



Historien om Flåmsbana

Byggingen av Flåmsbana

Bygging av Bergensbanen med sidebaner til Sogn og Hardanger lå inne som en del av innstillingen fra «Den kongelige kommission til utarbeidelse af En almindelig norsk Jernbaneplan»

¹, oppnevnt av Regjeringen i 1874. Vossebanen sto ferdig i 1883, og Bergensbanen ble tatt i bruk i 1909. Sidebanene gikk det saktere med. Etter politisk dragkamp mellom mange ulike alternativer, ble det i 1916 vedtatt av Stortinget å bygge en jernbane mellom Myrdal og Fretheim. Til grunn for vedtaket lå blant annet en passasjerprognose på 23 000 passasjerer årlig. Den endelige bevilgningsplanen ble vedtatt i 1923 med en samlet antatt kostnad på 14 443 150 kroner, og arbeidet ble påbegynt. Men den politiske kampen var ikke over med det. Utover 1920-tallet kom det opp forslag i Stortinget flere ganger om å erstatte jernbanen med vei, men disse forslagene vant ikke fram. Anleggsarbeidet var nærmest ferdig da krigen brøt ut i Norge. Banen ble åpnet for dampdrift i august 1940 etter påtrykk fra okkupasjonsmakten, i hovedsak for å frakte materiell og utstyr til bruk for militære anlegg. Da gjenstod fortsatt en betydelig del av de planlagte arbeidene, blant annet elektrifiseringen. Hovedstyret i NSB oppga i sluttrapporten for anlegget, som ble utgitt i 1960, at de samlede kostnadene for banen beløp seg til 26 652 200 kroner, hvorav 2 400 000 kroner til rullende materiell og 1 225 000 kroner til kaianlegg i Flåm.²

Flåmsbana som turistbane før Flåm Utvikling ble etablert³

Vanlig persontrafikk på Flåmsbana startet 10. februar 1941. I oktober 1944 ble banen elektrifisert, men dårlig tilgang på materiell gjorde at det også ble brukt dampdrift fram til 1946. Persontrafikken økte raskt mot slutten av 1940-tallet, og utover på 1950-tallet lå passasjertallet på rundt 115 000 passasjerer årlig. En stor del av passasjerene var allerede på dette tidspunktet turister, og mot slutten av 1950-årene lanserte NSB «Norway in a nutshell» som en rundreise for turister som ønsket å se fjord og fjell på én dag. Dette tilbudet ble seinere utvidet i samarbeid med Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane (FSF), Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) og Bergen – Hardanger – Voss Billag (BHV). På 1970-tallet utviklet NSB rundturbilletter som var gyldige på alle de deltakende selskapenes transportmidler, og i 1982 ble selskapet Fjord Tours stiftet med de nevnte selskapene med på eiersiden, i tillegg til Bergens Tidende og Turisttrafikkomiteen for Bergen og Vest-Norge. Fjord Tours har i alle år siden vært en viktig salgskanal for turistreiser på Flåmsbana som en del av en rundreise på Vestlandet.

Passasjertallet holdt seg stabilt utover på 1960-tallet, men mot slutten av tiåret og inn på 1970-tallet økte trafikken ganske raskt, og var i 1972 kommet opp på om lag 175 000 passasjerer. Turistandelen økte, noe som til dels kan tilskrives introduksjonen av Inter-Rail i 1972, som brakte mange unge turister til Norge. En ny økning i passasjertallet kom ved inngangen til 1980-tallet. En grunn til denne økningen var en sterkere samordning mellom Bergensbanen og Flåmsbanen. 1978 var det første året da morgenekspressene fra henholdsvis Oslo og Bergen stoppet på Myrdal. Dette gjorde det lettere å utvide tilbudet til turister som ville ha en rask rundtur på Vestlandet. Utover 1980-tallet lå antall passasjer som reiste med Flåmsbana årlig på omtrent på 200 000, riktignok med store variasjoner fra

