



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

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

Deres ref  
2023/1442

Vår ref  
23/754-9

Dato  
3. mai 2023

## **16 Spørsmål til prosessen om tildeling av persontogtrafikk på Østlandet**

Jeg viser til brev fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen av 25. april 2023 om pågående prosessen vedrørende tildeling av persontrafikk på Østlandet.

Før jeg svarer på hvert av oppfølgingsspørsmålene komiteen har stilt, ønsker jeg å gi noen innledende kommentarer til prosessen for direktetildeling av de to trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2. Staten har innenfor kollektivtransportforordningen et stort handlingsrom for hvordan en direktetildelingsprosess kan gjennomføres og jeg mener den prosessen som har vært kjørt, både har vært i tråd med regelverket og har resultert i en god avtale for staten. I den forbindelse kan jeg også nevne at EFTAs overvåkingsorgan har sendt enkelte spørsmål til Samferdselsdepartementet om direktetildelingen av de to avtalene. Jeg legger departementets svarbrev ved til orientering. Prosessen har fra starten av vært lagt opp slik at både Vy og Flytoget kunne bli tildelt hver sin avtale, og da Vy på eget initiativ gav staten et tilbud på begge pakkene, justerte jeg mandatet til Jernbanedirektoratet slik at Flytoget fremdeles skulle ha en reell mulighet til å kunne hevde seg i konkurransen gjennom at oppstartsperioden ble forlenget ved et eventuelt operatørbytte. Flytoget har gjennom hele prosessen vært en reell tilbyder til én av de to avtalene. Når Jernbanedirektoratet som kompetent myndighet nå har konkludert med at det er Vy sitt samlede tilbud som gir best måloppnåelse, tar jeg dette til etterretning.

Deler av brev blir besvart 3. mai og svar på spørsmål 15 a og b blir besvart innen 10. mai.

Komiteen har følgende oppfølgingsspørsmål:

1. Vil statsråden sørge for å gi innsyn i en usladdet versjon av Jernbanedirektoratets notat av 8. januar, samt all e—postkorrespondanse mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet knyttet til oversendelsen av dokumentet?

Svar: Notatet det er vist til i spørsmålet inneholder informasjon som er unntatt offentlighet med hjemmel i offl. § 13, jf. fvl. § 13 1. ledd nr 2, § 15 1. ledd, og § 23 1. ledd. Jeg vil vurdere om det er sladdet informasjon i dokumentet som det kan gis innsyn i. Dette gjelder også spørsmål om innsyn i tilhørende e-postkorrespondanse. Dette vil oversendes sammen med svarene på spørsmål 15.

2. Etter om lag et halvt år med forhandlinger med Vy om Østlandet 1 og Flytoget om Østlandet 2 anbefaler Jernbanedirektoratet i sitt notat av 8.januar, basert på den etablerte prosessen, å tildele Østlandet 1 til Vy og Østlandet 2 til Flytoget. Hvordan står dette seg opp mot at statsråden en rekke ganger har vist til at tildeling av avtale til Vy for et samlet Østlandet var Jernbanedirektoratets faglige vurdering?

Svar: Vy sendte på eget initiativ et samlet tilbud på togtilbudet på Østlandet. Jeg ønsket en realitetsbehandling av dette forslaget slik at direktoratet kunne vurdere hvilket tilbud som gav best måloppnåelse. Etter at Jernbanedirektoratet innhentet et bindende tilbud fra Vy mente direktoratet at en samlet tildeling til Vy vil gi best måloppnåelse for direktetildelingen, jf. direktoratets pressemelding 3. mars 2023. Det er denne anbefalingen jeg viser til.

3. I notatet fra Jernbanedirektoratet 8. januar fremkommer det tydelig at skissen til tilbud fra Vy fra 16.desember på et samlet Østlandet ikke forholder seg til de oppsatte rammene for forhandlingene med hhv. Vy og Flytoget. Vy foreslår blant annet andre takster, en annen rutemodell og enkelte rutetilbud som ikke anses som realistisk av Bane NOR. Flytoget på sin side fikk ikke mulighet til å tegne opp løsninger helt fritt.

Mener statsråden det er en god måte å bruke to kompetente statlige togselskap på når bare det ene får lov å være kreativ og definere hvordan de kan utnytte infrastrukturen og få mest mulig ut av statlige ressurser i forhandlingene med staten?

