

Til: medlemmer i Oslo Venstre og andre interessenter.

Oslo Venstre og sykkel-satsing

Med utgangspunkt i nyhetsbrevet "Oslosyklistene-mars 2011" som forfattes av Syklistenes landsforbund Oslo, har det presset seg frem et behov for å klarere en del påstander om Oslo Venstres sykkel-satsing.

Der fremstiller Torstein Bremset, leder av SLF-Oslo en del påstander om Venstres manglende vilje til å satse på sykkel i hovedstaden. Denne artikkelen ligger vedlagt og har overskriften "Sykkelhykling av Venstre".

Debatten lever også på www.liberal.no under tittelen "sykkelhykling av Venstre" -Hva i alle dager, Guro Fjellanger. Det er en fare for at Venstremedlemmer- og sympatisører blir påvirket av det de leser i nyhetsbrevet til SLF-Oslo derfor håper vi at alle gode krefter kan bidra til å svare på de angrepene som kommer mot Oslo Venstres sykkel-satsing.

Odd Einar Dørum som vikarierte for Guro Fjellanger redegjorde for Venstres stemmegivning i bystyremøtet 26.januar som det refereres til. Venstres bystyregruppes ville avvente og se hva byrådet kom tilbake med av konkrete sykkelplaner etter at de hadde tatt selvkritikk for ikke å ha levert bystyrets bestilling. Byrådet opprettet sykkelletaten som skulle komme tilbake til bystyret med en handlingsplan. For Venstre er det viktig at allerede vedtatt politikk gjennomføres, ikke at man skal fatte de samme vedtakene om igjen.

Oslo Venstre står rakrygget mot påstandene som er fremsatte om at vi ikke leverer på sykkel. Under har vi samlet et lite utdrag av vedtak fra bystyret om sykkel. Som man ser så er det stort sett Venstre som er initiativtager og forslagsstiller med støtte stort sett fra AP, SV og Rødt som får gjennomslag.

Vi har også samlet en oversikt over budsjettvedtak som Venstre har vært en del av hvor vi har prioritert sykkel i konkrete prosjekter.

Noen eksempler på Venstres initiativ og stemmegivning de siste årene både i byråd, i bystyret, og i samferdsels- og miljøkomiteen:

Bystyrets møte den 22.09.1999 (sak 532 om hovedsykkelveinettet i Oslo):

Terje Bjørø på vegne av Venstre fremmet følgende forslag:
Byrådet bes forsure utbyggingen av hovedsykkelveinettet i Oslo med utgangspunkt i eksisterende planer og med sikte på etablering av et finmasket sykkelveinett for alle typer syklist i Oslo.
(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Terje Bjørø på vegne av Venstre fremmet følgende forslag:
Sykkelveinettet må ha en standard som tilfredsstiller alle kvalitetskrav mht. valg

av traseer, løsninger og utførelse. Utbedring av ulykkespunkter i tilknytning til eksisterende sykkelveinett må prioriteres.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Terje Bjøro på vegne av Venstre fremmet følgende forslag:

Byrådet bes legge frem en forpliktende og tidfestet trinnvis utbyggingsplan av sykkelveinettet i Oslo i samarbeid med alle relevante statlige og kommunale etater.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Terje Bjøro på vegne av Venstre fremmet følgende forslag:

Byrådet bes fremme sak om opparbeidelse av sammenhengende grøntkorridorer og turstier/sykkelveier fra marka til sjøen, herunder Alnaelven og Ljanselven.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Terje Bjøro på vegne av Venstre fremmet følgende forslag:

Byrådet bes legge frem sak om opparbeidelse av såkalt «Grønn rute» fra Groruddalen til Sjølyst, hvor etablering av bruforbindelse over Akerselven (Jerusalem bru), samt over sporområdet på Majorstuen inngår som delprosjekter.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Terje Bjøro på vegne av Venstre fremmet følgende forslag:

Byrådet bes legge frem sak om bedre tilrettelegging for sykkel i sentrum.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Venstre i byråd fremmet sammen med H og KrF byrådssak 11/2002 vedrørende prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum:

Hovedelementene knyttet til sykkel i byrådssaken om prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum bestod bl.a. av følgende:

- Etablering av to gjennomgående skiltede sykkeltraseer i øst/vest retning og to i nord/syd retning. De to traséene i nord/syd-retning er Rosenkrantz' gate og Skippergata. De to traséene i øst/vest-retning er en fra Munkedamsveien via Rådhusplassen, Rådhusgata og sørsiden av Oslo S til Bispegata, og en fra Frederiks gate via Kristian IVs gate og Grensen til Stenersgata.
- Det foreslås etablering av sykkelparkeringsplasser i nærheten av viktige kollektivknutepunkt, kulturtilbud og sentrale handels- og kontorstrøk. Det planlegges flere mindre sykkelparkeringsplasser og enkelte større. I prinsippet bør det ikke være mer enn 25-50 meter fra en parkeringsplass til målpunktet.

