje, men som var lesbar.

Én av de undersøkte HC-parkeringsplassene hadde symbol for forflytningshemmede, men ingen linjer.

Seks av de undersøkte HC-parkeringsplassene hadde ingen oppmerking. To av disse plassene lå på Christiania torv, der tidligere oppmerking lett ble slitt bort på grunn av brosteinsdekket, ifølge Bymiljøetaten. Tre av plassene uten oppmerking hadde

asfaltdekke. Den siste av de seks plassene uten oppmerking var en midlertidig erstatningsplass.

Vi så eksempler på oppmerking uten skilting

En av de undersøkte HC-parkeringsplassene lå i en gruppe på to plasser ved Kolstadgata 15 på Tøyen. Bymiljøetaten hadde forvaltningsansvar for den undersøkte delen av Kolstadgata. HC-parkeringsplassene var markert og riktig plassert i *Bil i Oslo*, og de var skiltet, men ikke merket. Lenger borte i samme gate, utenfor Kolstadgata 17, var det merket opp to HC-parkeringsplasser med heltrukne linjer og symbol for forflytningshemmede, uten at det var skiltet for HC-parkering. Ifølge skiltplanen skulle det ikke være HC-parkeringsplasser utenfor Kolstadgata 17. Ifølge Statens vegvesens håndbok N302 har oppmerking med symbol for forflytningshemmede ingen selvstendig regulerende betydning (s. 85). Det innebærer at de to oppmerkede plassene ikke skulle regnes som plasser reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, selv om oppmerkingen kunne tolkes slik.

4.2.3 Utforming av HC-parkeringsplasser

Det stilles en rekke krav til HC-parkeringsplassers utforming for å ivareta hensynet til at forflytningshemmede lett skal kunne komme inn og ut av kjøretøyet. Det fremgår av parkeringsforskriften § 63 at dekket på HC-parkeringsplasser bør være flatt og jevnt. Videre fremgår det at HC-parkeringsplasser som hovedregel skal være minst 6 meter lange, og at tverrgående HC-parkeringsplasser som hovedregel skal være minst 4,5 meter brede. Der forholdene er slik at det på annen måte sikres tilgjengelighet for side- og bakmontert rullestolheis, kan også plassen i andre tilfeller være mindre. Ifølge *Gatenormal for Oslo* fra desember 2020 bør ikke HC-parkeringsplasser ligge i gater med mer enn 5 prosent stigning, og plassens helning bør ikke være mer enn 2 prosent. Videre fremgår det av gatenormalen at langsgående HC-parkeringsplasser skal være minst 2,25 meter brede. Statens vegvesens Håndbok V129 slår fast at det ikke må være hindringer for utstigning på fortauet ved kantsteinsparkering, og at det skal være oppramping til fortau.

Vi har kartlagt samtlige av disse forholdene på de 28 utvalgte HC-parkeringsplassene. Her oppsummerer vi resultatet. I vedlegg 4 gir vi en mer detaljert beskrivelse.

Figur 4 gir en oversikt over resultatet av kartleggingen. Hver undersøkte HC-parkeringsplass har en rad, og de undersøkte forholdene har hver sin kolonne. Grønn farge indikerer at plassens utforming var i tråd med kravene eller veiledningen som gjaldt da vi gjennomførte undersøkelsen. Gul farge indikerer at utformingen ikke var i tråd med gjeldende krav eller veiledning. Hvitt indikerer at det ikke var relevant eller mulig å måle.

Figur 4 Kartlagte HC-parkeringsplasser – oppsummering av resultater

	Lengde OK	Bredde OK	Helning i lengden OK	Helning i bredden OK	Uten hindring på fortau	Dekke OK	Oppramping fra plassen	Gatens stigning OK
Klingenberggata - ved Stortingsgata 22								
Klingenberggata 10								
Klingenberggata 7								
Olav Vs gate - ved Klingenberggata 10								
Grønland - Motzfeldts gate 5/7								
Grønland - Motzfeldts gate 5/7								
Dronningens gate 15								
Tøyen - Hagegata 34A								
Tøyen - Kolstadgata 15A								
Bjørsvika - Operagata - ved inngangen til operaen								
Bjørsvika - Robert Levins gate - bak Deichman Bjørsvika								
Kristian IVs gate 13								
Nedre Slottsgate 7								
Tøyen - Kjølberggata 29C								
Enerhaugen - Smedgata 34								
Hieronymus Heyerdahls gate 1 - inntil rådhuset								
Krysset Otto Sverdrupsgate / Hieronymus Heyerdahls gate								
Kongens gate 23								
Christiania torv - ved Rådhusgata 30B								
Christiania torv - ved Rådhusgata 30B								
Stortingsgata 24								
Fridtjof Nansens plass 3								
Enerhaugen - Enerhauggata 1								
Grønland - Breigata 3								
Enerhaugen - Enerhauggata 5								
Enerhaugen - Enerhauggata 7								
Nedre Slottsgate 2E								
Nedre Slottsgate 2E								

Øvre og nedre del av figuren inneholder HC-parkeringsplasser som ble etablert hhv. senere og tidligere enn 2011. Forventningene til HC-parkeringsplassers utforming har ligget stabilt siden Statens vegvesens utgivelse i 2011 av en håndbok om universell utforming av veger og gater.

Figur 4 viser at det var enkelte forhold ved samtlige undersøkte HC-parkeringsplassers utforming som ikke var fullt ut i tråd med gjeldende krav eller veiledning. På noen plasser gjaldt det flere forhold.

Oversikten viser at blant de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene var det 12 som var for korte og/eller for smale, uten at det fullt ut var sikret tilgjengelighet for side- og bakmontert rullestolheis. Det inkluderer plasser som var noe for smale, og der det var tilgjengelighet for sidemontert rullestolheis på den ene siden av plassen, men der den andre siden av plassen vendte mot et sykkelfelt eller en kjørebane med en viss trafikkmengde. Figur 5 viser et eksempel på en HC-parkeringsplass som var kortere enn 6 meter, og som var den første plassen i en parkeringslomme, slik at det dannet seg et triangel med kantstein bak plassen som kunne hindre bruk av bakmontert rullestolheis.

Figur 5 Enden til HC-parkeringsplass i Kristian IVs gate



Foto: Kommunerevisjonen. HC-parkeringsplassen var 5,05 meter lang.

17 av de undersøkte HC-parkeringsplassene hadde en helning som var for bratt, enten i lengden, bredden eller i begge retninger.

På 9 av plassene var dekket ikke flatt og jevnt. Årsaken i noen av tilfellene var at de var plassert på torv med brosteinsdekke eller i en gate med trikkeskiner. Figur 6 viser et eksempel på en HC-parkeringsplass der et langsgående felt med tre rader brostein gjorde at dekket ikke var jevnt.

Figur 7 viser en vannrenne på fortauet ved en av plassene, som kunne være til hinder eller vanskeliggjøre utstigning på fortauet.

Figur 6 Dekket på HC-parkeringsplass i Kjøllberggata



Foto: Kommunerevisjonen

Figur 7 Vannrenne på tvers av fortauet langs HC-parkeringsplass i Nedre Slottsgate



Foto: Kommunerevisjonen

Det var nedsenk direkte fra fortauet til HC-parkeringsplassen på 2 av de undersøkte plassene. Figur 8 viser et eksempel.

Figur 8 Nedsenk til HC-parkeringsplass i Operagata



Foto: Kommunerevisjonen

25 av HC-parkeringsplassene hadde ikke nedsenk direkte til plassen. Årsaken var som hovedregel at de var etablert som kantsteinsparkering langs eksisterende fortau. Forflytningshemmede med behov for nedsenk fra fortau til gateplan måtte i disse tilfellene bevege seg i gaten til nærmeste tilgjengelige nedsenk i fortauet, vanligvis i forbindelse med gangfelt eller inn- eller utkjørsler. 5 steder måtte man bevege seg 21–30 meter til nærmeste nedsenk. Fra 3 av HC-plassene var avstanden 33–35 meter til nærmeste nedsenk.

Én av HC-parkeringsplassene lå i en gate med mer enn 5 prosent stigning.

Ifølge Norges Handikapforbund er de som bruker HC-parkeringsplasser, en sammensatt gruppe med ulike behov. For eksempel kan det inkludere brukere av både manuell og elektrisk rullestol og personer med redusert gangevne uten rullestol. Det kan inkludere personer uten synlige funksjonsnedsettelse, slik som hjertesvikt og kols. HC-parkeringsplassene skal med andre ord ivareta ulike behov. Det innebærer at eventuelle svakheter ved utformingen av en HC-parkeringsplass kan være begrensende for noen brukere, men ikke for andre.

4.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Slik Kommunerevisjonen vurderer det, hadde Bymiljøetaten i de fleste tilfellene plassert HC-parkeringsplassene slik at de lå relativt nær de undersøkte tilbudene og tjenestene. Noen avstander var noe lengre, men i disse tilfellene lå alternative plasseringer for HC-parkeringsplasser i gater som var regulert til andre formål. Kommunerevisjonen ser at dette kan begrense Bymiljøetatens handlingsrom.

Bymiljøetaten ga i all hovedsak oppdatert informasjon om lokasjonen til kommunens HC-parkeringsplasser gjennom appen *Bil i Oslo*. Det var uheldig at appen *Bil i Oslo* markerte

enkelte HC-parkeringsplasser som ikke fantes. Det kunne gjøre det mer krevende å finne en HC-parkeringsplass. Alle de undersøkte HC-plassene var skiltet.

Deler av utformingen til samtlige undersøkte HC-parkeringsplasser kunne bidra til at forflytningshemmede lett kunne komme inn og ut av kjøretøyet. For eksempel var de aller fleste plassenes lengde i henhold til kravene. I nærmest alle tilfeller var det ingen hindringer for utstigning på fortauet, og plassene lå i gater med akseptabel stigning.

Sett opp mot gjeldende krav og veiledning om utforming av HC-parkeringsplasser var det enkelte svakheter ved samtlige plasser. Noen av svakhetene var knyttet til eksisterende forhold på stedene plassene var etablert, slik som brosteinsdekke på torg.

Kommunerevisjonen ser at parkeringstilbudet til forflytningshemmede som gruppe ville vært dårligere uten disse plassene, og at det i noen tilfeller vil være bedre å etablere en plass som ikke kan brukes av alle, enn å ikke etablere den overhodet. Hensynet til å ha HC-parkering nær byens tilbud og tjenester kan i enkelte tilfeller tilsa at plassene vil ha svakheter ved utformingen på grunn av blant annet eksisterende fysiske forhold i byen.

Med tanke på at brukerne av HC-parkeringsplasser er en sammensatt gruppe med ulike behov, ville en andel av dem trolig kunne bruke alle HC-parkeringsplassene vi har kartlagt. Samtidig vil svakheter ved utformingen føre til at noen plasser ikke vil kunne brukes av alle med parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Slik

Kommunerevisjonen vurderer det, gjelder det spesielt tilfeller der dekket ikke var flatt og jevnt, der helningen var for bratt, og der mulighetene for å bruke rullestolheis var begrenset. At det ikke var mulig å få informasjon om svakheter ved utformingen i forkant av parkeringen, gjør at brukere risikerer å komme frem til en plass de ikke kan bruke.

5. Fremkommelighet på fortau, gangarealer og ved overganger

Dette kapittelet handler om fremkommeligheten på fortau og andre gangarealer. Vi har også undersøkt fremkommeligheten ved overganger, det vil si ferden fra HC-parkeringsplassen eller plassen for stans av kjøretøy til fortauet eller gangarealet. Bymiljøetaten har forvaltningsansvar for områdene vi har undersøkt.

5.1 Revisjonskriterium

- Fortau, gangarealer og overganger mellom disse og HC-parkeringsplasser eller plasser for stans av kjøretøy skal være fremkommelige for forflytningshemmede.

5.2 Faktabeskrivelse

5.2.1 Observasjoner i de undersøkte områdene

På befaringene undersøkte vi blant annet bredden på ferdselssonene, dekket og høyden på nivåspranget. Vi undersøkte også visuelle og taktile (følbare) elementer som skulle bidra til at omgivelsene ble lettere å orientere seg i, blant annet for synshemmede. Det inkluderer

- ledende elementer, slik som kantstein eller bruk av ulike materialer i dekket
- kunstige ledelinjer, det vil si elementer som ofte er ettermontert i dekket
- oppmerksomhetsfelt, som skal gi informasjon om endringer, for eksempel ved bunnen av trapper
- farefelt, som skal gjøre oppmerksom på fare, for eksempel før gangfelt og ved toppen av trapper

Ifølge Statens vegvesens veiledning om fortau bør det være et sammenhengende system av fysisk ledning som kan følges av synshemmede (Vegdirektoratet 2011, s. 68). I hovedsak bør det oppnås ved bruk av naturlige ledelinjer. Ifølge veiledningen vil slike ledelinjer i første rekke være ferdselssonens avgrensning mot en veggssone på den ene siden og en møbleringssone eller kantsteinssone ut mot gaten. Veggssonen er en utjevningssone som ikke er ment for ferdsel, og som kan inneholde utspring, trapper og annet (Vegdirektoratet 2011, s. 66). Statens vegvesen skriver at veggssonene og en ev. møbleringssone forutsettes ikke brukt til ferdsel og bør være mer ujevne enn ferdselssonen for å markere forskjell fra ferdselssonen (Vegdirektoratet 2011, s. 68). Skillet mellom veggssonen og ferdselssonen bør kunne følges som en naturlig sammenhengende ledelinje. Eventuelle utspring som kan representere farer for synshemmede, bør være i veggssonen (Vegdirektoratet 2011, s. 69). Prinsippet om naturlige ledelinjer er også omtalt i *Gate- og veiutforming for Oslo kommune* (2011, 2018). Ifølge denne kan naturlige ledelinjer være fortauskant, asfaltkant, gjerde, mur, hekk eller fasade. Det står videre at ledelinjer kan være i form av avvikende dekke, fargebruk/kontrast, møblering og lignende (underkapittel B.3.5).

I de undersøkte områdene rundt Olav Vs gate, Tøyen torg, Prinsens gate og Thorvald Meyers gate hadde Bymiljøetaten gjennomført tiltak i nyere tid. De øvrige undersøkte områdene hadde tiltak av eldre dato eller tiltak som var relativt begrenset i omfang. Nedenfor trekker vi frem sentrale observasjoner fra de undersøkte områdene før vi sammenfatter våre observasjoner av overganger, bredde på fortau og vannrenner. Vi gir supplerende beskrivelser i vedlegg 5.

a) Olav Vs gate, mellom Stortingsgata og Kronprinsesse Märthas plass

Olav Vs gate og fortauene i Stortingsgata og Klingenberggata rundt kvartalet hadde et dekke som fremsto flatt og jevnt. Det gikk en ledelinje sentralt i Olav Vs gate, fra gangfeltet over Stortingsgata til et gangfelt over Klingenberggata ved inngangspartiet til en kino. Foran nedsenk til samtlige gangfelt i området var det farefelt bestående av steinelementer som var felt ned i dekket. Bymiljøetaten hadde i 2021 ferdigstilt tiltak i dette området.

b) Tøyen torg

Tøyen torg hadde et dekke av teglstein med smale, tette fuger og uten synlige setningsskader. Langs venstre side av gangsonen fra bommen ved Hagegata 32 og inn mot torget var det kantstein som kunne brukes som et ledende element, og som var merket «ledelinje i kant» i landskapsplanen. Ifølge representanter fra Norges Blindeforbund som deltok på befarings, var det mulige utfordringer med å bruke kantsteinene her som et ledende element, fordi det enkelte steder var åpne felt i kantsteinsrekken inn mot bygninger uten at det var en taktil kontrast i bakken som ledet videre i retning torget.

Kantsteinene hadde retning mot hjørnet av Hagegata 27, der torgets kunstige ledelinje begynte. Ledelinjen gikk innover torget, frem til en vannrenne. Ledelinjen hadde en annen utforming enn det landskapsplanen som lå til grunn for igangsettingstillatelsen og ferdigattesten, viste. I tegningene skulle ikke ledelinjene lede frem til vannrennen, men føres sentralt over torget.

Trappen som ledet ned fra torgflaten til Hagegata, hadde en vinkel, som vist i Figur 9.

Figur 9 Trapp på Tøyen torg



Foto: Kommunerevisjonen

Representanter fra Norges Blindeforbund oppga at vinkelen gjorde at trappen var vanskelig lesbar og en snublefare. I landskapsplanen som lå til grunn for

igangsettingstillatelsen og ferdigattesten, var trappen tegnet uten en slik vinkel. Det var farefelt på toppen av trappen og oppmerksomhetsfelt ved bunnen av trappen.

Under befaringen observerte Kommunerevisjonen møblering som var plassert oppå ledelinjen eller tett inntil denne, men som omtalt i kapittel 2, er det ikke Bymiljøetaten som er ansvarlig for drift og vedlikehold av Tøyen torg.

c) Prinsens gate med sidegater, mellom Akersgata og Dronningens gate

Bymiljøetaten oppgraderte Prinsens gate i 2017. I tillegg til Prinsens gate har vi også gjort observasjoner av sidegatene, som var viktige for ferdsel til og fra Prinsens gate. I sidegatene kunne tiltakene være av eldre dato.

I Øvre Slottsgate, mellom Prinsens gate og Karl Johans gate, var det en utgang fra Stortinget T-banestasjon. En lengre rampe opp fra T-banestasjonen gjorde at rullestolbrukere kunne bruke utgangen. Gaten var en gågate med dekke av brostein med brede, dype fuger. Det var en sone på hver side av gaten med større steinheller med enkelte setningsskader som kunne skape snublekanter. Hvis man kom fra T-banestasjonen, måtte man krysse brosteinen for å komme til steinhellene. Representanter fra Norges Handikapforbund som deltok på befaringen, pekte på at det var området med trillefast underlag, det vil si steinhellene, som hadde flest hindringer, slik som reklamebukker, søppelkasser og parkerte sykler, og at det ikke var sammenhengende trillesoner.

Det var også gågate i Øvre Slottsgate mellom Prinsens gate og Tollbugata. I midten av gaten og på de tidligere fortauene var det asfalt, men disse sonene var adskilt av kantstein og tre rader med brostein. Representanter fra Norges Handikapforbund oppga at det var gode muligheter for å komme seg frem med rullestol i midten av gaten, men at kantsteinen og brosteinen bidro til at man ikke fikk tilgang til butikkene på lik linje med andre. Representanter fra Norges Handikapforbund pekte på at det er utfordrende når mønsteret i tiliggende kvartaler er ulikt. I Øvre Slottsgate på den ene siden av Prinsens gate var det steinhellene langs veggene som var best egnet til å trille på, mens på den andre siden var det hindringer på de tidligere fortauene som gjorde at man måtte trille i midten av gaten.

Lenger ned i Prinsens gate, ved krysset med Kirkegata, rettet vi særlig oppmerksomhet mot fremkommeligheten for synshemmede. Det var ledelinjer mellom hushjørner og farefelt foran gangfeltene, men på den ene siden var det plassert løsfotreklame rett ved ledelinjen. Ifølge representanter fra Norges Blindeforbund som deltok på befaringen, var det generelt mange reklameskilt i Kvadraturen som sto til hinder for fri ferdsel. Vi observerte også et midlertidig skilt på en betongsokkel som var plassert ved overgangen mellom farefelt og ledelinje, samt andre hindringer som søppelkasse, midlertidig skilt og el-sparkesykler. Dette er vist i Figur 10. Ifølge Bymiljøetaten ble slike hindringer løpende håndhevet av etatens bybetjenter.

Figur 10 Ledelinje i Prinsens gate

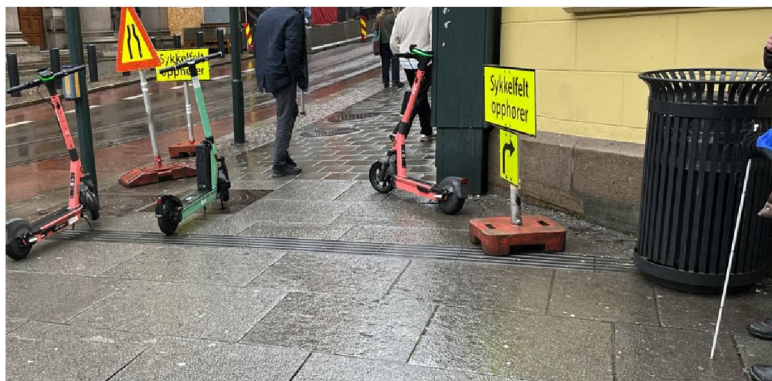


Foto: Kommunerevisjonen

Ved Kirkegata 21 var det ledelinjer fra husveggen som ledet til et farefelt ved gangfeltet, der det også sto en pullert (barriere) som var en del av terrorsikringen rundt bygget. Representantene fra Norges Blindforbund pekte på at en person som fulgte ledelinjen ville gå rett inn i pullerten. Bymiljøetaten var kjent med at pullerter kan påvirke fremkommeligheten for myke trafikanter i byen, men pekte på at disse for det meste var etablert for å ivareta hensyn som tillegges større vekt enn fremkommelighet, for eksempel terrorsikring. Etaten viste til at denne typen målkonflikt ikke var uvanlig i forbindelse med arealplanlegging og -disponering.

På nordsiden av Prinsens gate, mellom Kirkegata og Kongens gate, var det på fortauet lagt tre rader smågatestein langs husveggen. Store, mørke benker var plassert på steinhellene som dekket det meste av fortauet. Pullerter som fulgte fortauskanten, var støpt ned i et jevnt dekke som hadde relativt liten taktil kontrast til steinhellene. Figur 11 viser fortauet.

Også på sørsiden av Prinsens gate langs den samme strekningen var veggsonen dekket med tre rader smågatestein. Enkelte trapper stakk ut av veggsonen slik at linjen mellom veggsonen og ferdselssonen ble brutt. Bredden på ferdselssonen mellom trappen som stakk lengst ut, og kantsteinen var om lag 2,2 meter. Kantsteinen utgjorde en ubrutt linje, men gikk tett på trikkesporene. Figur 12 viser fortauet.

Figur 11 Fortau med benker

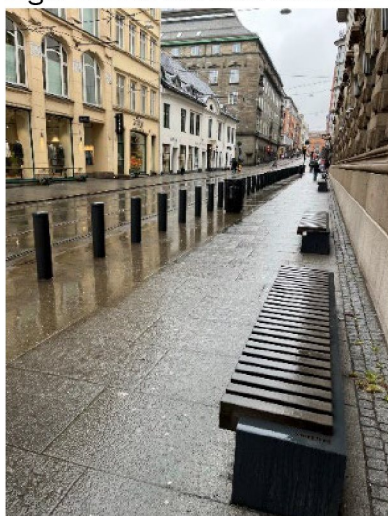


Foto: Kommunerevisjonen

Figur 12 Fortau med trapper



Foto: Kommunerevisjonen

d) Thorvald Meyers gate, mellom Schlepppegrells gate og Helgesens gate
Dekker og nivåsprang

Som omtalt i kapittel 2, var området fredet etter kulturminneloven. Det ga føringer for hvilke materialer Bymiljøetaten som tiltakshaver kunne bruke i kjørebane og på fortau. I henhold til reguleringsbestemmelsene skulle storgatestein benyttes i kjørebane. Reguleringsbestemmelsene omtalte ikke materialvalg i gangfelt spesielt.

På nedsiden og oversiden av Schlepppegrells gate var det gangfelt over Thorvald Meyers gate. Dette var nær Birkelunden trikkeholdeplass og ovenfor trikketraseen. Kjørebane var dekket med storgatestein nedover Thorvald Meyers gate og asfaltert fra krysset med Helgesens gate.

Mellom fortau og gangfelt i krysset med Schlepppegrells gate var det steinelementer som dels dannet farefelt for synshemmede og dels dannet nedsenk til gangfeltene. Figur 13 viser et eksempel.

Figur 13 Gangfelt over Thorvald Meyers gate, ved krysset med Schlepppegrells gate



Foto: Kommunerevisjonen

Farefeltet var trukket halvveis ned på nedsenkselementet. Ved at farefeltet, som har en ujevn overflate, var trukket ned på nedsenket, mente representanter fra Norges Handikapforbund at det skapte en ekstra hindring, for eksempel for en person i rullestol eller med rullator som skulle bevege seg opp nedsenket. Fra nedsenkselementene og ned til gateplanet var det et nivåsprang på 1,8 cm før man kom i selve gangfeltet.

