



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening

Norske Tog

Oslo 16.8.2021

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da jobbet for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi rundt 10 000 medlemmer over hele landet samt 17 lokallag.

Høring: Nye Fjerntog

SLF er i utgangspunktet positive til den dialog (møte 15.6.21) som vi har hatt så langt med Norske Tog om [den aktuelle anskaffelsen av nye fjerntog](#). Vi mener at det er av stor vikt at den nye fjerntogsplattformen ikke bare erstatter nåværende tilbud, men er fleksibel nok til å svare opp mot endringer i mobilitetsvaner som kommer et resultat av en nødvendig omstilling mot nullutslippssamfunnet. SLF støtter derfor den modulære og tilpasningsbare modellen av togsett som Norske Tog identifiserer i sin kravspesifikasjon (se A1:3.6.1.2.a).

Av særskilt interesse for oss er at den nye fjerntogsplattformen gir muligheter til et utvidet og forbedret materielt tilbud for de som vil ta med sykkel på norske fjerntog. Vi ser i dag at interessen for intermodale reiser som kombinerer sykkel og tog vokser raskt samtidig som eksisterende tilbud for de som vil ta med sykkel på lengre togreiser fortsatt er mangelfullt både i Norge og andre deler av Europa ([ECF, 2021](#)).

Dessverre konstaterer vi etter at ha gått igjennom de dokumenter som nå er ute på høring at disse ikke inkluderer spesifisering av dedikerte bookingsbare plasser for sykkeltransport på de nye togsettene. I stedet beskriver kravspesifikasjonen såkalte «flex areas» der det skal være plass til å transportere minst 6 sykler, men der disse arealer samtidig skal deles med barnevogner og andre typer av større bagasje (A1:3.6.7.2.b). Et reservasjonssystem for disse plassene er ikke heller inkludert som ett nøkkelkrav (A2:6.2.3.d).

Det mener vi er en viktig mangel som Norske Tog bør justere. Vi viser her til en nylig vedtatt [EU-regulering](#) om at alle nye og renoverte tog i EU (og EØS) må ha dedikerte plass til minst 4 fullt monterte sykler. Samtidig er denne anskaffelsen en unik mulighet for Norske tog å vise veien som en fremtidsorientert og miljøbevisst bedrift. Vi oppfordrer derfor Norske Tog til at være mer ambisiøse, og matche nivået til de som i dag er best i klassen blant europeiske togselskaper (NS-DB, SBB, SNCV/NMBS, DB, MAV-START) og legge til rette for at togoperatørene kan ha minst 8 og opptil 20 bookingsbare sykkelplasser per avgang.

Nedenfor legger vi frem sentrale argumenter for hvorfor sykkeltilpassing av fjerntogtilbudet er viktig ikke bare for syklistene, men for samfunnet i stort, og derfor bør ses som et viktig mål med anskaffelsesprosessen av en ny fjerntogsplattform.

Sykkel x Tog = grønn mobilitet

Mot bakgrunn av den seneste [IPCC rapporten](#) som ble publisert i august 2021 så peker [ledende forskere](#) og [eksperter](#) nå mot en krystallklar konklusjon: alle store investeringer i infrastruktur og materiell må ha bærekraft og utslippsreduksjon som sentrale mål om en overhengende global katastrofe skal unngås.

Transport står i dag for [omtrent 25% av utslippene av klimagasser i Europa](#) og for Norge er tallet [hele 32%](#). Transport er også den [sektor](#) der man har slitt mest med å få ned utslippene, og en raskt bærekraftig transformasjon av mobilitet er kritisk om målene i Parisavtalen skal nås.

Samtidig så viser [undersøkelser](#) at alt flere europeere etterspør klimavennlige reisealternativer og et intermodalt transportsystem basert på en kombinasjon av sykkel og tog kan her spille [en sentral rolle](#) som et effektivt, grønt og helsefremmende alternativ til fly- og veitransport. Potensialet indikeres av [en tysk studie](#) som estimerer at opp til 27.4% av utslippene fra transportsektoren kan spares gjennom en multimodal tilnærming med fokus på integrasjon av tog- og sykkelmobilitet.

Fysisk tilrettelegging er nøkkelen

For at en slik utslippsreduksjonen skal realiseres er det imidlertid helt sentralt at multimodale reiser med sykkel og tog fremstår som et attraktivt, forutsigbart og reelt alternativ for både for hverdagsreiser og turisme. Dessverre er dette langt ifra realiteten i Norge i dag, til tross for at både [reisende](#) og [operatører](#) etterspør større kapasitet for sykkeltransport på norske fjerntog.

Som en ny undersøkelse av sykkeltilbudet blant europeiske togselskaper fra European Cyclists' Federation viser, så er problemet med manglende tilbud for sykkeltransport på tog ikke unikt for Norge. [Undersøkelsen](#) peker blant annet at mot det i dag ikke er mulig å ta med sykkel på over halvparten av de raskeste togforbindelsene mellom Europeiske storbyer.

Samtidig er ikke alt mørkt, og det finnes det flere selskaper som leverer gode tilbud for de som vil reise på tog med sykkel i Europa i dag. Tilbudene til de operatører som i ECF sin undersøkelse scorete høyest, som NS-DB (IC Berlin) og SBB, karakteriseres av en høy kapasitet (16 plasser) kombinert med et system for booking som gjør det enkelt og forutsigbart for brukeren.

Med utgangspunkt i disse kriteriene (høy kapasitet og forutsigbarhet) så ønsker derfor SLF at Norske tog inkluderer i sin kravspesifikasjon at leverandørene skall presentere en plasseffektiv og modulær løsning for minst 8 dedikerte sykkelplasser, og der kapasiteten er mulig at ekspandere etter økende behov til minst 20 plasser. For å gi forutsigbarhet bør disse plassene være bookingsbare i samband med billett kjøp, og man kan med fordel låte seg inspireres av den tyske modellen der sitteplasser for de som booker plass for sykkel er lokalisert i samme seksjon av togsettet som sykkelplassene (noe som forenkler av- og påstigning).

Banen er veien til bærekraftig aktiv turisme

Til sist er det viktig å vise til at forbedringer av tilbud for sykkeltransport på tog ikke bare muliggjør en grønn omstilling av selve transportsektoren, men også er en viktig del i utviklingen mot en mer bærekraftig turismesektor. Dette viser flere av prosjektene til nettverket [Grønn Tur](#) (der blant DNT, SLF, Norske Tog, og Vy er medlemmer).

Interessen for sykkelsturisme er raskt økende både i Norge og internasjonalt, og elsykkelens inntog åpner opp muligheter for at alt flere velger å ta turen på to hjul. En landsrepresentativ undersøkelse som Syklistenes Landsforening fikk gjennomført i fjor sommer, viste at mer enn 400 000 nordmenn over 18 år hadde planer om å reise på sykkelferie med minst én overnatting i løpet av sommeren 2020.

Samtidig skjer store investeringer i sti-infrastruktur og andre tilbud rettet mot sykkelturisme i Norge i dag, og en kartlegging av Innovasjon Norge viser at 18 av disse fremvoksende sykkel-destinasjonene ligger langs med nåværende fjerntogstrekninger som eksempelvis Bergensbanen. Hallingdal er en av de hardest satsende terrengsykkelregionene i Europa, og i begynnelsen av juli åpnet en 6,5 km lang flytsti i Hemsedal. Der skal det [bygges stier for over 35 millioner de tre kommende årene](#).

En nøkkelfaktor for at disse satsingene skall lykkes er at det finns bærekraftige transportmuligheter for av både turister sykkel til og fra disse destinasjonene, og dagens manglende tilbud for sykkeltransport på tog utgjør her en flaskehals for utviklingen av en mer bærekraftig norsk reiselivsnæring.

Konklusjon

For å realisere bærekrafts-potensialet i intermodal mobilitet er det sentralt at investeringer i infrastruktur og nytt materiell legger til rette for at blir enklere, mer forutsigbart og prismessig mer attraktivt at ta med sykkel på tog.

Med tanke på de nye togsettenes lange levealder mener SLF at det er av høyeste prioritet at Norske Tog i denne delen av prosessen sikkerstiller anskaffelse av en fleksibel fjerntogsplattform som kan møte også morgendagens behov, særlig når det kommer en økende etterspørsel av grønn og helsefremmende transport via en multimodal kombinasjon av tog og sykkel.

SLF vil derfor avslutningsvis invitere Norske Tog til en fortsatt dialog kring den materielle utforming av gode sykkelløsninger for Norges nye fjerntog.

For Syklistenes Landsforening

Aron Sandell
Faglig Rådgiver

Morgan Andersson
Generalsekretær