

Kontrollutvalget

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
25/68 - 13

Saksbeh.:
Hanne Sophie Hem, +47 91679938

Dato:
07.05.2025

Oppfølgingsundersøkelse av rapport 3/2022 Sykkelsatsingen i Oslo

Oppsummering og konklusjon

Kommunerevisjonen har gjennomført en oppfølgingsundersøkelse etter rapport 3/2022 *Sykkelsatsingen i Oslo*, jf. kontrollutvalgets vedtak 21. januar 2025 (sak 26). Undersøkelsen tilhører området «Bærekraftig kommune» i *Plan for forvaltningsrevisjon og eierskapskontroll 2024–2028*, som bystyret behandlet 19. juni 2024 (sak 173).

Kommunerevisjonen gjennomførte en forvaltningsrevisjon av sykkelsatsingen som munnet ut i rapport 3/2022. Forvaltningsrevisjonen var rettet mot Bymiljøetaten som har ansvaret for utvikling og drift av infrastrukturen for sykkel.

Forvaltningsrevisjonen viste at Bymiljøetaten hadde identifisert flere risikoreduserende tiltak og aktiviteter for å forhindre forsinkelser ved utbygging av sykkelveinettet, både på overordnet nivå og for enkeltstrekninger. Likevel hadde etaten et forbedringspotensial når det gjaldt utarbeidingen av risikovurderinger. Kommunerevisjonen påpekte også at mangelfull rapportering om risikoreduserende tiltak i enkeltprosjekter kunne vanskeliggjøre Bymiljøetatens risikostyring av forsinkelser.

Kommunerevisjonen gjorde også observasjoner på utvalgte sykkelveistrekninger. Disse viste at sykkelveinettets standard på de undersøkte strekninger i all hovedsak var i tråd med gjeldende kvalitetsnormer. Det kunne bidra til et attraktivt, funksjonelt og trafiksikkert sykkelveinett. Det var imidlertid noen svakheter knyttet til blant annet veivisning.

I oppfølgingsundersøkelsen har Kommunerevisjonen undersøkt om byråden for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten har iverksatt varslede tiltak og fulgt opp bystyrets vedtak fra behandlingen av rapporten.

Basert på redegjørelser fra byråden og Bymiljøetaten, samt dokumentasjon for enkelte forhold fra Bymiljøetaten, er det Kommunerevisjonens konklusjon i oppfølgingsundersøkelsen at begge har iverksatt varslede tiltak. De har dermed fulgt opp bystyrets vedtak fra behandlingen av rapporten.

I det følgende presenteres kortfattet Kommunerevisjonens rapport 3/2022 *Sykkelsatsingen i Oslo* og konklusjonene der. Deretter gis en beskrivelse av status på området nå, og så følger en redegjørelse for den politiske behandlingen av forvaltningsrevisjonen. Avslutningsvis beskrives byrådets og Bymiljøetatens iverksetting av varslede tiltak og Kommunerevisjonens vurderinger.

1. Forvaltningsrevisjonen (rapport 3/2022)

I forvaltningsrevisjonen undersøkte Kommunerevisjonen i hvilken grad kommunen hadde iverksatt tiltak for å hindre forsinkelser i utbyggingen av sykkelveinettet, og om sykkelveinettets standard var i tråd med gjeldende kvalitetsnormer. Den første problemstillingen ble i hovedsak undersøkt ved å se nærmere på Bymiljøetatens arbeid med risikostyring i planleggingen og gjennomføringen av prosjekter for utbygging av sykkelvei. Undersøkelsesperioden omfattet årene 2015–2021. Den andre problemstillingen om sykkelveinettets kvalitet ble undersøkt ved observasjoner på utvalgte strekninger og steder i perioden september 2020 til juni 2021.

Forvaltningsrevisjonen viste at Bymiljøetaten på overordnet nivå hadde gjennomført risikovurderinger som identifiserte tiltak og aktiviteter for å forhindre forsinkelser ved utbygging av sykkelveinettet. Bymiljøetaten hadde også risikovurderinger av utbygging/oppgradering av de fleste sykkelveistrekningene Kommunerevisjonen undersøkte, og hadde identifisert risikoer for forsinkelse ved disse strekningene.