Mellom nedsenkselementene og gangfeltet var det to rader storgatestein. Gangfeltets striper besto vekselvis av tre rader mørke brostein og en rad med lysere, store steinheller. Ifølge Bymiljøetaten var det i byggeprosjektet ikke vurdert å la gangfeltet gå helt inntil nedsenkselementene eller å bruke et jevnere og flatere materiale til de mørke stripene. Utformingen var i tråd med tegningene som lå til grunn for rammetillatelsen.

Ved Schlepppegrells gate krysset trikkeskinnene fortauet på østsiden av Thorvald Meyers gate. Representantene fra Norges Handikapforbund pekte på at løsningen i overgangen mellom steinhellene og trikkeskinnene var god, ved at det var en relativt jevn overflate på begge sider av skinnene, slik at det kun var selve skinnene som skapte en nivåforskjell.

Ved inngangen til Birkelunden (fra krysset mellom Thorvald Meyers gate og Seilduksgata) var det lagt et felt med storgatestein som fotgjengere måtte krysse før

man kom inn på de asfalterte stiene i parken. Storgatesteinen hadde til dels ujevn overflate og brede fuger og var lagt slik at man måtte bevege seg diagonalt over dem. Utformingen var i tråd med tegningene som lå til grunn for rammetillatelsen. Ifølge representanter fra Norges Handikapforbund ville en manuell rullestol som kjøres diagonalt over brosteinen, kunne hekte seg fast i fugene, noe som kunne føre til bråstopp og fall.

På østsiden av Thorvald Meyers gate (mellom Seilduksgata og Helgesens gate) besto fortauet av en sone med brostein langs veggen og deretter store steinheller. Representantene fra Norges Handikapforbund pekte på at ingen av butikkene i dette strekket var tilgjengelige for rullestolbrukere. I Byantikvarens dispensasjonsvedtak i saken om oppgradering av gaten var det imidlertid et vilkår at alle eldre bygningselementer som trapper skulle bevares eller reetableres med samme plassering som før. Representantene fra Norges Handikapforbund pekte også på at uteservering gjorde at arealet på fortauet som er tilgjengelig for ferdsel, blir lite. Bymiljøetaten har pekt på at utleie av fortau utenfor ring 1 håndteres og håndheves av bydelene.

Ledelinjer

Det var farefelt foran samtlige gangfelt i det undersøkte området. Det gikk kunstige ledelinjer fra farefeltene og inn til fortauenes veggsoner. Ifølge søknaden om rammetillatelse skulle mørk smågatestein inne ved husveggen «[gi] god kontrast og [...] fungere som en naturlig ledelinje med tekstur differanse mellom gangsoner og veggsoner.»

På vestsiden av Thorvald Meyers gate, mellom Seilduksgata og Helgesens gate, var veggsonen dekket av om lag 6 rader smågatestein og tok opp i seg samtlige trapper og andre variasjoner i fasadene. Skillet mellom veggsonen og ferdselssonen utgjorde en ubrutt linje. Bredden på ferdselssonen var om lag 2,0 meter. Figur 14 viser dette.

Figur 14 Veggsoner på vestsiden av Thorvald Meyers gate



Foto: Kommunerevisjonen

Også på østsiden av Thorvald Meyers gate langs den samme strekningen var veggsonen dekket av smågatestein i 4–6 rader. Her var det to trapper som stakk ut av veggsonen. Bredden på ferdselssonen mellom trappen som stakk lengst ut, og møbleringssonen var om lag 2,3 meter. Både veggsonen og møbleringssonen ble brukt til uteservering. Uteserveringen i veggsonen dekket også deler av ferdselssonen og skillet mellom de to sonene. Uteserveringen i møbleringssonen kom for det meste ikke inn i ferdselssonen, og

skillet mellom de to sonene fremsto mer sammenhengende. De kunstige ledelinjene fra farefeltene gikk imidlertid inn til veggsonen. Figur 15 og Figur 16 viser situasjonen.

Figur 15 Uteservering ved veggsonen og i møbleringssone på østsiden av Thorvald Meyers gate



Foto: Kommunerevisjonen

Figur 16 Kunstig ledelinje fra farefelt og inn til veggsonen i Thorvald Meyers gate



Foto: Kommunerevisjonen

e) Rådhuset

Fridtjof Nansens plass hadde et dekke av brostein. Forflytningshemmede som skulle til Rådhusets hovedinngang, ville måtte krysse plassen. Fugene mellom brosteinen hadde til dels ujevn bredde, og mange fuger var ganske brede og dype, som vist i Figur 17. Ifølge representanter fra Norges Blindforbund og Norges Handikapforbund er brostein vanskelig lesbare med mobilitetsstokk og vanskelig å komme seg frem på med rullestol, rullator, stokk, staver eller benproteser.

Figur 17 Brostein på Fridtjof Nansens plass

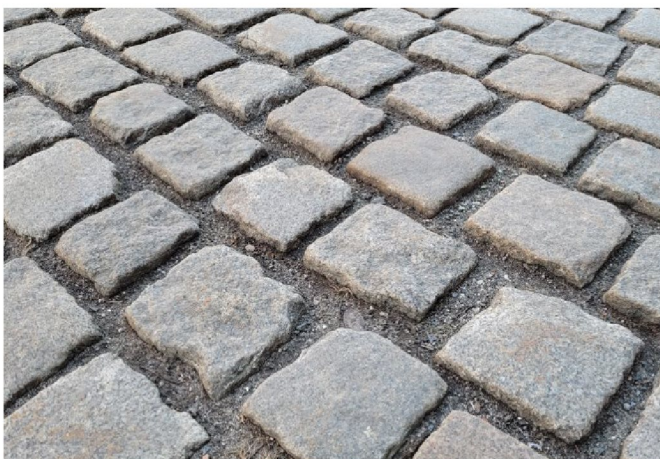


Foto: Kommunerevisjonen

Det var barrierer både på vestsiden og nordsiden av Rådhuset som hindret biler fra å kjøre inntil bygget. Ifølge representanter fra Norges Blindforbund, var barrierene mot borggården vanskelig å oppdage for svaksynte på grunn av svak kontrast mot

bakgrunnen og fordi det ikke var noe i underlaget som markerte at det var barrierer i gangsonen.

f) Enerhaugen: kvartal Sørligata-Smedgata-Enerhauggata

I Smedgata mellom St. Hallvards kirke og Sørli plass var fortauet asfaltert. Fortauet var i hovedsak flatt og jevnt, men noen deler hadde noe slitasje.

g) Grønland: kvartal Lakkegata-Norbygata-Motzfeldts gate-Breigata

I dette kvartalet var dekket i hovedsak av asfalt som fremsto flat og jevn, mens fortauet i Motzfeldts gate hadde tre ulike dekker.

h) Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata

I Kristian IVs gate var det dekke av blant annet betongheller og større steinheller. Det var noe setning, men dekket fremsto i hovedsak flatt og jevnt.

For en person som hadde parkert på en av HC-plassene og skulle til teateret, ville det være naturlig å bruke gangfeltet ved Sehesteds gate. Det var imidlertid ingen nedsenk fra fortauet til gangfeltet utenfor teateret, men i stedet en fortauskant med nivåsprang på 10–11 cm. For å komme til nedsenket i fortauet foran hovedinngangen til teateret ville det være nødvendig enten å gå/trille i sykkelfeltet mot kjøreretningen eller å krysse gaten utenom gangfeltet. Dette er vist i Figur 18.

Figur 18 Gangfelt uten nedsenk i Kristian IVs gate



Foto: Kommunerevisjonen

i) Myntgata 2: kvartal Rådhusgata-Nedre Slottsgate-Myntgata

Kvartalet hadde forskjellige dekker: asfalt, steinheller, betongheller, brostein og grus. Asfaltdekket var i hovedsak uten skader. Brosteinen hadde brede, men relativt tette fuger.

j) Bjørvika: Deichman Bjørvika, Operaen og MUNCH

Som omtalt i kapittel 2 var det andre enn Bymiljøetaten som hadde opparbeidet området. Bymiljøetaten hadde overtatt et forvaltningsansvar for gatene. De undersøkte fortauene fremsto i hovedsak flate og jevne, men et dekke av steiner hadde mindre

tilfeller av setningsskader. Fra Nylandsveien gikk det en gangbro mot MUNCH med dekke av betong. Fra gangbroen og mot hovedinngangen til MUNCH var det brostein, som vist i Figur 19.

Figur 19 Brosteinsdekke foran MUNCH, med setning på tvers av gangretningen



Foto: Kommunerevisjonen

Disse brosteinene hadde ujevne fuger og tydelige tegn til setning på tvers av gangretningen mellom broen og inngangen. Ifølge representanter fra Norges Handikapforbund har brosteinsdekke en iboende risiko for setning og brede, åpne fuger. Det reduserer fremkommeligheten og øker sannsynligheten for uhell.

Foran nedsenkene til samtlige gangfelt i området var det farefelt.

5.2.2 Fremkommelighet på fortau og gangarealer

a) Overganger mellom plasser for parkering eller stans og fortau eller gangarealer

Med overganger mener vi ferdene fra en HC-parkeringsplass eller plass for stans av kjøretøy og opp på et fortau eller gangareal. Mange steder er dette løst ved nedsenk, for eksempel ved at det er anlagt et skrått steinelement mellom nivået til kjørebane og nivået til fortauet. Kommunerevisjonen har undersøkt overgangen fra 20 steder for stans og 28 HC-parkeringsplasser til fortau eller annet gangareal der Bymiljøetaten hadde forvaltningsansvar. Enkelte av HC-parkeringsplassene eller stedene for stans av kjøretøy hadde flere aktuelle steder for å ta seg opp på fortau eller annet gangareal, mens andre steder var knyttet til det samme nedsenket. Totalt har vi sett på 51 unike nedsenk, men vi har undersøkt utvalgte forhold ved de enkelte nedsenkene slik at totalantallet varierer noe.

Ifølge *Gatenormal for Oslo* skal nivåspranget på kantstein være 0–2 cm ved krysning av gater og overganger mellom ulike soner for fotgjengere. Ved 26 av nedsenkene var det nivåsprang som var 2 cm eller mindre. Nivåspranget var ikke alltid like høyt i hele nedsenkets bredde. På de fleste nedsenkene har Kommunerevisjonen derfor tatt flere mål av nivåspranget. 14 av nedsenkene hadde et nivåsprang som på ett punkt var over og på et annet punkt var under 2 cm. De siste 11 nedsenkene hadde nivåsprang på over 2 cm. For nedsenket med høyest nivåsprang varierte dette mellom 5,5 cm og 6,7 cm.

Nyere nedsenk var gjerne utformet ved at egne nedsenkselementer i stein med et skråplan var nedfelt i bakken. Det er eksempler på dette i Olav Vs gate, Prinsens gate og

Thorvald Meyers gate. Andre nedsenk hadde gjerne kantstein mellom kjørebanelen og fortauet. Om lag halvparten av nedsenkene av hver type hadde nivåsprang som delvis eller helt var over 2 cm, men generelt sett var det en forskjell mellom typene. Samlet sett skilte de nyere nedsenkselementene seg positivt fra nedsenkene med kantstein, med et gjennomsnittlig nivåsprang på 1,6 cm kontra 2,5 cm.

Et nedsenk dimensjonert for rullestol skal ha bredde på minimum 90 cm. Med ett unntak var nedsenkene bredere enn 90 cm.

Gatenormal for Oslo slår fast at stigningen på nedsenk fra fortausnivå til kjørebanelnivå ikke skal være brattere enn 8 prosent. Stigningen til 24 av nedsenkene var 8 prosent eller mindre. De resterende 23 hadde brattere stigning som varierte mellom 9 og 19 prosent.

Ifølge *Gatenormal for Oslo* bør det være et flatt landingsareal i enden av nedsenket med lengde på minimum 120 cm. Det skal sikre at en rullestolbruker har mulighet til å navigere seg rundt. Alle unntatt tre tilfeller vi undersøkte, hadde dette. I ett av disse tilfellene var landingsarealet på et fortau med 3 prosent helning. Ved toppen av de siste to nedsenkene gikk det en varsellinje med taktil merking på tvers av landingsarealet.

b) Bredde på fortau

Ifølge *Gatenormal for Oslo* er ferdselssonen arealet for fri ferdsel prioritert for fotgjengere og avgrenset tydelig til begge sider, slik at den er enkel å følge for personer med nedsatt syn. Ferdselssonen tilhører normalt fortauet, bortsett fra i gågater der hele bredden er prioritert for fotgjengere. Ferdselssonen skal være minimum 2 meter bred og fri for hindringer.

Ved de aller fleste stedene Kommunerevisjonen undersøkte, var bredden på gangarealet 2 meter eller mer. Vi har imidlertid målt flere steder hvor bredden var mindre, blant annet i Smedgata, Nordbygata og Kristian IVs gate. I noen tilfeller var det mellom kantsteinen på fortauet og husveggen at avstanden ble for liten, mens andre steder var det satt ut reklameskilt, el-sparkesykler eller andre hindringer som gjorde at arealet til fri ferdsel ble mindre.

Et eksempel på dette var i Nedre Slottsgate, mellom Myntgata og Rådhusgata, som vist i figur 20.

Figur 20 Fortau i Nedre Slottsgate



Foto: Kommunerevisjonen

Ved reklameskiltet vist i bildet var bredden om lag 1,2 meter, mens ved el-sparkesyklene var bredden om lag 1,4 meter. Ifølge Bymiljøetaten sto både reklameskiltet og sparkesyklene ulovlig og ble håndhevet løpende av etatens bybetjenter. Videre pekte etaten på at det ved oppgradering og ombygging av gater kan oppstå kompromisser som ikke er ideelle, særlig med tanke på fortausbredder.

c) Vannrenner i fortau

Ved alle de undersøkte områdene var det vannrenner, som regel lagt på tvers over fortauet for å transportere overvann vekk fra husveggen. Ved et slikt eksempel i Øvre Slottsgate oppga representanter fra Norges Handikapforbund at vannrennen var krevende å trille rullestol over. De observerte vannrennene hadde ulik profil, hvorav noen var enklere å trille over enn andre.

5.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Det var etablert tiltak som kunne bidra til god fremkommelighet på flere av de undersøkte områdene. Blant annet hadde nylig opparbeidede områder i hovedsak jevnt og fast dekke og tilstrekkelig bredde på ferdselssonen, tilstrekkelig bredde på nedsenk mellom fortau og kjørebane og varsels- og oppmerksomhetsfelt for synshemmede. Dette kan bidra til at områdene blir tilgjengelige for flere.

Samtidig var det flere tilfeller der utformingen av fortau og gangarealer reduserte fremkommeligheten for forflytningshemmede. Det var områder med brosteinsdekke som hadde dårligst fremkommelighet, særlig steder med brede og dype fuger mellom steinene. Slike forhold ivaretar ikke hensynet til at ferdselssoner bør være jevne og lette å gå og trille på. Kommunerevisjonen ser at materialvalg kan være begrenset av blant annet vernehensyn og reguleringsbestemmelser, i tillegg til at flere av stedene med brostein var av eldre dato. I disse tilfellene vil Bymiljøetaten ha begrenset mulighet til å påvirke fremkommeligheten.

Den undersøkte delen av Thorvald Meyers gate er et eksempel på hvordan hensynet til vern av kulturmiljø kan komme i konflikt med hensynet til fremkommelighet for forflytningshemmede. Storgatesteinen i kjørebane var i tråd med reguleringsbestemmelsene, men ga samtidig redusert fremkommelighet for forflytningshemmede som skulle krysse gaten. Storgatesteinen i gangfeltet ved Schleppegrells gate og i gangadkomsten til Birkelunden reduserte fremkommeligheten også disse stedene. Kommunerevisjonen kan ikke slå fast om vernehensynene ga åpning for materialvalg i gangfelt og gangadkomster som kunne gitt bedre fremkommelighet.

De undersøkte områdene viser at det var utfordringer med å få etablert et sammenhengende system av fysisk ledning som kan følges av synshemmede. Det var eksempler på at naturlige ledelinjer, slik som kantstein og den taktile kontrasten mellom veggsoner og ferdselssone, var brutt opp eller blokkert. Det var kunstige ledelinjer som førte fra gangfelt til veggsoner som var møblert. I noen tilfeller var veggsonen for smal til å ta opp i seg trapper som stakk ut i ferdselssonen. Når systemet for fysisk ledning ikke er sammenhengende redusere fremkommeligheten for synshemmede. Kommunerevisjonen ser samtidig at ulike hensyn og arealbegrensninger kan skape utfordringer for utformingen av slike systemer, og at andre enn Bymiljøetaten også påvirker dette.

Flere steder var det også plassert hindringer over kunstige ledelinjer. Dette reduserer fremkommeligheten for synshemmede og gir risiko for skader ved at man snubler i hindringene. Hindringene var plassert av andre aktører enn Bymiljøetaten, og Kommunerevisjonen bemerker at Bymiljøetaten ikke kan håndheve alle slike hendelser kontinuerlig.

De fleste nedsenkene mellom fortau og HC-parkeringsplasser eller steder for stans hadde tilstrekkelig bredde og landingsareal. Om lag halvparten hadde for høye nivåsprang og/eller for bratt stigning. Dette reduserte fremkommeligheten for forflytningshemmede. Nyere nedsenk hadde i gjennomsnitt mindre nivåsprang enn eldre, men det var også avvik blant disse.

6. Kommunerevisjonens konklusjoner og anbefalinger

Kommunerevisjonen har undersøkt fremkommeligheten i Oslo sentrum for personer med funksjonsnedsettelser. Forvaltningsrevisjonen har vært rettet mot Bymiljøetaten.

6.1 Konklusjoner

Samlet sett mener Kommunerevisjonen at Bymiljøetaten langt på vei har lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser. Likevel er det flere eksempler på at fremkommeligheten ikke er god nok til at personer med funksjonsnedsettelser kan delta fullt ut og på en effektiv måte i samfunnet, på lik linje med andre. Undersøkelsen viser at redusert fremkommelighet særlig oppstår i områder der tiltak for fremkommelighet må avpasses vernehensyn, eller der tiltak begrenses av byens fysiske utforming.

6.1.1 Stans og ledsaging

Bymiljøetaten hadde tilrettelagt for av- og påstigning i samtlige undersøkte kvartaler, i hovedsak gjennom bruk av skiltet «Parkering forbudt». Undersøkelsen viste at bybetjentene skulle ha en skjønnsmessig tilnærming under kontroll av kjøretøy. Likevel viste undersøkelsen at brukere opplevde barrierer som gjør at de i enkelte tilfeller kunne hindres fra å delta på lik linje med andre. Dette gjaldt særlig for brukere som hadde behov for ledsager. Kommunerevisjonen stiller derfor spørsmål ved om Bymiljøetaten kunne iverksatt andre tiltak for å følge opp bystyrets vedtak om å legge til rette for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til målpunktet.

På arealene som Bymiljøetaten forvaltet, og der gjeldende reguleringsplan ikke var til hinder for stans av kjøretøy, var det etter Kommunerevisjonens vurdering mulig å stanse relativt nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.

6.1.2 HC-parkeringsplasser

Slik Kommunerevisjonen vurderer det, hadde Bymiljøetaten i de fleste tilfellene plassert HC-parkeringsplasser slik at de lå relativt nær de undersøkte tilbudene og tjenestene. Noen avstander var noe lengre, men i disse tilfellene lå alternative plasseringer for HC-parkeringsplasser i gater som var regulert til andre formål.

Bymiljøetaten ga i all hovedsak oppdatert informasjon om lokasjonen på kommunens HC-parkeringsplasser, og de undersøkte plassene var skiltet.

Deler av utformingen til samtlige undersøkte HC-parkeringsplasser kunne bidra til at forflytningshemmede lett kunne komme inn og ut av kjøretøyet. Sett opp mot gjeldende krav og veiledning om utforming av HC-parkeringsplasser var det likevel svakheter ved samtlige plasser. At det ikke var mulig å få informasjon om svakheter ved utformingen i forkant av parkeringen, gjør at brukere risikerer å komme frem til en plass som de ikke kan bruke. Kommunerevisjonen ser at parkeringstilbudet til forflytningshemmede som gruppe ville vært dårligere uten disse plassene, og at det i noen tilfeller vil være bedre å etablere en plass som ikke kan brukes av alle, enn å ikke etablere den overhodet.

6.1.3 Fremkommelighet på fortau, gangarealer og ved overganger

Det var etablert tiltak som kunne bidra til god fremkommelighet på flere av de undersøkte områdene. Samtidig var det tilfeller der utformingen av fortau og gangarealer reduserte fremkommeligheten for forflytningshemmede, men Kommunerevisjonen ser at løsningene kan være begrenset av blant annet vernehensyn, reguleringsbestemmelser og byens fysiske utforming. Undersøkelsen viste videre at det var utfordringer med å få etablert et sammenhengende system av fysisk ledning som kan følges av synshemmede. Flere steder var det plassert hindringer over kunstige ledelinjer. Dette reduserer fremkommeligheten for synshemmede og gir risiko for skader ved at man snubler i hindringene. Hindringene var plassert av andre aktører enn Bymiljøetaten, og Kommunerevisjonen bemerker at Bymiljøetaten ikke kan håndheve alle slike hendelser kontinuerlig.

De fleste nedsenkene mellom fortau og HC-parkeringsplasser eller steder for stans hadde tilstrekkelig bredde og landingsareal. Om lag halvparten hadde for høye nivåsprang og/eller for bratt stigning, som reduserte fremkommeligheten for forflytningshemmede.

6.2 Anbefalinger

Kommunerevisjonen anbefaler Bymiljøetaten å vurdere ytterligere tiltak

- som kan forbedre mulighetene for at sjåfører kan forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede til målpunktet
- for å bidra til at HC-parkeringsplassene er utformet i tråd med krav og veiledning
- for å bidra til fremkommelighet på fortau og gangarealer ved planlegging og gjennomføring av vedlikeholdstiltak og prosjekter

7. Uttalelser til rapporten og Kommunerevisjonens vurdering av disse

Kommunerevisjonen har mottatt uttalelser til rapporten fra byråden for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten. I dette kapitlet presenterer og vurderer Kommunerevisjonen sentrale momenter i disse uttalelsene. Uttalelsene følger i sin helhet som vedlegg 6 og 7. Byråden for byutvikling og Plan- og bygningsetaten fikk tilsendt rapporten med mulighet for uttalelse. Disse har ikke hatt kommentarer til rapporten.

7.1 Byråden for miljø og samferdsel

7.1.1 Byrådets uttalelse

Byråden for miljø og samferdsel mener rapporten er en god og nyttig evaluering av Bymiljøetatens arbeid med fremkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.

Byråden for miljø og samferdsel skriver at det er noe upresise og utydelige vurderinger av enkelttilfeller og steder, blant annet i kapittel 4 og 5. Byråden mener det i flere tilfeller er uklart i vurderinger av uregelmessigheter om det er snakk om et «skal-» eller «bør-krav» som ikke er oppfylt, eller om det er en subjektiv vurdering om at noe hadde vært ønskelig. Byråden peker på at det derfor kan være vanskelig for en leser å forstå om Kommunerevisjonen peker på avvik fra regelverk og alvorlighetsgraden av avvik og uregelmessigheter. Byråden finner det ikke hensiktsmessig å nevne hvilke konkrete tilfeller dette gjør seg gjeldende i, fordi byråden anser at Kommunerevisjonens hovedkonklusjoner ikke er påvirket vesentlig av dette. Byråden har for øvrig ikke kommentarer til revisjonskriteriene.

Byråden mener det er vanskelig å se hvordan Bymiljøetaten innenfor lovverket i enda større grad skal kunne tilrettelegge for ledsaging av passasjerer under tilrettelagt transport. Byråden påpeker at det ville vært en fordel om Kommunerevisjonen var tydeligere på hvilket handlingsrom Bymiljøetaten har, men ikke bruker.

Byråden skriver at Kommunerevisjonens anbefalinger i all hovedsak er relevante og nyttige. Byråden forutsetter at Bymiljøetaten følger opp alle avvik eller uregelmessigheter fra retningslinjer eller krav som fremkommer i Kommunerevisjonens rapport. På bakgrunn av Kommunerevisjonens rapport vil byråden be Bymiljøetaten vurdere om det er mulig å finne en løsning for å dele informasjon om utformingen på HC-parkeringsplasser gjennom for eksempel appen *Bil i Oslo*.

Byråden peker på at Kommunerevisjonens rapport synliggjør momenter som det er viktig å være bevisst på i arbeidet med byutvikling. Byråden anser Kommunerevisjonens rapport og anbefalinger som relevant for byrådets pågående arbeid med en sektorovergripende handlingsplan for universell utforming, og vil foreslå at rapportens anbefalinger vurderes i forbindelse med dette arbeidet.

