

Norges Statsbaner



656.2(481)  
NSB

# Flåmsbaneprojektet

## Delrapport

### Bygninger, servicetilbud

Jernbaneverket  
Direktoratet  
Biblioteket

**Mai 1994**

# INNHOLD

	Side
1. Sammendrag	2
2. Bakgrunn	3
3. Status	
3.1 Myrdal stasjon	3
3.2 Vatnahalsen	4
3.3 Kjosfossen	4
3.4 Berekvam	4
3.5 Flåm	4
3.6 Havnen i Flåm	4
3.7 Reisen Myrdal-Flåm	4
3.8 Rallervegen	5
3.9 Marked og markedsutvikling	5
4. Tiltak	
4.1 Myrdal stasjon	6
4.2 Vatnahalsen	6
4.3 Kjosfossen	6
4.4 Berekvam	6
4.5 Flåm/Aurland	6
4.6 Reisen Myrdal-Flåm	8
4.7 Rallarvegen	8
5. Kostnader	8
6. Handlingsplan	9

## 1. SAMMENDRAG

Arbeidsgruppen for Service og Bygninger er en del av Flåmsbaneprosjektet og har hatt ansvaret for å vurdere behovet for infrastrukturutvikling av bygninger og utomhusareal knyttet til Flåmsbana. Antall reisende - > 1 mill (750.000).

Gruppen har i tillegg vurdert utvikling av produktspekteret for å øke antall reisende, gi disse et bedre tilbud og å "spre" sesongen.

Konklusjoner:

Bygningsmessig kreves det små endringer ved en økning fra dagens trafikknivå og opptil 750.000 reisende.

Ved økning av togfrekvensen både på Bergensbanen og Flåmsbana vil personer som samtidig oppholder seg på samme sted være omtrent som i dag. Unntatt her er Flåm, der trafikken ikke utelukkende er regulert av togene. Prosjektgruppen har valgt å se Flåm-Aurland som et fellesområde for service til de reisende.

Følgende er foreslått for Flåm-Aurland:

- utbygging av parkeringsareal
- sammenhengende gang-/sykkel-/ride-vei Flåm-Aurland
- utbygging av aktivitetsområde på utfyllt område på havnen i Flåm (Fruktpark)
- Kaifasilitetene utbygges.

Rallarvegen må utbedres slik at den blir mindre vedlikeholdskrevende.

Utvikling av et større produktspekter:

- Opplevelsesturer på Sognefjorden (Nærøyfjorden) sommer og vinter.
- Samarbeid med hotellene for tilberedning av selvfisket pigghå og kreps.
- Utviding av rundturstilbud a la Norway in a nutshell.
- Omvisning på Kjosfoss Kraftstasjon.
- Bygging av en modell som viser energiens kretsløp fra foss til tog i bevegelse (miljøbedriften NSB)
- Togturer (på gummihjul) i parken og området Flåm/Aurland.
- Hesteskysst evt. rideturer.
- Selvplukk i Flåmsbaneparken.

## 2. BAKGRUNN

Dette prosjektet er en aktivitet i Flåmsbaneprosjektet og omhandler Service og Bygninger.

Prosjektets hensikt: Utvikle servicetilbud og bygninger slik at disse bidrar positivt til opplevelseskvaliteten ved en reise på Flåmsbana.

Tidshorisont 2010.

Reisetallalternativ: 400.000  
500.000  
750.000  
1.000.000

Denne rapporten er utarbeidet av:

Ordfører/varaordfører Aurland Kommune

Produktleder Geir Fuglehaug

Stasjonsleder Tore E. Vindedal

Markedsdir. Terje Raanås

Eiendomssjef Marit Petersen (leder)

Geir Fuglehaug og Terje Raanås har ikke hatt anledning til å delta i arbeidet.

## 3. STATUS

### 3.1 Myrdal stasjon:

Ombyggingen av Myrdal Stasjon har tredoblet innomhusarealet for reisende over Myrdal. I tilslutning til bygget har vi fått overbygget uteareal på begge sider.