Bymiljøetaten hadde en samordning og et samarbeid med Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten som kunne bidra til å redusere omfanget av forsinkelser i utbyggingen av sykkelveier. Det var likevel eksempler både på at forsinkelse oppsto som følge av at identifiserte risikoer inntraff, og at forsinkelser inntraff som følge av risikoer som ikke var identifisert. Kommunerevisjonen merket seg at prosjektlederne oppga at risikovurderinger av enkeltstrekninger i liten grad tok utgangspunkt i de overordnede risikovurderingene eller andre oversikter. Selv om etatens risikovurderinger utviklet seg i løpet av undersøkelsesperioden, mente Kommunerevisjonen undersøkelsen samlet sett indikerte at etaten fortsatt hadde et forbedringspotensial når det gjaldt utarbeidingen av risikovurderinger.

Bymiljøetaten hadde gjennomført tiltak som kunne redusere risikoen for forsinkelser på overordnet nivå og for enkeltstrekninger. Kommunerevisjonen anså at manglende og mangelfull rapportering om status for risikoreduserende tiltak i rapporteringen kunne vanskeliggjøre etatens risikostyring av forsinkelser. Dette kunne føre til at det oppsto forsinkelser som kunne vært unngått eller håndtert på et tidligere tidspunkt. Kommunerevisjonen merket seg at etaten ikke oppnådde målene for antall kilometer sykkelvei for flere av årene i den undersøkte perioden.

Forvaltningsrevisjonen viste at sykkelveinettets standard på undersøkte strekninger i all hovedsak var i tråd med gjeldende kvalitetsnormer. Det kunne bidra til et attraktivt, funksjonelt og trafiksikkert sykkelveinett. Det var imidlertid noen svakheter ved veivisningen som kunne gjøre det vanskeligere for syklistene å finne fram. Det var et eksempel på kantparkering uten tilstrekkelig buffersone, som kan skape trafikkfarlige situasjoner.

Kommunerevisjonens undersøkelse av status for siktforhold på steder som i tidligere

undersøkelser ble vurdert som dårlige, viste ingen endringer på observasjonstidspunktene i 2011–2021. Vegetasjonen reduserte sikten, som påvirket trafiksikkerheten. Bymiljøetaten oppga at den ville vurdere tiltak for å bedre siktforholdene på de undersøkte stedene.

Kommunerevisjonen anbefalte Bymiljøetaten å vurdere tiltak for å

- forbedre risikostyringen knyttet til å unngå forsinkelser i sykkelveiprosjekter
- utbedre påpekte svakheter på de undersøkte delene av sykkelveinettet

Byråden for miljø og samferdsel og Bymiljøetaten varslet tiltak. Disse gjengis i punkt 4.

2. Status for sykkelsatsingen

Ifølge Hammersborg-erklæringen vil det nåværende byrådet blant annet «fullføre et sammenhengende sykkelveinett av høy kvalitet, rydde opp i barrierene for syklende og gående i sentrum og sørge for flere trygge sykkelparkeringsplasser. I arbeidet med sykkelveinettet vil byrådet prioritere prosjekter og tiltak som har størst potensial for å øke sykkeltrafikken».

Sykkelsatsningen er omtalt i byrådets forslag til budsjett for 2023-2025, og er også omtalt i Byrådsavdeling for miljø og samferdsels tildelingsbrev til Bymiljøetaten for de samme årene.

I 2023 skulle satsingen gi 25 km ny og oppgradert sykkelinfrastruktur, i tillegg til økt tilrettelegging for gående og sykkelparkering. Behovet for sykkelparkering ble også vektlagt, bl.a. i budsjettet for 2025. Blant annet fremgår det i tildelingsbrevene for 2024 og 2025 at etaten skal tilrettelegge for økt sykling, at det skal bygges 10 km ny og oppgradert sykkelinfrastruktur og etableres 300 sykkelstativ, samt drifte 180 km sykkelveinett om sommeren og 130 km om vinteren.