7.1.2 Kommunerevisjonens vurdering

Til byrådets påpekning om vurdering av enkelttilfeller og steder i kapittel 4 og 5 har Kommunerevisjonen noen kommentarer. Kommunerevisjonen vurderer faktaene i kapittel 4 og 5 opp mot de relevante revisjonskriteriene i de enkelte kapitlene. Revisjonskriteriene er nærmere utledet i vedlegg 1, der det fremgår nøyaktig hva som er

«bør» eller «skal»-krav. Kommunerevisjonen har gjengitt noen krav og føringer i løpende tekst flere steder i kapittel 4 og 5, men har av hensyn til leservennlighet ikke inkludert omtale av alle parametere for alle undersøkte steder. Vedlegg 4 og 5 inneholder mer utdypende beskrivelser av resultatet av kontrollene som er omtalt i kapittel 4 og 5.

Byråden etterlyser en beskrivelse av hvilket handlingsrom Kommunerevisjonen mener Bymiljøetaten har til å kunne tilrettelegge for ledsaging under tilrettelagt transport. Kommunerevisjonen vil trekke frem at Bymiljøetaten i sin redegjørelse skriver at det kunne finnes tiltak som ville gi bybetjentene bedre informasjon om drosjer eller rullestolbussers oppdrag, ref. kapittel 3.2.3. Det kan også være andre tiltak.

Byråden har varslet tiltak som Kommunerevisjonen mener er relevante.

7.2 Bymiljøetaten

7.2.1 Etatens uttalelse

Bymiljøetaten skriver at Kommunerevisjonen har satt fokus på et viktig område gjennom rapporten.

Bymiljøetaten merker seg at Kommunerevisjonen har valgt å inkludere omtale og vurdering av områder som etaten ikke har ansvar for, nemlig Tøyen torg og Fridtjof Nansens plass.

Bymiljøetaten mener det er gjort vurderinger av en rekke enkeltheter og detaljer i rapporten. Etaten skriver at vurderingene er gjort med utgangspunkt i overordnede føringer fra målsettinger og retningslinjer som er nedfelt i regler og veiledere. Bymiljøetaten peker på at ikke alle disse har form av rettskrav, da de i mange tilfeller synliggjør hvordan man ønsker eller mener ting bør være. Bymiljøetaten mener det åpnes for subjektive betraktninger når det skal gjøres undersøkelser av enkeltheter og detaljer. Etaten peker derfor på at det er svært viktig å være tydelig omkring disse forholdene når datagrunnlag vurderes og beskrives.

Bymiljøetaten har ellers ingen merknader til revisjonskriteriene og skriver at den slutter seg til rapportens konklusjoner og anbefalinger.

På spørsmål om etaten vil vurdere eller iverksette tiltak på bakgrunn av rapporten viser Bymiljøetaten til at den har rekruttert fagressurser med særlig kompetanse innenfor området universell utforming. Etaten oppgir at den vil prioritere å videreføre kompetanseheving internt innenfor temaet universell utforming. Etaten vil også bruke fagkompetansen på dette området til rådgiving og støtte i arbeidet med store prosjekter og tiltak som etaten har ansvar for å gjennomføre i byrommene og på gatenettet. Bymiljøetaten oppgir videre at den vil fortsette dialogen med taxinæringen.

7.2.2 Kommunerevisjonens vurdering

Kommunerevisjonen har klargjort med Bymiljøetaten at den i uttalelsen ved en feil inkluderte Fridtjof Nansens plass som et areal etaten ikke hadde ansvar for. Når det gjelder Tøyen torg har Kommunerevisjonen hatt som utgangspunkt at Bymiljøetaten i 2018 var tiltakshaver for oppgraderingen av Tøyen torg. Kommunerevisjonen mener derfor at Bymiljøetaten har et ansvar for dagens fysiske utforming av torget.

Kommunerevisjonen er enig med Bymiljøetaten i at det er viktig å være tydelig når enkelttilfeller og detaljer undersøkes. Som tidligere nevnt har Kommunerevisjonen blant annet gjengitt noen krav og føringer i løpende tekst flere steder i kapittel 4 og 5, men av hensyn til leservennlighet ikke inkludert omtale av alle parametere for alle undersøkte steder.

Bymiljøetaten har varslet tiltak som Kommunerevisjonen mener er relevant sett opp mot to av anbefalingene. Kommunerevisjonen er likevel usikker på om etatens meldte tiltak er relevante sett opp mot anbefalingen om å vurdere *ytterligere* tiltak som kan forbedre mulighetene for at sjåfører kan forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede til målpunktet. Kommunerevisjonen merker seg imidlertid at etaten vil fortsette dialogen med taxinæringen.

Referanser

Referanser fra Oslo kommune

Byrådssak 104/19 S-5047 Reguleringsplan for del av A10, A31 og A34 i Bjørvikaplanen. Vedtatt i bystyret 4. september 2019 (sak 268)

Byrådssak 14/14 Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025. Vedtatt i bystyret 18. juni 2014 (sak 158)

Byrådssak 120/14 Reguleringsplan S-4807. Vedtatt av bystyret 12. november 2014 (sak 317)

Byrådssak 282/21 Strategi for universell utforming, revisjon av felles prinsipper for universell utforming i Oslo kommune. Vedtatt i bystyret 27. april 2022 (sak 110)

Bymiljøetaten (2011) *Gate- og veiutforming for Oslo kommune. Normaler*

Bymiljøetaten (2018) *Gate- og veiutforming for Oslo kommune. Normaler*

Bymiljøetaten (2020) *Gatenormal for Oslo*

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (2023) *Myntgata 2 – midlertidig bruk*. Tilgjengelig fra: [Myntgata 2 - Oslo kommune](#). (Hentet 27. mars 2023)

Oslo kommune (2023) *Kart*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/parkering/kart/>. (Hentet 22. mars 2023)

Eksterne referanser

FOR 2016-03-18-260: Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer

FOR 2005-10-07-1219: Forskrift om offentlig trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger

Bufo (2023) *Antall med nedsatt funksjonsevne*. Tilgjengelig fra: https://www2.bufo.no/Statistikk_og_analyse/nedsatt_funksjonsevne/Antall/. (Hentet 21. april 2023)

KS (2020) *Universell utforming – hva ser vi etter. Publikumsbygg – kartlegging, tips og råd*

KS (2021) *Publikumsbygg – universell utforming. Kartlegging, tips og råd*

Sweco (2022) *Trafikkanalyse RKV – Trafikale konsekvenser for anleggsperioden*

Vegdirektoratet (2011) *Statens vegvesen. Håndbok 278. Universell utforming av veger og gater*

Vegdirektoratet (2014) *Statens vegvesen. Håndbok V129. Universell utforming av veger og gater*

Figuroversikt

Figur 1	Undersøkte kvartaler og steder	12
Figur 2	Skjerm bilde	22
Figur 3	1042 Symbol for forflytningshemmede, jf. skiltforskriften § 22	23
Figur 4	Kartlagte HC-parkeringsplasser – oppsummering av resultater	25
Figur 5	Enden til HC-parkeringsplass i Kristian IVs gate	26
Figur 6	Dekket på HC-parkeringsplass i Kjøhlberggata	26
Figur 7	Vannrenne på tvers av fortauet langs HC-parkeringsplass i Nedre Slottsgate	26
Figur 8	Nedsenk til HC-parkeringsplass i Operagata	27
Figur 9	Trapp på Tøyen torg	30
Figur 10	 Ledelinje i Prinsens gate	32
Figur 11	Fortau med benker	32
Figur 12	Fortau med trapper	32
Figur 13	Gangfelt over Thorvald Meyers gate, ved krysset med Schleppegrells gate	33
Figur 14	Veggsone på vestsiden av Thorvald Meyers gate	34
Figur 15	Uteservering ved veggsone og i møbleringssone på østsiden av Thorvald Meyers gate	35
Figur 16	Kunstig ledelinje fra farefelt og inn til veggsone i Thorvald Meyers gate	35
Figur 17	Brostein på Fridtjof Nansens plass	35
Figur 18	Gangfelt uten nedsenk i Kristian IVs gate	36
Figur 19	Brosteinsdekke foran MUNCH, med setning på tvers av gangretningen	37
Figur 20	Fortau i Nedre Slottsgate	38
Figur 21	Utvalgte kvartaler og strekninger	66
Figur 22	Illustrasjon av nedsenk med nivåsprang fra Gatennormal for Oslo	69
Figur 23	Elementer i Olav Vs gate	84
Figur 24	Manglende elementer og møblering inntil ledelinje	85
Figur 25	Nedsenk i fortau i Prinsens gate	86
Figur 26	Farefelt foran gangfelt i Kirkegata	86
Figur 27	Midlertidig skilt på farefelt i Prinsens gate	87
Figur 28	Fortau i Nordbygata	88
Figur 29	Fortau i Motzfeldts gate	89
Figur 30	Foran hovedinngangen til Deichman Bjørvika	90
Figur 31	Nedsenk til gangfelt i Robert Levins gate, nærmest Operagata	91
Figur 32	Nedsenk fra gangfelt i krysset mellom Otto Sverdrups gate og Hieronymus Heyerdahls gate	91

Vedlegg 1 Revisjonskriterier

Revisjonskriterier er en betegnelse på de forventningene og kravene Kommunerevisjonen legger til grunn for sine vurderinger, det vil si de kravene, normene og/eller standardene som virksomheten vurderes mot.

Revisjonskriterier skal utledes fra autoritative kilder. I denne undersøkelsen kommer revisjonskriteriene i hovedsak fra FNs bærekraftsmål, konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne, likestillings- og diskrimineringsloven, plan- og bygningsloven, parkeringsforskriften, Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025, Kommunedelplan for torg og møteplasser, Gatennormal for Oslo og diverse bystyrevedtak med relevante føringer.

Nedenfor utleder vi revisjonskriterier til undersøkelsen. Vi viser først til hovedproblemstillingen, som er kontrollutvalgets bestilling, og går gjennom ulike kilder med generelle krav til fremkommelighet. Deretter viser vi til sju underproblemstillinger som til sammen skal besvare hovedproblemstillingen. Vi utleder revisjonskriterier til hver underproblemstilling. Tabell 1 inneholder en oversikt over revisjonskriteriene.

Tabell 1 Oversikt over underproblemstillinger og tilhørende revisjonskriterier

Underproblemstilling	Revisjonskriterium
(1) Er det tilstrekkelige muligheter til å stanse kjøretøy til at forflytningshemmede kan komme seg av og på?	(1) Det skal være tilrettelagt for at kjøretøy kan stanse, slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på, nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.
(2) Er det tilstrekkelige muligheter for sjåfører til å forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede fra kjøretøyet til bestemmelsesstedet?	(2) Det skal være tilrettelagt for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til målpunktet.
(3) Er HC-parkeringsplasser plassert slik at byens tilbud og tjenester for allmenheten er tilstrekkelig tilgjengelige?	(3) Det skal være HC-parkeringsplasser nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.
(4) Er informasjonen om tilgjengeligheten til HC-parkeringsplassene tilfredsstillende?	(4) Oslo kommune skal gi oppdatert informasjon om tilgjengeligheten til kommunens HC-parkeringsplasser.
(5) Er HC-parkeringsplassene riktig utformet og uten hindringer?	(5) HC-parkeringsplasser skal være utformet slik at forflytningshemmede lett kan komme inn og ut av kjøretøyet.
(6) Er overgangen fra gate til fortau og andre gangarealer tilstrekkelig fremkommelig? (7) Er fortau og gangarealer mellom HC-parkeringsplasser eller stoppesteder og bestemmelsesstedet tilstrekkelig fremkommelige?	(6–7) Fortau, gangarealer og overganger mellom disse og HC-parkeringsplasser eller plasser for stans av kjøretøy skal være fremkommelige for forflytningshemmede.

1.1 Undersøkelsens hovedproblemstilling

Undersøkelsens hovedproblemstilling er: Har kommunen lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse?

Flere kilder stiller generelle krav med betydning for Oslo kommunes arbeid med fremkommelighet.

1.1.1 FNs bærekraftsmål

I Planstrategi for Oslo kommune 2020–2023, som ble vedtatt av bystyret 18. november 2020 (sak 318), står det (s. 7): «I Oslo kommune er FNs 17 bærekraftsmål en sentral del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.»

Mål 11 handler om bærekraftige byer og lokalsamfunn. Målet er: «Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige».

Ulike delmål handler om tilgjengelighet, både i sammenheng med transportsystemer og i sammenheng med grøntområder og offentlige rom:

Delmål 11.2 er:

Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre

Delmål 11.7 er:

Innen 2030 sørge for at alle, særlig kvinner og barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom

1.1.2 Konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne

I forbindelse med bystyrets behandling av *Handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse 2017–2020* (byrådssak 73/17) 28. februar 2018 (sak 62) vedtok bystyret følgende:

Bystyret ber byrådet legge FN-konvensjonen for rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne (CRPD) til grunn for alt sitt arbeid.

Konvensjonen ble vedtatt av FNs generalforsamling 13. desember 2006, og Norge undertegnet konvensjonen 30. mars 2007. Den har følgende hovedformål:

Konvensjonens hovedformål er å sikre personer med nedsatt funksjonsevne like muligheter til å realisere sine menneskerettigheter, samt å bygge ned hindre som vanskeliggjør dette. Konvensjonen skal bidra til å motvirke diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

Konvensjonens artikkel 9 omhandler tilgjengelighet. Den retter blant annet oppmerksomhet mot plikten til å treffe tiltak, inkludert i byrommet, som denne undersøkelsen handler om. I punkt 1. a)–b) og punkt 2. a)–c) står det:

1. For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjon og kommunikasjon, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi og -systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene. Disse tiltakene, som også skal inkludere å identifisere og fjerne det som hindrer og vanskeliggjør tilgjengeligheten, skal blant annet gjelde for:

- a) bygninger, veier, transport og andre innendørs og utendørs tilbud, herunder skoler, boliger, helsetjenestens lokaler og arbeidsplasser,
- b) informasjon, kommunikasjon og andre tjenester, herunder elektroniske tjenester og nødtjenester.

2. Partene skal også treffe alle hensiktsmessige tiltak for

- a) å utvikle, fremme og overvåke gjennomføringen av minstestandarder og retningslinjer for tilgjengeligheten til anlegg og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten,
- b) å sikre at private foretak som tilbyr anlegg og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, tar hensyn til alle aspekter ved tilgjengelighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne,
- c) å sørge for at involverte parter gis opplæring om tilgjengelighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne,

[...]

1.1.3 Likestillings- og diskrimineringsloven

Likestillings- og diskrimineringsloven inneholder flere bestemmelser med betydning for hvilke krav som stilles til kommunens tilrettelegging for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser. I sammenheng med denne undersøkelsen er det spesielt relevant å vise til lovens formål, forbudet mot diskriminering, definisjonen av diskriminering, plikten til universell utforming og bestemmelsen om sammenhengen mellom brudd på plikten til universell utforming og diskriminering. De nevnte bestemmelsene er i sin helhet:

§ 1. Formål

Lovens formål er å fremme likestilling og hindre diskriminering på grunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, alder og andre vesentlige forhold ved en person.

Med likestilling menes likeverd, like muligheter og like rettigheter. Likestilling forutsetter tilgjengelighet og tilrettelegging.

Loven tar særlig sikte på å bedre kvinners og minoriteters stilling. Loven skal bidra til å bygge ned samfunnsskapte funksjonshemmende barrierer, og hindre at nye skapes.

§ 6. Forbud mot å diskriminere

Diskriminering på grunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, alder eller kombinasjoner av disse grunnlagene er forbudt. Med etnisitet menes blant annet nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge og språk.

Forbudet omfatter diskriminering på grunn av eksisterende, antatte, tidligere eller fremtidige forhold som nevnt i første ledd.

Forbudet gjelder også hvis en person blir diskriminert på grunn av sin tilknytning til en annen person, og diskrimineringen skjer på grunn av forhold som nevnt i første ledd.

Med diskriminering menes direkte eller indirekte forskjellsbehandling etter §§ 7 og 8 som ikke er lovlig etter §§ 9, 10 eller 11.

§ 7. Direkte forskjellsbehandling

Med direkte forskjellsbehandling menes at en person behandles dårligere enn andre blir, har blitt eller ville blitt behandlet i en tilsvarende situasjon, på grunn av forhold som nevnt i § 6 første ledd.

§ 8. Indirekte forskjellsbehandling

Med indirekte forskjellsbehandling menes enhver tilsynelatende nøytral bestemmelse, betingelse, praksis, handling eller unnlatelse som vil stille personer dårligere enn andre, på grunn av forhold som nevnt i § 6 første ledd.

§ 12. Brudd på plikten til universell utforming eller individuell tilrettelegging

Brudd på §§ 17 og 18 om universell utforming og §§ 20, 21, 22 og 23 om individuell tilrettelegging regnes som diskriminering.

Diskriminering som skyldes mangelfull fysisk tilrettelegging, er uttømmende regulert i §§ 17 til 23 for de rettssubjektene og på de områdene disse bestemmelsene gjelder.

§ 17. Universell utforming

Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjoner.

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.

Plikten gjelder ikke utforming eller tilrettelegging som innebærer en uforholdsmessig byrde for virksomheten. Ved vurderingen skal det særlig legges vekt på

- a. effekten av å fjerne barrierer for personer med funksjonsnedsettelse
- b. om virksomhetens alminnelige funksjoner er av offentlig art
- c. kostnadene ved tilretteleggingen
- d. virksomhetens ressurser
- e. sikkerhetshensyn
- f. vernehensyn.

Plikten etter første ledd anses som oppfylt dersom virksomheten oppfyller krav til universell utforming i lov eller forskrift.

Kongen kan gi forskrift om innholdet i plikten til universell utforming på områder som ikke er omfattet av krav i annen lov eller forskrift.

§ 19. Aktivitetsplikt for universell utforming

Offentlige virksomheter skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innen virksomheten. Det samme gjelder for private virksomheter rettet mot allmennheten.

1.1.4 Plan- og bygningsloven

I plan- og bygningsloven knyttes prinsippet om universell utforming uttrykkelig til arealplanlegging og ulike byggetiltak. I plan- og bygningsloven § 1-1 *Lovens formål* femte ledd står det:

Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene. For boliger skal prinsippet om universell utforming ivaretas gjennom krav til tilgjengelighet.

Bygge- og anleggstiltak skal følge den gjeldende reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 12-4, jf. § 12-1. I reguleringsplaner kan det blant annet gis bestemmelser om funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer, inkludert krav for å sikre hensynet til universell utforming, jf. § 12-7.

Vi viser også til plan- og bygningsloven kapittel 29 om krav til byggetiltak, der det står i § 29-3 *Krav til universell utforming og forsvarlighet*:

Tiltak etter kapittel 20 skal innenfor sin funksjon være universelt utformet i samsvar med forskrifter gitt av departementet. Tiltak etter kapittel 20 som omfatter arbeidsbygg skal være universelt utformet i samsvar med forskrift gitt av departementet.

Tiltak skal ikke medføre fare og skal oppfylle krav til forsvarlig sikkerhet herunder nødvendig evakuering, helse og miljø i eller i medhold av loven.

1.1.5 Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025

Bystyret vedtok 18. juni 2014 (sak 158) *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025*, som ble lagt frem i byrådssak 14, datert 6. februar 2014. I byrådets saksfremstilling gikk det frem at de felles prinsippene skulle støtte opp under kommunens implementering av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven², plan- og bygningsloven, forskrift om universell utforming av IKT-løsninger og (den gang) annen ny lovgivning som omhandlet universell utforming. De felles prinsippene skulle også bidra til å oppfylle Norges forpliktelser etter FN-konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne.

Vi viser til ulike deler av de felles prinsippene nedenfor, for å utlede revisjonskriterier til de enkelte underproblemstillingene. Her vil vi imidlertid vise til hovedmålet i prinsippene, som blant annet omfatter følgende: «Alle virksomheter i Oslo kommune skal ha implementert krav til universell utforming innen sine ansvarsområder innen utgangen av 2025».

Prinsippene handler blant annet om transport og samferdsel, som er av direkte relevans for denne undersøkelsen. Prinsippene viser til at en reisekjede gjerne har flere ledd (s. 5):

Transportsystemene skal ha tilgjengelighet i alle ledd av reisekjeden.

Reisekjeden omfatter informasjon om transportalternativer, reisen til og fra, og eventuelle opphold på stasjoner og holdeplasser. I tillegg kommer tilgjengelighet til selve transportmidlet. Brudd i reisekjeden betyr at ett eller flere element i reisekjeden ikke er tilgjengelig. Når deler av en reise er utilgjengelig, kan hele reisen framstå som utilgjengelig.

² Loven ble senere erstattet av likestillings- og diskrimineringsloven.

1.1.6 Forventet standard i Oslo kommune

Ovenfor har vi vist til ulike internasjonale forpliktelser, nasjonale lover og lokale krav til tilgjengelighet. I denne undersøkelsen vil trolig spørsmålet om hva som er tilstrekkelig tilgjengelig, gjøre seg gjeldende.

I to vedtak legger bystyret føringer for hva som skal være standarden i Oslo kommune. I bystyrets vedtak 5. september 2018 (sak 258) *Mål og strategier for økt byliv i Oslo sentrum – Byrådssak 42 av 20.02.2018* var vedtakspunkt 4 og 6 som følger:

4.

Byrådet bes sørge for god tilgjengelighet for funksjonshemmede i Oslo sentrum utover kravene for universell utforming.

[...]

6.

Byrådet bes etterstrebe at tiltak for økt byliv har bedre universell utforming enn lovens minstekrav.

Vedtakspunkt 4 ovenfor ble gjentatt som punkt 10 i Bystyrets vedtak 19. juni 2019 (sak 200) *Byliv for alle – Områderegulering med konsekvensutredning for gater og byrom i Oslo sentrum – Byrådssak 49 av 07.03.2019*.

1.2 Undersøkelsens underproblemstillinger og revisjonskriterier

Kommunerevisjonen har utarbeidet sju underproblemstillinger som til sammen skal besvare kontrollutvalgets bestilling. Bestillingen er å vurdere om kommunen har lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse.

Nedenfor utleder vi revisjonskriterier til hver av underproblemstillingene, dels med bakgrunn i de generelle kildene vi har sitert ovenfor, og dels med utgangspunkt i kilder som er mer spesifikke for den enkelte underproblemstillingen.

1.2.1 Underproblemstilling 1: Er det tilstrekkelige muligheter til å stanse kjøretøy til at forflytningshemmede kan komme seg av og på?

For å utlede et revisjonskriterium til denne underproblemstillingen viser vi først til de generelle kildene og ulike overordnede hensyn. Vi viser til FNs bærekraftsmål som inkluderer at «alle» skal ha «tilgang» til «tilgjengelige» transportsystemer, grøntområder og offentlige rom. Vi viser til *konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne*, som peker på hensyn som at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal ha «et selvstendig liv» og «kunne delta fullt ut på alle livets områder» og få tilgang «på lik linje med andre» til det fysiske miljøet og tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten. Vi viser også til likestillings- og diskrimineringsloven, som blant annet slår fast at «likestilling forutsetter tilgjengelighet».

For forflytningshemmede som skal til Oslo sentrum, innebærer det å ha tilgang i praksis ofte å bli kjørt med bil til og fra bestemmelsesstedet, for eksempel med tilrettelagt transport (TT). I slike tilfeller vil det være nødvendig med muligheter til å stanse kjøretøyet slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på. For at mulighetene til

stans skal gi tilstrekkelig tilgjengelighet til Oslo sentrum, må de være mange nok og nær aktuelle bestemmelsessteder.

I Oslo kommunes egne føringer omtales dette med avstand til målpunktet i sammenheng med HC-parkeringsplasser. Både i *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025* og i *Strategi for universell utforming i Oslo kommune* står det at HC-parkeringsplasser skal ha «relevant plassering og kortest mulig avstand til målpunkt». I Gatenormalen står det at parkeringsplasser reservert for forflytningshemmede «lokaliseres nært målpunkt».

Kommunerevisjonen legger til grunn at det underliggende hensynet til tilgjengelighet gjør at kravene til plassering og avstand er overførbare til steder der kjøretøy som frakter forflytningshemmede, kan stanse. Kommunerevisjonen legger videre til grunn at målet om relevant plassering innebærer at det er steder der kjøretøy kan stanse, der byens tilbud og tjenester er.

