



Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar

Saksnummer: 202612516-1.

HØYRINGSSVAR TIL NETTERKLÆRINGA FOR R28 – METODE FOR SAMFUNNSØKONOMISK VERDSETTING VED RUTELEIEKONFLIKT PÅ FLÅMSBANA

1 Bakgrunn og oppsummering

1.1 Bakgrunn

Flåmsbana AS viser til Bane NOR sitt høringsutkast til netterklæringa for R28 og ynskjer med dette å gje høyringssvar til metoden nytta for samfunnsøkonomisk verdsetting ved ruteleiekonflikt. Vi vil gjenta dei viktigaste poenga i brevet vi sendte i lag med Vygruppen AS og Norways´s Best Group den 17. juni 2026, og komme med ytterlegare presiseringar.

Vi meiner det er særskilde forhold ved Flåmsbana som gjer at metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting ved ruteleiekonflikt, vedlagt høringsutkastet, er ueigna.

Vårt hovudinnspel er at metoden må opne for at alle relevante samfunnsøkonomiske verknader blir tekne med i vurderinga, også verknader som er vanskelege å talfeste. Etter vår vurdering vil dei fleste sentrale forhold på Flåmsbana falle utanfor dersom ein berre nyttar den ordinære metodiske tilnærminga. Dette gjeld mellom anna konsekvensar av infrastrukturen og produksjonsopplegget, opplevingsverdien for dei reisande, integrasjonen med annan transport og reiselivsnæring, samt verknader for operatørar, næringsliv og lokalsamfunn.

Flåmsbana er ei særprega banestrekning, og dagens trafikkopplegg er utvikla over mange år gjennom eit tett samarbeid mellom Flåmsbana AS, Vy, NBG og andre aktørar. Dei samla investeringane og satsingane har bidrege til at Flåmsbana i dag er eit internasjonalt kjent reisemål og ein viktig del av verdiskapinga i regionen. Det er difor avgjerande at dei samfunnsøkonomiske vurderingane fangar opp dei faktiske verknadene av ulike ruteleietildelingar.

Vi støtter oss på Finansdepartementet (2025) sitt rundskriv R/108 og Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (2023) sin rettleiar inn i samfunnsøkonomiske analysar, som er tydelege på at alle relevante nytteverknader bør inn i samfunnsøkonomiske analysar, også i transportsektoren.

1.2 Oppsummering av våre viktigaste budskap

Våre hovudinnspele er:

- Den gjeldande samfunnsøkonomiske metoden passar ikkje for Flåmsbana.
- Alle relevante samfunnsøkonomiske verknader må vurderast, også verknader som ikkje kan prissetjast.
- Kvalitative metodar bør nyttast for verknader som er vanskelege å talfeste.
- Den samfunnsøkonomiske vurderinga må ta omsyn til infrastrukturen og byggje på produksjonsplanar som faktisk er mogleg å gjennomføre.
- Vurderinga må ta omsyn til at transporten på Flåmsbana i stor grad har eit anna formål enn berre å få dei reisande raskt fram.
- Metoden må ta omsyn til verknadene for operatørar, integrerte transport- og reiselivstilbod, næringslivet og lokalsamfunnet.

2 Den gjeldande samfunnsøkonomiske metoden passar ikkje på Flåmsbana

2.1 Alle relevante høve må vurderast

Av høringsutkastet til netterklæring går det fram at Bane NOR skal nytte samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling ved interessekonfliktar om infrastrukturkapasitet.

Vi meiner den gjeldande metoden er ueigna til å handsame rutekonfliktar på Flåmsbana. Det må gjerast tiltak som sikrar at relevante forhold ligg til grunn og blir riktig vektlagt.

Flåmsbana har særlege eigenskapar, og konsekvensane av ei ruteleietildeling kan vera vesentleg større enn det som kjem fram gjennom å analysere dei marginale verknadane av ei einskild ruteleietildeling åleine. Det er naudsynt med ei heilskapleg tilnærming for å fange opp alle relevante samfunnsøkonomiske verknader.

2.2 Kvalitative metodar bør nyttast for verknader som er vanskelege å talfeste

Også verknader som er krevjande å talfeste, må takast omsyn til. Når kvantitative metodar ikkje er føremålstenlege, bør kvalitative vurderingar nyttast.

Dette er i tråd med Statens jernbanetilsyn sitt vedtak i sak 23/724-71, der Bane NOR er pålagt å ta omsyn til alle relevante samfunnsøkonomiske kostnads-, inntekts- og ikkje-prissette verknader ved handsaming av søknadskonfliktar.

Vi legg til grunn at Bane NOR følgjer opp dette i netterklæringa for R28 og ved den konkrete handsaminga av eventuelle ruteleiekonfliktar.

3 Den samfunnsøkonomiske vurderinga må ta omsyn til infrastrukturen og byggje på produksjonsplanar som er mogleg å gjennomføre

3.1 Infrastrukturen på Flåmsbana er ikkje tilrettelagt for fleire operatørar

Flåmsbana er ei 20 km lang, bratt banestrekning med avgrensa kryssings- og sporkapasitet. Infrastrukturkapasiteten er fullt utnytta i tidsrom med stor etterspurnad.

Dagens produksjonsopplegg er ein nøye planlagt heilskap av materiellturnering, overgangar til og frå Bergensbanen og korrespondansar med ferjer, bussar og andre reiselivstilbod. Det er difor ikkje tilstrekkeleg å vurdere ruteleiekonfliktar avgang for avgang.

Bane NOR må ta omsyn til dei faktiske konsekvensane for produksjonsopplegget, mellom anna materiellturnering, returavgangar, spor- og plattformkapasitet, korrespondansar og moglegheita til å handsame operative avvik.