Svar: Formålet med å innhente et bindende, samlet tilbud fra Vy var nettopp å avklare realismen i skissen til Vy. Som departementet skrev i brev til Jernbanedirektoratet 16. januar 2023 tas det forbehold om at rutemodellen Vy beskriver ikke uten videre kan sammenlignes med tilbudet Flytoget har gitt. Departementet bemerket også at Vys forslag om andre takster forutsetter dialog med berørte fylkeskommuner om endring i dagens takst- og sonestruktur, samt at slike endringer kan gjennomføres uavhengig av operatøren som drifter togtilbudet. Derfor ønsket jeg at Jernbanedirektoratet skulle avklare hvilket tilbud som gav best måloppnåelse.

Jeg viser for øvrig til begrunnelsen for hvorfor Flytoget ikke ble gitt muligheten til å levere et tilbud på begge avtalene i mitt svar på spørsmål 5 fra komiteen i mitt svarbrev av 28. mars 2023.

- 4 I det sladdede notatet fra Jernbanedirektoratet av 8.januar fremkommer det flere steder at det er betydelig avstand mellom Vys tilbudte pris og det Jernbanedirektoratet mener er et akseptabelt vederlag. Det har vært krevende for Jernbanedirektoratet å forhandle ned prisen fra Vy til et akseptabelt nivå. Gitt dette, hvordan kan statsråden være sikker på at staten har fått en god økonomisk direktekjøpsavtale med Vy?

Svar: Jeg viser til svar på spørsmål 6 fra komiteen i mitt svarbrev av 28. mars 2023.

- 5 Jernbanedirektoratet konkluderte i sitt notat 8. januar med at det ikke vil være mulig å forhandle videre med Flytoget om Østlandet 2 hvis prosessen skal endres til at den ene parten (Vy) får levere et samlet tilbud. Til tross for konklusjonen fra Jernbanedirektoratet så instruerte Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet til å innhente et samlet tilbud fra Vy samtidig som ministeren sier i Stortinget at et samlet tilbud fra Vy ikke skal gå på bekostning av Flytoget sine muligheter.

Kan statsråden forklare på hvilken måte han mener at Flytoget fortsatt hadde en mulighet til å få Østlandet 2 etter at statsråden instruerte Jernbanedirektoratet til å innhente et samlet tilbud fra Vy?

Svar: Jeg mener dette er en ufullstendig gjengivelse av direktoratets vurdering. På tidspunktet notatet ble oversendt til Samferdselsdepartementet la mandatet for direktetildelingen opp til at Jernbanedirektoratet måtte legge til grunn at trafikkstart skulle være ruteterminskiftet desember 2023. Dette ville medført en kort oppstartsperiode for Flytoget til å forberede overtakelsen av driften av Østlandet 2 dersom Flytoget fikk tildelt denne kontrakten. Jernbanedirektoratet la derfor vekt på å evaluere Flytogets tiltak for å kunne håndtere risikoen knyttet til å ev. overta et såpass omfattende togtilbud. Innenfor disse rammene forutsatte direktoratet at beslutning måtte skje innen midten av januar 2023 for å sikre en vellykket trafikkstart. Dersom direktoratet skulle innhente et bindende tilbud fra Vy på hele Østlandet, vurderte direktoratet at det ville være nødvendig med et nytt mandat med en forlenget oppstartsperiode fra Samferdselsdepartementet for at det fremdeles skulle være mulig å dele togtilbudet på Østlandet mellom Vy og Flytoget. Det var viktig for meg at innhenting av et bindende tilbud fra Vy ikke skulle gå på bekostning av Flytogets mulighet til å overta togtilbudet omfattet av Østlandet 2. Direktoratet mottok derfor 20. februar 2023 et justert mandat fra departementet der endringen gikk ut på at oppstartsperioden kunne forlenges ved operatørbytte. Lengde på oppstartsperioden ved et eventuelt operatørbytte skulle være hensiktsmessig og i tråd med handlingsrommet innenfor kollektivtransportforordningen. Mandatet er vedlagt.

- 6 Jernbanedirektoratet konkluderte med at det ikke var mulig å forhandle videre med Flytoget hvis Vy leverte et samlet tilbud på hele Østlandet. Som det fremgår av

notatet vil dette medføre at direktetildelingsprosessen går over til en konkurranse siden det da i praksis blir to konkurrerende tilbud om det samme. Kan statsråden forklare på hvilken måte han mener Flytogets tilbud på Østlandet 2 fortsatt kunne føre frem til en tildeling, i tråd med svaret 2. februar, uten at dette ville blitt en konkurranse?