Temaet aktualiserer spørsmål om kommunens handlingsrom til å legge til rette for muligheter til å stanse kjøretøy. Det inkluderer kommunale etaters handlingsrom rundt planlegging og opparbeiding av steder der kjøretøy som frakter forflytningshemmede, kan stanse, samt skilting og håndheving av skiltingen. Vegtrafikkloven, skiltforskriften og forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) inneholder relevante bestemmelser. Vegtrafikkloven inneholder blant annet bestemmelser om skiltregler med hjemmel til å delegere myndighet til kommuner (§ 5) og bestemmelser om reaksjoner ved overtredelser (for eksempel §§ 31 og 31 a). Skiltforskriften slår fast: «Offentlige trafikkskilt, vegoppmerkinger og trafikkløssignaler er de skilt, oppmerkinger og signaler som fremgår av denne forskrift, med utforming, farge og betydning som fastsatt her» (§ 1). Skiltforskriften inneholder bestemmelser om skiltmyndigheter (kapittel 13) og ellers en illustrert oversikt over tillatte skilt, oppmerkinger og signaler. Trafikkreglene inneholder blant annet bestemmelser om stans og parkering (§ 17).

Kildene vi har gjennomgått i dette notatet, gir grunnlag for å utlede følgende kriterium:

1. Det skal være tilrettelagt for at kjøretøy kan stanse, slik at forflytningshemmede kan komme seg av og på, nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.

Kommunens handlingsrom rundt planlegging, opparbeiding, skilting og håndheving av skiltingen vil måtte tas hensyn til når Kommunerevisjonen gjør vurderinger av fakta opp mot kriteriet.

1.2.2 Underproblemstilling 2: Er det tilstrekkelige muligheter for sjåfører til å forlate kjøretøyet for å ledsage forflytningshemmede fra kjøretøyet til bestemmelsesstedet?

Vi viser til de to første avsnittene i underkapittel 1.2.1 om underproblemstilling 1. Tilgjengelighet for forflytningshemmede innebærer i praksis ofte å bli kjørt med bil til og fra bestemmelsesstedet, for eksempel med tilrettelagt transport (TT). En del forflytningshemmede har i tillegg behov for å bli ledsaget av sjåføren mellom kjøretøyet og bestemmelsesstedet, for at det skal bli tilgjengelig for dem.

Da Bystyret 19. juni 2019 fattet vedtak i sak 200 *Byliv for alle – Områderegulering med konsekvensutredning for gater og byrom i Oslo sentrum – Byrådssak 49 av 07.03.2019*, inkluderte vedtaket følgende punkt:

8.

Det skal tilrettelegges for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøy og ledsage passasjerer til målpunkt.

Begrepet «målpunkt» brukes både i *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025*, i *Strategi for universell utforming i Oslo kommune* og i *Gatenormalen*. Kommunerevisjonen forstår «målpunkt» som å vise til bestemmelsesstedet for reisen. I alle tilfeller er begrepet «målpunkt» knyttet til avstand. For eksempel står det både i de felles prinsippene og i strategien at HC-parkeringsplasser skal ha «relevant plassering» og «kortest mulig avstand til målpunkt». I *Gatenormalen* står det at parkeringsplasser reservert for forflytningshemmede «lokaliseres nært målpunkt». Kommunerevisjonen legger til grunn at kravene til plassering og avstand også bør gjelde steder der sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage passasjerer til målpunktet. Kommunerevisjonen legger til grunn at det med frasene «skal kunne» og «til målpunkt» stilles forventninger til at det er tilstrekkelig antall steder i Oslo sentrum der kjøretøy kan stanses og forlates midlertidig for å ledsage passasjerer, og at disse stedene er plassert nær aktuelle tilbud og tjenester.

Dagens løsninger kan reflektere reguleringsplanene som gjaldt på tidspunktet de ble opparbeidet. Kommunerevisjonen vil ta hensyn til de gjeldende reguleringsbestemmelsene når vi vurderer dagens løsninger.

På samme måte som for underproblemstilling 1, omtalt ovenfor, aktualiseres også her spørsmål om kommunens handlingsrom rundt planlegging, opparbeiding, skilting og håndheving av skiltingen.

Kildene vi har gjennomgått i dette notatet, gir grunnlag for å utlede følgende kriterium:

2. Det skal være tilrettelagt for at sjåfører skal kunne forlate kjøretøyet og ledsage forflytningshemmede til målpunktet.

Kommunens handlingsrom rundt planlegging, opparbeiding, skilting og håndheving av skiltingen vil måtte tas hensyn til når Kommunerevisjonen gjør vurderinger av fakta opp mot kriteriet.

1.2.3 Underproblemstilling 3: Er HC-parkeringsplasser plassert slik at byens tilbud og tjenester for allmenheten er tilstrekkelig tilgjengelige?

Parkeringsforskriften kapittel 10 inneholder bestemmelser om tilrettelegging for forflytningshemmede. I parkeringsforskriften § 61 står det:

På alle parkeringsområder omfattet av § 3 første ledd, skal det avsettes et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass. Plassene skal utformes og plasseres i samsvar med bestemmelsen i dette kapittelet.

I parkeringsforskriften § 62 står det:

Virksomheten skal i forbindelse med registrering av skiltplan med tilleggsinformasjon etter § 16, vurdere hva som er et tilstrekkelig antall plasser etter § 61 ut fra lokale forhold på parkeringsområdet.

I *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025* er delmål 1.5: «Det skal være et tilstrekkelig antall HC-parkeringsplasser i Oslo med relevant plassering og kortest mulig avstand til målpunkt.» Målet er videreført i *Strategi for universell utforming i Oslo kommune*.

Også Gatenormalen omtaler plasseringen av HC-parkeringsplasser: «Plasser reservert for forflytningshemmede lokaliseres nært målpunkt [...]» (underkapittel 4.10.1).

Generelle hensyn til tilgjengelighet, jf. kilder vi tidligere har vist til, tilsier at HC-parkeringsplasser må plasseres slik at byens tilbud og tjenester er tilgjengelige.

På denne bakgrunnen legger Kommunerevisjonen følgende kriterium til grunn:

3. Det skal være HC-parkeringsplasser nær byens tilbud og tjenester for allmenheten.

1.2.4 Underproblemstilling 4: Er informasjonen om tilgjengeligheten til HC-parkeringsplassene tilfredsstillende?

Bystyret vedtok 18. juni 2014 (sak 158) *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025*, som ble lagt frem i byrådssak 14, datert 6. februar 2014.

I de felles prinsippene settes det ulike mål for universell utforming. Mål 3 handler om informasjon. Mål 3 er: «Det skal være god informasjon i tilgjengelig format om gatenett og infrastruktur.» Delmål 3.1 er: «Informasjon om tilgjengelighet og mobilitet skal være oppdatert og enkel å forstå.»

Delmål 1.4 har også betydning for informasjon. Delmålet er: «Ved midlertidige arbeider på eller ved kommunal veggrunn skal det være fremkommelighet for alle trafikantgrupper.» I den senere strategien for universell utforming i Oslo kommune er det lagt til: «Tilgjengelige alternativer skal opparbeides og skiltes.» Kommunerevisjonen legger til grunn at tillegget i strategien er en utdypning av delmål 1.4 fra de felles prinsippene, snarere enn et tillegg. Fremkommelighet for alle trafikantgrupper ved midlertidige arbeider vil nødvendigvis forutsette at alternativer, slik som midlertidige erstatningsplasser for HC-parkeringsplasser, opparbeides og skiltes.

Delmål 7.2 er: «Oslo kommune skal ta i bruk informasjons- og kommunikasjonsteknologi som fremmer tilgjengeligheten for alle.»

Bystyret vedtok *Strategi for universell utforming i Oslo kommune* 27. april 2022 (sak 110). I samme vedtak opphevet bystyret *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025* (bystyresak 158/14).

Strategiens mål 3 handler om informasjon og kunnskap om tilgjengelighet og universell utforming. Delmål 3.1 er:

Informasjon om tilgjengelighet og mobilitet skal være samlet på et lett tilgjengelig digitalt format. Herunder informasjon om veiarbeider som midlertidig hindrer og endrer fremkommelighet og hvilke kollektivholdeplasser som er universelt utformet.

På denne bakgrunnen legger Kommunerevisjonen følgende kriterium til grunn:

4. Oslo kommune skal gi oppdatert informasjon om tilgjengeligheten til kommunens HC-parkeringsplasser.

1.2.5 Underproblemstilling 5: Er HC-parkeringsplassene riktig utformet og uten hindringer?

Parkeringsforskriften kapittel 10 inneholder bestemmelser om tilrettelegging for forflytningshemmede. I parkeringsforskriften § 63 *Størrelse, utforming og plassering av plasser* står det:

Plass tilrettelagt for forflytningshemmet, jf. § 61, skal som hovedregel være minst 4,5 x 6 meter. Langsgående plass på offentlig ferdselsåre kan likevel ha alminnelig bredde. Der forholdene er slik at det på annen måte sikres tilgjengelighet for side- og bakmontert rullestolheis kan også plassen i andre tilfeller være mindre.

Plassene skal gis best mulig plassering på området sett hen til tilbudet plassen skal betjene. Området skal for øvrig utformes universelt. Dette innebærer særlig at nivåsprang ikke skal overstige 2 cm. Rampe skal ha bredde på minst 90 cm og ha stigning på maksimum 1:20. Dekke på parkeringsplass med tilhørende adkomst bør være jevnt. For strekning under 3,0 meter kan stigningen være maksimum 1:12. For hver 0,6 meter høydeforskjell skal det være et horisontalt hvileplan med lengde minimum 1,5 meter.

I *Gatenormal for Oslo*, datert 1. desember 2020, står det i forordet:

Gatenormalen skal brukes ved planlegging av alle kommunale gater i Oslo. [...]

Normalen viser ønsket utforming av gater i nye byutviklingsområder. I eksisterende gatestruktur gjelder også normalen, men det vil i noen tilfeller være behov for kompromisser og fravik fra normalen på grunn av at det er begrenset areal til gatefunksjoner.

Gatenormalens underkapittel 4.10.1 handler om parkering for forflytningshemmede. Der står det:

Plasser reservert for forflytningshemmede lokaliseres nært målpunkt og utformes slik at rullestolbrukere lett kan komme inn og ut av kjøretøyet og videre inn mot målpunktet.

Parkering for forflytningshemmede skal være langsgående med minimum lengde på 6 meter og bredde på 2,25 meter.

Parkering for forflytningshemmede og adkomst til disse bør ha et flatt og jevnt dekke. Helning bør være mindre enn 2 %.

Parkeringsplasser for forflytningshemmede bør ikke ligge i gater med mer enn 5 % stigning.

Statens vegvesens Håndbok V129 *Universell utforming av veger og gater* er laget for å bidra til oppfyllelsen av Nasjonal transportplans mål om et universelt utformet transportsystem og som en del av kompetanseoppbyggingen i etaten. Håndboken kan også fritt brukes av fylker og kommuner. Håndboken utdyper og supplerer parkeringsforskriften og Gatenormalen på enkelte punkter. Det står blant annet:

[Ved kantsteinsparkering må det] ikke være hindringer for utstigning på fortauet. Det må være så liten trafikk i gata at utstigning kan foregå her. Hvis ikke, kreves det 1 meter ekstra, det vil si 3,25 meter bredde. Det må være oppramping med akseptabel stigning til fortau.

På et punkt stiller Statens vegvesens håndbok strengere krav enn Gatenormalen. Der det i Gatenormalen står at helningen bør være mindre enn 2 prosent, står det i vegvesenets håndbok:

Parkeringsplasser for forflytningshemmede bør være mest mulig plane, og ikke i noen retning ha helning på mer enn 1 %. Årsaken er at heiser fra bilene skal kunne fungere som forutsatt.

På denne bakgrunnen legger Kommunerevisjonen følgende kriterium til grunn:

5. HC-parkeringsplasser skal være utformet slik at forflytningshemmede lett kan komme inn og ut av kjøretøyet.

1.2.6 Underproblemstilling 6: Er overgangen fra gate til fortau og andre gangarealer tilstrekkelig fremkommelig? Underproblemstilling 7: Er fortau og gangarealer mellom HC-parkeringsplasser eller stoppesteder og bestemmelsesstedet tilstrekkelig fremkommelige?

a) Overganger

I Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025 er det generelle mål for utearealer som blant annet omtaler overgangssoner. Mål 6 omfatter blant annet:

Kommunens utearealer, det være seg til opphold eller ferdsel, skal planlegges slik at arealene er tilgjengelige for flest mulig og gir muligheter for utfoldelse med universelt utformede oppholds- og aktivitetsområder. Det skal være lett å orientere seg i området og lett å finne fram til de viktige funksjonene. Overgangssonene mellom områder må være oversiktlige og lettfattelige og invitere til god, lett og logisk tilrettelagt fremkommelighet.

Gatenormalens underkapittel 3.2.5 handler om tilrettelegging for alle. Underkapittelet beskriver aktuell tilrettelegging for ulike behovsgrupper. For gruppen «personer med nedsatt bevegelsesevne» beskrives følgende tilrettelegging:

Gruppen har behov for trinnfrie løsninger, jevnt og fast underlag, med hvilemuligheter, og med minst mulig stigning. Det må være satt av tilstrekkelig areal til manøvrering av manuell og elektrisk rullestol.

For gruppen «blinde og personer med nedsatt syn» beskrives følgende tilrettelegging:

Logisk oppbygging av omgivelsene gjør det lettere for blinde og personer med nedsatt syn å finne frem. Følbare eller hørbare informasjonskilder er helt nødvendig.

Parkeringsforskriften § 63 andre ledd inneholder krav til overganger som gjelder HC-parkeringsplasser. Kommunerevisjonen legger til grunn at bestemmelsen tjener til å ivareta overordnede hensyn til tilgjengelighet, og at kravene derfor har en viss overførbarhetsverdi til overganger fra gate til fortau også der det er tilrettelagt for midlertidig stans av kjøretøy for av- og påstigning. Parkeringsforskriften § 63 andre ledd er:

Plassene skal gis best mulig plassering på området sett hen til tilbudet plassen skal betjene. Området skal for øvrig utformes universelt. Dette innebærer særlig at nivåsprang ikke skal overstige 2 cm. Rampe skal ha bredde på minst 90 cm og ha stigning på maksimum 1:20. Dekke på parkeringsplass med tilhørende adkomst bør være jevnt. For strekning under 3,0 meter kan stigningen være maksimum 1:12. For hver 0,6 meter høydeforskjell skal det være et horisontalt hvileplan med lengde minimum 1,5 meter.

Gatenormalens underkapittel 4.10.1 omtaler parkering for forflytningshemmede blant annet slik: Parkeringsplasser skal «utformes slik at rullestolbrukere lett kan komme inn og ut av kjøretøyet og videre inn mot målpunktet.» Kommunerevisjonen legger til grunn at det blant annet innebærer at det skal være lett å bevege seg mellom gate og fortau og andre gangarealer.

I Statens vegvesens Håndbok V129 *Universell utforming av veger og gater* står det om kantsteinsparkering (s. 84): «Det må være oppramping med akseptabel stigning til fortau».

Vi viser også til *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025*, der delmål 1.4 er: «Ved midlertidige arbeider på eller ved kommunal veigrunn skal det være fremkommelighet for alle trafikantergrupper». I *Strategi for universell utforming i Oslo kommune* er det føyet til «Tilgjengelige alternativer skal opparbeides og skiltes.»

b) Fortau og gangareal

Det er en rekke kilder som stiller krav til fremkommeligheten på fortau og gangareal.

Bystyret vedtok Kommunedelplan for torg og møteplasser 22. april 2009 (sak 107). I vedtaket slo bystyret blant annet fast: «Planens retningslinjer skal være veiledende for plan- og byggesaksbehandlingen.»

I kommunedelplanen står det (side 9):

Torg og møteplasser skal legges til rette slik at de blir tilgjengelige og anvendelige for alle, inkludert bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede, barn, eldre og ulike kulturelle grupper. Allmenn tilgjengelighet skal være en integrert del av alle fysiske tiltak på torg og møteplasser, slik at behovet for spesialløsninger for funksjonshemmede minimeres. Bestandige materialer og gode drifts- og vedlikeholdsrutiner skal sikre universell tilgjengelighet også vinterstid, og over lang tid. Klar og enkel organisering av plassene samt skilting og annen informasjon skal bidra til bedret orientering i uterommet. Et godt og lett tilgjengelig tilbud til ulike service skal vurderes, enten ved å lokalisere det til plassen, eller ved gode gangforbindelser til service i tilstøtende byområder.

Det står også (side 34):

Enkle fysiske tiltak som å redusere høye kanter, ujevnheter og andre hindre, samt etablere fysiske ledelinjer og orienteringspunkter, fremmer tilgjengeligheten.

Da bystyret 18. juni 2014 (sak 158) vedtok *Oslo kommunes felles prinsipper for universell utforming frem mot 2025*, vedtok bystyret samtidig et nytt delmål 1.6: «Det skal brukes brostein og annet belegget av en kvalitet som ikke hindrer god fremkommelighet.»

De felles prinsippene inneholder blant annet generelle mål for utearealer. Mål 6 omfatter blant annet:

Kommunens utearealer, det være seg til opphold eller ferdsel, skal planlegges slik at arealene er tilgjengelige for flest mulig og gir muligheter for utfoldelse med universelt utformede oppholds- og aktivitetsområder. Det skal være lett å orientere seg i området og lett å finne frem til de viktige funksjonene. Overgangssonene mellom områder må være oversiktlige og lettfattelige og invitere til god, lett og logisk tilrettelagt fremkommelighet.

De felles prinsippene inneholder følgende delmål som er relevante for underproblemstillingen:

Delmål 1.1

Fortau og gangareal skal ha fri og mest mulig direkte ferdsel med god og riktig belysning, uten hindringer i alle fotgjengerområder.

Delmål 1.3

Bymøbler og reklameinnretninger skal plasseres og utformes med hensyn til universell utforming på fortau og i gater.

Delmål 1.4

Ved midlertidige arbeider på eller ved kommunal veggrunn skal det være fremkommelighet for alle trafikantergrupper

Delmål 6.2

Opparbeidede uteareal til allmenn bruk, inklusive parker, havnepromenaden og gravlunder, skal i så stor utstrekning som mulig utformes etter prinsippet om universell utforming. Kommunale torg, møteplasser, bydelsentra og deler av parker i sentrum oppgraderes suksessivt til universell utforming standard. Utformingen skal ivareta stedets identitet og kvaliteter.

Delmål 6.3

Ved omforming eller vesentlig vedlikehold av uteareal til allmenn bruk, skal det legges til rette for tilgjengelighet for alle.

Vi viser også til *Strategi for universell utforming i Oslo kommune*, som blant annet inneholder følgende delmål:

Delmål 1.7

Transportårer skal etterses og vedlikeholdes gjennom hele året slik at de er tilgjengelig for alle, herunder snørydding, strøing og utbedring av skader som er til hinder for sikker fremkommelighet for alle.

Gatenormalens underkapittel 3.2.5 handler om tilrettelegging for alle. Underkapittelet beskriver aktuell tilrettelegging for ulike behovsgrupper. For gruppen «personer med nedsatt bevegelsesevne» beskrives følgende tilrettelegging:

Gruppen har behov for trinnfrie løsninger, jevnt og fast underlag, med hvilemuligheter, og med minst mulig stigning. Det må være satt av tilstrekkelig areal til manøvrering av manuell og elektrisk rullestol.

For gruppen «blinde og personer med nedsatt syn» beskrives følgende tilrettelegging:

Logisk oppbygging av omgivelsene gjør det lettere for blinde og personer med nedsatt syn å finne frem. Følbare eller hørbare informasjonskilder er helt nødvendig.

Kommunerevisjonen legger følgende kriterium til grunn:

6- 7. Fortau, gangarealer og overganger mellom disse og HC-parkeringsplasser eller plasser for stans av kjøretøy skal være fremkommelige for forflytningshemmede.

Vedlegg 2 Metode

1.1 Generelt om forvaltningsrevisjon

De sentrale delene av en forvaltningsrevisjon er beskrevet i *Standard for forvaltningsrevisjon* fra Norges Kommunerevisorforbund (RSK 001 Standard for forvaltningsrevisjon). Disse delene er like for alle forvaltningsrevisjoner. Kort oppsummert bestemmer kontrollutvalget problemstillingen i sin bestilling til Kommunerevisjonen. Kommunerevisjonen utleder relevante revisjonskriterier for problemstillingen. Kriteriene er målestokken som vi holder den reviderte enheten opp mot. For å svare på spørsmålet om realitetene er i tråd med revisjonskriteriene, samler vi inn relevante data som vi bearbeider og analyserer. Dette gir oss et faktagrunnlag som vi vurderer opp mot revisjonskriteriene. Vurderingene leder frem til Kommunerevisjonens konklusjoner og eventuelle anbefalinger.

1.2 Deskriptive vedlegg

Forvaltningsrevisjonen har rettet seg mot Bymiljøetaten. Også andre aktører, både statlige, kommunale og private, har ulike roller og ansvar for å sikre fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser. Vedlegg 3–5 inneholder enkelte beskrivelser av fremkommelighet i områder der Bymiljøetaten ikke hadde ansvar for forvaltning, eller der andre hadde hatt ansvar for arealplanlegging eller opparbeiding. Vedleggene inneholder utfyllende informasjon om fremkommelighet i de undersøkte områdene, men er ikke en del av grunnlaget Kommunerevisjonen har brukt for å vurdere Bymiljøetaten etter revisjonskriteriene.

1.3 Prosjektgjennomføring

Prosjektet startet ved at vi sendte et oppstartsbrev til byråden for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten 25. november 2022. Vi sendte i tillegg brev til byråden for byutvikling og Plan- og bygningsetaten 25. november 2022, der vi orienterte om undersøkelsen og opplyste om at Plan- og bygningsetaten ikke skulle revideres, men at vi ville ha behov for noe informasjon derfra.

Vi gjennomførte et felles oppstartsmøte med Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten 7. desember 2022. Vi gjennomførte i tillegg et felles oppstartsmøte med Byrådsavdeling for byutvikling og Plan- og bygningsetaten 12. desember 2022.

Kommunerevisjonen sendte et utkast til revisjonskriterier til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten 15. desember 2022. Både byrådsavdelingen og etaten hadde merknader til revisjonskriteriene. For å ivareta merknadene, gjorde vi enkelte justeringer i utledningen og ordlyden til kriteriene. Vi sendte de justerte kriteriene til Bymiljøetaten 30. januar 2023 og til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 1. februar 2023. Vi gjennomførte også et møte med Bymiljøetaten 3. februar 2023, der vi mottok flere innspill og spørsmål til revisjonskriteriene. Etter møtet gjorde vi noen siste justeringer i utledningen av kriteriene, mens ordlyden i kriteriene forble uendret.

Hoveddelen av datainnsamlingen ble gjennomført i perioden 9. februar–13. mars 2023. Vi innledet datainnsamlingsfasen med å gjennomføre en felles befarings med Bymiljøetaten 9. februar 2023. Formålet med den felles befarings var å se hvordan

ulike observasjoner av konkrete forhold i praksis kunne brukes til å vurdere fremkommelighet. Vi brukte også anledningen til å avklare enkelte spørsmål om måling. Befaringen omfattet Christiania torv, deler av Øvre Slottsgate, Olav Vs gate og Stortingsgata.

Kommunerevisjonen sendte faktagrunnlaget til verifisering hos Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten 11. april 2023. Vi mottok byrådsavdelingens tilbakemelding 17. april 2023 og Bymiljøetatens tilbakemelding 20. april 2023 og har ivare tatt disse i rapporten. På bakgrunn av innspillene sendte Kommunerevisjonen revidert faktagrunnlag til orientering 12. mai 2023.

Vi presenterte de foreløpige resultatene av forvaltningsrevisjonen for Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten 16. mai 2023. Basert på tilbakemeldinger på presentasjonen ble både faktabeskrivelsen og vurderingene justert og oversendt 9. juni 2023. Vi fikk tilbakemelding fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten henholdsvis 20. og 15. juni 2023. Basert på tilbakemeldingene ble det gjort ytterligere justeringer i rapporten. Denne ble deretter sendt til uttalelse hos byråden for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten 3. juli 2023. Også byråden for byutvikling og Plan- og bygningsetaten fikk tilsendt rapporten, med mulighet til å uttale seg.

Etter at rapporten ble sendt til uttalelse har vi gjort enkelte justeringer som følge av korrekturlesning, og enkelte tilpasninger for å få et klarere språk.

1.4 Datainnsamling

1.4.1 Undersøkellesperiode

Undersøkelsen gir i all hovedsak informasjon om status på undersøkelsestidspunktet, det vil si februar–mars 2023. Fremkommeligheten i denne perioden var resultatet av tiltak som var gjennomført på ulike tidspunkter tilbake i tid. En del av tiltakene var av nyere dato, for eksempel Olav Vs gate (ferdig 2021), Prinsens gate (ferdig 2017) og Thorvald Meyers gate (ferdig 2021), i tillegg til en del av HC-parkeringsplassene. Andre tiltak var eldre.

