



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité
Stortinget
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/754-7

28. mars 2023

10 spørsmål til prosessen om tildeling av persontogtrafikk på Østlandet

Jeg viser til brev av 21. mars 2023 der komiteen rettet ti spørsmål til prosessen om tildeling av persontogtrafikk på Østlandet.

Innledningsvis vil jeg understreke at denne regjeringen er imot konkurranseutsetting av jernbanen. Regjeringen har i Hurdalsplattformen uttrykt et mål om å sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke, der konkurranseutsetting er hovedregelen for tildeling av avtaler om persontransport med tog. Videre ønsker regjeringen å ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen med særlig vekt på å sikre nasjonal kontroll på viktige områder, som jernbane. Regjeringen stanset derfor konkurranseutsettingen av persontransporten i november 2021, og har gjennomført en direktetildeling av togtilbudet på Østlandet. Direktetildelingen skal blant annet gi et bedre togtilbud til de reisende og bedre utnyttelse av kapasiteten til infrastrukturen – til en god pris for staten.

To sentrale premisser for direktetildelingen har vært konstante gjennom hele prosessen: togtilbudet kunne blitt delt mellom Vy og Flytoget dersom dette hadde gitt best måloppnåelse, og kapasiteten som benyttes av flytogtilbudet skal bli en del av det ordinære togtilbudet fra senest 31. januar 2028, datoen da dagens trafikkavtale med Flytoget utløper. Jernbanen er på mange måter blitt et offer for sin egen suksess. Fra 2012 til 2019 steg antall togpassasjerer fra 62 til 80 millioner pga mer markedsbasert rutemodell med bedre korrespondanse, flere avganger og nye tog. Fullere tog og flere avganger, særlig i rushtiden, gjør at sannsynligheten for forsinkelser blir større. Samtidig blir konsekvensen av forsinkelser større når de først inntreffer. Jernbanetunnelen gjennom Oslo er overbelastet; det er ikke plass til flere tog. Kapasiteten til jernbanenettet på Østlandet må derfor brukes bedre dersom vi skal komme tilbake til veksten i antall reisende som før pandemien, og dersom denne veksten skal tas med kollektivtransport fremfor bil. I tre rapporter i perioden 2019-2020

anbefalte Jernbanedirektoratet å integrere flytogtilbudet i det øvrige togtilbudet for å møte den fremtidige passasjerveksten. Kapasitetsutfordringene i jernbanenettet på Østlandet er noe jeg har tatt tak i som en del av direktetildelingen.

Beslutningen om direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet er tatt. Jernbanedirektoratet mener en samlet tildeling til Vy vil, når direktoratet har sammenlignet de ulike tilbudene, gi den beste måloppnåelsen til en god pris for staten. Det tar jeg til etterretning.

Under følger mine svar til komiteen.

1. Stemmer det at statsråden 2. desember instruerte Jernbaneverket om at Vy skulle tildeles minst en av trafikkpakkene på persontogtrafikken på Østlandet og med dette endret rammebetingelsene for prosessen med tildelingen av trafikkpakkene?

Svar: Ja. 2. desember 2022 sendte Samferdselsdepartementet et justert mandat til Jernbanedirektoratet om direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet der direktoratet ble bedt om å tildele minst én av avtalene til Vy.

2. Stemmer det at togselskapene ikke ble informert om instruksene fra samferdselsministeren som endret tildelingsprosessens karakter? Hvorfor ble togselskapene eventuelt ikke informert?

Svar: Det stemmer. Av hensyn til statens forhandlingsposisjon ble hverken Vy eller Flytoget informert om at Vy skulle tildeles minst én av avtalene.

3. Hva var i tilfelle bakgrunnen for at statsråden valgte å gi en slik instruks til Jernbanedirektoratet?

Svar: Dette var en politisk vurdering som ble klarere i løpet av året. Min vurdering mot slutten av høsten 2022, var at det verken var realistisk eller ønskelig at Vy skulle stå uten drift av togtrafikk på Østlandet fra 2024. Dette ønsket jeg derfor å presisere i mandatet til direktoratet. Jeg vil komme nærmere inn på begrunnelsen for dette i svaret på spørsmål 5.

4. Samferdselsdepartementet eier Vy mens Nærings- og fiskeridepartementet eier Flytoget. Var Nærings- og fiskeridepartementet kjent med at samferdselsministeren instruerte Jernbanedirektoratet om at Vy skulle få tildelt minst en av trafikkpakkene på Østlandet uavhengig av tilbudets kvalitet og pris?