Svar: Staten har innenfor kollektivtransportforordningen et stort handlingsrom for hvordan en direktetildelingsprosess kan gjennomføres. Jeg mente det var nødvendig å se nærmere på Vys samlede tilbud for å vurdere om dette ville gi bedre måloppnåelse. Departementet ba direktoratet innhente et bindende tilbud fra Vy i et brev av 16. januar 2023. Jeg viser også til mitt svar på spørsmål 5.

- 7 Hvis det, etter at det ble åpnet for et samlet tilbud fra Vy, ikke lenger var mulig å slutføre forhandlingene med Flytoget om Østlandet 2, hvorfor sa statsråden da at det å åpne for et samlet tilbud fra Vy ikke skulle påvirke Flytogets muligheter?

Svar: jeg viser til mitt svar på spørsmål 5 over.

- 8 Dersom Jernbanedirektoratet tok feil i sin faglige vurdering og at det ville være fullt mulig å fortsette forhandlingene med Flytoget på Østlandet 2, hvorfor fikk ikke Flytoget da anledning til å levere et konkurrerende tilbud på en samlet løsning? Ville ikke et konkurrerende tilbud på en samlet løsning gitt et mye bedre grunnlag for å velge mellom delt eller samlet løsning uavhengig av om det allerede var bestemt at Vy skulle få Østlandet 1?

Svar: Jeg viser til svar på spørsmål 5 fra komiteen i mitt svarbrev av 28. mars 2023.

- 9 I forbindelse med offentliggjøringen av Jernbanedirektoratets anbefaling om å gå videre med Vy, vektlegger statsråden risiko knyttet til overføring av trafikk til Flytoget. Hvilken annen risikovurdering er det statsråden da viser til, siden notatet fra Jernbanedirektoratet 8. januar er eksplisitt på at risikoen er moderat og akseptabel ved å la Flytoget overta trafikken på Østlandet 2?

Svar: Jernbanedirektoratets vurdering var knyttet til at Flytoget på kort tid ev. skulle overta togtilbudet omfattet av den ene trafikkavtalen, benevnt Østlandet 2. Jeg viser til svar på spørsmål 5 fra komiteen i mitt svarbrev av 28. mars 2023 der jeg begrunner hvorfor Flytoget ikke ble invitert til å gi et tilbud på begge de to trafikkavtalene, benevnt Østlandet 1 og Østlandet 2.

- 10 Komiteen viser til svarbrevet av 28. mars 2023, der det fremkommer at det var en politisk og risikobasert begrunnelse for hvorfor statsråden 2. desember 2022 ga et justert mandat til Jernbanedirektoratet der direktoratet ble bedt om å tildele minst én av avtalene til Vy. Konkret hvilke endringer var det sommeren og høsten 2022 som gjorde at statsråden justerte mandatet? Var det noen forhold som stilte seg

annerledes enn da prosessen ble igangsatt våren 2022, og i så fall hvilke forhold hadde endret seg?

Svar: Dette var en politisk vurdering som ble klarere i løpet av høsten. Jeg kan ikke peke på konkrete hendelser som førte til denne endringen. Som jeg skriver i mitt svar på spørsmål 5 i mitt svar til komiteen 28. mars strekker Vy historie 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.

- 11 Kan statsråden bekrefte — eller avkrefte - om endringen av mandatet skyldes at Vy sto i reell fare for å tape anbudet eller ikke vinne fram i forhandlingene om direktetildelingen av Østlandet 1?

Svar: Jeg hadde forut for endringen av mandatet ikke informasjon om hvorvidt Vy ville bli tildelt Østlandet 1 eller ikke. Jeg viser for øvrig til mitt svar på spørsmål nr. 5 i mitt svarbrev av 28. mars 2023 til komiteen der jeg begrunner endringen i mandatet.

- 12 Kom Jernbanedirektoratet på noe tidspunkt med faglige innvendinger mot endringen av mandatet, eller mot å innhente samlet tilbud fra Vy?

Svar: Jeg mottok 11. januar et notat fra Jernbanedirektoratet der direktoratet gav en status på forhandlingene om Østlandet 1 og 2, og en overordnet vurdering av Vy sin skisse og sentrale avveininger knyttet til en beslutning om å innhente et bindende tilbud fra Vy.