1.4.2 Intervjuer

Vi har gjennomført intervjuer, dels for å få informasjon om Bymiljøetatens aktiviteter og dels for å få informasjon om transportnæringens erfaringer med å transportere forflytningshemmede passasjerer til og fra målpunkter i Bilfritt byliv-området. Fordi hensikten med intervjuene har vært å belyse bredt sammensatte temaer og temaene ikke har stilt særskilte krav til kildevern, har vi vurdert det som hensiktsmessig å gjennomføre intervjuer med to eller flere informanter om gangen.

Vi har gjennomført

- felles intervju med en divisjonsdirektør og en by- og mobilitetsplanlegger i Bymiljøetaten
- felles intervju med en spesialkonsulent og en by- og mobilitetsplanlegger i Bymiljøetaten
- gruppeintervju med Ruter og Minibuss 24-7 (4 deltakere)
- gruppeintervju med Norges Taxiforbund avd. Oslo og Oslo Taxi (4 deltakere)

Informantene fikk tilsendt temaene eller spørsmålene på forhånd, slik at de var orientert om hva intervjuet kom til å handle om, og hadde anledning til å forberede seg. Spørsmålene var åpne, slik at informantene kunne fortelle fritt om aktiviteter og erfaringer.

I tillegg til intervjuer har vi mottatt informasjon i møter med Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Rådet for personer med funksjonsnedsettelser, Norges Blindforbund og Norges Handikapforbund.

Intervjureferatene fra intervjuene i Bymiljøetaten er skriftlig verifisert. Informasjonen fra intervjuene med transportnæringen som vi refererer i rapporten, er verifisert.

1.4.3 Dokumentasjon

Vi har innhentet dokumentasjon for å supplere dataene fra kartleggingen av casene og for å sette observasjonene i sammenheng. Det inkluderer

- skriftlige redegjørelser fra Bymiljøetaten
- Bymiljøetatens rutine for behandling av klager på parkeringsgebyr, kontrollsanksjoner og tilleggsgebyr for bruk av piggdekk
- en analyse av trafikkmengde
- oversikter over skilting og gateparkering som er fjernet eller omdisponert
- reguleringsplaner og byggesaksdokumenter for utvalgte områder
- ulike elektroniske kart
- mobilappen Bil i Oslo

1.4.4 Case

a) Valg av caser

Datagrunnlaget for undersøkelsen er i all hovedsak innhentet gjennom befaring og observasjon av utvalgte kvartaler og strekninger i og nær Bilfritt byliv-området. Disse har utgjort casene i undersøkelsen.

Vi har fulgt to ulike utvalgsstrategier når vi har valgt caser. Den ene delen av casene er skjønnsmessig valgt. Det gjelder sju av casene. Denne delen av casene inkluderer kvartaler og strekninger som er relativt nylig opparbeidet, som har blitt foreslått av brukerorganisasjoner, og/eller som vi har vurdert har prinsipiell betydning. Vi har også lagt vekt på å oppnå en viss geografisk spredning. De skjønnsmessig valgte casene er:

- Rådhuset
- Tøyen torg
- Olav Vs gate, mellom Stortingsgata og Kronprinsesse Märthas plass
- Bjørvika: Deichman Bjørvika, Operaen og MUNCH
- Prinsens gate, mellom Akersgata og Dronningens gate
- Stenersgata 1
- Thorvald Meyers gate, mellom Schleppegrells gate og Helgesens gate

Den andre delen av casene er tilfeldig valgt. Det gjelder fire av casene. En fordel med å inkludere et antall tilfeldig valgte caser er at disse ikke vil skille seg systematisk fra andre kvartaler og strekninger. En ulempe med et tilfeldig utvalg er at det kan inkludere kvartaler og strekninger som ikke er like mye oppsøkt av allmenheten. Vårt utvalg

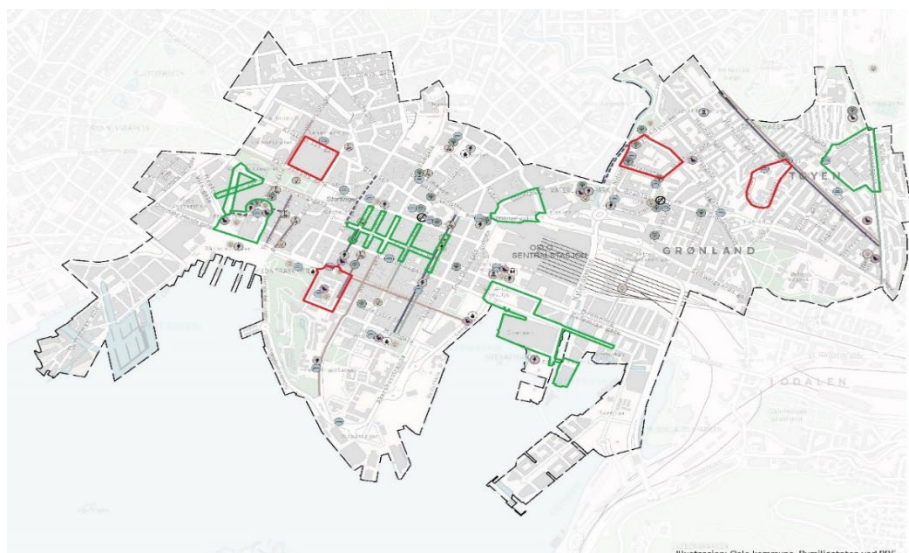
inkluderer for eksempel et kvartal i et boligområde og et annet kvartal i en relativt rolig del av sentrum. De tilfeldig valgte casene er:

- Enerhaugen: kvartal Sørligata–Smedgata–Enerhauggata
- Grønland: kvartal Lakkegata–Norbygata–Mozfeldts gate–Breigata
- Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata
- Myntgata 2: kvartal Rådhusgata–Nedre Slottsgate–Myntgata

Vi orienterte Bymiljøetaten 3. februar 2023 om vårt utvalg av caser og ba etaten gjøre oss oppmerksomme på eventuelle konkrete forhold som tilsa at noen av de utvalgte stedene burde utelates av undersøkelsen eller behandles på en spesiell måte. Vi mottok ikke informasjon som tilsa at noen av casene burde utelates.

Figur 21 viser de utvalgte kvartalene og strekningene.

Figur 21 Utvalgte kvartaler og strekninger



Note: Røde kvartaler er tilfeldig valgt. Grønne kvartaler og strekninger er skjønnsmessig valgt. Det undersøkte området i Thorvald Meyers gate er ikke med i kartutsnittet, men er skjønnsmessig valgt.

b) Avgrensing av caser

For å avgrense casene har vi fulgt følgende hovedprinsipper: Vi har avgrenset hvert enkelt kvartal ved hjelp av gatene som rammet inn kvartalet. For å undersøke mulighetene for å stanse et kjøretøy og ledsage passasjerer mellom kjøretøy og målpunkt har vi hovedsakelig rettet oppmerksomheten mot den siden av gatene som lå inntil kvartalet. For å undersøke HC-parkeringsplasser har vi gjort et utvalg blant samtlige HC-parkeringsplasser som lå rundt kvartalet, uavhengig av hvilken side av gaten de lå på. For å undersøke fremkommelighet i overgangen mellom gateplan og fortau og gangarealer, og videre på fortau og gangarealer, har vi undersøkt rutene fra de utvalgte HC-parkeringsplassene og stedene det var mulig å stanse et kjøretøy, og videre inn mot kvartalet og fortau og gangarealer inntil kvartalet.

Vi har gjort enkelte unntak fra disse hovedprinsippene:

- I Bjørvika avgrenset vi caset til kvartalet rundt Deichman Bjørvika, Operagata, Nylandsveien, gangbroen over til MUNCH og torget foran MUNCH.
- Prinsens gate håndterte vi mer som en akse enn som et sett kvartaler. Vi avgrenset caset til Prinsens gate i seg selv og sidegatene Øvre Slottsgate, Nedre Slottsgate,

Kongens gate, Kirkegata og Dronningens – alle mellom Karl Johans gate og Tollbugata.

- I Thorvald Meyers gate rettet vi oppmerksomheten mot strekningen mellom Schleppegrells gate og Helgesens gate for å vurdere fremkommeligheten på fortau og gangarealer. Vi undersøkte ikke HC-parkeringsplasser eller mulighetene for stans og ledsaging i dette området.
- I Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata, rettet vi oppmerksomheten mot adkomsten til ett utvalgt målpunkt: teateret i Kristian IVs gate 8.

c) Kartlegging av caser

Kontrollskjemaer

For å ha en systematisk tilnærming til befaringene og observasjonene laget vi kontrollskjemaer som inneholdt alle de konkrete forholdene vi mente var relevante å undersøke. Med andre ord, skjemaene inneholdt kontrollpunktene i undersøkelsen, som var utledet eller hentet fra kildene til revisjonskriteriene.

Observasjon av muligheter for å stanse kjøretøy og ledsage passasjerer

I områdene vi undersøkte, kartla vi skiltingen i gatene og eventuelle lommer i gatene der biler kunne stanse. Vi undersøkte hvordan rullestolbrukere kunne få tilgang til fortau fra gateplan, for eksempel via nedsenk i nærheten. Vi dokumenterte observasjonene med fotografier, feltnotater og muntlige beskrivelser på lydopptak.

I flere tilfeller har det vært aktuelt å måle avstanden fra steder det var mulig å stanse, og til aktuelle målpunkter. Slike avstander var også aktuelle å måle fra HC-parkeringsplasser til målpunkter. Vi har som hovedregel målt korteste mulige gangavstand til det aktuelle inngangspartiet via ruter som en rullestolbruker kan følge. For å måle slike avstander brukte vi et måleverktøy i Geobank. Geobank brukes for å sammenstille en rekke data med reguleringskart, grunnkart og flyfoto. Innsynsløsningen er utviklet av Bymiljøetatens geodatateneste. Selv om måleverktøyet i Geobank ikke gir like nøyaktige mål som et prosjekteringsverktøy, har vi, etter dialog med Bymiljøetaten, vurdert det til å være egnet til vårt formål, som har vært å gi et inntrykk av hvor langt forflytningshemmede måtte bevege seg til aktuelle målpunkter.

Utvalg og observasjon av HC-parkeringsplasser

I kvartalene vi valgte ut til undersøkelsen, identifiserte vi et antall tilbud og tjenester som er aktuelle for allmenheten. I hvert tilfelle målte vi avstanden mellom tilbudet eller tjenesten og nærmeste HC-parkeringsplass. Det er ikke alltid enkelt å skille mellom tilbud eller tjenester for allmenheten som Bymiljøetaten bør legge HC-parkeringsplasser i nærheten av, og tilbud eller tjenester som selv bør sørge for HC-parkering. I eldre deler av byen, som for eksempel Kvadraturen og området fra Pilestredet og ned til sjøen, der arealene er bebyggt for lengre tid siden og byggene inneholder butikker, serveringssteder og kulturtilbud, har Bymiljøetaten et ansvar for å sørge for tilstrekkelig dekning av HC-parkeringsplasser. Samtidig inneholder de undersøkte kvartalene enkelte tilbud og tjenester der det ikke er åpenbart at Bymiljøetaten har et ansvar. For eksempel gjelder det kvartalet Sørligata–Smedgata–Enerhauggata på Enerhaugen, som rommer en kirke og et treningssenter. Arealene som kirken og treningssenteret ligger på, forvaltes av andre enn Bymiljøetaten. Vi har valgt å kartlegge situasjonen i alle tilfeller, for å beskrive situasjonen rundt HC-parkeringsplasser rundt de undersøkte kvartalene. I

vurderingskapittelet (delkapittel 4.3) tar vi hensyn til at Bymiljøetatens ansvar for å sikre HC-parkering ikke er like stort i alle tilfellene.

I områdene vi undersøkte, var det til sammen 61 HC-parkeringsplasser. Vi gjorde et utvalg av 28 av disse. Flere steder lå det to eller tre HC-parkeringsplasser sammen. For å gjøre et utvalg av HC-parkeringsplasser kartla vi først hvor klyngene av HC-parkeringsplasser lå rundt hvert kvartal. Deretter valgte vi én HC-parkeringsplass i hver klynge etter følgende prinsipp: I klynger med tre eller fem HC-parkeringsplasser valgte vi den midterste plassen. I klynger med to HC-parkeringsplasser valgte vi HC-parkeringsplassen som lå nærmest nedsenk fra fortauet. I hver klynge lignet HC-parkeringsplassene mye på hverandre. Alle klyngene er representert i utvalget. Derfor mener vi at de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene i stor grad er representative for samtlige 61 HC-parkeringsplasser i de utvalgte områdene.

Vi målte HC-parkeringsplassenes lengde og bredde med målebånd. Etter avklaring med Bymiljøetaten målte vi til utsiden av oppmerkingen. Langsgående parkeringsplassers bredde målte vi fra utsiden av kantsteinen. I tilfeller der HC-parkeringsplassene lå inntil andre parkeringsplasser, målte vi til midten av oppmerkingen mellom plassene.

Vi målte HC-parkeringsplassenes helning i både lengde- og bredderetningen med verktøyet Bosch GLM Professional. Fordi måleren var om lag 12 cm lang og skulle legges mot overflaten som skulle måles, ville resultatet lett kunne påvirkes av ujevnheter i bakken. Derfor la vi et vater mellom bakken og måleren, slik at resultatet ble representativt for helningen på stedet. Vi avleste helningen i grader og regnet den om til prosent med Excel-funksjonene TAN(RADIANER()).

Vi observerte og dokumenterte skilting, oppmerking, dekke og forhold på og rundt HC-parkeringsplassene ved å ta fotografier og skrive feltnotater. Vi målte fortauets bredde med målebånd, der det kunne være aktuelt å gå ut av bilen. I disse tilfellene målte vi hele den disponible bredden, inkludert kantsteinen.

Vi kartla hvilke nedsenk fra fortau til gateplan som var tilgjengelige i nærheten. I noen tilfeller var det nedsenk direkte til HC-parkeringsplassen fra fortauet, som åpenbart var tiltenkt brukerne av HC-parkeringsplassene. I de fleste andre tilfeller var det nedsenk i forbindelse med gangfelt eller innkjørsler i nærheten. I alle tilfeller identifiserte vi hvilket nedsenk som var nærmest, og målte avstanden mellom denne og HC-parkeringsplassen med målebånd. Vi målte fra punktet på HC-parkeringsplassens oppmerking som var nærmest nedsenket, til punktet på nedsenket som var nærmest HC-parkeringsplassen. Vi valgte denne løsning fordi vi ikke hadde grunnlag for å anta nøyaktig hvor brukerne ville gå ut av bilen til gaten, og fordi vi ville unngå å ta mål som overdrev avstanden. I flere tilfeller målte vi også opp avstanden til et sekundært nedsenk som ut fra forholdene på stedet også kunne være naturlig å bruke, avhengig av hvilken retning brukeren skulle i.

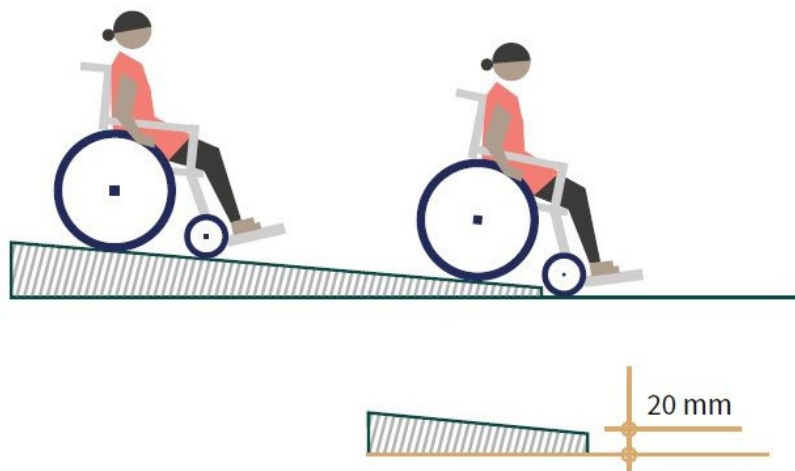
I enkelte tilfeller var det nødvendig å innhente data om trafikkmengden i gaten der HC-parkeringsplassen lå. Bymiljøetaten gjorde oss oppmerksomme på en trafikkanalyse som Sweco gjennomførte i 2022 i forbindelse med nytt regjeringskvartal, og som ifølge Bymiljøetaten viser godt dagens trafikksituasjon i den opprinnelige Bilfritt byliv-sonen (Sweco 2022). Vi har lagt til grunn Swecos stipulering av årsdøgntrafikk (ÅDT) i dagens

situasjon, slik den er dokumentert på side 72 i Swecos rapport. Årsdøgnetrafikk (ÅDT) er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

Observasjon av fremkommelighet ved overgang til og på fortau og gangarealer

Overgangene mellom gateplan og fortau og gangarealer gikk ofte via nedsenk. Vi målte nivåsprang mellom gateplan og nedsenk med målebånd. Der nivåspranget varierte på tvers av nedsenket, tok vi flere mål. I tilfeller der toppen av nivåspranget hadde en avrundet kant, la vi et vater ned på nedsenkselementet og målte avstanden mellom gateplanet og dette, slik at målet ble representativt for nivåspranget opp til nedsenkselementets plan. Figur 22 er et utsnitt fra *Gatenormal for Oslo* som illustrerer hvor disse nivåsprangene normalt var.

Figur 22 Illustrasjon av nedsenk med nivåsprang fra *Gatenormal for Oslo*



Kilde: *Gatenormal for Oslo*, datert 1. desember 2020, side 54

Vi målte nedsenkets helning med Bosch GLM Professional. Vi brukte et vater mellom bakken og måleren for at resultatet ikke skulle påvirkes av ujevnheter. Vi avleste helningen i grader og regnet den om til prosent med Excel-funksjonene TAN(RADIANER()) .

Vi målte nedsenkets bredde med målebånd. Vi observerte og dokumenterte dekke, landingsareal og forhold på og rundt nedsenket ved å ta fotografier og skrive feltnotater.

For å samle inn data om fremkommeligheten på fortau og gangarealer, gjorde vi observasjoner som vi dokumenterte med fotografier, feltnotater og muntlige beskrivelser på lydopptak.

På enkelte befaringer medvirket representanter fra Norges Handikapforbund og Norges Blindforbund. Vi gjennomførte befaringene ved å gå opp en rute som var aktuell de ulike stedene. Vi ba deltakerne gi konkrete beskrivelser av observasjonene de gjorde underveis, i tillegg til å dele sine vurderinger av fremkommeligheten. I løpet av befaringene stilte vi spørsmål til deltakerne om konkrete forhold som var relevante for revisjonskriteriene. Representanter fra Norges Blindforbund påpekte at de i mindre grad hadde mulighet til å selv oppdage forhold som var relevante for undersøkelsen, og i større grad gjorde observasjoner og vurderinger utfra Kommunerevisjonens spørsmål. Med samtykke fra deltakerne, gjorde vi lydopptak av samtalene og fotograferte relevante elementer.

1.5 Analyse

Analysemetodene i denne undersøkelsen har i all hovedsak vært å oppsummere målinger og observasjoner i sammenfattende beskrivelser. Der vi har kvantitative mål, har vi beskrevet fordelingen av målene med utgangspunkt i relevante terskelverdier. Der vi har kvalitative observasjoner, har vi beskrevet de konkrete forholdene på de utvalgte stedene.

1.6 Behandling av personopplysninger

Formålet med Kommunerevisjonens innhenting, behandling og oppbevaring av personopplysninger er å utføre den lovbestemte revisjonen av Oslo kommune. Hvilke personopplysninger vi samler inn og behandler, avhenger av hvilken informasjon vi trenger for å gjennomføre undersøkelsen. Personopplysningene vil kunne være opplysninger som kommunen er pålagt å innhente, som av andre grunner er i kommunens systemer, som ansatte plikter å oppgi til Kommunerevisjonen, eller som er gitt frivillig.

Kommunerevisjonen følger bestemmelsene i personopplysningsloven og legger vekt på å begrense lagringen av personopplysninger. Vi legger vekt på bare å innhente data som er relevante for formålet med undersøkelsen. Vi tar bare vare på personopplysninger som er nødvendige for dokumentasjon av arbeidet vi utfører. Personopplysninger lagres utilgjengelig for uvedkommende.

Retten til å få slettet personopplysninger er blant annet styrt av at Kommunerevisjonen har 10 års lagringsplikt for dokumentasjon av revisjonene.

For ytterligere informasjon om Kommunerevisjonens ansvar for og behandling av personopplysninger, se vår personvernerklæring.

1.7 Medvirkning fra brukerorganisasjoner

Kommunerevisjonen har åpnet for medvirkning fra brukerorganisasjoner. I planleggingsfasen av prosjektet gjennomførte vi møter med medlemmer av Rådet for personer med funksjonsnedsettelse, Norges Blindforbund og Norges Handikapforbund. I disse møtene ba vi om synspunkter på hva som var viktige problemstillinger knyttet til fremkommelighet. Vi spurte også om de hadde innspill til kilder til revisjonskriterier.

I prosessen med å utlede kontrollpunkter til revisjonskriteriene gjennomførte vi en befaring med Norges Blindforbund rundt Rådhuset og en befaring med Norges Handikapforbund i Bjørvika. Hensikten var å få et større informasjonsgrunnlag for å vurdere kontrollpunktene relevans.

I datainnsamlingsfasen deltok representanter fra Norges Blindforbund og Norges Handikapforbund på to befaringer hver. Norges Blindforbund deltok på befaring av Tøyen torg og Prinsens gate. Norges Handikapforbund deltok på befaring av Thorvald Meyers gate og Prinsens gate.

1.8 IT-rettede kontroller

Kommunerevisjonen har innhentet informasjon fra følgende IT-baserte systemer:

- mobilappen *Bil i Oslo*

- Geobank
- Planinnsyn
- Saksinnsyn

Kommunerevisjonen gjorde følgende vurderinger av fullstendigheten og påliteligheten til informasjonen i systemene:

- Når det gjelder informasjonen om plasseringen av HC-parkeringsplasser i *Bil i Oslo* og Geobank, var påliteligheten en del av undersøkelsen. Vi har omtalt resultatene i kapittel 4.
- Geobank inneholdt informasjon om hvilke kommunale virksomheter som forvaltet ulike arealer, men ifølge Bymiljøetaten var denne informasjonen ikke helt oppdatert. Vi har derfor ikke lagt avgjørende vekt på denne informasjonen, og i stedet spurt Bymiljøetaten om informasjon om etatens rolle de ulike stedene vi har undersøkt.
- Vi har brukt Planinnsyn og Saksinnsyn til oppslag i utvalgte reguleringsplaner og byggesaker. Systemene er Plan- og bygningsetatens løsninger for innsyn i plan- og byggesaker. Vi har vurdert dem som tilstrekkelig fullstendige og pålitelige til undersøkelsens formål.
- Fordi undersøkelsen i stor grad baserer seg på data innhentet gjennom befaring og observasjon av utvalgte kvartaler og strekninger, har det ikke vært behov for særskilte kontrollhandlinger rettet mot IT-systemene.

1.9 Bruk av eksterne ressurser og eksperter

Undersøkelsen har vært ledet av en ekstern konsulent. Kommunerevisjonen hadde i prosjektperioden et midlertidig behov for økt kapasitet til prosjektledelse. Den valgte konsulenten hadde formell forskerkompetanse innen statsvitenskap og åtte års erfaring med prosjektledelse av forvaltningsrevisjoner.

1.10 Gyldighet og pålitelighet

For å kvalitetssikre datagrunnlaget har vi vurdert dataenes validitet (gyldighet) og reliabilitet (pålitelighet). Gyldighet refererer til hvor godt man klarer å måle det man har til hensikt å måle eller undersøke. Pålitelighet refererer til hvor nøyaktig innsamlingen av data har vært. Vi har forsøkt å oppnå best mulig validitet ved å oppnå en tett kobling mellom revisjonskriteriene, kontrollpunktene og dataene. Kontrollpunktene er utledet eller hentet fra de samme kildene som revisjonskriteriene. For eksempel: Mens revisjonskriteriet om HC-parkeringsplassers utforming har vært «HC-parkeringsplasser skal være utformet slik at forflytningshemmede lett kan komme inn og ut av kjøretøyet», har kildene gitt grunnlag for å samle inn data om blant annet HC-parkeringsplassenes lengde, bredde, helning, dekke og omgivelser. Da utgjør disse konkrete forholdene valide indikatorer på hvor lett det er å komme seg inn og ut av kjøretøyet. Vi har jobbet på samme måte for å utlede eller hente kontrollpunkter til de andre revisjonskriteriene.