Bymiljøetatens rapportering i årsberetningene for 2022, 2023 og 2024

Ifølge årsberetningen for 2022 hadde Bymiljøetaten bygget og oppgradert 26,1 km sykkelinfrastruktur i Oslo. Av dette var 20,2 km ny tilrettelegging og 5,9 km oppgradert sykkelinfrastruktur. Antall nye og oppgraderte sykkelstativ med Oslostandard var 310.

Årsberetningen for 2023 viser at Bymiljøetaten etablerte 17,1 km ny og oppgradert sykkelinfrastruktur, og 300 sykkelstativer på offentlig gategrunn. Etaten nådde ikke måltallet på 25 km i 2023.

Ifølge årsberetningen for 2024 har Bymiljøetaten jobbet målrettet med å følge opp kommunens vedtatte sykkelstrategi. Etaten etablerte 11,3 km ny og oppgradert infrastruktur, hvorav 6,9 km var ny og 4,4 km var oppgradering. Etaten etablerte 403 sykkelstativer på offentlig gategrunn.

3. Politisk behandling av forvaltningsrevisjonen

Rapport 3/2022 ble behandlet i kontrollutvalget 29. mars 2022 (sak 27), i samferdsels- og miljøutvalget 1. juni 2022 (sak 56) og bystyret 8. juni 2022 (sak 180).

Kontrollutvalget hadde en enstemmig innstilling til bystyret som samferdsels- og miljøutvalget vedtok enstemmig å slutte seg til. Utvalget hadde ingen merknader.

Bystyret vedtok følgende:

Bystyret merker seg at Kommunerevisjonens rapport 3/2022 *Sykkelsatsingen i Oslo* viser at Bymiljøetaten hadde identifisert flere risikoreduserende tiltak og aktiviteter for å forhindre forsinkelser ved utbygging av sykkelveinettet, både på overordnet nivå og for enkeltstrekninger. Flere av de undersøkte prosjektene hadde til dels betydelige forsinkelser. Undersøkelsen indikerer at etaten fortsatt har et forbedringspotensial når det gjelder risikovurderinger. Mangelfull rapportering om risikoreduserende tiltak i enkeltprosjekter kunne vanskeliggjøre Bymiljøetatens risikostyring knyttet til forsinkelser.

Sykelveinettets standard på de undersøkte strekningene var i all hovedsak i tråd med gjeldende kvalitetsnormer i Statens Vegvesens håndbøker. Det var imidlertid noen svakheter knyttet til blant annet veivisning.

Byråden og Bymiljøetaten varslet relevante tiltak basert på rapportens anbefalinger.

4. Kommunerevisjonens oppfølgingsundersøkelse

Ifølge kommuneloven § 23-2 skal kontrollutvalget påse at vedtak bystyret treffer ved behandlingen av forvaltningsrevisjonsrapporter, blir fulgt opp. Byrådet har etter kommuneloven ansvaret for oppfølgingen av bystyrets vedtak.

Kommunerevisjonen har undersøkt om tiltakene som byråden og Bymiljøetaten varslet er iverksatt, og med det om vedtak fra behandlingen av rapporten i bystyrets organer er fulgt opp.

Vi har gjennomført en ordinær oppfølgingsundersøkelse i tråd med oppdraget fra kontrollutvalget. Oppfølgingsundersøkelsens innretning gjør at vi ikke vurderer effekten av tiltak. Vi gjengir imidlertid byrådets og Bymiljøetatens svar på spørsmål om deres syn på effekt, se omtale i punkt 4.3 mens etatens rapporterte utbyggingstall er gjengitt i punkt 2.

Dataene er i hovedsak innhentet i mars 2025, og består av skriftlige redegjørelser fra byråden og Bymiljøetaten og dokumentasjon fra etaten. Byråden og Bymiljøetaten har hatt mulighet til å komme med tilbakemeldinger på utkastet til faktaframstilling og etaten har besvart enkelte tillegsspørsmål. Verken byråden eller Bymiljøetaten hadde kommentarer i forbindelse med at saken ble forelagt dem for kontradiksjonen.