Svar: Det er samferdselsministeren som er ansvarlig for å følge opp statens kjøp av persontogtjenester, gjennom Jernbanedirektoratet som ansvarlig myndighet. Næringsministeren og samferdselsministeren er ansvarlig for å følge opp statens eierskap i hhv. Flytoget og Vy. For ordens skyld ble Nærings- og fiskeridepartementet kjent med mandatendringen om at Vy skulle tildeles minst én av avtalene i januar i år

5. Komiteen ber om begrunnelsen for at Flytoget ikke fikk samme anledning til å gi et tilbud på trafikkpakkene samlet som Vy ble invitert til.

Svar:

Min vurdering mot slutten av høsten 2022 var at det verken var realistisk eller ønskelig at Vy skulle stå uten drift av togtrafikk på Østlandet fra 2024. Dette ønsket jeg derfor å presisere i mandatet til direktoratet. Dette hadde både en politisk og en risikobasert begrunnelse.

Vy driver allerede størstedelen av persontogtrafikken på Østlandet etter kontrakt om offentlig tjenesteyting, direktetildelt av staten. I tillegg utfører Vy trafikken på Bergensbanen etter en kontrakt som var konkurranseutsatt under den forrige regjeringen. Selskapets historie strekker seg tilbake til åpningen av Norges første jernbanestrekning i 1854. Det er et selskap bygget opp av fellesskapet med felleskapets ressurser. Den erfaringen, kulturen og kompetansen Vy har tilegnet seg er ekstremt verdifull for norsk jernbane, og selskapet har vist seg konkurransedyktig både i Norge og Sverige. Jeg anså det ikke som aktuelt at Vy, som utfall av direktetildelingsprosessen for Østlandet, kun skulle stå igjen med drift av fjerntogene på Bergensbanen og regiontogtilbudet på Vossebanen. Dette var en politisk vurdering som ble klarere i løpet av året.

Den risikobaserte begrunnelsen var relatert til risikoen knyttet til en ev. overtakelse av Flytoget av hele togtrafikken på Østlandet. Flytoget har i dag en direktetildelt tjenstekonsesjonsavtale med staten om å drive tilbringertjenesten til Oslo lufthavn som offentlig tjenesteytelse. Videre har selskapet en rammeavtale med Bane NOR om infrastrukturkapasitet på strekningen de trafikkerer. Dette gir Flytoget fortrinnsrett på tildelingen av ruteleier på den best utbygde jernbanestrekningen i Norge. Selskapet har i sin levetid levert gode resultater..

Togtilbudet på Østlandet omfatter samtidig langt flere reisende enn det øvrige togtilbudet i Norge og er langt mer komplekst enn Flytogets nåværende operasjon. Tiden fra denne regjeringens tiltredelse høsten 2021 til den ubegrensede adgangen til å direktetildele persontransport med tog utløper 25. desember 2023, er i denne sammenheng kort. Den forrige regjeringen hadde lagt opp til en oppstartsperiode på over 18 måneder for togtilbudet omfattet av trafikkpakke 4 fra tildeling våren 2022 til driftsstart desember 2023. Oppstartsperioden for direktetildelingen blir kortere enn dette. Det ble foretatt om lag 80 millioner togreiser i Norge i 2019. 60 millioner av disse er omfattet av togtilbudet som inngår i avtalene om Østlandet 1 og 2, dvs. om lag ni ganger flere enn de 6,7 millioner reisene som ble tatt med Flytoget samme år. 1 800 personer jobber i Vy med togtilbudet på Østlandet, mot om lag 350 ansatte i Flytoget. Dersom Flytoget hadde blitt tildelt togtilbudet omfattet av Østlandet 2 ville selskapet hatt under ett år på å overta et togtilbud med langt flere ansatte og om lag 30 millioner reisende. Jernbanedirektoratet la derfor vekt på å evaluere Flytogets tiltak for å kunne håndtere risikoen knyttet til å ev. overta et såpass omfattende togtilbud. Risikoen knyttet til at Flytoget med begrenset tid tilgjengelig skulle overta et såpass omfattende togtilbud som Østlandet 1 og 2 utgjør, var del av begrunnelsen for at jeg ikke lenger anså det som aktuelt at Flytoget skulle ha muligheten til å overta begge avtalene. Jeg

vil for øvrig peke på at departementet, på tidspunktet for endringen i mandatet, ikke hadde mottatt Vys brev om at Vy på eget initiativ ville levere et samlet tilbud på begge avtalene.