- 13 Har Jernbanedirektoratet på noe tidspunkt spurt eller forhørt seg om Flytoget kunne levere tilbud på Østlandet 1? Hvis ja, bes det opplyst om når og hva som var bakgrunnen for dette.

Svar: Jeg har forelagt spørsmålet for Jernbanedirektoratet, som har oversendt følgende svar: «Begge de aktuelle avtalepartene for de to trafikkavtalene ble informert om direktekjøpsprosessen i direktoratets brev av 8. april 2022. Av dette brevet fremgår det at direktoratet ville utpeke en foretrukket avtalepart for hver av avtalene, og at denne avtaleparten ville levere tilbud og inviteres til forhandlinger. Den andre aktuelle avtaleparten ville ikke inviteres til å inngi tilbud, men fikk tilgang til det samme forhandlingsgrunnlaget som foretrukket avtalepart. Den avtaleparten som ikke var foretrukket ble også bedt om å kunne inngi et tilbud på kort varsel. Direktoratet orienterte adm.dir. Phillip Engedal i Flytoget 26.10.22 om at forhandlingene om Østlandet 1 var svært krevende, og ba Flytoget å være forberedt på å kunne svare raskt på en eventuell forespørsel om å inngi et tilbud på Østlandet 1 i tillegg til det de arbeidet med på Østlandet 2. Direktoratet inviterte ikke på noe tidspunkt Flytoget direkte til å inngi et tilbud på trafikpakke Østlandet 1.»

14 Komiteen viser til at statsråden i spørretimen 13. april 2023 uttalte "Når det gjelder spørsmålet om Flytoget, om det kunne være aktuelt for begge avtalene, er svaret på det nei." Komiteen viser til Jernbanedirektoratets brev av 8. april 2022 (Saksreferanse 202200276), der de det redegjøres for de generelle rammene for forhandlingene, og hvor det imidlertid står "Både Vygruppen og Flytoget AS er aktuelle avtaleparter for begge avtalene". Kan statsråden redegjøre for hvordan dette harmoniserer og hva som er riktig uttrykk for føringene som har vært gitt i prosessen?

Svar: Brevet av 8. april 2022 ble sendt etter at direktoratet hadde blitt gitt mandatet for direktetildelingen, og før forhandlingene med de to togselskapene startet opp. Som kjent ble mandatet endret 2. desember 2022 og 20. februar 2023. Min uttalelse i Stortinget i april 2023 kom etter at mandatet ble endret.

15 Komiteen viser til svarbrevet av 28. mars og oversikten over møter som svar på komiteens spørsmål 8 og 9. Komiteen ber om å få tilsendt:

- a. all korrespondanse tilknyttet og nedtegnelser fra alle møter mellom Jernbanedirektoratet og andre statlige aktører i jernbanesektoren i forbindelse med tildelingen av trafikkpakker i hovedstadsområdet

Svar: Besvares innen fristen 10.mai.

- b. all korrespondanse tilknyttet og nedtegnelser fra 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

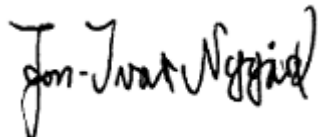
Svar: Besvares innen fristen 10.mai.

16 Mener statsråden at saken kan få betydning for tilliten til staten som forhandlingspartner og mener statsråden at saken kan få betydning for statens forhandlingsposisjon i fremtidige forhandlinger?

Svar: Direktetildeling av persontogtilbudet etter kollektivtransportforordningen er en egen form for anskaffelse som er unntatt lov om offentlige anskaffelser. Jernbanedirektoratet har så langt etter mitt syn gjennomført prosessen på en ryddig og profesjonell måte, og forholdt seg til det regulatoriske rammeverket og mandatet fra departementet. Direktetildelingen skulle bl.a. gi et bedre togtilbud til de reisende og bedre utnyttelse av kapasiteten til infrastrukturen – til en god pris for staten. 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.

I tillegg vil jeg understreke at direktetildelingen kun er én del av tiltakene som skal gi et bedre togtilbud til de reisende. Jeg vil i tiden fremover og i arbeidet med ny nasjonal transportplan ha et sterkt fokus på å bedre punktligheten på jernbanen og prioritere de infrastrukturtiltakene som best bidrar til en bedre hverdag for de reisende.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

Vedlegg

Kopi

Anita Sofie Midtsand