I det følgende redegjør vi for varslede tiltak og oppfølging av bystyrets vedtak etter forvaltningsrevisjonen, status da oppfølgingsundersøkelsen ble gjennomført og Kommunerevisjonens vurderinger.

I vedtaket viser bystyret til at byråden og etaten varslet relevante tiltak basert på rapportens anbefalinger. Kommunerevisjonen legger til grunn at dette innebærer en forventning om at tiltak iverksettes.

4.1 Byråden for miljø og samferdsel

4.1.1 Meldte tiltak

Byråden ville løpende, i den ordinære styringsdialogen med etaten, følge opp framdrift og risikoreduksjon i sykkelprosjektet. Byråden ville i den sammenheng også følge med på risiko som ligger utenfor etatens kontroll, slik at den samlede fremdriften er god og risikohåndteringen ikke avgrenses til interne forhold i Bymiljøetaten.

4.1.2 Status på oppfølgingstidspunktet

På spørsmål om byråden fulgt opp framdrift og risikoreduksjon i sykkelprosjektet i styringsdialogen i perioden 2. halvår 2022 – 2024, vises det til at sykkelprosjektet porteføljestyres og at byrådets prioritet er på framdrift i porteføljen samlet sett, ikke de enkelte prosjektene. Byråden viser til at porteføljen består av ca. 70-80 prosjekter hvert år. Byråden viser videre til at Bymiljøetaten oversender årlig en rullert handlingsplan for utbygging av sykkelveinettet der det redegjøres for framdrift i porteføljen, eventuelle forsinkelser i enkeltprosjekter, samt gis en forenklet risikoanalyse. I tillegg viser byråden til måltall for ny og oppgradert sykkelinfrastruktur og føringen om at etaten prioriterer prosjekter som bidrar til å tette hull og manglende forbindelser i sykkelveinettet. Oppfølging av måltall er en del av styringsdialogen.

Byråden oppgir at hun er kjent med at Bymiljøetaten har arbeidet med å utvikle hensiktsmessige standarder som legger til rette for god og forbedret sykkelinfrastruktur. Byråden viser i den forbindelse til at Bymiljøetaten arbeider med revisjon av gatenormalen. Her fastsettes normer og standarder for sykkelinfrastruktur i Oslo. Når det gjelder risiko utenfor etatens kontroll, viser byråden til at Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten i fellesskap har utarbeidet rutiner for behandling av fravik fra gatenormalen i reguleringssaker. Byråden informerer dessuten om at håndtering av risiko som ligger utenfor etatens kontroll, følges opp av byrådsavdelingen, blant annet gjennom løpende kontakt med andre byrådsavdelinger, statlige myndigheter og andre relevante aktører utenfor kommunen.

Byråden oppgir at Bymiljøetaten har levert et kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med sykkelparkering i Oslo, samt evaluert sykkelstrategien. Funnene i de to sistnevnte dokumentene vil inngå i kommunens kommende grønne mobilitetsplan og følgelig legge til rette for videre utbygging av god og forbedret sykkelinfrastruktur i hele byen.

Byråden legger til grunn at Oslo kommunes gatenormal, Oslostandard for sykkeltilrettelegging og Oslo kommunes sykkelstrategi søkes fulgt i alle sykkelprosjekter i Oslo kommune, både i kommunens egne prosjekter og de som gjennomføres av andre. Samtidig peker byråden på at det må forventes at disse normene og standardene må fravikes i noen enkelte prosjekter når man bygger i tett by.

Byråden informerer videre om at den månedlige rapporteringen som er omtalt i tildelingsbrevet til Bymiljøetaten i 2024 har dreid seg om utvikling i sykkeltrafikken. I 2025 er dette tatt ut av tildelingsbrevet som særskilt føring, da vekst i sykkeltrafikken, målt med sykkelindeksen, er et nøkkeltall etaten styres etter, og månedlig rapportering på dette nøkkeltallet er vurdert som unødvendig. I 2025 skal Bymiljøetaten rapportere på dette 1. kvartal, 2. tertial og i årsberetningen.