Vi har også validert indikatorene ved å gjennomføre befaringer med Norges Blindforbund og Norges Handikapforbund, før kontrollopplegget var ferdig utarbeidet. Gjennom disse befaringene fikk vi et større informasjonsgrunnlag for å vurdere kontrollpunktene relevans. Da vi hadde et utkast til kontrollpunkter, fikk både Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten anledning til å kommentere kontrollpunktene. Vi har også gjennomført intern kvalitetssikring av kontrollpunktene i Kommunerevisjonen.

Med datagrunnlagets reliabilitet mener vi i hvilken grad dataene er fri for målefeil. I denne undersøkelsen har målefeil kunnet oppstå på flere måter. Vi har kunnet notere og gjengi utsagn fra intervjuer og møter som opphavspersonene ikke kjenner seg igjen i. Vi har kunnet bruke måleredskaper feil og avlese resultatene feil. Vi har kunnet overse vesentlige forhold på befaringer, og vi har kunnet feiltolke hva som er tillatt og ellers mulig å gjøre på ulike steder. For å forebygge slike målefeil har vi gjort flere ulike tiltak:

- Vi har latt informanter og møtedeltakere verifisere intervjureferater eller informasjonen som vi gjengir i rapporten.
- Vi har satt oss inn i hvordan måleredskapene skulle brukes, dobbeltsjekket avlesinger og i flere tilfeller tatt flere mål. To personer fra Kommunerevisjonen har samarbeidet om målingene.
- Vi har tatt fotografier av alle observasjoner. Det betyr at vi har hatt muligheten til å referere til fotografiene for å kontrollere at vi ikke har oversett vesentlige forhold. Vi har i tillegg gjort oppslag i Geobank, Planinnsyn og Google Maps med dens satelittbilder og Street View-funksjon for å dobbeltsjekke eller supplere informasjonen om enkelte forhold.
- For å unngå feiltolking av observasjoner har vi stilt Bymiljøetaten spørsmål om forhold der vi har vært usikre.
- Vi har i tillegg sendt faktagrunnlaget til verifisering hos Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten.

Etter disse tiltakene gjenstår det noe risiko for tilfeldige målefeil, spesielt i form av noe usikkerhet på marginene av de kvantitative målene. Vi har håndtert dette ved å la være å legge avgjørende vekt på små avvik fra relevante terskelverdier i vurderingene.

Med tiltakene som er gjennomført for å oppnå best mulig målevaliditet og forebygge målefeil, mener vi at dataene er egnet som grunnlag for Kommunerevisjonens vurderinger og konklusjoner.

Vedlegg 3 Utfyllende beskrivelse av muligheter for stans og ledsaging

I kapittel 3 presenterte vi for det meste aggregerte resultater av våre observasjoner knyttet til muligheten for stans og ledsaging i de undersøkte områdene der Bymiljøetaten hadde et forvaltningsansvar. I dette vedlegget går vi detaljert gjennom alle observasjoner, også av områder der Bymiljøetaten ikke hadde forvaltningsansvar. Rundt hvert av de utvalgte kvartalene har vi kartlagt skiltingen og mulighetene for stans og ledsaging. Vi har sett etter hvilke steder det er tillatt og mulig å stanse, undersøkt hvordan rullestolbrukere kan få tilgang til fortau fra gateplan, og vi har målt avstanden til ulike aktuelle målpunkter.

1.1 Rådhuset

Inn mot Rådhuset var det mulig å stanse et kjøretøy på arealer som Bymiljøetaten forvaltet. Forflytningshemmede med parkeringstillatelse kunne kjøres inntil om lag 3 meter fra barrierene mot borggården. I tillegg kunne alle kjøretøy stanses på østsiden av Rådhuset, enten nær Fridtjof Nansens plass eller nær Rådhusplassen. Den videre gangavstanden over Bymiljøetatens arealer ville være om lag 40 meter mot borggården eller 18 meter mot Rådhusplassen. For å komme videre til Rådhusets innganger i borggården eller på sjøsiden ville gangavstandene bli lengre.

1.1.1 Adkomst fra Stortingsgata

For kjørende i Stortingsgata som skulle inn Roald Amundsens gate mot Rådhuset, var det skiltet 306.1 «Forbudt for motorvogn med unntak av liten elektrisk motorvogn», med unntak for forflytningshemmede med parkeringstillatelse og varetransport. Det innebærer at det var tillatt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse å kjøre eller bli kjørt inn Roald Amundsens gate fra Stortingsgata og videre inn mot Rådhuset. Vi har lagt til grunn at forflytningshemmede bør kjøres eller hentes nærmere Rådhuset, og har derfor rettet oppmerksomheten mot Fridtjof Nansens plass.

For kjørende fra Roald Amundsens gate var det skiltet 376 «Parkeringssone» med symbol for parkering forbudt ved inngangen til Fridtjof Nansens plass. Langs barrierene mot Rådhusets borggård var det skiltet 370 «Stans forbudt». Fra nærmeste mulige sted for stans og inn borggården til hovedinngangen, var det om lag 82 meter.

For kjørende som krysset Kronprinsesse Märthas plass fra Fridtjof Nansens plass og i retning Olav Vs gate, var det skiltet 370 «Stans forbudt» på venstre side. Parkering forbudt-sonen gjaldt fortsatt langs Kronprinsesse Märthas plass 1. Det innebærer at det var mulig å stanse et kjøretøy inntil 5 meter fra gangfeltet i Olav Vs gate. Via gangfeltet kunne man få tilgang til Rådhusplassen og rullestolrampen fra plassen og opp til Rådhusets møtesenter. Ferden til rullestolrampen ville være om lag 81 meter lang, mens det ville være ytterligere 73 meter til Rådhusets møtesenter.

1.1.2 Adkomst fra Otto Sverdrups gate

Fra Otto Sverdrups gate og inn mot Fridtjof Nansens plass var det skiltet 306.1 «Forbudt for motorvogn med unntak av liten elektrisk motorvogn» med underskilt «gjelder ikke kjøring til Rådhusplassen 1». I tillegg var det skiltet 376 «Parkeringssone» med symbol

for parkering forbudt. Nærmere plassen var det skiltet 302 «Innkjøring forbudt». Det innebærer at det var tillatt med kortest mulig stans for av- eller påstigning i området mellom de to skiltsettene. Minste avstand herfra og til hovedinngangen via borggården var om lag 121 meter.

Hieronimus Heyerdahls gate var enveiskjørt i retning sjøen. Svingen nederst i gaten utgjorde et kryss med Rådhusgata der det var forbudt å stanse, jf. trafikkregler § 17. Gitt gatens bredde og enveiskjøring kunne man stanse 5 meter foran et gangfelt ved hjørnet av Rådhuset, slik at passasjerer kunne komme av og på. Det kunne for eksempel være aktuelt for passasjerer som skulle til Rådhusets møtesenter. Det var tilgang til fortauet via et nedsenk ved gangfeltet. For forflytningshemmede som kunne bruke trapper, var avstanden om lag 46 meter. For forflytningshemmede som er avhengige av å bruke rullestolrampe, var avstanden om lag 205 meter.

1.2 Tøyen torg

For kjørende som kom fra Kjøllberggata, var det adkomst inn mot torget via Hagegata. I Hagegata, fra krysset med Sigurds gate, var det skiltet 376 «Parkeringssone» med symbol for parkering forbudt. Man kunne kjøre videre inn mot en bom ved Hagegata 32. På befaringen var bommen åpen, og vi så ikke skilting som kunne hindre et kjøretøy fra å kjøre videre inn mot torget. I parkering forbudt-sonen var det tillatt med kortest mulig stans for av- eller påstigning. Det kunne skje i samme plan og på samme dekke som torget. Dermed var ikke nedsenk nødvendig. Fra bommen og inn til torget var det om lag 45 meter.

Fra Kolstadgata gikk det en alternativ rute inn mot torget, via en bakke mellom Hagegata 25D og Hagegata 27. Hvis et kjøretøy skulle stanse i Kolstadgata for å slippe noen av eller plukke noen opp nærmest mulig denne ruten, ville det være aktuelt å stanse ved Kolstadgata 22. Der var det skiltet 372 «Parkering forbudt». Det var mulig å stanse helt inntil et nedsenk i fortauet i forbindelse med innkjørselen til en parkeringsplass. Avstanden til torget var om lag 58 meter.

Fra vestsiden av Tøyen torg var det adkomst for fotgjengere til torget via en bakke forbi blant annet Deichman Biblo Tøyen og et supermarked. For å bruke denne ruten kunne et kjøretøy stanse og slippe noen av eller plukke noen opp i Kolstadgata, rett inn fra Hagegata. Mellom store blomsterpotter som sto i krysset, var det nok plass til at et kjøretøy kunne komme inn i Kolstadgata og stanse helt inntil et nedsenk mellom fortauet og gaten. Nedsenket ga tilgang til fortauet og ruten videre inn mot torget. På befaringen så vi ikke skilting som kunne hindre et kjøretøy fra å kjøre inn mellom blomsterpottene og stanse på innsiden. Avstanden til de første tilbudene og tjenestene på stedet var om lag 18 meter.

Den samme adkomsten til torget var også tilgjengelig fra en holdeplass for drosje som lå nederst i Økernveien. Hvis man har behov for nedsenk til gateplan fra fortau, måtte man ta seg nedover Økernveien i et sykkelfelt, inn Kolstadgata og opp nedsenket til et gangfelt. Nedsenket ga tilgang til fortauet og ruten videre inn mot torget. Fra holdeplassen til nedsenket og videre inn mot de første tilbudene og tjenestene var det om lag 45 meter.

1.3 Olav Vs gate, mellom Stortingsgata og Kronprinsesse Märthas plass

For kjørende i Stortingsgata fra Henrik Ibsens gate og i retning Kvadraturen var det mulig å stanse på høyre side etter gangfeltet mellom Nationaltheatret og Olav Vs gate, utenfor et hotell. Rett etter gangfeltet var det skiltet 370 «Stans forbudt», og etter noen flere metere var det skiltet 372 «Parkering forbudt». Parkeringsforbudet gjaldt strekningen foran hotellet, frem til en rekke HC-parkeringsplasser. Hvis man stoppet rett bak parkering forbudt-skiltet, var det tilgang fra gateplan til fortauets ved å bevege seg tilbake i Stortingsgata, til gangfeltet med nedsenk fra Olav Vs gate. Avstanden var om lag 17 meter. Videre derfra var avstanden om lag 35 meter til nærmeste kino.

For kjørende fra Haakon VIIIs gate og inn Olav Vs gate var det mulig å ta både til venstre og til høyre i Klingenberggata. Til venstre, rett etter gangfeltet i Klingenberggata, var det skiltet 372 «Parkering forbudt» på høyre side, frem til parkering reservert for en ambassade. Man kunne stanse her og få tilgang til gågaten via gangfeltet med nedsenk. Det var mulig å stanse helt inntil gangfeltet, 0 meter fra nedsenket og for eksempel om lag 20 meter fra en revyscene. På observasjonstidspunktet var det oppstilt ambassadebiler i dette området. På venstre side av Klingenberggata var det reserverte parkeringsplasser.

Fra Olav Vs gate og til høyre i Klingenberggata var det skiltet 372 «Parkering forbudt» på venstre side, frem til innkjørselen til et hotell. Derfra var det skiltet 370 «Stans forbudt». Rett etter parkering forbudt-skiltet var det en avfallsbeholder og en lyktstolpe som kunne hindre utstigning på fortauets. Ved å stanse etter disse, kunne man få tilgang til gågaten via et gangfelt med nedsenkselementer, om lag 1,8 meter fra kjøretøyet. Derfra var det om lag 22 meter til en revyscene og 11 meter over gaten til nærmeste kino. På høyre side av Klingenberggata var det skiltet 370 «Stans forbudt».

1.4 Enerhaugen: kvartal Sørligata-Smedgata-Enerhauggata

Smedgata, som strekker seg sørover fra Sørli plass, passerer innkjørslene til et treningssenter i Smedgata 32, et sykehjem i Smedgata 30 og en kirke med adresse Enerhauggata 4. Disse tilbudene og tjenestene hadde egne arealer der det var mulig å kjøre inn. Vi har i tillegg kartlagt mulighetene for å stanse et kjøretøy i Smedgata nær innkjørslene.

Kjørende fra Sørli plass og sørover i Smedgata ville først passere et antall parkeringsplasser på høyre side, utenfor Smedgata 34. Deretter var Smedgata skiltet 372 «Parkering forbudt» på høyre side. Det vil si at det var 372 «Parkering forbudt» som regulerte gaten på hver side av innkjørslene til både treningssenteret og sykehjemmet. For å ta seg fra gateplan til fortauets kunne man bruke nedsenk i fortauets i forbindelse med innkjørslene. Avstanden fra nærmeste mulige sted for stans og frem til disse nedsenkene var 0 meter. Mellom asfalten i gaten og kantsteinen til fortauets lå det en rad med brostein. Ved innkjørselen til treningssenteret lå denne brosteinsraden 1,5 cm opp fra gateplan og nivåspranget til kantsteinen kom i tillegg.

Ved innkjørselen til kirken var Smedgata bredere, slik at et kjøretøy kunne stanse inntil innkjørselen uten å være til hinder for andre kjørende i Smedgata. Kjøretøy som skulle frakte forflytningshemmede til eller fra kirken, ville trolig kunne kjøre inn på tomten der kirken lå.

I Enerhauggata 2 lå det en barnehage. Der var det mulig å kjøre over fortauet og inn innkjørselen for å hente eller slippe noen av.

1.5 Grønland: kvartal Lakkegata–Norbygata–Motzfeldts gate–Breigata

1.5.1 Motzfeldts gate

Motzfeldts gate var enveiskjørt fra Norbygata og i retning Grønland. I Motzfeldts gate var det skiltet 370 «Stans forbudt» på høyre side. På venstre side var det skiltet 372 «Parkering forbudt», gjeldende i tidsrommet 08–20 på hverdager og 09–20 på lørdager. Unntaket på venstre side var tre HC-parkeringsplasser. Skiltingen innebar at det på venstre side var tillatt med kortest mulig stans for av- eller påstigning 5 meter inn fra krysset med Norbygata, slik at gangfeltet kunne brukes for å få tilgang til fortauet. Det samme gjaldt krysset mellom Motzfeldts gate og Breigata. Eksempler på avstander til restauranter fra de to stedene var henholdsvis 25 meter og 23 meter.

1.5.2 Breigata

Breigata var enveiskjørt østover fra Lakkegata og i retning Motzfeldts gate. I Breigata var det skiltet 370 «Stans forbudt» på venstre side. På høyre side var det gateparkering med unntak av en strekning nærmest krysset med Motzfeldts gate, der det var skiltet 372 «Parkering forbudt». Gaten var om lag 3,6 meter bred, fratrasket parkeringsplassene. Det tilsier at det ikke ville være mulig å stanse langs de parkerte bilene uten å være til hinder for kjørende i gaten og trolig bryte forbudet mot stans på venstre side. De ulike tilbudene og tjenestene i gaten var imidlertid lokalisert på eller nær hjørnene ved Lakkegata og Motzfeldts gate. I Lakkegata var det et gatetun som vi beskriver nedenfor. Nær krysset med Motzfeldts gate var det, som nevnt, skiltet 372 «Parkering forbudt» på høyre side. Der var det tillatt med kortest mulig stans for av- eller påstigning 5 meter inn fra krysset, slik at et gangfelt kunne brukes for å få tilgang til fortauet. Avstanden til nærmeste restaurant var om lag 13 meter.

1.5.3 Lakkegata

For kjørende inn Lakkegata var det skiltet 540 «Gatetun» ved krysset med Breigata. Skiltingen innebærer ifølge trafikkregler §§ 9, 13 og 17 at kjørende har vikeplikt for gående, at det ikke kan kjøres fortere enn i gangfart, og at det er forbudt å parkere. Arealet var stort nok til at et kjøretøy kunne kjøre inn. Det var altså tillatt med kortest mulig stans for av- eller påstigning i denne delen av Lakkegata, 5 meter inn fra krysset med Breigata og helt inn, til man nådde fortauets langs rundkjøringen ved Hausmanns bru. Det var altså mulig å stanse om lag 5 meter fra kaféen på hjørnet av Lakkegata og Breigata. Gatetunet var asfaltert og fremsto relativt flatt og jevnt.

1.5.4 Norbygata

Norbygata var skiltet 372 «Parkering forbudt» på høyre side, fra Lakkegata til Motzfeldts gate. Det var tilgang til fortauet fra gateplan via nedsenk i fortauets på fire steder: gangfeltet i krysset med Lakkegata, innkjørselen til et parkeringshus, innkjørselen til en bygård og gangfeltet i krysset med Motzfeldts gate. Skiltingen innebar at kortest mulig stans for av- eller påstigning var tillatt 5 meter fra de to gangfeltene og helt inntil de to innkjørslene. Man kunne altså stanse om lag 40 meter fra inngangen til

Lakkegata 23, som er et stort kontorbygg, og om lag 25 meter fra en restaurant i Motzfeldts gate.

1.6 Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata

Kristian IVs gate var enveiskjørt fra Rosenkrantz' gate til Universitetsgata. På venstre side gikk det et sykkelfelt i motsatt kjøreretning. I sykkelfelt er stans forbudt. På høyre side var det skiltet 372 «Parkering forbudt» frem til Sehesteds gate. Det var en lomme langs hotellet på høyre hånd, om lag 61 meter lang og 3 meter bred, som var omfattet av parkeringsforbudet. Kortest mulig stans for av- eller påstigning var med andre ord tillatt i denne lommen. Ved å stanse i lommen, rett inn fra Rosenkrantz' gate, kunne man få tilgang til fortauet fra gateplan via nedsenk til et gangfelt. Minste mulige avstand til nedsenket var 5,3 meter. Avstanden fra denne delen av lommen til Det Norske Teatret var om lag 82 meter.

Lommen strakk seg, som nevnt, 61 meter i retning Sehesteds gate. Der var det et nedsenk i fortauet i forbindelse med innkjørselen til Kristian IVs gate 7, som kunne brukes for å få tilgang fra gateplan og inn på fortauet. Det var mulig å stanse helt inntil innkjørselen slik at avstanden til nedsenket var 0 meter. Nedsenkets helning tilsvarte tverrfallet i fortauet ved innkjørselen, som var 9 prosent. Avstanden fra denne delen av lommen til Det Norske Teatret var om lag 30 meter.

Vis-à-vis hovedinngangen til teateret var fortauet trukket ut ved krysset med Sehesteds gate, som en avslutning på lommen foran hotellet. Her var det forbudt å stanse fordi det var et vegkryss. Sehesteds gate var skiltet 548 «Gågate» med unntak for varetransport i tidsrommet 00–11 på hverdager og 00–09 på lørdager. Det innebærer at det for eksempel var forbudt for en drosje å kjøre inn der for av- eller påstigning.

Videre ned Kristian IVs gate, etter tre HC-parkeringsplasser, lå det en holdeplass for drosje. Her var det ikke nedsenk fra fortau til gateplan. Det var to alternativer for tilgang til fortau fra gateplan. Det ene alternativet var via et nedsenk ved gangfeltet i krysset med Universitetsgata, om lag 21 meter unna. Det andre alternativet var via et nedsenk i gangfeltet i krysset med Sehesteds gate, om lag 32 meter unna. Avhengig av valg av nedsenk ville avstanden til Det Norske Teatret være 98 meter eller 46 meter.

1.7 Myntgata 2: kvartal Rådhusgata–Nedre Slottsgate–Myntgata

1.7.1 Gårdsrommet

Det var to inn- eller utkjørsler mellom Myntgata og gårdsrommet til Myntgata 2. På befaringen sto begge portene åpne, slik at det var mulig å kjøre inn i gårdsrommet for å slippe noen av eller hente noen. Vi har i tillegg kartlagt mulighetene for å stanse et kjøretøy i gatene rundt kvartalet.

1.7.2 Rådhusgata

For kjørende opp Rådhusgata og inn på Christiania torv var det skiltet 376 «Parkeringssone» med symbol for parkering forbudt. Skiltingen gjaldt hele torget med unntak av to HC-parkeringsplasser. Det var mulig for et kjøretøy å stanse rett bak skiltet. Man kunne få tilgang til fortauet fra gateplan via et nedsenk til gangfeltet i krysset med Nedre Slottsgate. Avstanden fra skiltet til gangfeltet var 14,7 meter.

1.7.3 Nedre Slottsgate

For kjørende fra Rådhusgata og inn Nedre Slottsgate var det skiltet 372 «Parkering forbudt» på høyre side. Kortest mulig stans for av- eller påstigning var tillatt 5 meter inn fra krysset. Derfra kunne man få tilgang til fortauet fra gateplan via et nedsenk til gangfeltet i krysset med Rådhusgata.

Nedre Slottsgate var enveiskjørt fra Revierstredet og i retning Myntgata. Utenfor inngangen til Myntgata 2 vis-à-vis Revierstredet, gjaldt 372 «Parkering forbudt» frem til det var skiltet 370 «Stans forbudt» på høyre side. Her var det mulig å stanse et kjøretøy rett bak et nedsenk i fortauet ved et gangfelt. Det var knapt noe helning på stedet, slik at man kom rett inn på fortauet.

1.7.4 Myntgata

I Myntgata var det skiltet 370 «Stans forbudt» på siden nærmest Myntgata 2. På motsatt side var det parkeringsplasser til bruk etter tillatelse fra Politiet eller reservert politiets tjenestekjøretøy.

1.7.5 Grusvei

Mellom Myntgata 2 og Kontraskjæret gikk det en grusvei som var skiltet som park- og friområde, og der all kjøring og parkering var forbudt. Veien gikk langs en bygning i Myntgata 2 der det var en universelt utformet inngang. Hvis en forflytningshemmet person skulle bruke inngangen og hadde behov for å bli kjørt eller hentet, var det to alternativer. Det ene alternativet var å bli kjørt inn i gårdsrommet til Myntgata 2. Minste avstand fra kjøretøyet til inngangen ville være om lag 51 meter. Det andre alternativet var å bli kjørt til Christiania torv, der det var parkering forbudt-sone. Minste avstand fra kjøretøyet til inngangen ville være om lag 105 meter.

1.8 Bjørvika: Deichman Bjørvika, Operaen og MUNCH

1.8.1 Deichman Bjørvika

I Operagata, Langkaia og Dronning Eufemias gate var det sykkelfelt. I Robert Levins gate var det en parkeringslomme med tre HC-parkeringsplasser. For kjørende inn Robert Levins gate fra Dronning Eufemias gate var det i denne parkeringslommen et areal skiltet 372 «Parkering forbudt» foran HC-parkeringsplassene. Arealet var om lag 10 meter langt. Ved hver ende av dette arealet var det nedsenk direkte til gateplan fra fortau. Minste mulige avstand til Deichman Bjørvika var om lag 23 meter ved bruk av inngangen i Dronning Eufemias gate.

1.8.2 Operaen

For kjørende østover i Operagata var det en lengre lomme skiltet 372 «Parkering forbudt», fra krysset med Robert Levins gate og til krysset med Nylandsveien. Lommen var om lag 88 meter lang. I begge ender av lommen var det tilgang til fortauet via nedsenk til gangfelt. Minste mulige avstand fra et kjøretøy i lommen til et nedsenk var 7,1 meter, delvis i et sykkelfelt. Minste mulige avstand til Operaen var om lag 36 meter ved bruk av sideinngangen.

I Nylandsveien, langs operabygget, var det skiltet 376 «Parkeringsone» med symbol for parkering forbudt. For kjørende fra Operagata var det to lommer på høyre side av Nylandsveien: én nær Operagata og én nærmere havnepromenaden og gangbroen over Akerselva til MUNCH. Ved bruk av de to lommene til passasjertransport til operaen ville avstandene til sideinngangen minst være om lag 137 og 198 meter.

1.8.3 MUNCH

Stedet der Nylandsveien møtte havnepromenaden, var det nærmeste et kjøretøy som transporterte forflytningshemmede, kunne komme MUNCH. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i denne delen av Nylandsveien var stipulert til å være 20 (Sweco 2022). Det tilsvarer knapt ett kjøretøy i timen i gjennomsnitt. Fra dette stedet var avstanden til MUNCH om lag 77 meter.