år til år, før det igjen mot slutten av tiåret viste rask vekst. I 1990 var passasjertallet nådd 260 000, og i 1994 var tallet steget til 380 000 passasjerer, en økning på 46 prosent på fire år. Flåmsbana var blitt en stor turistattraksjon. I boka «Flåmsbana – historien om en av verdens bratteste jernbaner» som kom ut på Grieg Forlag i 1992, pekes det på den store suksessen Flåmsbana hadde blitt som turistbane. Men spesielt vognmateriellet måtte forbedres for at veksten skulle fortsette. Bokens forfattere filosoferer litt over ulike alternativer, men ender opp med å anbefale at det bygges en liten serie med panoramavogner hvor store deler av vegger og tak er utført av glass.



Kjosfossen, 1975
Foto: Løhre, Arvid/ Norsk Jernbanemuseum

Etableringen av Flåm Utvikling

Flåmsbana var altså på midten av 1990-tallet en vellykket turistbane som ble drevet lønnsomt. Men samtidig var det en klar erkjennelse i NSB om at både infrastrukturen og togmateriellet trengte en fornyelse, og at det var ønskelig å ha med sentrale reiselivsinteressenter i Sogn og Fjordane i det videre arbeidet for å få en ytterligere vekst i passasjertallene på Flåmsbana. NSB opprettet et eget prosjekt, Flåmsbaneprosjektet, i 1993, med Persontogdirektør Rolf Bergstrand som ansvarlig. Det ble etablert et prosjektråd der både ordføreren i Aurland og Samferdselssjefen i Sogn og Fjordane deltok. Prosjektet la fram sin hovedrapport og seks delrapporter (Servicetilbud, Infrastruktur, Lønnsomhet, Marked og prisstrategi, Materiell og Samordnet ruteopplegg) i mai 1994.⁴ Prosjektet hadde allerede i januar 1994 anbefalt enkelte strakstiltak knyttet til stasjonen på Myrdal, kryssningsspor på Berekvam og kapasitetsøkning på rullende materiell. Disse tiltakene sto ferdige til sesongen 1994. På lengre sikt anbefalte prosjektet full fornyelse av togmateriellet med åtte nye to-vognsett til en kostnad av 314 millioner kroner, og dessuten investeringer i infrastrukturen på til sammen 138 millioner kroner. Prosjektet anslo et passasjertall på 500 000 passasjerer i 1999, og et kapasitetspotensiale på 1 million passasjerer på lengre sikt, med en realistisk forventning om 700 000 passasjerer i 2005.

Det ble ganske snart klart at dersom disse planene skulle kunne realiseres, måtte det skje i et tettere og mer forpliktende samarbeide med reiselivsinteressenter i Aurland og Møre og Romsdal, der Flåmsbana skulle stå sentralt. Inntektene fra virksomheten måtte være med å finansiere investeringene i togmateriellet og i Flåm som destinasjon. NSB, kommunen, fylket og regionale reiselivsinteressenter etablerte i 1994 en arbeidsgruppe for å utrede utfordringer og muligheter man sto overfor i organiseringen og finansieringen av Flåmsbanen og reiselivet i Sogn og Fjordane. En hovedkonklusjon fra utredningen var at nøkkelen til suksess lå i en attraktiv og effektiv Flåmsbane, samt en samordning av aktivitetene til transportselskapene i fylket.

Som et ledd i arbeidet, ble det i 1996 inngått en partneravtale mellom flere av aktørene, herunder NSB, Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og Aurland kommune. Formålet med samarbeidet var blant annet "å utnytte markedspotensialet for Flåmsbanen som reiselivsprodukt knytta til fjorden og reiselivet i Sogn og Fjordane ...". Avtalen definerer de respektive partners ansvarsområder og forutsetter blant annet at den enkelte skal arbeide for å oppgradere og bedre kvaliteten på sitt produkt.

I 1996 ble NSB delt i Jernbaneverket og NSB BA. Ansvaret for skinnegangen og annen infrastruktur knyttet til denne ble liggende i Jernbaneverket, mens NSB BA skulle ta seg av driften av togene og alt som hørte til det, samt stasjonsdriften. NSB gikk altså fra å ha et helhetlig jernbaneansvar til å ha et driftsansvar som i prinsippet skulle knytte seg til den kunderettede virksomheten.

I juni 1997 behandler styret i NSB BA et forslag fra administrasjonen om å tegne en avtale med det nyopprettede selskapet Aurland Ressursutvikling (ARU) om å etablere et felles salgs- og markedsføringsselskap med navnet Flåm Utvikling (FU) som skulle profilere Flåm utad. ARU var eid av Aurland Kommune (60 prosent) og Aurland Sparebank (40 prosent). I anbefalingen fra administrasjonen heter det blant annet⁵:

«Flåmsbanen og det denne krever av spesialtilpasning i form av produktutvikling og materielltilpasninger, er en betydelig utfordring. Det er neppe særlig realistisk å anta at NSB med sitt nåværende materiell og innenfor den nåværende organisasjon og driftsform, kan utvikle Flåmsbanen slik en betydelig satsing på reiselivet i Flåmregionen vil kreve. En samordning av de ulike interesser i området samt et felles og helhetlig "ansikt" utad synes således å ha åpenbare fordeler.

NSB står sentralt i utviklingen av Flåm som reiselivsmål. Banen er, og vil fortsette å være, et viktig element i konseptet rundt Flåm som reiselivsprodukt. [...]

NSB har på denne bakgrunn deltatt aktivt i den pågående prosess for å gjøre Flåm-regionen, herunder Flåmsbanen, mer attraktivt som turistmål. Man har blant annet diskutert muligheten for at NSB leier ut virksomheten til et driftsselskap (Flåm Utvikling AS) som forutsettes å være kontrollert av de sentrale interessentene rundt reiselivet i Flåm, herunder NSB.

FU ble etablert med ARU (51 prosent) og NSB (49 prosent) som eiere. Som en del av etableringen ble det inngått en avtale mellom NSB og FU, der det i formålet med avtalen heter at partene har et felles ønske om å realisere Flåm som en turistdestinasjon. Avtalen gir FU et inntektsansvar for Flåmsbana, mens NSB skal levere togtjenesten til selvkost pluss en margin. Avtalen ble inngått med en varighet på ti år fra 1.1.1998, med en mulighet for forlengelse på fem år. Avtalen løp altså ut i 2012.

Passasjertallene holdt seg ganske stabile i 1998, 1999 og 2000, med 375 000 passasjerer i 2000. Samtidig ble det i denne perioden i regi av NSB investert i oppgraderte lokomotiver og vogner til erstatning for innleide svenske motorvognsettsett. ARU utvidet på sin side Fretheim Hotell til 88 rom, og Aurland Kommune gjorde ferdig en dypvannskai for Cruisebåter. Grunnlaget for en ytterligere vekst i passasjertallet var lagt.

ARU kjøper NSB sin eierandel i FU⁶

I 1998 fikk ARU med SIVA på eiersiden, og i 2000 meddelte ARU de at de av hensyn til en helhetlig satsing på utviklingen av Flåm som destinasjon, ønsket en fusjon mellom ARU og FU. Det var gjort verddivurderinger av begge selskapene, og NSB ble tilbudt 23 prosent av aksjene i det fusjonerte selskapet i bytte mot 49 prosent av aksjene i FU. NSB var på den tiden i en meget krevende situasjon både administrativt og økonomisk. Åstaulykken i januar samme år hadde ført til kritiske spørsmål om sikkerheten for passasjerer og ansatte, og ledelsens kompetanse. Driften gikk med betydelige underskudd, og både daglig leder, deler av ledergruppen og hele styret ble byttet ut. Det nye styret signaliserte at selskapet måtte konsentrere seg om kjernevirksomheten å kjøre tog. Eierskapet i et fusjonert selskap for utviklingen av Flåm som en destinasjon, kunne gi en betydelig verdiøkning, men ville ikke skape en positivkontantstrøm på flere år. NSB signaliserte at det ikke ville stå i veien for en fusjon av FU og ARU «for å kunne bidra til vekst i området til beste for Flåmsbanen og Bergensbanen», men at selskapet heller ville selge sin eierandel i FU enn å delta i det videre eierskapet. Salget var ikke et uttrykk for at NSB hadde gitt opp Flåmsbanen, men at selskapet ikke hadde ressurser til å bidra i satsingen på Flåm som destinasjon, og derfor ville konsentrere seg om driften av Flåmsbanen og Bergensbanen. FU ble dermed ble et heleiet datterselskap av ARU.