4.1.3 Kommunerevisjonens vurderinger

Byråden for miljø og samferdsel har fulgt opp varslede tiltak, og bystyrets vedtak.

4.2 Bymiljøetaten

4.2.1 Meldte tiltak

Bymiljøetaten ville jobbe videre med å forbedre arbeidet med risikovurderinger hos berørte ansatte og ledere, samt at etaten

- fortsatt ville gjøre vurderinger av behovet for fullstendig risikovurdering når det gjaldt mindre enkelttiltak
- løpende ville iverksette nye tiltak internt som skulle sikre enda bedre forankring og forståelse av risikovurderingsmetodikk.

Bymiljøetaten meldte at den ville gjennomgå Kommunerevisjonens observasjoner på sykkelveinettet og iverksette tiltak ved behov. Etaten opplyste om at tiltak som kunne gjennomføres raskt, ville bli inkludert i årsplanen for 2022. Andre tiltak, for eksempel knyttet til konkrete veistrekninger som var i prosjekteringsfase, ville ta mer tid å gjennomføre.

4.2.2 Status på oppfølgingstidspunktet

Forbedre arbeidet med risikovurderinger

Bymiljøetaten oppgir at den har jobbet med å forbedre arbeidet med risikovurderinger hos ansatte og ledere som arbeider med oppfølging av kommunens sykkelsatsing. Dette forbedringsarbeidet har foregått som en del av etatens ordinære arbeid med virksomhetsstyring og oppfølging av internkontroll. Etaten oppgir følgende nye tiltak de senere årene:

- Involvering av flere i risikoreduksjon
Siden forvaltningsrevisjonen har etaten satt inn ytterligere tiltak for å bidra til systematisk tilnærming i sammenheng med risikoanalyser. Risikoanalyser er blitt en del av årsplanarbeidet for de som arbeider med utbyggingen av de kommunale delene av sykkelveinettet, og etaten har gjennomført opplæring av ansatte. Etaten vurderer at den har fått til en mer oversiktlig og helhetlig prosjektstyring gjennom mer planmessig arbeid, og mer opplæring/oppfølging av ansatte.
- Programstyre for sykkelsatsingen
Etter forvaltningsrevisjonen har etaten opprettet et eget internt programstyre for sykkelsatsningen bestående av berørte fagenheter. Ifølge Bymiljøetaten samarbeider programstyret om å nå målene i sykkelsatsingen og for å kunne identifisere risikofaktorer så tidlig som mulig. Etaten oppgir at opprettelsen av programstyret vurderes i seg selv å være et viktig risikoreduserende tiltak.
- Risikoreduserende arbeid i enkeltprosjekt og mellom virksomheter
Etaten oppgir at risikovurderinger gjennomføres i hvert enkelt prosjekt, og at den vektlegger å finne gode risikoreduserende tiltak som bidrar til god styring og kontroll. Etaten har nå også etablert samarbeidsmøter med ytterligere to virksomheter, Vann- og avløpsetaten og Sporveien. Fra tidligere hadde etaten etablert samarbeidsmøter med Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Plan- og bygningsetaten. Etaten oppgir at den vurderer at måten samhandlingen nå skjer er god, og at den har bidratt positivt knyttet til styring og kontroll.
- Innføring av nytt styringssystem for prosjektrapportering
Bymiljøetaten oppgir at den har styringssystemet for prosjektrapportering i investeringsprosjekter som nå også er innarbeidet i prosjektoppfølgingsrutinene til den enkelte prosjektleder i andre fagenheter i etaten. Ifølge etaten inneholder systemet verktøy for risikostyring, både per prosjekt og per koststed, seksjon og avdeling. Innføringen av styringssystemet har ifølge etaten også styrket risikostyring for investeringsprosjekter og mindre tiltak (samleprosjekter).