Dersom produksjonstekniske og infrastrukturelle forhold ikkje blir tekne med, kan resultatet bli ei ruteleietildeling som ikkje let seg gjennomføre i praksis, eller som gir vesentleg redusert driftsstabilitet og dermed samfunnsøkonomiske nyttetap.

Det må også takast omsyn til tilgang til naudsynte serviceanlegg, særleg hensettingsanlegg, når ruteleiekonfliktar blir vurderte.

3.2 Infrastrukturen blei ikkje vurdert som del av avgjerda om å opne Flåmsbana for kommersiell drift

Avgjerda om kommersiell drift på Flåmsbana blei basert på vurderingar av marknadsinteressa for trafikk på strekninga. Det blei etter vår forståing ikkje gjort ei tilsvarande vurdering av om infrastrukturen er eigna for fleire operatørar.

Moglegheitene og avgrensingane i infrastrukturen må difor inngå i den samfunnsøkonomiske analysen Bane NOR skal gjere av dei ulike løysingane.

4 Den samfunnsøkonomiske vurderinga må ta omsyn til at reisa kan ha andre formål enn å komme raskt fram

Vedlagt kapittel 5.2.5 av netterklæringa ligg marknadssegmenteringa for det norske jernbanenettet. Turismebaserte tog er definert som eit eige segment med skildringa «Turisttogene skilles ut i et eget segment på grunn av de særskilte kravene til stoppmønster og reisetid på slike togtilbud der selve turen er attraksjonen.»

Fleirtalet av gjestene på Flåmsbana er turistar som reiser for opplevinga av bana og naturen. Dette er eit anna reiseformål enn det ein normalt har på strekningar der transporten først og fremst skal bringe passasjerane frå ein stad til ein annan.

Konsumentnytta kan difor ikkje vurderast utelukkande ut frå tidsbruk, tidssensitivitet, avstand og komfort.

Vi meiner den samfunnsøkonomiske metoden må ta omsyn til formålet med reisa, og den særlege verdien av turisme- og opplevingsbasert togtrafikk.

5 Den samfunnsøkonomiske metoden må ta omsyn til verknadane for operatørar, næringslivet og lokalsamfunnet

5.1 Verknadane for operatørane er relevante i vurderinga

Verknadene for operatørane må inngå i den samla vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte. Delt produksjon på ei strekning kan til dømes føre til doble faste kostnadskomponentar og tap av stordriftsfordelar.

Dersom utfallet av ein rutekonflikt får vesentlege konsekvensar for ein søkjar si verksemd, bør desse verknadene inngå i vurderinga. Dette kan mellom anna gjelde omstillingskostnader, driftskostnader som ikkje kan reduserast, og inngåtte avtalar som ikkje kan haldast.

5.2 Integrerte tenestetilbod bør vurderast særskilt

Flåmsbana er integrert med annan kollektivtransport og med ei rekkje andre reiselivstenester. Toget inngår mellom anna i heilskaplege reiseopplegg med tog, buss, båt, overnatting, servering og aktivitetar.

Desse integrasjonane skaper verdi for gjestene, bedriftene og lokalsamfunnet. Det vil oppstå eit nyttetap for samfunnet dersom korrespondansar eller andre delar av den samla reisa blir svekka.

Den samfunnsøkonomiske vurderinga må difor ta opp i seg verknadene for dei andre ledda i verdikjeda som blir råka ved endringar i togtilbodet.

5.3 Potensielle verknader for samfunnet og næringslivet lokalt og regionalt

Flåmsbana AS, Vy og NBG har gjennom fleire tiår investert i bana, togtilbodet og reisemålet. Dette har bidrege til betydelege ringverknader lokalt og regionalt.

Suksessen er mellom anna basert på:

- eit heilskapleg produksjons- og servicetilbod
- integrasjon med annan transport
- integrasjon med andre reiselivsopplevingar og servicetilbod
- eit godt internasjonalt omdøme
- langsiktige samarbeid med internasjonale turoperatørar og andre aktørar
- moglegheita til å reservere kapasitet fleire år fram i tid.

Dei mange integrasjonane mellom Flåmsbana, transporttilbod og reiselivsnæring har stor betydning for verdiskapinga i regionen. Verdien av dei integrerte tenestetilboda er større enn summen av dei einskilte delane.

Den samfunnsøkonomiske metoden må difor opne for å ta med effekten av ruteleietildelinga på lokal og regional verdiskaping.

6 Avslutning

Vi ber Bane NOR om å sikre at netterklæringa for R28 med vedlegg gir ei tydeleg opning for å gjere naudsynte vurderingar og ta med alle relevante samfunnsøkonomiske verknader ved vurdering av ruteleiekonfliktar.

For Flåmsbana er det særleg viktig at vurderinga tek omsyn til infrastrukturen og dei faktiske produksjonsmoglegheitene, opplevingsverdien for dei reisande, verknader for

operatørane og dei integrerte transport- og reiselivstilboda, samt konsekvensane for lokal og regional verdiskaping.

Vi meiner at ei heilskapleg vurdering er naudsynt for at ruteleietildelinga vert basert på eit korrekt bilete av dei samfunnsøkonomiske verknadene.

Vi ber Bane NOR ta desse omsyna inn i netterklæringa for R28 og den vidare handsaminga av eventuelle ruteleiekonfliktar på Flåmsbana.

Venleg helsing



Sivert Bakk
Dagleg leiar



Tel.: +47 92 09 16 97
Mail: sivert@flamsbana.no
Web: flamsbana.no