

Oslo, 27.10. 2021

STATSBUDSJETT 2022 – TRANSPORT OG KOMMUNIKASJONSKOMITEEN

Nasjonale mål:

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Det bekreftes også i statsbudsjettet at det nasjonale målet for sykkelandelen er 8 prosent innen 2023, i dag er andelen 5 prosent. I tillegg har Norge sluttet seg til Verdens helseorganisasjons (WHO) mål om å redusere for tidlig død av ikke-smittsomme sykdommer med 25 prosent innen 2025 og 30 prosent innen 2030 i tråd med FNs bærekraftsmål. For fysisk aktivitet innebærer dette 10 prosent reduksjon i fysisk inaktivitet i befolkningen innen 2025 og 15 prosent reduksjon innen 2030.

I Norge er vi er godt i rute for å nå de ni målene WHO har satt for å bekjempe de ikke-smittsomme sykdommene, men vi nærmer oss ikke målet om å redusere fysisk inaktivitet med 10 prosent.

Hverdagssykling er ikke bare et klimavennlig tiltak, men også en viktig produsent av folkehelse, noe som bør være en god grunn til at Stortinget prioriterer en slik satsning.

Hvor mye midler går egentlig til gang- og sykkeltiltak?

Gange og sykkel blir stadig mindre synlig i budsjettene, dette fordi midlene post for post ikke lengre øremerkes. I 2020 ble innretningen på post 63 endret, slik at tilskudd for gang- og sykkelveier i kommuner- og fylkeskommuner nå inngår i rammetilskuddet.

I 2021 bortfalt også de øremerkede bevilgingene til gang- og sykkeltiltak langs riksveg (under kap. 1320 post 30). Det er nå opp til Statens vegvesen å fordele midler for å oppnå best mulig måloppnåelse. Gang- og sykkeltiltak langs riksveg har ikke fått mer midler, derfor er det svært lite sannsynlig at det blir et løft for sykkel/gange. I det aktuelle programområdet ligger det flere større områder:

- Utbedringstiltak
- Tiltak for gående og syklende
- Trafikksikkerhetstiltak
- Miljø- og servicetiltak
- Kollektivtiltak og universell utforming

Dette betyr at enda en post er forordnet slik at det gir liten grad av transparens. Vi har etterspurt dette i fordelingen av byvekstavtalemidlene tidligere. Hvordan måle satsingen på gange- og sykkel når det ikke er tilgjengelige tall for hva som faktisk benyttes av statlige midler?

Det finnes heller ingen metodikk for utregning av folkehelseeffekten av tiltak for gående og syklende i byvekstavgiftene.

Det er bred politisk enighet om å fremme et grønt og sunt skifte. Endringene som er beskrevet over styrker vår oppfatning om at sykkelsatsingen svekkes. Det finnes heller ingen operativ nasjonal gå- eller sykkelstrategi, dette er i hvert fall ikke nevnt i NTP 2022-2033

Vi viser ellers til budsjettinnspillet fra Syklistenes Landsforening.

Norsk Friluftsliv har følgende innspill:

- Komiteen ber regjeringen om at det fra 2021 legges til rette for å kunne identifisere hvor stor andel av midlene i de ulike postene som benyttes til gang- og sykkeltiltak.
- Komiteen ber regjeringen utarbeide en nasjonal gå- og sykkelstrategi.
- Komiteen ber om at det utarbeides en metodikk for å måle folkehelseeffektene for gang- og sykkeltiltak i byvekstavgiftene.
- Komiteen ber om at kap. 1320, post 30 gang- og sykkeltiltak langs riksvei styrkes med 1 mrd. og øremerkes gang- og sykkeltiltak.

Med vennlig hilsen
Norsk Friluftsliv