- Styrking av handlingsplan for utbygging av sykkelveinettet
Bymiljøetaten oppgir at jevnlig rullering av handlingsplan for utbygging av sykkelveinettet er en viktig del av porteføljestyringen for utbyggingen av sykkelveinettet. I handlingsplanen synliggjøres hvor mye av sykkelveinettet som er tilrettelagt, hva som planlegges bygget i den kommende fireårsperioden og hvilke risikoer og usikkerhetsmomenter som er identifisert i den årlige rulleringen. Handlingsplanen forankres internt i etaten, herunder også i programstyret for sykkel. Den oversendes også til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel som et ledd i styringsdialogen mellom byrådsavdelingen og etaten. En viktig del av arbeidet med handlingsplanens porteføljeoversikt har også vært å styrke kvaliteten på kartdatabasen over sykkelveinettet, for å enklere kunne koordinere prosjekter internt og med andre virksomheter. Handlingsplanen er styrket og videreutviklet som et porteføljestyringsdokument. Siden 2023 har den ifølge etaten bidratt til å identifisere de mest komplekse prosjektene som kan være aktuelle å løfte til overordnet bestiller (Byrådsavdeling for miljø og samferdsel).

Vurderinger av behov for mer fullstendige risikovurderinger når det gjelder enkelttiltak

Bymiljøetaten oppgir at den har styrket arbeidet med risikovurderinger gjennom bl.a. aktiv bruk av det nye styringssystemet. Ifølge etaten er alle prosjekter gjenstand for egne risikovurderinger. Mindre driftsrelaterte tiltak skal også finnes i systemet. Etaten viser til at dette har bidratt til å bedre risikostyring, og at det har gjort prosjektstyringen mer oversiktlig og strukturert. Etaten oppgir at arbeidet med risikostyring er løpende og en integrert del av arbeidet. Det vil dermed utvikles videre som ledd i arbeidet med virksomhetsstyring og oppfølging av internkontroll.

Etaten mener at innføringen av prosjektstyringsverktøyet, samt felles oppfølging og gjennomgang av prosjekter i de respektive styringsgrupper har bidratt til mer forutsigbarhet og struktur på arbeidet med å bygge ut plan for sykkelveinettet i Oslo, og bidratt positivt til å følge opp måltallene som følger av budsjett og tildelingsbrev.

Om Bymiljøetatens gjennomgang av enkeltstrekninger

Bymiljøetaten viser til at Kommunerevisjonen påpekte svakheter ved forhold som standard, sikt eller skilt/veivisning langs to lengre strekninger; Grønland torg til Hauketo og Nydalen til St. Olavs plass, samt flere strekninger i sentrum. I tilbakemeldingen har etaten gitt en omfattende oversikt over de påpekte svakhetene, samt redegjort for sine vurderinger og sin oppfølging. Av denne oversikten framgår at etaten har gjennomført og igangsatt en rekke arbeider på mange av strekningene. Etaten oppgir at innsatsen har vært fokusert på initiering av investeringsprosjekter, primært planer for ombygging av strekninger som utgjør hull i sykkelveinettet eller strekninger med stort behov for oppgradering. Mange av prosjektene er del av større investeringsprosjekter som dermed har en lengre tidshorisont med utredning og forprosjekt for gjennomføring. Bymiljøetaten oppgir videre at strekningene som Kommunerevisjonen pekte på i rapport 3/2022 ikke nødvendigvis har vært strekningene med høyest prioritet innen trafiksikkerhetsarbeidet.

Bymiljøetaten jobber i tillegg med reasfalteringsarbeid i hele byen. Dette arbeidet utføres løpende hvert år, basert på hvor behovet for utbedring av hele strekninger er størst.