Nye servicetilbud er: Souvenirkiiosk, servering, tredobling av toalettkapasitet, dusj, stellerom (velferdsrom) og utbedring av handikaptaolett. Spisedelen fungerer også som venterom og skal ha åpent hele året selv om Narvesen velger å innstille serveringen vinterhalvåret. Narvesen har også driften av kiosken.

Det er også lagt tilrette for uteservering på Flåmsbanesiden.

I tillegg til NSBs investeringer investerer Narvesen i serveringsdelen.

### 3.2 Vatnahalsen:

Vatnahalsen er i dag en holdeplass for cruisereisende og andre som skal til Vatnahalsen hotell. NSB har to toalett på plattformen. Disse er ikke i drift, men Vatnahalsen ønsker at NSB skal åpne disse i turistsesongen, da hotellets eget anlegg har dårlig kapasitet.

### 3.3. Kjosfossen:

Toget stanser på Kjosfossen, og de reisende får anledning til å gå av toget for å ta bilder etc. Plattformdelen er blitt utbedret og har fått litt større kapasitet.

### 3.4 Berekvam:

Bli i turistsesongen bemannet. Det er ønske fra de som ferdes langs Rallarvegen at toalettforholdene her bedres. Det er foretatt en kostnadsvurdering av dette.

### 3.5 Flåm:

Ny stasjon åpnet i 1992.

Her er infokiosk, hotellreservering, egen ekspedisjon for sykler, venterom og billettekspedisjon for NSB og andre trafikkselskap. Cruisetrafikken blir også betjent fra denne stasjonen. Stasjonen har bygningsmessig stor kapasitet.

### 3.6 Havnen i Flåm betjener

rutebåter, chartertrafikk, cruisetrafikk og småbåter. I havne/stasjonsområdet er der to serveringsbedrifter, flere souvenirutsalg, et samvirkelag, stor parkeringsplass, oppstillingsplass for busser, campingplass og et hotell (åpent kun i sommersesongen). Det er et utfylt område ut forbi stasjonsområdet på ca 30 mål som pr. i dag ligger unyttet. Området er gruslagt og kun 1/4 er sådd i.

Helikopterturer for turistene er under planlegging.

Aurland ligger ca. 10 minutters kjøretid fra Flåm. Dette er en vakker bygd med små hus ned mot sjøkanten, en gammel kirke fra 1202. Stedet er kjent for produksjon av Aurlandsko. Her er to hotell, og det ene har hatt åpent året rundt.

Flåm og Aurland er omkranset av høye fjell med spennende turterreng. Sognefjorden er vakker sommerstid, men kan appellere til behovet for opplevelse også vinterstid.

### 3.7 Reisen Myrdal-Flåm

Togene er i sesongen ofte overbooket, konduktørene har i tillegg til sine andre gjøremål ansvaret for store deler av informasjonen. De ulike grupper får også informasjon fra sine guider, noe som skjer over samme høytaleranlegg. Dette fører ofte til problemer for de reisende, vansker for personalet og påvirker reisekvaliteten i negativ retning.

### 3.8 Rallarvegen

Rallarvegen er "handmade", og ble benyttet som transportvei under byggingen av Bergensbanen over høyfjellet. Den er 80 km lang fra Haugastøl - Finse - Hallingskeid om Vatnahalsen til Myrdal og Flåm. Veien blir i dag brukt som gang og sykkelsti og har de siste årene hatt en utvikling som gjør at den kanskje har nådd sin kapasitetsgrense. Ved endret togfrekvens kan denne kapasiteten utvides. Veien er ikke grøftet, noe som fører til at grusen blir vasket vekk hvert år, og har derfor høye vedlikeholdskostnader. I tillegg kommer kostnader til staking, åting og brøyting.

### 3.9 Marked og markedsutvikling.

Marked:

Europeiske, asiatiske og amerikanske turister

Cruiseskipreisende

Norway in a nutshell reisende

Rallarvegsyklister

Turgåere

Bussreisende

Bil- og småbåtreisende

Lokalreisende

Nattogsreisende.

De kvaliteter vi i dag selger på er:

Ren og vakker natur

Miljø

Fysisk utfoldelse

Teknikk

Historie

Kultur.

Vi har i prosjektgruppen diskutert hvilke kvaliteter de ulike markedssegmenter søker, hvordan markedets behov vil utvikle seg og hvilke produktutvikling vi bør gjøre for å komme disse i møte og dermed øke "salget" av Flåmsbana og Aurland og utvide sesongen.

Vi går ut fra at markedsgruppen har gjort de samme analyser og går derfor ikke nærmere inn på disse, men gjengir konklusjonene i form av tiltak og begrunner disse.

## 4. TILTAK

### 4.1 Myrdal stasjon:

Stasjonsområdet på Myrdal er begrenset, og etter den siste utbyggingen er det, slik plattformområdet er i dag, umulig med en ytterligere bebyggelse. Bygningsmessig vil likevel ikke Myrdal stasjon representere noen flaskehals selv med en trafikkmengde på 750.000 reisende pr. år. Antall personer samtidig på Myrdal reguleres av togfrekvensen, og med økning i antall stopp av fjærntogene samt hyppigere tog Myrdal-Flåm vil sannsynligvis presset på stasjonskapasiteten reduseres. Når man i tillegg planlegger direktetog Bergen-Flåm og Oslo-Flåm vil presset reduseres ytterligere. Dersom det likevel skulle bli behov for større trafikkhall/venterom så er det mulig å foreta en endring i bruk av bygg som er på plattformområdet øst for stasjonsbygningen (jernbaneretning).

### 4.2 Vatnahalsen:

Vatnahalsen (tidligere Nordens St. Moritz) med turisthotell er den tyngste i reisesammenheng. Turisthotellet har store turgrupper, spesielt i forbindelse med cruiseskipanløp i Flåm. NSB's anlegg, venterom og toaletter må utbedres og utvides innen nåværende bygningsramme. Små kostnader.

### 4.3 Kjosfossen:

Det bør bygges en utsiktsplattform også på den andre siden av Kjosfossen. Her er fantastisk utsikt og det er en temmelig nifs opplevelse å komme utpå kanten av juvet. Plattformen bør bygges i et transparent materiale slik at de reisende får opplevelsen av å "sveve" over juvet. Kan det og være aktuelt med omvisning på Kjosfoss? Det vil sikkert være av interesse for mange å få se hvordan man produserer energi til togene. Vi bør da lage en modell som viser hele kretsløpet fra fossefallet til toget i bevegelse. Oppholdet på Kjosfossen bør utvides til at folk står over et tog og går på et senere tog.

### 4.4 Berekvam

Bygges om for å gi et bedre tilbud til eget personale, syklistene og turgåere. NSB og Aurland kommune deler kostnadene.

### 4.5 Flåm/Aurland.

Infrastrukturiltak:

Stasjonsbygningen har som nevnt god arealkapasitet. Ved behov (dobling av trafikken) kan vi øke billettsalgskapasiteten med 100% ved å utnytte arealet mer rasjonelt. Ansvarlig: NSB.

Sykkelekspedisjonen kan øke sin kapasitet ved enklere billetteringssystem. (NSB).

Utbygging av toalettanlegg bør skje ved utviding av eksisterende anlegg og i nye eller etablerte servicebedrifter.

Parkeringssituasjonen i Flåm og Aurland blir vurdert kontinuerlig. Ved behov skal konkret areal legges ut. (Aurland Kommune).

Cruisekai skal vurderes. Hele havneanlegget bør organiseres som frittstående kommunal bedrift, evt. som eget selskap. Havneanlegget skal fungere tilfredsstillende for rutebåter, chartertrafikk, cruisetrafikk og småbåter.

Hele Aurland kommune skal defineres som aktivitetsområde for reisende med Flåmsbana. Internt bussamband Gudvangen - Undredal - Flåm - Aurland - Aurlandsdalen må styrkes. Det bør etableres sammenhengende gang og sykkelvei Flåm - Aurland.