Bystyrets møte den 01.02.2006 (sak 9/2006 om sykkelstrategi for Oslo):

Forslag fra Ola Elvestuen på vegne av Venstre (A og SV sluttet seg til som forslagsstillere i bystyret):

Hovedsykkelveinettet fullføres innen 2011 i tråd med Hovedsykkelveiplanen fra 1999.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, A, SV og RV mot stemmene til H, Frp og KrF).

Forslag fra Ola Elvestuen på vegne av Venstre:

Det er et mål at sykkelandelen av alle reiser i Oslo skal utgjøre 12 % innen 2015.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, H, A, SV og RV mot stemmene til Frp).

Forslag fra Ola Elvestuen på vegne av Venstre:

Byrådet bes orientere bystyret om fremdrift og en konkret beskrivelse av hvilke tiltak som må gjennomføres for å kunne ferdigstille «Grønn rute» i 2007, senest i forbindelse med fremleggelsen av budsjettforslaget for 2007. Orienteringen må også inneholde en vurdering av ulike løsninger, også midlertidige, for videre trasévalg forbi sporområdene på Majorstuen.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Forslag fra Ola Elvestuen på vegne av Venstre:

Bestemmelsene om kompensasjon for bruk av sykkel i arbeidsøyemed i Oslo kommunes tjeneste, regulert i kommunens reiseregulativ § 7 e, endres slik at kompensasjonen forbedres i forhold til dagens ordning. Sykkelgodtgjørelsen søkes hevet opp mot nivået for bilgodtgjørelsen.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, KrF, A, SV og RV mot stemmene til H og Frp).

Bystyrets møte den 23.04.2008 (sak 136/2008 om prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum):

Forslag fra Guro Fjellanger på vegne av Venstre (de andre partiene sluttet seg til forslaget i samferdsels- og miljøkomiteen):

Det etableres egne sammenhengende skiltede sykkeltraséer gjennom sentrum, både i nord/sør-retning og øst/vest-retning for å følge opp intensjonene i hovedsykkelveinettplanen. Sykkeltraséene skal ikke blandes med øvrig trafikk. Det etableres tydelige traséer for alle trafikantgrupper i de samme gateløpene slik at sykkelfelt, gangfelt, kollektivfelt og biltrafikkårer tydelig skilles fra hverandre.

(Enstemmig vedtatt).

Forslag fra Guro Fjellanger på vegne av Venstre (A, SV og R sluttet seg til forslaget i samferdsels- og miljøkomiteen):

Følgende hovedtraséer for sykkel i nord/sør- og øst/vest-retning vurderes særskilt:

- I øst/vest-retning vurderes egen sammenhengende sykkeltrasé for strekningen Wergelandsveien – Kristian IVs gate – Grensen – Kirkeristen.
- I nord/sør-retning vurderes egen sammenhengende sykkeltrasé for strekningen Ankerbrua – Torggata – Kirkegata.

(Vedtatt med stemmene til V, KrF, A, SV og R mot stemmene til H og Frp).

Forslag fra Guro Fjellanger på vegne av V, Rina Mariann Hansen på vegne av A, Heidi Rømming på vegne av SV og Ingrid balzersen på vegne av R:
Sykkelveien i Rådhusgata skal forlenges/fullføres fram til Rådhusplassen.
(Vedtatt med stemmene til V, KrF, A, SV og R mot stemmene til H og Frp).

Bystyrets møte den 24.03.2010 (sak 103/2010 om Torggata som permanent gå- og sykkelgate):

Audun Rødningsby på vegne av Venstre fremmet følgende forslag (A, SV og R sluttet seg til forslaget i samferdsels- og miljøkomiteen):

Torggata mellom Hausmannsgate og Youngstorget tilrettelegges for gående og syklende og gis en praktisk og estetisk oppgradering. Ring 1 (Hammersborggata) over Vaterlandtunnelen tillates fortsatt benyttet til biltrafikk.

(Vedtatt med stemmene til V, A, SV og R mot stemmene til H, Frp og KrF).

Bystyrets møte den 25.08.2010 (sak 298/2010 om Markveien som gå- og handlegate og Thv. Meyersgate som kollektivgate):

Byrådet bes særlig vurdere hvordan det kan legges bedre til rette for syklistene, herunder å legge til rette for sykkeltrase i Markveien.

Tilleggsforslag fra Guro Fjellanger på vegne av V (alle de andre partiene sluttet seg til forslaget i samferdsels- og miljøkomiteen):

En slik vurdering må ses i sammenheng med etablering av sammenhengende sykkeltraseer gjennom sentrum i Oslo.

(Enstemmig vedtatt).

BUDSJETTFORLIKENE

Venstre har sørget for en rekke tilleggsbevilgninger til sykkelformål, gågater, miljøgater og turveier m.v. i forbindelse med budsjettforlikene de siste årene (alle tall kommer i tillegg til H/Frp-byrådets opprinnelige forslag):

Budsjett 2011:

V, H, Frp og KrF foreslo:

+15,0 mill. kroner: Olav Vs gate

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, H, KrF, Frp og R mot stemmene til Ap og SV).

V, H, Frp og KrF foreslo:

+6,5 mill. kroner: Miljøgate Sognsveien

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, H, KrF, Frp og R mot stemmene til Ap og SV).

V, H, Frp og KrF foreslo (A, SV og R sluttet seg til i finanskomiteen):

+12 mill. for 2011 og 2012 fordelt til etbl. av hovedsykkeltraseer nord-sør og øst-vest gjennom sentrum:

4,0 mill. kroner: Hovedsykkeltrasé i Kirkegata.

4,0 mill. kroner: Hovedsykkeltrasé i Kristian IVs gate.

4,0 mill. kroner: Hovedsykkeltrasé i Skippergata.

(Enstemmig vedtatt).

Budsjett 2010:

V, H, Frp og KrF foreslo:

+ 5 mill. kroner:

Opparbeidelse av turveier, lyssetting turv-/sykkelvei Frysja-Nydalen, rehabiliteringsplan St. Hanshaugen.

(Enstemmig vedtatt i bystyret).

V, H, Frp og KrF foreslo (A og SV sluttet seg til forslaget i finanskomiteen):

+ 7,0 mill. kroner:

Etablering av gågater og gang-/sykkelstier (hovedsykkelveiplan og gatebruksplan).

(Enstemmig vedtatt).

V, H, Frp og KrF foreslo (A og SV sluttet seg til forslaget i finanskomiteen):

+ 7,0 mill. kroner:

Gateopprustning, plasser og torg m.v. (Levende Oslo).

(Enstemmig vedtatt).

V, H, Frp og KrF fremmet følgende verbalforslag S61 om regulering av hovedsykkelveinettet:

Byrådet bes igangsette nødvendig reguleringsarbeid for å muliggjøre fremdrift knyttet til ferdigstillelse av hovedsykkelveinettet innen utgangen av 2012.

Byrådet bes rapportere til bystyret om status for dette arbeidet senest innen utgangen av 2. kvartal 2010.

(Enstemmig vedtatt).

V, H, Frp og KrF fremmet følgende verbalforslag S62 om sykkeltraseer:

Bystyret ber byrådet fremskynde ferdigstillelsen av fortau og sykkelfelt langs Holmenkollveien mellom Gressbanen og Holmendammen.

(Vedtatt med stemmene til V, H, Frp og KrF mot stemmene til A, SV og R).

V, H, Frp og KrF fremmet følgende verbalforslag S67 om oppgradering av Torggata:

Byrådet bes i forbindelse med planene for Hausmannskvartalene vurdere alternativer for oppgradering av Torggata, inkludert løsninger for nord/sør-gående sykkeltrafikk.

(Vedtatt med stemmene til V, H, Frp og KrF mot stemmene til A, SV og R).

Budsjett 2009:

V, H, Frp og KrF foreslo:

+ 8,0 mill. kroner:

Etbl. gågater i sentrum.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, H, Frp og KrF mot stemmene til A, SV og R).

V, H, Frp og KrF foreslo:

+ 10,0 mill. kroner:

Etbl. sykkelveier (hovedsykkelveiplan, gatebruksplan, sykkelinnfartsparkering).

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, H, Frp og KrF mot stemmene til A, SV og R).

V, H, Frp og KrF foreslo:

+ 13,5 mill. for 2009 og 2010 til etbl. av miljøgate Sognsveien, fordelt slik:

2009: + 5,0 mill. kroner.

2010: + 8,5 mill. kroner.

(Vedtatt i bystyret med stemmene til V, H, Frp og KrF mot stemmene til A, SV og R).

Budsjett 2008:

V, H, Frp, KrF og SV foreslo:

+ 3,0 mill. kroner: Maridalen (lyssetting, gang-/sykkelsti, tursti)

(Enstemmig vedtatt).