Gangbroen over Akerselva til MUNCH var skiltet 306.1 «Forbudt for motorvogn med unntak av liten elektrisk motorvogn» med underskiltet «Gjelder ikke varetransport 07 – 10». Det gikk frem av reguleringsbestemmelsene for Munch-museet, som bystyret vedtok 12. november 2014 (sak 317), at bystyrets ønske for Munch-museet var et annet. Om gangbroen sto det: «Det tillates kjøring for økonomitransport til museet mellom kl. 06.00 og 09.00. Kunsttransport har ingen tidsbegrensning. Det tillates kjøring for forflytningshemmede besøkende til museet», jf. § 14 i reguleringsbestemmelsene. Om torget foran museet sto det: «Det tillates kjøreadkomst for økonomi- og kunsttransport til museet på felt B5 på felt B26. Det tillates av- og påstigning på felt B26 til museet på felt B5 for forflytningshemmede», jf. § 6 i reguleringsbestemmelsene. B26 er torget foran museet.

1.9 Prinsens gate, mellom Akersgata og Dronningens gate

For kjørende oppover Prinsens gate fra Dronningens gate var det en lomme på høyre side, langs kvartalet mellom Dronningens gate og Kirkegata. Lommen var skiltet 372 «Parkering forbudt» og var om lag 70 meter lang. Midt i lommen var det mulig å stanse helt inntil et nedsenk i fortauet ved en inn- eller utkjørsel. Her kunne man komme inn på fortauet helt uten å forsere et nivåsprang eller særlig helning. Det var mulig å stanse helt inntil inngangen til en høyskole. For øvrig var det ikke steder å stanse i Prinsens gate uten å stå i veien for trikken.

Det var mulig å stanse i enkelte av sidegatene til Prinsens gate. For eksempel var det en lomme i Kirkegata for kjørende som kom fra Tollbugata. Den lå på venstre side, var skiltet 372 «Parkering forbudt» og var om lag 15 meter lang. Det var tilgang fra gateplan til fortauet via nedsenk til gangfeltet i krysset med Tollbugata. Minste avstand fra et kjøretøy i lommen og til nedsenket ville være 8 meter. Derfra var avstanden til Prinsens gate om lag 63 meter. I Kirkegata, fra Prinsens gate og videre mot Karl Johans gate, var det et sykkelfelt på høyre side og anleggsarbeid på venstre side.

1.9.1 Øvre Slottsgate

Øvre Slottsgate var gågate på begge sider av Prinsens gate. Den var regulert til gågate i områderegulering for gater og byrom i Oslo sentrum. Ifølge skilteforskriften § 12 er det forbudt å kjøre motorvogn i gågater unntatt liten elektrisk motorvogn.

1.9.2 Nedre Slottsgate

Nedre Slottsgate var enveiskjørt fra Tollbugata i retning Prinsens gate. På venstre side var det først skiltet 372 «Parkering forbudt». Avstanden til Prinsens gate var om lag 63 meter, pluss eventuelt 5 meter for å bruke nedsenk til gangfelt. Om lag 5,8 meter etter parkering forbudt-skiltet var det skiltet parkering under ulike vilkår, frem til Prinsens gate. På høyre side var det først anleggsarbeid og deretter skiltet parkering under vilkår. Nedre Slottsgate var gågate fra Prinsens gate og videre mot Karl Johans gate, slik den var regulert i områderegulering for gater og byrom i Oslo sentrum.

1.9.3 Kongens gate

Kongens gate var enveiskjørt fra Karl Johans gate mot Prinsens gate. På venstre side var det skiltet 370 «Stans forbudt». På høyre side, etter et område med anleggsarbeid, var det skiltet 372 «Parkering forbudt» nær inngangen til et varemagasin. Etter om lag 10,8 meter var det skiltet HC-parkering foran inngangen til varemagasinet. Deretter var det igjen skiltet 372 «Parkering forbudt». Skiltet gjaldt en strekning på 21 meter. Deretter var det skiltet parkering under ulike vilkår, frem til Prinsens gate.

Kongens gate var enveiskjørt videre fra Prinsens gate mot Tollbugata. På venstre side var det sykkelfelt. På høyre side var det først skiltet 372 «Parkering forbudt». Etter om lag 19,4 meter var det skiltet parkering under ulike vilkår, før det igjen var skiltet 372 «Parkering forbudt» 20 meter fra sonen foran lyskrysset med Tollbugata.

1.9.4 Dronningens gate

Dronningens gate var enveiskjørt fra Karl Johans gate mot Prinsens gate. På venstre side var det skiltet 370 «Stans forbudt». Også på venstre side, nærmest Prinsens gate, var det en lomme skiltet 372 «Parkering forbudt» der det var om lag 10 meter tilgjengelig til stans. På høyre side var det først en lomme skiltet 372 «Parkering forbudt», om lag 19 meter lang. Også på høyre side, nærmest Prinsens gate, var det en lomme som først hadde HC-parkering og deretter var skiltet 372 «Parkering forbudt» med om lag 12 meter tilgjengelig til stans.

Dronningens gate var enveiskjørt videre fra Prinsens gate mot Tollbugata. På venstre side var det skiltet 370 «Stans forbudt». På høyre side var det skiltet parkering under ulike vilkår.

1.10 Stenersgata 1

Innerst i Stenersgata var det en snuplass skiltet 372 «Parkering forbudt». Fra snuplassen var det til sammen fem nedsenk til gateplan fra fortau. Det var mulig å stanse helt inntil tre av nedsenkene. De to siste lå i forbindelse med et gangfelt. Minste avstand fra snuplassen til disse to var 5,4 og 6,5 meter. Avhengig av hvilken inngang i Stenersgata 1 man skulle til, var avstanden til bygget om lag 12 meter eller 54 meter.

Vedlegg 4 Utfyllende beskrivelse av HC-parkeringsplasser

I kapittel 4 presenterte vi resultatene av våre målinger av avstand mellom HC-parkeringsplasser og ulike tilbud og tjenester og utforming av HC-parkeringsplasser i områder der Bymiljøetaten hadde et forvaltningsansvar. I dette vedlegget gir vi en mer detaljert beskrivelse av målinger og observasjoner av utforming, også i områder der Bymiljøetaten ikke har forvaltningsansvar.

1.1 Lengde på HC-parkeringsplasser

Totalt undersøkte vi 28 HC-parkeringsplasser. 19 av de 28 HC-parkeringsplassene var 6 meter lange eller lengre. 9 plasser var kortere enn 6 meter.

På 6 av de 9 kortere plassene var forholdene slik at det på annen måte var sikret tilgjengelighet for bakmontert rullestolheis. Dette inkluderte tilfeller der det var en buffersoner bak parkeringsplassen, og tilfeller der parkeringsplassen vendte ut mot en 6 meter bred gate med svært lite trafikk.³

Tre HC-parkeringsplasser var kortere enn 6 meter, uten at det på annen måte var sikret tilgjengelighet for bakmontert rullestolheis. I ett av disse tilfellene grenset enden av HC-parkeringsplassen mot en annen parkeringsplass. I to av tilfellene var HC-parkeringsplassen den første i en parkeringslomme, slik at det bak plassen dannet seg et triangel med kantstein.

1.2 Bredder på HC-parkeringsplasser

Det var mulig å måle bredden til 27 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene. Plassen der det ikke var mulig å måle bredden, var en langsgående plass ved Nedre Slottsgate 7 som ikke var oppmerket.

1.2.1 Langsgående HC-parkeringsplasser

21 av plassene vi målte, var langsgående. 5 av de 21 plassene var 2,25 meter brede eller bredere. De resterende 16 plassene var 2,01–2,20 meter brede.

På 7 av de 16 plassene var forholdene slik at det på annen måte var sikret tilgjengelighet for sidemontert rullestolheis på begge sider av plassen. På den ene siden av de 7 plassene var det fortaut med bredde mellom 2,5 og 4,6 meter. På den andre siden av de 7 plassene var det kjørebane med mellom 3,6 og 8,1 meter bredde i enveiskjørt gater, eller med mellom 4,45 og 10 meter bredde i toveiskjørt gater. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) i disse gatene var stipulert til å være mellom 0 og 190 (Sweco 2022). Hvis det antas at trafikken var konsentrert om tidsrommet 06–00, innebærer det at det i disse gatene ikke passerte en bil oftere enn hvert 5. minutt.

På 8 av de 16 plassene var forholdene på den ene siden slik at det på annen måte var sikret tilgjengelighet for sidemontert rullestolheis. Der var det fortaut med bredde mellom 1,7 og 7,6 meter. På den andre siden av disse plassene var det enten sykkelfelt

³ Årsdøgnetrafikken (ÅDT) var stipulert til 30, jf. Sweco (2022) Trafikkanalyse RKV – Trafikale konsekvenser for anleggsperioden, s. 72. Det tilsvarer om lag ett kjøretøy hver halvtime, hvis det antas at trafikken var konsentrert om tidsrommet 06–00.

eller kjørebane med årsdøgntrafikk (ÅDT) stipulert til å være mellom 320 og 1710 (Sweco 2022). Hvis det antas at trafikken var konsentrert om tidsrommet 06–00, innebærer det at det i disse gatene passerte en bil hvert 3. minutt eller oftere – i enkelte tilfeller hvert 40.–45. sekund.

På én av de 16 plassene var det ikke sikret tilgjengelighet for sidemontert rullestolheis. Plassen lå i en gate med 8,7 prosent helning, slik at det var for bratt til å kunne bruke sidemontert rullestolheis.

1.2.2 Tverrgående HC-parkeringsplasser

6 av plassene vi målte, var tverrgående. 3 av de 6 plassene var 4,5 meter brede eller bredere. De resterende 3 plassene var 2,80–3,70 meter brede. På 2 av de 3 plassene var forholdene på den ene siden slik at det på annen måte var sikret tilgjengelighet for sidemontert rullestolheis. Der var det god plass mot arealer skiltet 372 «Parkeringsforbudt». På den andre siden lå det andre parkeringsplasser. Den siste av de 3 plassene hadde andre parkeringsplasser på hver side.

1.3 Helning på HC-parkeringsplasser

16 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene hadde 2,0 prosent helning eller mindre i lengderetningen. 6 plasser hadde 2,1–3,0 prosent helning. 3 plasser hadde 3,1–4,0 prosent helning. De siste 3 plassene hadde henholdsvis 4,9, 5,4 og 8,7 prosent helning i lengderetningen. Én av disse var en midlertidig erstatningsplass.

18 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene hadde 2,0 prosent helning eller mindre i bredden. Én plass hadde 2,4 prosent helning. 4 plasser hadde 3,1–4,0 prosent helning. De siste 5 plassene hadde 5,1–6,6 prosent helning i bredden. Disse plassenes helning var det samme som kjørebanens fall mot kantsteinen.

Det var til sammen 12 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene som både i lengderetningen og bredden hadde en helning på 2,0 prosent eller mindre.⁴

1.4 Dekke på HC-parkeringsplasser

19 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene hadde et dekke av asfalt uten skader.

På de resterende 9 plassene var det noe annerledes. 3 av de 9 plassene lå på torg med brosteinsdekke med brede, til dels dype fuger, enkelte steder preget av setning. 3 av plassene hadde asfalt på selve plassen, men et langsgående felt med tre rader brostein. De 3 siste plassene var asfaltert, men lå henholdsvis i en gate med langsgående trikkeskinne, var halvveis plassert over en fartshump, eller hadde en langsgående nedsenkning i asfalten (trolig hjulspor).

1.5 Utstigning på fortau fra HC-parkeringsplasser

Vi undersøkte til sammen 22 langsgående HC-parkeringsplasser. På 21 av disse observerte vi ingen hindringer for utstigning på fortauet. På den siste av de 22 plassene

⁴ Vi har lagt inn en ± 5 prosent målefeilmargen i grunnlaget for denne oppsummeringen.

var det en vannrenne på tvers av fortauet som kunne være til hinder eller vanskeliggjøre utstigning på fortauet.

1.6 Nedsenk til HC-parkeringsplass

Det var aktuelt med nedsenk fra fortau til gateplan på 27 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene. Én plass lå i samme plan som et torg der det ikke var nødvendig med nedsenk.

Det var nedsenk direkte til HC-parkeringsplass fra fortau på 2 av de undersøkte plassene.

På de fleste HC-parkeringsplassene – 25 av 27 – var det ikke nedsenk direkte til plassen. Forflytningshemmede med behov for nedsenk til gateplan fra fortau måtte i disse tilfellene bevege seg i gaten til nærmeste tilgjengelige nedsenk i fortauet, vanligvis i forbindelse med gangfelt eller inn- eller utkjørsler. Nedsenk til gangfelt er tiltenkt fotgjengere, mens nedsenk ved inn- eller utkjørsler ikke først og fremst er utformet for fotgjengere. Allikevel var det disse som i flere tilfeller var nærmeste tilgjengelige nedsenk. Vi har målt avstanden i gaten fra hver HC-parkeringsplass til nærmeste nedsenk. I 8 tilfeller var avstanden 1–5 meter. I 4 tilfeller var avstanden 6–10 meter. Fra 5 av HC-parkeringsplassene var avstanden til nærmeste nedsenk 11–20 meter. 5 steder måtte man bevege seg 21–30 meter til nærmeste nedsenk. Fra de siste 3 plassene var avstanden 33–35 meter.

1.7 Gatens stigning

27 av de 28 undersøkte HC-parkeringsplassene lå i gater eller på plasser med 0,0–3,5 prosent stigning. Én HC-parkeringsplass lå i en gate med 8,7 prosent stigning. Den lå i en bakke i Enerhauggata, ved Enerhauggata 1.

1.8 Avstandsmålinger til tilbud og tjenester

Til sammen målte vi avstanden fra 32 ulike tilbud og tjenester til nærmeste HC-parkeringsplass. For 23 av plassene og strekningene hadde Bymiljøetaten forvaltningsansvar. Fra 13 av de 32 undersøkte tilbudene og tjenestene var det inntil 50 meter til nærmeste HC-parkeringsplass. I 8 tilfeller var avstanden 51–70 meter. I 5 tilfeller var avstanden 71–90 meter. I de siste 6 tilfellene varierte avstanden fra 93 til 282 meter.

Til Rådhuset, avhengig av om man skulle bruke hovedinngangen fra borggården eller inngangen til Rådhusets møtesenter og hadde behov for rullestolrampe, var det om lag 121 eller 256 meter fra nærmeste HC-parkeringsplass. Til huskestativet i Myntgata 2 var det om lag 138 meter til nærmeste HC-parkeringsplass. Til MUNCH var det om lag 282 meter fra nærmeste HC-parkeringsplass.

Vedlegg 5 Utfyllende beskrivelse av fortau og gangarealer

I kapittel 5 presenterte vi resultatene fra observasjoner av fremkommeligheten på fortau og gangarealer og fremkommeligheten ved overganger i områder der Bymiljøetaten har forvaltningsansvar. I dette vedlegget gir vi supplerende beskrivelser, også av områder der Bymiljøetaten ikke har forvaltningsansvar.

1.1 Observasjoner per undersøkte område

1.1.1 Olav Vs gate, mellom Stortingsgata og Kronprinsesse Märthas plass

Olav Vs gate hadde et dekke bestående av stein i ulike størrelser som fremsto flatt og jevnt. Fugene var smale og tette. Det var en langsgående vannrenne i gaten. Det var flere elementer/skulpturer i stein i en noe mørkere farge enn underlaget, som vist i Figur 23. Det var ikke visuell eller taktil merking i underlaget rundt disse elementene. Mellom elementene var det brede ferdselssoner.

Figur 23 Elementer i Olav Vs gate



Foto: Kommunerevisjonen

Fortauene i Stortingsgata og Klingenberggata rundt kvartalet hadde et dekke av store steinheller, med smale og tette fuger, som fremsto flatt og jevnt.

Det gikk en ledelinje bestående av steinelementer som var felt ned i dekket, fra gangfeltet i Stortingsgata og til et gangfelt i Klingenberggata. Ledelinjen gikk sentralt i Olav Vs gate. Foran nedsenket til samtlige gangfelt i området var det farefelt bestående av steinelementer som var felt ned i dekket.

1.1.2 Tøyen torg

Tøyen torg hadde et dekke av teglstein som flere steder hadde ulike farger som dannet et mønster, men som ikke markerte en tydelig retning. Ifølge Statens vegvesens håndbok

V129 er det viktigste for svaksynte at kravene til synsevne i omgivelsene er lave. Det kan oppnås gjennom blant annet tydelige kontraster og utforming som er enkel å forstå.

Som vist i Figur 24 manglet flere av elementene i ledelinjene på Tøyen torg. Videre viser Figur 24 møblering som var plassert tett inntil ledelinjen.

Figur 24 Manglende elementer og møblering inntil ledelinje

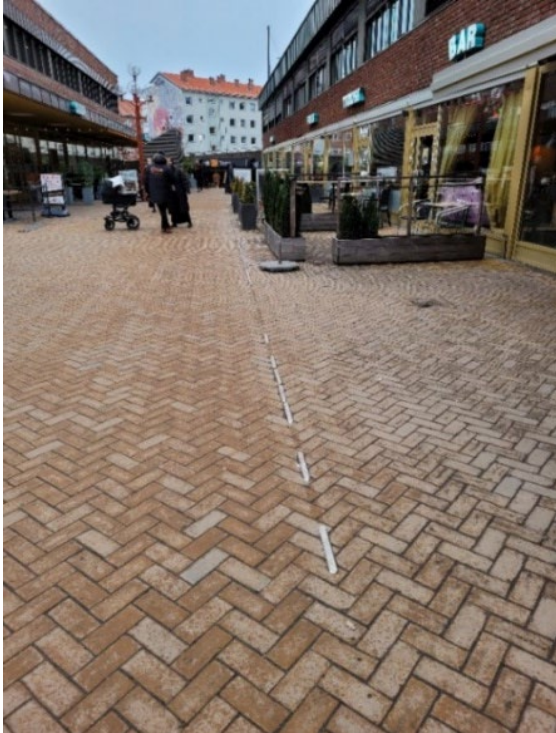


Foto: Kommunerevisjonen

Det var flere møbler på torget, med brede ferdselssoner mellom. Dekket rundt møblene var tilsvarende som dekket ellers på plassen.

Videre vestover i Hagegata var det en rampe som ledet ned til en parkeringsplass ved Kolstadgata. Denne hadde dekke av asfalt. Fortauene på gatene på vest- og sørsiden av Tøyen torg (Sigurds gate og Kolstadgata) var asfaltert. Det var enkelte tilfeller av mindre skader i dekket. I tillegg var det enkelte vannrenner med ulik profil som krysset fortauet.

1.1.3 Prinsens gate, mellom Akersgata og Dronningens gate

I kryssene mellom Prinsens gate og tverrgatene var det tilrettelagt med nedsenk i fortauene for at fotgjengere skulle kunne krysse. Det var farefelt foran nedsenkene. Figur 25 viser et eksempel på et nedsenk med farefelt i Prinsens gate, ved krysset med Nedre Slottsgate.

Figur 25 Nedsenk i fortau i Prinsens gate



Foto: Kommunerevisjonen

Det var ledelinjer mellom hushjørner og farefelt foran gangfeltene. Figur 26 viser et eksempel fra krysset mellom Prinsens gate og Kirkegata.

Figur 26 Farefelt foran gangfelt i Kirkegata



Foto: Kommunerevisjonen

På fortauet ved Prinsens gate 7 var det plassert et midlertidig skilt på en betongsokkel ved overgangen mellom farefelt og ledelinje, som vist i Figur 27. Ledelinjen som synes mellom de to personene til venstre i Figur 27, var avbrutt av et betonglokk som var nedfelt i fortauet.

Figur 27 Midlertidig skilt på farefelt i Prinsens gate



Foto: Kommunerevisjonen

1.1.4 Thorvald Meyers gate, mellom Schlepperegrels gate og Helgesens gate

Thorvald Meyers gate er en gate med helning. Langs Birkelunden var dekket på fortauets gangsoner av store steinheller med smale, tette fuger. Kantsteinen mellom fortauet og parken gikk enkelte steder ut, slik at fortauet ble snevret inn. Mellom gangsonen og kjørebane var det et permeabelt (gjennomtrengelig) brosteinsdekke langs deler av fortauet, som fulgte en rett, langsgående linje.

Ved Schlepperegrels gate krysset trikkeskinnene fortauet på østsiden av Thorvald Meyers gate. Her var det et farefelt og to rader brostein og deretter steinheller der hvor trikkeskinnene krysset, tilsvarende som fortauet for øvrig.

Gangfeltet som krysset Seilduksgata, hadde dekke av asfalt uten synlige skader. Farefeltet var plassert i selve nedsenkselementet mellom fortauet og kjørebane. Deretter var det et nivåsprang og to rader brostein før asfaltdekket.

1.1.5 Rådhuset

Fridtjof Nansens plass ligger på nordsiden av Rådhuset. For å komme til hovedinngangen må man krysse denne plassen.

Det var møblering på plassen. I tillegg var det pullerter, både på vestsiden og nordsiden av Rådhuset, som hindret biler fra å kjøre inntil bygget. Det var ikke taktil eller visuell markering som ledet fra pullertene og opp mot hovedinngangen til Rådhuset.

Fortauet i Hieronymus Heyerdals gate som ligger på østsiden av Rådhuset, hadde et dekke av asfalt. Det var et tilfelle av skader i asfalten samt en opphøyning som gikk diagonalt over fortauet. På Kronprinsesse Märthas plass besto dekket av asfalt.

Inngangen til Rådhusets møtesenter ligger mot Rådhusplassen, på sørsiden av bygget (mot sjøen). For å komme frem til inngangen til møtesenteret må man enten gå opp en trapp eller bruke rampen som er på vestsiden av Rådhuset.

1.1.6 Enerhaugen: kvartal Sørligata–Smedgata–Enerhauggata

I Smedgata mellom St. Hallvards kirke og Sørli plass var fortauet asfaltert. Deler av asfalten hadde slitasje, men ingen store skader. Andre deler av asfalten så ut til å være av nyere dato og fremsto flat og jevn. Langs kirken var fortauet 2,0–2,3 meter bredt. Mellom Fransiskushjelpen og Villa Enerhaugen var det en innsmalning i fortauet. Bredden ble målt til 1,7 meter. Langs Villa Enerhaugen var fortauet 1,75 meter bredt. Utenfor Smedgata 34 var fortauet 2,4 meter bredt.

1.1.7 Grønland: kvartal Lakkegata–Norbygata–Motzfeldts gate–Breigata

I Breigata, mellom Motzfeldts gate og Lakkegata, var det asfaltert fortau som fremsto flatt og jevnt. Også Lakkegata var dekket av asfalt, med unntak av en stripe med sju rader brostein i krysset med Breigata. Denne delen av Lakkegata var skiltet 540 «Gatetun». I Nordbygata, fra Lakkegata mot Motzfeldts gate, var det asfaltert fortau. Fortauet var først om lag 3,5 meter bredt. Ved Nordbygata 1 ble fortauet smalere, som vist i Figur 28.

Figur 28 Fortau i Nordbygata



Foto: Kommunerevisjonen

Bredden mellom kantsteinen rundt el-boksen vist i bildet og fortauets kantstein var 1,1 meter. Ved innsmalningen var det også en vannrenne som krysset fortauet.

Ved Nordbygata 3 ble fortauet igjen bredere – om lag 2,4 meter. Ved Nordbygata 13 var fortauet igjen smalere. På det smaleste punktet var bredden om lag 1,2 meter.

Fortauet i Motzfeldts gate, mellom Nordbygata og Breigata, hadde tre ulike dekker, som vist i Figur 29.

Figur 29 Fortau i Motzfeldts gate



Foto: Kommunerevisjonen

Mot veibanen besto dekket av asfalt som fremsto uten skader. I midten var det tre rader med brostein som var senket noe ned. Fugene var brede, men relativt tette. Mot husveggen besto dekket av betongheller med smale og tette fuger. Tre steder krysset vannrenner sonen med betongheller. Bredden på asfaltsonen var om lag 1,6 meter, mens bredden på sonen med betongheller var om lag 1,5 meter.

1.1.8 Kristian IVs gate, mellom Rosenkrantz' gate og Universitetsgata

For fotgjengere i Kristian IVs gate fra Universitetsgata mot Rosenkrantz' gate var det et dekke av betongheller på venstre side. Fugene var smale og tette, men det var noe setning. Ved Kristian IVs gate 15 var det en trapp fra fasaden. Her var bredden på fortauet om lag 1,5 meter. Ved Kristian IVs gate 13 gikk det tre vannrenner på tvers av fortauet med ulik profil. Hellene på hver side av den ene vannrennen lå ujevnt. Ved krysset med Sehesteds gate varierte dekket mellom betongheller og asfalt. Videre mot Rosenkrantz' gate var fortauet dekket av store steinheller med smale, tette fuger. Dekket fremsto flatt og jevnt. Det var noe variasjon i bredden på fortauet. Fra hotellets husvegg var bredden om lag 2,2 meter, mens ved en trapp var bredden om lag 1,8 meter.