Nå som resultatet av direktoratets tildelingsprosess er klart, vil det være naturlig å gjøre grundige vurderinger av hvordan statens verdier kan ivaretas. Uansett utfall av disse vurderingene er det viktig for meg, i tett samarbeid med Næringsministeren, å ta vare på de ansatte i Flytoget, kunnskapen de sitter på og verdiene de har bygget opp for fellesskapet gjennom Flytoget.

6. Kan tildeling av all persontogtrafikken på Østlandet til Vy uten sammenlikningsgrunnlag med tilsvarende rammebetingelser for Flytoget ha medført at staten betaler mer for togtilbudet enn nødvendig?

Svar: Det er etter kollektivtransportforordningen adgang til å gjennomføre direktetildeling av kontrakt om persontransport med tog. Det er imidlertid slik at en prosess om direktetildeling er vesentlig annerledes enn en prosess som gjennomføres som en konkurranse slik den forrige regjeringen la opp til. I denne direktetildelingen har Jernbanedirektoratet forhandlet med statens to persontogselskaper om vederlaget og hvordan tjenestene skal utføres for best mulig måloppnåelse, basert på et mandat fra departementet. Det er detaljerte regler i kollektivtransportforordningen knyttet til vederlaget ved direktetildeling, herunder en metode for hvordan ansvarlig myndighet må gå frem for å unngå risiko for overkompensasjon. I tillegg er det lagt inn mekanismer i avtalene om deling av et eventuelt overskudd mellom staten ved Jernbanedirektoratet og Vy som avregnes årlig og gjøres opp ved kontraktens utløp.

Jernbanedirektoratet begrunner sin anbefaling om en samlet tildeling til Vy med at dette vil gi en lavere pris for staten enn ved en delt tildeling. Flytoget sendte tirsdag 21. mars et alternativt tilbud på flytogtilbudet. Flytoget foreslår at dagens flytogtilbud direktetildeles med en varighet ut 2033, men der alle reisende kan benytte Flytogets avganger mellom Asker og Lillestrøm. Jernbanedirektoratet sin overordnede vurdering av forslaget er at det er lite sannsynlig at det vil gi bedre måloppnåelse enn den opprinnelige inndelingen av Østlandet 1 og 2. Økonomien i forslaget er ikke umiddelbart sammenlignbart med tilbudet som foreligger på Østlandet 2. Jernbanedirektoratet vurderer at en samlet tildeling til Vy samlet sett vil gi et bedre tilbud til de reisende. Flytogets alternativ begrenser Jernbanedirektoratets mulighet til å utvikle nye og mer markedstilpassede rutemodeller. Direktetildelingen skal gi et bedre tilbud på Østlandet, ikke bare rundt Oslo. I tillegg ville det vært nødvendig å reforhandle tilbudet fra Vy på det øvrige togtilbudet. Direktetildelingen er avsluttet. Jeg vil ikke gå videre med Flytogets forslag om en alternativ inndeling av togtilbudet på Østlandet.

7. Vurderte Jernbanedirektoratet eller Samferdselsdepartementet på noe tidspunkt en annen innretning på direktetildelingen av persontogtilbudet på Østlandet, hvor Flytoget ikke ville blitt invitert til å forhandle om direktetildeling?

Svar: I tråd med utredningsinstruksen ble innretningen av direktetildelingen vurdert i forkant av direktetildelingsprosessens oppstart, både av Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. I mandatet for direktetildelingen som ble oversendt Jernbanedirektoratet i mars 2022, ble direktoratet gitt handlingsrom til å dele togtilbudet på Østlandet mellom Vy og Flytoget dersom dette gav den beste måloppnåelsen. Dette ble ikke endret i løpet av direktetildelingsprosessen.

8. Komiteen ber om å få tilsendt oversikt over alle møter mellom Jernbanedirektoratet og andre statlige aktører i jernbanesektoren i forbindelse med tildelingen av trafikkpakker i hovedstadsområdet.

Svar: Jeg har innhentet en oversikt fra Jernbanedirektoratet om hvilke møter de har hatt med statlige aktører.