I salgsavtalen fra oktober 2000 står det i avtaleteksten som et utgangspunkt for avtalen at partene «i samarbeid har utviklet konseptet rundt FU» og «også i framtiden ønsker å samarbeide nært om markedsføringen og utviklingen av Flåmsbanen». Det står videre i avtalen at det «er av særlig viktighet for Kjøper å beholde den reiselivskompetanse som NSB BA har representert ved oppbyggingen av virksomheten i Flåm Utvikling AS og i Aurland Ressursutvikling AS med datterselskaper». Kjøper uttrykker altså at NSB hadde bidratt sterkt, ikke bare til FU sin suksess, men også til ARU sin utvikling.

Passasjertallene steg, med noen tilbakeslag, ganske jevnt utover 2000-tallet, og i 2012 reiste det 635 000 passasjerer på Flåmsbana. Dette skapte gode økonomiske resultater for FU, og ARU brukte overskuddene på å investere i ulike virksomheter i Aurland. Samtidig ble samarbeidsklimaet mellom NSB og ARU dårligere. ARU mente at NSB sine beregninger av selvkost for å operere Flåmsbana var feil, og ga for høye kostnader. NSB mente at selskapet fikk lite igjen for den jobben selskapet gjorde i å frakte passasjerene, markedsføre Flåmsbana og utvikle samspillet mellom Flåmsbana og Bergensbanen. NSB var også skeptisk til at ARU brukte overskuddet fra Flåmsbana til å subsidiere næringsvirksomhet



i kommunen som hadde lite med Flåm som turistdestinasjon å gjøre, som et omreisende slakteri og en skofabrikk.

NSB blir igjen deleier i FU⁷

Avtalen mellom NSB og FU som ble inngått i 1997, utløp i 2012, og forhandlinger om fornyelse av denne avtalen ble innledet i april 2012. NSB ville ikke fornye en avtale der deler av inntektene fra jernbanedriften gikk til å subsidiere virksomhet som ikke styrket kundegrunnlaget eller økte servicen til passasjerene. NSB hevdet videre at kostnadene for leveranse av togfremføring til FU var for lavt kalkulert, og i stor grad basert på marginalkostnadsbetraktninger.

NSB la derfor fram forslag til ny avtale, hvor FUs andel av billettinntektene skulle gjenspeile verdien av hva FU bidro med i salg, lokal kundeservice og markedsføring. Dette møtte sterk motstand i ARU, som hevdet at NSB på denne måten ville tilrane seg verdier som var bygd opp av ARU. NSB på sin side mente at også NSB i stor grad hadde bidratt til verdiene i Flåmsbana, og at det ville være uforsvarlig fra et forretningsmessig synspunkt å videreføre en avtale som ikke tok hensyn til dette.

Forhandlingene stoppet opp, og NSB varslet da ARU om at alternativet til en avtale var at NSB lot avtalen løpe ut, og deretter overtok inntektsansvaret for Flåmsbana slik det var før etableringen av FU. Dette førte til at partene innledet nye forhandlinger med sikte på at ARU og NSB igjen skulle etablere et felles selskap hvor overskuddet skulle deles 50/50 etter at alle kostnader knyttet til produktet var trukket fra. Denne modellen reduserte utbytte muligheten for ARU til et nivå som NSB fant det forretningsmessig mulig å begrunne ut fra verdien av å ha lokale samarbeidspartnere.