Etaten oppgir at enkelte tiltak ikke har blitt gjennomført som opprinnelig tenkt. Dette gjelder blant annet arbeid med en systematisk gjennomgang og oppdatering av de burgunderrøde sykkelveivisningsskiltene. På bakgrunn av funnene i et pilotprosjekt om sykkelveivisning har

etaten prioritert å forbedre den digitale infrastrukturen parallelt med utbygging av sykkelveinettet. Etaten skriver at den har fått på plass en bedre kartdatabase med oversikt over sykkelveinettet, samt rutiner for å sende oppdatert kartinformasjon til de mest brukte applikasjonene for ruteplanlegging. Dette gjør at brukerne får bedre ruteforslag for sykling fra disse. Etaten har kartlagt alle eksisterende sykkelveivisningsskilt, men oppgir at den foreløpig ikke hatt ressurser til å igangsette et større prosjekt for forbedring av fysisk sykkelveivisning.

Når det gjelder utfordringer knyttet til siktforhold, oppgir Bymiljøetaten at det ofte gjelder privat grunn. Tiltak der kommunen må gå inn på privat grunn for å løse et siktproblem, er både tidkrevende, kostbart og kan være juridisk komplekst. Etaten oppgir at den har pågående dialog med Plan- og bygningsetaten om overføring av fullmakter etter veiloven for mer effektiv oppfølging av dette fra kommunens side. Oslo kommune har informasjon og veiledningsmateriell på sine nettsider om kravene som gjelder for klipping av hekk ut mot vei for private. Ifølge Bymiljøetaten inngår også spørsmål om sikt i vurderinger av trafiksikkerhetstiltak.

Bymiljøetatens redegjørelse om sitt generelle arbeid

Bymiljøetaten oppgir at den jobber med innhenting av data og kunnskap som bidrar til mer robust beslutningsgrunnlag og håndtering av risiko i sykkelprosjekter. Etaten oppgir videre at den følger med på effekten av gjennomførte tiltak gjennom tellinger, evalueringer, komparative undersøkelser og overordnede analyser. Bymiljøetaten har en digital oversikt over publiserte rapporter; *Sykelstrategier og dokumenter - Sykkel - Oslo kommune*.

Bymiljøetaten bestilte og mottok en ekstern evaluering av Oslo kommunes sykkelstrategi (2015-2025). Evalueringen inneholder blant annet vurdering av måloppnåelse og status for gjennomføring av tiltak, overordnet utvikling i sykling og ulykkesrisiko for syklistene, og en samfunnsøkonomisk analyse av sykkelsatsingen som helhet. I evalueringen vurderes også virksomhetsstyringen av arbeidet med oppfølgingen av sykkelstrategien. Evalueringen peker på forbedringsområder for gjennomføring av strategien og tilhørende tiltak.

Etaten viser videre til at i de senere år det har vært satset på å bygge kryssoppstramminger over hele byen. Dette tiltaket innebærer å utvide fortausarealet på en slik måte at sikten for gående og kjørende bedres, kjørende må holde lavere fart gjennom krysset og krysningslengden for gående kortes ned. Tiltaket regnes også av Bymiljøetaten som et godt sykkeltiltak fordi det bidrar til lavere fart og bedre oversikt.

4.2.3 Kommunerevisjonens vurdering

Bymiljøetaten har fulgt opp varslede tiltak, og har dermed også fulgt opp bystyrets vedtak.

4.3 Byrådets og Bymiljøetatens betraktninger av effekten av iverksatte tiltak

Som tidligere nevnt, stiller vi spørsmål i oppfølgingsundersøkelser om virkninger har oppfatning av eller informasjon om iverksatte tiltak har gitt ønsket effekt.

Byrådet oppgir at tett oppfølging og risikostyring på hensiktsmessig nivå gjør at Oslo sin sykkelsatsing har fungert godt, både før og etter forvaltningsrevisjonen. Byrådets prioritet har vært, og vil fortsette å være, å gi etaten gode rammebetingelser for selv å styre prosjektporteføljen på en hensiktsmessig måte. Bymiljøetaten oppgir at porteføljestyringen fungerer godt med de tiltakene som er innført, spesielt med tanke på risikovurdering og rutiner.

Unn H. Aarvold
kommunerevisor

Hilde Ludt
avdelingsdirektør

Mottakere:
Kontrollutvalget