Som man ser har Venstre ikke bare vært stemmekveg for gode sykkelforslag, man har stort sett vært initiativtager og fått støtte fra AP, SV og Rødt.

Det kan være greit å presisere at flere av vedtakene over kan virke merkelige og malplasserte i forhold til sykkelsatsingen. Poenget er at flere av disse vedtakene henger sammen med andre vedtak for en helhetlig løsning gjennom at de knyttes til gatebruksplan, reguleringer og så videre.

Man kan se konturene av det ligner en bevisst valgkamp fra SLF-Oslo og deres styre, som ved en kuriositet stort sett består av mennesker med sympatier for et rødgrønt byråd ved valget 2011.

Under følger et lite utdrag av programmet Oslo Venstre har vedtatt å jobbe for i neste fireårsperiode:

Sykelbyen Oslo

Det skal være raskt, trygt og hyggelig å bruke sykkel som transportmiddel i Oslo. Innen 2015 skal Oslo være en god sykkelby, der minst 12 % av de daglige reisene foretas på sykkel. Arbeidet med disse planene samles i prosjektet "Sykkelby 2015".

Venstre vil

- etablere sammenhengende sykkeltraseer gjennom sentrum innen 2012; to i retning øst-vest og to i retning nord-sør
- etablere sykkeltraseer i sentrale deler av Oslo med trygg og høy standard med bredere traséer, tydeligere avgrensning mot kjørebane, bedre merking og uten bilparkering på innsiden av sykkeltraseene
- ferdigstille det øvrige hovedsykkelveinettet og starte med strekninger som er ferdig regulert, som Ullevålsveien og Ring 2
- at hensynet til syklist skal inngå i all planlegging av vei- og trafikk-løsninger for byen
- prioritere veier med sykkeltraseer ved asfaltering, vedlikehold og fjerning av feilparkerte biler
- tillate sykling mot enveiskjørt gate og innkjøring forbudt i utvalgte gater
- sørge for flere sykkelstativer i sentrum, og kreve parkeringsplasser for sykkel ved alle store kollektivknutepunkt, torg og møteplasser
- forbedre og utvide bysykkelordningen og gjøre den tilgjengelig på Universitetet i Oslo, Handelshøyskolen BI og andre høyskoler, samt i studentboligområder
- øke bruken av Oslo kommunes sykkelgodtgjøring
- bygge ny sykkelsti i Maridalen og Sørkedalen for å få sikrere og bedre tilgjengelighet.
- gjøre det gratis å ta med sykkel på t-banen
- at Oslo skal delta i EU-programmet "Nordiske sykkelbyer"

I tillegg vil Venstre jobbe for å opprette et kommunalt parkeringsselskap som er nødvendig for å klare å realisere sykkelplanene. Vi står overfor en utfordring i dag fordi man har så mange interesser innenfor trafikkplanlegging som ikke er samkjørte. For å få til alle planene og vedtakene for sykkelveier så trenger vi å få ryddet en del gater for parkeringsplasser, disse må flyttes under bakken. Dette gjør at vi opparbeider tilgjengelig gateareal til å foreta en storstilt satsing på sykkel. Det vil være umulig å få til alle sykkelplanene dersom man ikke også i prosessen klarer å ivareta interessene til bilister og bileiere, men det ene må ikke utelukke det andre. Et kommunalt parkeringsselskap er verktøyet man bruker for å få frigjort gateareal til å bygge sykkelveier. Dette er en helt annen måte å tenke helhetlige og gjennomførbare planer på enn hva vi ser hos våre politiske meningsmotstandere.

Dersom man som Venstremedlem blir konfrontert med manglende satsing på sykkel og at det er de røde partiene som leverer på sykkel så må dere gjerne vise frem dette dokumentet som ettertrykkelig slår tilbake påstandene om manglende satsing fra Venstres side.

SLF – Oslo ønsker også å redusere antallet parkeringsplasser i sentrum. Dette er et standpunkt som går lengre enn Venstres som ønsker å opprettholde det på dagens nivå, men flytte parkeringsplassene under bakken. Det kan være greit å vite dette. Venstre vil satse på sykkel, men for oss betyr ikke dette at vi skal nedprioritere andre trafikanter. Vi mener at våre løsninger gir rom for et krafttak på sykkel samtidig som vi fortsetter å utvide kollektivtilbudet og tilbyr beboerparkering.

Venstre har siden 1999 vært en premissleverandør for gode sykkeforslag og en finansiell støtte for vedtakene gjennom budsjettvedtak. Det at byrådet ikke har igangsatt vedtakene som er fattet i bystyret kan ikke lastes Venstre som et opposisjonsparti.