Det 30 mål store arealet bør kunne lages til en aktivitetspark for barn og voksne. Parktærene skal være frukttrær med ulik blomstringssesong. Da blir den både vakker og nyttig. Parken bør utformes med tanke på det romantiske slik at den kan fungere som svermepark i sene kveldstimer. Bli trangen til giftemål sterk kan vel de lykkelige få gifte seg i de vakre kirkene i Flåm, Aurland og Undredal.

En bør tilby sightseeingturer med tog på gummihjul, hest og kjerre etc. Det bør ikke etableres flere konkurrerende servicebedrifter dersom allerede etablerte driver med stor ledig kapasitet.

Der er flotte krepsel plasser i fjorden og en bør kunne tilby krepsseturer der turistene fanger krepsene selv, og får den tilberedt på sitt hotell. Det er en trend i turistenes behov som går i retning av det å oppleve det fysiske utfordrende og det spennende. Dette bør en forsøke å utnytte til å trekke turister til Flåm/Aurland også utenom det vi i dag benevner som sesongen.

I Nærøyfjorden er der store vinterforekomster av en fisk som vi nordmenn kaller ufisk, men som er en delikatesse for franskmenn og japanere; pigghå. Vi bør kunne selge tøffe fisketurer på en vinterlig Sognefjord til opplevelseshungrige turister. Et fenomen som også bør kunne utnyttes er at om vinteren er "utsikten" i sjøen mye klarere enn om sommeren. Du oppdager faktisk et nytt landskap på sjøbunnen.



Flåmsbana, Aurland og Sognefjorden er allerede viden kjent. Når produktspekteret blir utvidet bør en reklamere gjennom de samme kanaler vi nytter i dag (aktivitet markedsgruppen).

Det er meget viktig at alle nye tilbud blir kvalitetssikret. Det er et kresent marked vi henvender oss til. Vi må derfor være villige til å støtte alle operatører i innarbeidingsfasen av nye produkter.

Norway in a Nutshell er en suksess, og det bør utvikles flere rundturer i samme kategori.

Forslag: Rundturer som f.eks. omfatter Valdres, Hemsedal, Vikafjell etc. Det bør lages en egen logo for hver tur.

Det er viktig at NSB og Aurland er en spydspiss i utviklingen av turismen i Sogn og Fjordane. Det er ingen annen kommune som har like mange elementer å selge på. Samarbeid med andre kommuner bør skje etter hvert som de kan bidra med å videreutvikle tilbudet.

#### 4.6 Reisen Myrdal-Flåm

Det er viktig for opplevelseskvaliteten at antall sitteplasser = antall passasjerer. Guideinformasjon bør kunne skje i separate anlegg for hver vogn. I tillegg til at Flåmsbana er spesiell teknisk, så bør det og fortelles at den ble tatt i bruk av tyskerne i 1942, men faktisk offisielt åpnet på sin 40 års dag i 1982.

#### 4.7 Rallarvegen

Foreta en gjennomgang av hele Rallarvegen for å få en oversikt over investeringsbehovet ved en kvalitetsheving, og å gjøre den mindre vedlikeholdskrevende.

### 5. KOSTNADER

De foreslåtte tiltak krever ikke store investeringer bygningsmessig.

Infrastrukturendringer Flåm, Aurland og Rallarvegen:

Kalkyle skal foretas.

Produktutviklingstiltakene som er skissert er kostnadskrevende både m.h.t. oppbygging, kvalitetssikring og markedsføringsmessig.

## 6. HANDLINGSPLAN

Vatnahalsen - aktivitet 1994 - ansvarlig NSB

Berekvam - aktivitet 1994 - ansvarlig NSB, Aurland Kommune.

Flåm - infrastrukturaktiviteter oppstart 1994 - ansvarlig Aurland Kommune, NSB.

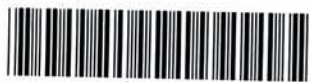
Produktutviklingsaktiviteter - arbeidet starter i 1994 slik at første tilbud kan selges fra 01.05.95.

Markedsbearbeidingaktiviteter følger produktutvikling.

Rallarvegen - aktivitet 1994 - ansvarlig NSB.

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU06196

200000022962