Dato	Møte mellom Jernbanedirektoratet og
04.11.2021	Samferdselsdepartementet
10.12.2021	Samferdselsdepartementet
04.01.2022	Samferdselsdepartementet
07.01.2022	Bane NOR
18.03.2022	Bane NOR
27.04.2022	Vygruppen
28.04.2022	Flytoget
02.05.2022	Vygruppen
09.05.2022	Flytoget
16.05.2022	Samferdselsdepartementet
18.05.2022	Bane NOR
30.05.2022	Flytoget
24.06.2022	Vygruppen
11.08.2022	Bane NOR Eiendom
19.08.2022	Flytoget
19.08.2022	Vygruppen
24.08.2022	Flytoget
26.08.2022	Vygruppen
30.08.2022	Entur
07.09.2022	Samferdselsdepartementet
08.09.2022	Vygruppen
12.09.2022	Vygruppen
13.09.2022	Bane NOR
20.09.2022	Flytoget
22.09.2022	Vygruppen
30.09.2022	Samferdselsdepartementet
10.10.2022	Vygruppen
14.10.2022	Bane NOR
18.10.2022	Vygruppen

26.10.2022	Flytoget
27.10.2022	Vygruppen
02.11.2022	Flytoget
10.11.2022	Flytoget
10.11.2022	Vygruppen
10.11.2022	Samferdselsdepartementet
14.11.2022	Flytoget
15.11.2022	Flytoget
15.11.2022	Flytoget
21.11.2022	Flytoget
24.11.2022	Flytoget
28.11.2022	Samferdselsdepartementet
02.12.2022	Entur
06.12.2022	Flytoget
16.12.2022	Bane NOR
20.12.2022	Flytoget
20.12.2022	Vygruppen
04.01.2023	Vygruppen
05.01.2023	Flytoget
12.01.2023	Samferdselsdepartementet
16.01.2023	Flytoget
17.01.2023	Flytoget
19.01.2023	Vygruppen
24.01.2023	Vygruppen
10.02.2023	Flytoget
14.02.2023	Flytoget
03.03.2023	Samferdselsdepartementet
08.03.2023	Flytoget
13.03.2023	Vygruppen
13.03.2023	Vygruppen
20.03.2023	Norsk fagskole for lokomotivførere

9. Komiteen ber om å få tilsendt oversikt over alle møter mellom regjeringen og de ansattes organisasjoner i forbindelse med tildelingen av trafikkpakker i hovedstadsområdet. Det presiseres at forespørselen gjelder både embetsverk og politikere i alle departementer samt ved Statsministerens kontor og at forespørselen gjelder alle ledd i de ansattes organisasjoner.

Svar: under er en oversikt over møter representanter fra regjeringen og ansatte i departementene har hatt med arbeidstakerorganisasjonene om direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet.

Dato	Arbeidstakerorganisasjon
07.04.2022	NLF
04.05.2022	NJF, NLF
13.06.2022	NLF, NJF, LO
05.09.2022	Møte LO, NJF, NLF
19.09.2022	LO
02.12.2022	NJF, NLF,
30.01.2023	LO, NJF, NLF

10. Hvor mye ressurser har Vy og Flytoget brukt på å utarbeide tilbud i saken?

Svar: Jernbanedirektoratet har innhentet en vurdering fra Vy og Flytoget om ressursbruken i selskapene knyttet til direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet. Jeg må ta forbehold om at direktoratet eller Samferdselsdepartementet ikke har kvalitetssikret beløpene som oppgis, eller vurdert i hvor stor grad de er sammenlignbare.

Vygruppen

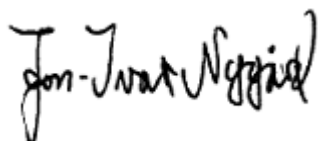
Vys samlede ressursbruk for å utarbeide tilbud på trafikkavtalene for Østlandet er på om lag 16,6 millioner kroner. Intern ressursbruk i tilbudsarbeidet utgjør kostnader på om lag 12,0 millioner kroner. Ekstern ressursbruk utgjør om lag 4,6 millioner kroner.

Flytoget

Flytoget anslår at de har benyttet totalt 14 mill. kroner til tilbudsutvikling, hvorav 4,5 mill. kroner er interne ressurser, og 9,5 mill. kroner er eksterne ressurser. Flytoget anslår at de har benyttet 42 mill. kroner til «mobilisering». Av dette utgjør interne ressurser 6,5 mill. kroner, ekstern ressursbruk utgjør 25,5 mill. kroner, og oppstartskostnader leverandører er 10 mill. kroner.

Flytoget understreker at dette er foreløpige tall.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård