



Aurland
Næringsråd

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar

Saksnummer: 202612516-1

Høyringsvar til netterklæringa for R28 – Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting ved ruteleiekonflikt på Flåmsbana

INKON – Aurland Næringsråd sender med dette innspel til Bane NOR sitt arbeid med utkast til netterklæringa for 2028. Bakgrunn for innspela er dei nye rammevilkåra for Flåmsbana som skal gjelde frå ruteplanen for 2028 (R28).

INKON er ein interesseorganisasjon for næringslivet i Aurland kommune. Våre medlemsbedrifter står for hovudtyngda av verdiskapinga i næringslovet her. Eitt av våre arbeidsområde er å delta med næringspolitiske innspel i offentlege høyringar, i saker som tener våre medlemmar sine interesser. Reiselivet er den dominerande næringa i Aurland kommune og skaper også store ringverknader for øvrig næringsliv. Framtida til Flåmsbana er derfor viktig for utviklinga av heile næringslivet i kommunen.

Flåmsbana har vore motoren i utviklinga av reiselivet i Flåm. Sidan etableringa av Flåm Utvikling og Aurland Ressursutvikling i 1997 har samarbeidet mellom Flåmsbana og lokale aktørar lagt grunnlag for arbeidsplassar, investeringar og nye verksemdar. Rundt bana er det bygd opp eit samanhengande tilbod av fjordopplevingar, overnatting, servering, handel og aktivitetar. Verdien av Flåmsbana er difor langt større enn inntektene frå togbillettane. Ringverknadene strekkjer seg langt utover Aurland kommune.

Dagens modell gir høve til å sjå togtilbod, sal og andre opplevingar i samanheng og tilpasse tilbodet til etterspurnaden gjennom året. Denne fleksibiliteten er viktig å ta vare på. Reiselivet er bygd opp over lang tid, men er sårbart dersom føresetnadene for hovudproduktet blir endra. Ei rutetid kan avgjere om ei rundreise heng saman, om gjesten rekk fjordturen, eller om ei lokal verksemd kan levere det den har selt.

Når dagens trafikkavtale går ut i desember 2027, skal sporkapasiteten på Flåmsbana fordelast i ein ny konkurransesituasjon. Korleis kapasiteten blir fordelt, vil påverke det samla Flåmsbanaproduktet og utviklinga av reisemålet. Ei fordeling mellom fleire aktørar kan svekkje samordninga, gjere tilbodet mindre oversiktleg og redusere fleksibiliteten. Konsekvensane kan bli færre gjester, svakare lønsemd og eit svekt omdømme for både Flåmsbana og heile reisemålet. Dette kan redusere verdiskapinga og gi eit samfunnsøkonomisk nyttetap langt utover togdrifta. Metoden som ligg til grunn for kapasitetsfordelinga, må difor fange opp korleis alternative tildelingar påverkar heilskapen i reiselivstilbodet og den samla samfunnsnytta. Elles kan ei tildeling framstå som samfunnsøkonomisk gunstig sjølv om ho svekkjer verdiskapinga og samfunnsnytta for reisemålet og regionen.

Vi viser særleg til kapittel 4.5.4 om samordning og 4.6.3 om prioritering og samfunnsøkonomisk vurdering. Modellen netterklæringa viser til, tek utgangspunkt i transportbehov og nyttetap når eit tog ikkje får ønskt ruteleie. For Flåmsbana er sjølve togreisa ein vesentleg del av opplevinga. Ein busstur eller ei anna avgangstid kan difor ikkje utan vidare erstatte det gjesten har kjøpt. Vi ber om at vurderinga blir supplert med konsekvensane for det samla reiselivsproduktet, og at vesentlege verknader som ikkje kan talfestast, blir synlege i avgjerda.

INKON – Aurland Næringsråd ber Bane NOR utforme kriteria for kapasitetsfordeling på Flåmsbana slik at dei tek vare på det samla reiselivsproduktet og verdiskapinga i Flåm, Aurland og Sogn. Tildeling av rutetider må byggje på ei heilskapleg vurdering av kva ulike driftsopplegg betyr for reisemålet. Ei løysing som fungerer på sporet, kan likevel fungere dårleg for samfunnet rundt.

INKON ber konkret om at netterklæringa blir presisert slik at:

- Heilårsdrift og eit samanhengande rutetilbod blir tillagde vekt, saman med korrespondansar til Bergensbanen og samordning med fjordtransport og andre reiselivsprodukt.
- Søkjarane må dokumentere korleis driftsopplegget tek vare på føreseieleg sal, samarbeid med andre aktørar og evna til å handtere sesongvariasjonar og driftsavvik.
- Alternative tildelingar blir vurderte samla for bana og reisemålet, med konsekvensar for arbeidsplassar, investeringar, lokale transportbehov og regional verdiskaping. Ringverknader må vurderast fagleg og utan dobbeltteljing.
- Kapittel 4.6.4 blir klargjort: Når likelydande transportbehov ikkje utløyser overbelastning, må det gå tydeleg fram kva kriterium som avgjer konkurrerande søknader, og korleis samfunnsomsyna blir ivaretekne.

Flåmsbana har skapt verdiar for eit heilt lokalsamfunn og ein heil region. Målet må vere ei tildeling som gir grunnlag for å utvikle desse verdiane vidare. Vi har ikkje råd til at ei ny ordning svekkjer det som er bygd opp gjennom snart 30 år og fører til ei nedbygging av eit av Norges mest vellukka reiselivssatsingar.

Aurland, 13. oktober 2026

Arve Tokvam
styreleiar