Forhandlingene ble avsluttet med en avtale «på overtid» 9. april 2013. Avtalen medførte at NSB kjøpte 50 prosent av aksjene i FU. Den nye avtalen mellom NSB og Flåm Utvikling ble inngått i juni samme år.

Det går klart fram av avtalen at NSB eier togmateriellet, og at dette også skal være slik i fortsettelsen.

Partene var enige om at det trengtes en oppgradering av togmateriellet, og dette ble omtalt i avtalen. NSB skulle kjøpe og eie materiellet, mens FU skulle belastes årlige renter og avskrivninger som del av det årlige vederlaget FU skulle betale til NSB. Avskrivning av materiellet skulle skje basert på materiellets tekniske levetid.

Selv om forhandlingene om den nye løsningen hadde vært konfliktfylt, ble NSB sin inntreden i FU positiv for Flåmsbana. Samarbeidet i FU fungerte godt. Begge parter bidro til å styrke inntektsgrunnlaget ved å styrke produktet og bedre markedsføringen. Passasjertallet økte svært raskt, og Flåmsbana fraktet i toppåret 2017 990 337 passasjerer.

Ganske raskt etter at NSB igjen hadde trådt inn i eierskapet i FU, foreslo ARU at FU skulle inngå en samarbeidsavtale med ARU om salg og markedsføring av Flåmsbana, der ARU gjennom sin salgskanal «Visitflam» skulle koordinere og samordne markedsføringen og salget av de ulike tilbudene i Flåm. FU skulle fortsatt forvalte kapasiteten på Flåmsbana slik at også andre salgskanaler skulle kunne selge billetter til togreisen. En slik samarbeidsavtale ble inngått for ett år i 2014, og har senere blitt fornyet i flere omganger. Vy er opptatt av at FU beholder den overordnede styringen av salg, marked og distribusjon, og benytter flere samarbeidspartnere for å optimalisere salget av billetter på Flåmsbana.

Dagens situasjon

Stortinget vedtok i 2014 en omfattende reform av jernbanen i Norge, som blant annet forutsatte at operatøransvaret for de ulike jernbanestrekningene skulle legges ut på anbud. NSB mente at en slik organisering kunne undergrave det langsiktige markedsføringsarbeidet for turistbaner som Bergensbanen og Flåmsbana, og foreslo at disse banestrekningene skulle opereres kommersielt utenfor anbudssystemet. Dette ble ikke akseptert av Samferdselsdepartementet, men Flåmsbana ble unntatt fra anbudssystemet i den første anbudsrunden og fram til utløpet av 2027. Det ble imidlertid forutsatt at Flåmsbana skulle innlemmes i anbudssystemet i neste anbudsrunde. Dette har skapt stor usikkerhet om det framtidige inntektsgrunnlaget for banen, og dermed også vanskeliggjort investeringer i nytt togmateriell.

I forbindelse med at Flåmsbana ble unntatt fra anbudssystemet, ble det inngått en ny konsesjonsavtale mellom NSB og staten. Vilåårene i den nye konsesjonsavtalen innebar økte kostnader for NSB bl.a. som følge av at støtten fra staten til NSB for vintertrafikk bortfalt. NSB hadde tidligere, som del av sitt samlede ansvar for persontransport på Flåmsbana, hatt ansvaret for den ulønnsomme vintertrafikken levert som en tjeneste til staten som oppdragsgiver. I henhold til avtalen medførte denne økningen i NSBs kostnader en nødvendig endring av økonomiske betingelser i persontransportavtalen mellom NSB og Flåm Utvikling. I revideringen av persontransportavtalen oppstod det uenigheter mellom Vy og ARU som medførte at oppdatert avtale lenge ble stående usignert. ARU stilte krav om at det i tillegg til økonomiske betingelser ble gjort endringer i andre vilkår. NSB motsatte seg dette da formålet med revideringen kun var å oppdatere avtalen slik at den reflekterte den nye konsesjonsavtalen. Etter over et år med forhandlinger, så NSB seg til slutt nødt til å si opp avtalen, da det var uholdbart å kjøre med en persontransportavtale som ikke reflekterte endringer i NSBs rammebetingelser. Kort tid etter oppsigelsen ble revidert avtale med nye økonomiske betingelser akseptert, og ny persontransportavtale ble signert.