For fotgjengere i Kristian IVs gate fra Rosenkrantz' gate mot Det Norske Teatret besto dekket på venstre side først av betongheller med smale og tette fuger og deretter av større steinheller med smale og tette fuger. Det fremsto flatt og jevnt. Bredden på fortauet varierte, men var alle steder over 2 meter. Det gikk vannrenner på tvers av fortauet med en bred og kantete profil.

1.1.9 Myntgata 2: kvartal Rådhusgata–Nedre Slottsgate–Myntgata

I Myntgata fra Kontraskjæret mot Nedre Slottsgate besto dekket av asfalt uten synlige skader. Det var ikke fortau, slik at en fotgjenger måtte benytte kjørebanelen, men det var knapt trafikk i denne gaten (Sweco 2022). Ved hjørnet med Nedre Slottsgate startet et

asfaltert fortau som hadde bredde på om lag 1,2 meter. Det var en vannrenne som krysset fortauet. Fortauet fortsatte inn Nedre Slottsgate og ble noe bredere. Det var asfaltert og hadde ingen synlige skader.

Fortauet i Rådhusgata, mellom Nedre Slottsgate og Akersgata, hadde et varierende dekke som besto vekselvis av brostein, asfalt, steinheller og betongheller. Asfalten hadde noen mindre skader, men var utover det relativt jevn. Brosteinen hadde brede fuger, men disse var relativt tette. Hellene hadde smalere fuger, men noen skader. Langs Kontraskjæret (mellom Akersgata og Myntgata) var det et dekke av grus.

1.1.10 Bjørvika: Deichman Bjørvika, Operaen og MUNCH

Foran hovedinngangen til Deichman Bjørvika besto dekket av steinheller i ulike størrelser, som vist i Figur 30.

Figur 30 Foran hovedinngangen til Deichman Bjørvika



Foto: Kommunerevisjonen

Fra gangfeltet i Dronning Eufemias gate og mot hovedinngangen til biblioteket gikk det en ledelinje bestående av steiner med en grovere struktur enn de andre hellene. Denne linjen ledet frem til et dekke av betong. Det gikk en tilsvarende ledelinje fra gangfeltet i Operagata. Som vist på bildet gikk det en kant på høyre side av ledelinjen og betongdekket. Det var ikke visuell eller taktil merking i underlaget rundt denne.

Fortauene i Operagata langs biblioteket og i Robert Levins gate hadde et dekke av steinheller med smale og tette fuger, som fremsto flatt og jevnt.

Også fortauet i Operagata langs Operaen hadde et dekke av steinheller med smale, tette fuger og fremsto flatt og jevnt.

Fortauet i Nylandsveien, langs operabygget, hadde et dekke av mindre, kvadratiske steiner på størrelse med brostein. Fugene var bredere her enn andre steder i området, men ganske tette. Det var noen mindre tilfeller av setning, i tillegg til at enkelte steiner hadde sprukket opp.

1.2 Overganger fra HC-parkering til fortau og gangarealer

Totalt undersøkte vi overgangen fra 20 steder for stans og 28 HC-parkeringsplasser til fortau eller annet gangareal. Enkelte av HC-parkeringsplassene eller stedene for stans av kjøretøy hadde flere aktuelle steder for å ta seg opp på fortau eller annet gangareal,

mens andre steder var knyttet til det samme nedsenket. Totalt så vi på 51 unike nedsenk. Vi undersøkte utvalgte forhold ved de enkelte nedsenkene, som forklarer hvorfor totalantallet varierer noe.

1.2.1 Nivåsprang

Ved 26 av nedsenkene var det nivåsprang som var 2 cm eller mindre. Nivåspranget var ikke alltid like høyt i hele nedsenkets bredde. På de fleste nedsenkene har vi derfor tatt flere mål av nivåspranget. 14 av nedsenkene hadde et nivåsprang som på ett punkt var over og på et annet punkt var under 2 cm. De siste 11 nedsenkene hadde nivåsprang på over 2 cm.

Fra gangfeltet over Robert Levins gate, nærmest Operagata, var det et nedsenk med et nivåsprang på den ene siden som var 8,5 cm. Dette var siden nærmest stolpen for lyssignalet. På den andre siden av nedsenket var nivåspranget 1,2 cm. Dette er vist i Figur 31.

Figur 31 Nedsenk til gangfelt i Robert Levins gate, nærmest Operagata



Foto: Kommunerevisjonen

For nedsenket med høyest nivåsprang, varierte dette mellom 5,5 cm og 6,7 cm. Det lå i forbindelse med et gangfelt i krysset mellom Otto Sverdrups gate og Hieronymus Heyerdahls gate. Der var det i tillegg både et fall i asfalten inn mot fortauet og to rader med brostein mellom asfalten og nedsenkselementet, jf. Figur 32.

Figur 32 Nedsenk fra gangfelt i krysset mellom Otto Sverdrups gate og Hieronymus Heyerdahls gate



Foto: Kommunerevisjonen

1.2.2 Bredde

Vi har målt bredden i 41 tilfeller. I 40 tilfeller var nedsenket bredere enn 90 cm. Ett nedsenk var 88 cm bredt.

1.2.3 Stigning

For nedsenk som er kortere enn 3 meter, kan ikke stigningen være brattere enn 1:12, jf. parkeringsforskriften § 63. Det tilsvarer 8 prosent stigning. Samtlige av nedsenkene vi undersøkte, var kortere enn 3 meter. Stigningen til 24 av nedsenkene var 8 prosent eller mindre. De resterende 23 hadde brattere stigning, som varierte mellom 9 og 19 prosent.

1.2.4 Landingsareal

Vi har sjekket landingsareal i 45 tilfeller. 42 nedsenk hadde flatt landingsareal med lengde på minimum 120 cm. I ett tilfelle var landingsarealet på et fortau med 3 prosent helning. Ved toppen av de siste to nedsenkene gikk det en varsellinje med taktil merking på tvers av landingsarealet.

Vedlegg 6 Uttalelse fra byråden for miljø og samferdsel

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 5 andre ledd

Deres ref.:
22/656 - 141

Vår ref. (saksnr.):
22/4781 - 27

Saksbeh.:
Ragnhild Dahl Wikstrøm, 934 67
130

Dato:
28.08.2023

Uttalelse fra byråd for miljø og samferdsel til kommunerevisjonens rapport om fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse

Jeg viser til kommunerevisjonens brev av 03.07.2023 med rapport om fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse til uttalelse.

Problemstillingen i forvaltningsrevisjonen er: *Har kommunen lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse?* Kommunerevisjonen har i rapporten sett på hvordan Bymiljøetaten, innenfor ansvarsområdet og begrenset av gitte rammer, legger til rette for byrom med god fremkommelighet for alle.

For å svare på problemstillingen har Kommunerevisjonen undersøkt fremkommeligheten for forflytningshemmede som ankommer Oslo sentrum med bil, enten som fører eller passasjer, og som deretter skal ta seg fram til et målpunkt. Kommunerevisjonen har blant annet sett på muligheter for å stanse kjøretøy, mulighet for sjåfører til å forlate kjøretøy for å ledsage forflytningshemmede, HC-parkeringsplasser og fremkommelighet på fortau og gangarealer.

Samlet sett mener Kommunerevisjonen at Bymiljøetaten langt på vei har lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse. Likevel er det flere eksempler på at fremkommeligheten ikke er god nok til at personer med funksjonsnedsettelse kan delta fullt ut og på en effektiv måte i samfunnet, på lik linje med andre. Undersøkelsen viser at redusert fremkommelighet særlig oppstår i områder der tiltak for fremkommelighet må avpasses vernehensyn eller der tiltak begrenses av byens fysiske utforming.

Kommunerevisjonen anbefaler Bymiljøetaten å vurdere tiltak:

- som kan forbedre mulighetene for at sjåfører kan forlate kjøretøy for å ledsage forflytningshemmede til målpunkt.
- for å bidra til at HC-parkeringsplassene er utformet i tråd med krav og veiledning.
- for å bidra til fremkommelighet på fortau og gangarealer ved planlegging og gjennomføring av vedlikeholdstiltak og prosjekter.

Kommunerevisjonen ber om meg om å svare på åtte spørsmål med frist 28.08.2023.

 Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Besøksadresse:
Rådhuset
Postadresse:
Rådhuset, 0037 OSLO

Telefon: 21 80 21 80
postmottak@byr.oslo.kommune.no
Org. Nr.: 974770474
oslo.kommune.no

Under følger mine svar på spørsmålene.

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klar?

Informasjonen om prosjektets hensikt har vært tilstrekkelig klar. Det kommer også frem i rapporten at forvaltningsrevisjonen har rettet seg mot Bymiljøetaten. Kommunerevisjonen har derfor vurdert områder der etaten har et ansvar, men skriver også at det er gjort observasjoner der andre virksomheter har ansvar. Jeg vil berømme Kommunerevisjonen for å synliggjøre at Bymiljøetaten har et begrenset handlingsrom, blant annet fordi etaten er bundet opp av eksempelvis arealbegrensninger, byens fysiske utforming, detaljerte krav i reguleringsplaner, vernehensyn eller andre bystyrevedtak, og at etaten ikke ansvarliggjøres for arealer den ikke forvalter.

2. Har byråden kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Jeg vil gi en generell tilbakemelding om at det er noe upresise og utydelige vurderinger av enkelttilfeller og steder, blant annet i rapportens kapittel 4 om utforming av HC-plasser og kapittel 5 om Fremkommelighet på fortau, gangarealer og ved overganger. Det er i flere tilfeller uklart i vurderinger av uregelmessigheter om det er snakk om et «skal-» eller «bør-krav» som ikke er oppfylt, eller om det heller er en subjektiv vurdering om at noe hadde vært ønskelig. Det gjør at det kan være utfordrende for leser å forstå om revisjonen peker på faktiske objektive avvik fra et regelverk samt alvorlighetsgraden av avvik og uregelmessigheter. Jeg anser likevel at rapportens hovedkonklusjoner ikke er påvirket vesentlig av dette, og ser det ikke som hensiktsmessig å gå inn i de enkelte tilfeller som er uklare å lese i denne uttalelsen.

Revisjonen viser til at drosjesjåfører og personer med funksjonsnedsettelse opplever praktiske utfordringer når drosjesjåførene skal ledsage passasjer fra drosjen til inngangsdør. Dette er utfordringer Bymiljøetaten er oppmerksomme på, men jeg ønsker å gjenta at kommunen ikke har et ansvar for hvordan drosjesjåfører faktisk ledsager passasjerer fra drosje til målpunkt.

3. Har byråden kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Jeg har ingen spesielle merknader til kriteriene ut over de utfordringer angående «bør-» og «skal-krav», som er pekt på under pkt. 2.

4. Hva er byrådets samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Jeg oppfatter at kommunerevisjonen legger vekt på helheten i sine konklusjoner og synliggjør kompleksiteten av å tilrettelegge for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse i en tett og i mange tilfeller allerede bygget by. Jeg merker meg Kommunerevisjonens hovedbudskap og konklusjon, som samlet sett er at Bymiljøetatens arbeid med å legge til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse langt på vei er tilfredsstillende, selv om det er enkelte mangler. Selv om det ikke alltid er mulig å oppfylle alle krav, er det likevel viktig å tilrettelegge så godt som de stedlige forholdene legger til rette for. I tillegg mener jeg det er viktig å legge til at tilrettelegging for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse er noe alle som planlegger, vedtar, bygger og forvalter offentlige arealer har ansvar for og er noe som må tas høyde for allerede i planleggingen. Premissene for å kunne utforme byen universelt, legges i de kommunale plandokumentene, og det er derfor viktig at kommunen som helhet tar med seg dette videre.

Jeg finner anbefalingene til Kommunerevisjonen i all hovedsak relevante og nyttige. Til Kommunerevisjonens konklusjon og anbefaling om at Bymiljøetaten vurderer ytterligere tiltak «som kan forbedre mulighetene for at sjåfører kan forlate kjøretøy for å ledsage forflytningshemmede til målpunkt», har jeg likevel noen merknader:

Bymiljøetaten tilrettelegger ved å skilte med «parkering forbudt», et skilt som tillater kortest mulig stans for av- eller påstigning, inkludert ledsaging, men ikke parkering. Etaten har, som kommunerevisjonen også påpeker, et begrenset handlingsrom når de håndhever parkering forbudt, gitt hva som er tillatt i henhold til lovverket. Bymiljøetaten har allerede en praksis med å oppheve parkeringsgebyr dersom det kan dokumenteres at taxisjåføren forlot kjøretøyet for å ledsage en forflytningshemmet passasjer. Jeg har vanskelig for å se hvordan Bymiljøetaten innenfor lovverket i enda større grad skal kunne tilrettelegge for ledsaging av passasjerer.

Bymiljøetaten kan ikke lastes for at taxisjåfører ikke har nødvendig kunnskap om regelverket. Næringen har selv ansvaret for at den enkelte sjåfør kjenner trafikkreglene og det handlingsrom som regelverket gir for henting, levering og ledsaging, og staten har ansvar for at de som får utstedt førerkort, har nødvendig kunnskap til å kunne følge regelverket. Bymiljøetaten har løpende kontakt og dialog med næringen gjennom drosjesentralene og gir informasjon til søkere av drosjeløyve. Samtidig har muligheten for dialog og informasjon blitt mer utfordrende etter dereguleringen av taxinæringen i 2020. Det er mange flere aktører, løyvehavere er ikke pliktige å være tilknyttet en drosjesentral og det er ikke løyvedistrikter. Søknad om og registrering av drosjeløyver forvaltes gjennom et felles system på tvers for fylkeskommunene, men det er ikke tilrettelagt for å være informasjonskanal til løyvehavere. Det finnes ingen oversikt over hvilke løyvehavere som kjører i Oslo.

Bymiljøetaten bruker i all hovedsak allerede de virkemidler de har for å tilrettelegge for ledsaging, andre virkemidler ligger hos andre aktører og kan således ikke forventes at etaten tar i bruk. Det ville vært en fordel om revisjonen hadde vært tydeligere på hvilket handlingsrom de mener Bymiljøetaten ikke benytter seg av.

5. Vil byråden vurdere eller iverksette tiltak på bakgrunn av rapporten og Kommunerevisjonens anbefalinger?

Bymiljøetaten har i sin uttalelse til rapporten pekt på at de allerede har rekruttert fagressurser med særlig kompetanse innenfor området universell utforming, og at de vil prioritere å videreføre kompetanseheving internt innenfor temaet universell utforming. Etaten presiserer at fagkompetansen på dette området vil brukes til rådgiving og støtte i arbeidet med de mange store prosjekter og vedlikeholds-tiltak som ulike fagmiljøer i etaten har ansvar for å gjennomføre hvert år i byrommene og på gatenettet i Oslo. I tillegg peker de på at de skal fortsette kontakten med drosjenæringen. Når det gjelder de enkelte stedene og plassene hvor revisjonen påpeker at det er avvik eller uregelmessigheter fra retningslinjer eller krav, forutsetter jeg at Bymiljøetaten følger dette opp i forbindelse med sin rolle som veimyndighet og i sitt løpende arbeid med opparbeidelse av HC-plasser.

Jeg mener Bymiljøetatens forslag til tiltak de vil iverksette på bakgrunn av rapporten og Kommune-revisjonens anbefalinger, er relevante og hensiktsmessige ut fra rapportens konklusjoner. I tillegg ønsker jeg å følge opp anbefalingene fra revisjonen gjennom konkrete tiltak som beskrives under punkt 6.

6. Dersom tiltak vil iverksettes; hvilke tiltak og hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av aktuelle tiltak?

Kommunerevisjonen peker på at det ikke er mulig å få informasjon om svakheter ved utforming av HC-plasser før man parkerer, og at dette gjør at brukere risikerer å komme fram til en plass som viser seg å ikke være tilstrekkelig tilgjengelig ut fra deres behov. På bakgrunn av dette vil jeg be Bymiljøetaten vurdere om det er mulig å finne en løsning for å dele informasjon om utforming og begrensninger ved HC-plasser til brukere, for eksempel gjennom Bil i Oslo-appen.

Kommunerevisjonens rapport synliggjør momenter som det er viktig å være bevisst på i arbeidet med byutvikling, både i min sektor og på tvers av kommunen. I den forbindelse ønsker jeg å trekke frem

byrådets pågående arbeid med sektorovergripende handlingsplan for universell utforming. Denne handlingsplanen skal følge opp strategi for universell utforming, som ble vedtatt av bystyret i sak 110/22 den 27.04.2022. I strategien står det at Oslo kommune skal jobbe kontinuerlig og målrettet med universell utforming og tilgjengelighet for alle. Jeg mener at kommunerevisjonens rapport og anbefalinger er relevant for arbeidet med den sektorovergripende handlingsplanen, og jeg vil derfor foreslå at anbefalingene blir vurdert i forbindelse med dette arbeidet.

7. Oppfattes rapporten som nyttig for byråden? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede fremgår av svarene på spørsmålene ovenfor.

Rapporten er en god og nyttig evaluering av Bymiljøetatens arbeid med fremkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Rapporten bidrar samtidig til å peke på at det fortsatt må jobbes systematisk og på tvers med å tilrettelegge for bedre fremkommelighet for alle i byen.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Min vurdering er at rapporten stort sett har en tydelig oppbygging og språkbruk. Kapittel 5 var noe mer teknisk og tungt å lese enn de resterende kapitlene i rapporten.

Vennlig hilsen

Sirin Hellvin Stav

byråd

Vedlegg 7 Uttalelse fra Bymiljøetaten

Bymiljøetaten



Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 OSLO

Deres ref.:
22/656 - 140

Vår ref. (saksnr.):
22/59573 - 19

Saksbehandler:
Petter Meeg

Dato: 21.08.2023

Rapport til uttalelse - Fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelser

Det vises til brev av 3. juli 2023 fra Kommunerevisjonen, hvor Bymiljøetaten har fått ovennevnte rapport til uttalelse. I den forbindelse er etaten bedt om å gi svar på de spørsmålene som er gjengitt nedenfor.

1. Har informasjonen om prosjektets hensikt vært tilstrekkelig klart?

Bymiljøetaten vurderer informasjonen om prosjektets hensikt til å være tilstrekkelig klart.

Etaten har gjennom sine innspill til Kommunerevisjonen søkt å få frem at det i Oslo kommune er det flere aktører som både separat og i samspill har ansvar for universell utforming. En ser det som positivt at Kommunerevisjonen har tatt hensyn til dette i sin gjennomgang og i rapportens konklusjon der det blant annet vises til de utfordringene og kompleksiteten som ligger i den helhetlige forvaltningen av Oslos gater.

Prosjektet har hatt som utgangspunkt å se på områder som forvaltes av Bymiljøetaten. Vi har merket oss at Kommunerevisjonen har valgt å inkludere omtale og vurdering av områder som etaten ikke har ansvaret for, nemlig Tøyen torg og Fritjof Nansens plass.

 Oslo kommune
Bymiljøetaten
Veimyndighet og utredning

Besøksadresse:
Postadresse:
Postboks 636 Løren, 0507 OSLO

Telefon: 23482030
postmottak@bym.oslo.kommune.no
Org. nr.: 996922766
oslo.kommune.no

2. Har etaten kommentarer til prosjektets metode, anvendte kilder eller data som kan ha betydning for rapportens konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Kommunerevisjonen har ved sin gjennomgang gjort vurderinger av en rekke enkeltheter og detaljer. Vurderingene er gjort med utgangspunkt i overordnede føringer nedfelt i målsettinger og retningslinjer både nedfelt i regler og veiledere. Ikke alle disse har form av rettskrav da de i mange tilfeller synliggjør hvordan man ønsker eller mener ting bør være. Med kilder som dette åpnes det for subjektive betraktninger når det skal gjøres undersøkelser som dette, og det er derfor svært viktig å og være tydelig omkring disse forhold når datagrunnlag vurderes/beskrives.

Etaten ser det som positivt at Kommunerevisjonen i sine vurderinger og konklusjoner er kommet til at Bymiljøetaten langt på vei har lagt til rette for fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse. Videre har det kommet klart frem i undersøkelsen at redusert fremkommelighet særlig oppstår i områder der tiltak for fremkommelighet må avpasses vernehensyn eller der tiltak begrenses av reguleringsplaner vedtatt av bystyret eller av byens fysiske utforming for øvrig.

3. Har etaten kommentarer til revisjonskriteriene som ligger til grunn for våre vurderinger og konklusjoner? I tilfelle hvilke?

Etaten har ingen spesielle merknader til kriteriene ut over de utfordringer som er pekt på under pkt. 2.

4. Hva er etatens samlede vurdering av rapportens konklusjoner og anbefalinger?

Bymiljøetaten slutter seg til rapportens konklusjoner og anbefalinger som Kommunerevisjonen har kommet med.

5. Vil etaten vurdere eller iverksette tiltak på bakgrunn av rapporten og Kommunerevisjonens anbefalinger?

Bymiljøetaten har rekruttert fagressurser med særlig kompetanse innenfor området universell utforming. Etaten vil prioritere å videreføre kompetanseheving internt innenfor temaet universell utforming. Fagkompetansen på dette området vil også brukes til rådgiving og støtte i arbeidet med de mange store prosjekter og tiltak som ulike fagmiljøer i etaten har ansvar for å gjennomføre hvert år i byrommene og på gatenettet i Oslo.

6. Dersom tiltak vil iverksettes; hvilke tiltak og hvilket tidsperspektiv gjelder for iverksettelse og gjennomføring av aktuelle tiltak?

Det er et generelt krav om at hensynet til universell utforming skal inkluderes i alle prosjekter/tiltak som blir gjennomført. Krav som dette gjelder også for Bymiljøetaten. De tiltak som etaten beskriver i pkt 5 er prioritert og er allerede satt i gang.

Som nevnt under pkt 2 og som påpekt fra Kommunerevisjonen i rapporten vil det kunne være forhold som begrenser Bymiljøetatens mulighet for fullt ut å sikre universell utforming av alle byrom som etaten har ansvaret for. I tillegg til at etaten må forholde seg til budsjettmessig rammer vil handlingsrommet kunne begrenses av bl.a. vernehensyn, reguleringsbestemmelser og byens utforming. Det vil også kunne være slik at andre hensyn gjennom annet lov- og regelverk eller politiske vedtak begrenser handlingsrommet etaten har for å sikre god fremkommelighet for alle. Etaten ser det som positivt at Kommunerevisjonen har gitt omtale av det i rapporten.

Bymiljøetaten har over tid hatt løpende kontakt og dialog med drosjenæringen, men etaten vil bemerke at næringen selv har ansvaret for at den enkelte sjåfør kjenner til trafikkreglene og det handlingsrom som regelverket gir for henting, levering og ledsaging. Dereguleringen av bransjen og økning av antall løyvehavere uten tilknytning til drosjesentral, har så langt Bymiljøetaten vurderer det, medført lavere kunnskap om regler hos enkeltsjåfører. Bymiljøetaten vil fortsette dialogen med næringen.

7. Oppfattes rapporten som nyttig for etaten? Oppgi begrunnelse hvis dette ikke allerede fremgår av svarene på spørsmålene ovenfor.

Gjennom rapporten har Kommunerevisjonen satt fokus på et område som er viktig. Etaten vil innenfor sine forvaltningsområder legge rapportens vurderinger, konklusjoner og anbefalinger til grunn i sitt videre arbeid på dette område.

8. Hvordan vurderes rapportens oppbygning og språkbruk?

Bymiljøetaten har ingen spesielle merknader.

Med hilsen

Gerd Robsahm Kjørven
etatsdirektør

Rune Gjøs
divisjonsdirektør

 **Oslo kommune**
Bymiljøetaten
Veimyndighet og utredning

Besøksadresse:
Postadresse:
Postboks 636 Løren, 0507 OSLO

Telefon: 23482030
postmottak@bym.oslo.kommune.no
Org. nr.: 996922766
oslo.kommune.no

Kopi til
Mari Buttingsrud Aas-Eng

 **Oslo kommune**
Bymiljøetaten
Veimyndighet og utredning

Besøksadresse:
Postadresse:
Postboks 636 Løren, 0507 OSLO

Telefon: 23482030
postmottak@bym.oslo.kommune.no
Org. nr.: 996922766
oslo.kommune.no



Oslo

Oslo Kommune
Kommunerevisjonen
Fredrik Selmers vei 3
0663 Oslo

Tel. +21 80 21 80

Rapport 15/2023

**Du finner mer informasjon om
Kommunerevisjonen og våre rapporter på:**
www.krv.oslo.kommune.no