Jernbanereformen og utviklingen i transportsektoren ga nye rammer for NSB. I 2017 vedtok NSB en ny strategi som blant annet innebar en tettere integrering mellom selskapets tog- og bussvirksomhet og arbeid med en ny, felles merkevare. Samtidig signaliserte selskapet en sterkere satsing på reiseliv, både fordi bransjen viste stor vekst og fordi en styrket posisjon innenfor reiseliv ville være en forutsetning for Vy for å lykkes i anbudskonkurransene på jernbanen og satsingen på ekspressbuss i Norge og Sverige. I 2019 skiftet NSB navn til Vy.

Reiselivssatsingen i Vy skjer i tett samarbeid med Fjord1, det samme selskapet som tidligere het Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og som var samarbeidspartner under utviklingen av reiselivet i tilknytning til Flåmsbana. Vy og Fjord1 har sammen kontroll over Fjord Tours. Den felles ambisjonen er å bli ledende i Norge på opplevelsesbasert reiseliv basert på rundreiser med tog, båt og buss.

Flåmsbana er viktig for reiselivet i Norge og lokalsamfunnet i Flåm. Fremover ligger det fortsatt et stort potensiale i å fortsette å videreutvikle Flåmsbana og øke attraktiviteten ytterligere, til glede for både gjester og lokalt næringsliv i Flåm.



¹ Kommisjonen ble ledet av stortingsmannen Johan Jørgen Schwartz, og leverte sin innstilling etter bare tre måneders arbeid. Kort sagt foreslo kommisjonen utbygging av jernbaner over hele landet, men ville prioritere «de store Forbindelsesbaner mellom Landsdelene», som den mente kunne startes opp samtidig og ferdigstilles i løpet av 15 år. Kommisjonens innstilling er viet betydelig plass i BERGH (2004): «Jernbanen i Norge 1854-2004. Nye spor og nye muligheter 1854-1940» under overskriften «Feberfantasier» (s. 92-95).

² I «Sluttrapport for Flåmsbanen» avgitt av Hovedstyret i NSB i 1960 gis det en detaljert beskrivelse av historien bak Flåmsbana, og de ulike arbeidene og kostnadene knyttet til disse spesifisert til nærmeste 100-krone. Rapporten kan leses elektronisk på Jernbanemuseets hjemmeside <http://hdl.handle.net/11250/2606749>

³ I boka «Flåmsbana – historien om en av verdens bratteste jernbaner» gir forfatterne Ivar J. Gubberud og Helge Sunde en allsidig beskrivelse av virksomheten på Flåmsbana fram til 1992. Boka er utgitt på Grieg Forlag i 1992, og kan også leses på Nasjonalbibliotekets nettbibliotek.

⁴ Hovedrapporten og alle delrapportene fra dette prosjektet kan leses elektronisk på Jernbanemuseets hjemmeside, Hovedrapporten har følgende referanse: <https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/handle/11250/156295>

⁵ Kilde: Styrenotat til styret i NSB BA fra Osmund Ueland datert 19. juni 1997.

⁶ Sitatene i dette avsnittet er hentet fra Styrenotat til styret i NSB BA fra Arne Wam datert 20. september 2000 angående salg av aksjene i Flåm Utvikling AS til majoritetseier Aurland Ressursutvikling AS, og avtalen om det samme inngått i oktober 2000.

⁷ Informasjonen i dette avsnittet er hentet fra Avtale om kjøp og salg av aksjer i Flåm Utvikling AS mellom Aurland Ressursutvikling AS og NSB AS datert 9. april 2013 og Avtale mellom NSB AS og Flåm Utvikling AS om persontransport på Flåmsbana datert juni 2013.