



STORTINGET

Innst. 422 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Redegjørelse av samferdselsministeren om anbudsrunder for Sørlandsbanen

Til Stortinget

Bakgrunn

Den 18. desember 2018 ga samferdselsminister Jon Georg Dale en muntlig redegjørelse i Stortinget om Samferdselsdepartementets arbeid med og ansvar for anbudet på Sørlandsbanen, også omtalt som Trafikkpakke 1 Sør. Dette er konkurransen om å inngå avtale med staten om å drifte togtilbudene på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen. For øvrig vises det til statsrådets redegjørelse, som ligger ved.

Stortinget vedtok i plenum å sende redegjørelsen til transport- og kommunikasjonskomiteen for behandling der.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Bengt Fasteraune, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes,

viser til at samferdselsminister Jon Georg Dale den 18. desember 2018 holdt en muntlig redegjørelse i Stortinget om Samferdselsdepartementets arbeid med og ansvar for anbudet på Sørlandsbanen, også omtalt som Trafikkpakke 1 Sør. Dette er konkurransen om å inngå avtale med staten om å drifte togtilbudene på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen. For øvrig vises det til statsrådets redegjørelse, som ligger ved.

I behandlingen av saken har transport- og kommunikasjonskomiteen sendt fire brev til statsråden i forbindelse med at komiteens mindretall, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, ba om innsyn i saksdokumenter som var unntatt offentlighet. Departementet ga innsyn i enkelte saksdokumenter 15. og 16. mai 2019 og 28. og 29. mai 2019.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at saken handler om statsrådets redegjørelse i Stortinget 18. desember 2018, og tar redegjørelsen til orientering. Flertallet vil påpeke at mindretallet nok en gang legger opp til en omkamp om jernbanereformen, og vil beklage den formen det nå har fått. Flertallet vil peke på at det aldri tidligere har vært aktuelt for medlemmer av komiteen å be om innsyn i interne anbudsdokumenter i samferdselssektoren. Flertallet har likevel etterkommet mindretallets ønsker om slikt innsyn. Flertallet vil imidlertid advare mot at en slik praksis får etablere seg, da det kan gi inntrykk av mistillit til embetsverkets utøvelse av stortingsvedtak.

Flertallet vil vise til at den politiske plattformen for regjeringen utgått av Høyre og Fremskrittspartiet og samarbeidsavtalen mellom regjeringen og Venstre og Kristelig Folkeparti, tok tak i utfordringene i jernbanesektoren etter regjeringsskiftet i 2013. I 2015 ble stor-

tingsmeldingen «På rett spor» behandlet i Stortinget. Her var konkurranseutsetting et viktig element. Den pekte videre på at jernbanens sentrale rolle i transporten de neste tiårene er avhengig av at standarden på transporttilbudet bedres og kapasiteten økes.

Jernbanereformen har tre hovedgrep:

1. Etablering av Jernbanedirektoratet som en helt sentral koordinator i jernbanesektoren.
2. Utskilling av sentrale produksjonsfaktorer fra NSB for å sikre like konkurransevilkår i konkurransen om trafikkavtaler med staten.
3. Tillate NSB å delta på like vilkår med andre aktører.

Flertallet vil peke på viktigheten av etableringen av Jernbanedirektoratet som en sentral koordinator i jernbanesektoren. Operative og faglige vedtak er i større grad delegert til utøvende organer. Samferdselsdepartementet har et overordnet strategisk ansvar for utviklingen i jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet er etablert for å sikre et koordinert og effektivt jernbanetilbud. Direktoratet har derfor fått styrings- og samordningsoppgaver delegert fra departementet.

Flertallet vil peke på at det i forbindelse med konkurranseutsetting av Trafikkpakke 1 Sør ble lagt vekt på at det skulle bidra til flere og mer fornøyde kunder gjennom at den leverandør som velges, skal kunne levere det mest kundevennlige og kostnadseffektive trafikktilbudet. For trafikkpakken skal konkurransen spesielt bidra til å oppnå:

- Flere kunder og økt kundetilfredshet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen.
- Optimal drift og godt vedlikehold av togmateriellet.
- En effektiv og markedsorientert organisasjon.
- Et godt samarbeid med berørte fylkeskommuner.
- Et mest mulig sømløst tilbud mellom lokaltogproduktet på Jærbanen og øvrig kollektivtrafikk.

Flertallet ser frem til hvordan det nye selskapet vil videreutvikle tilbudet på denne strekningen. Selskapet har satt seg høye mål når det gjelder trafikkvekst, og vant anbudet på sin offensive holdning. Flertallet har for øvrig merket seg at Go-Ahead får et vederlag på ca. 1 500 mill. kroner. Det er et årlig snitt på ca. 150 mill. kroner. Dagens operatør får i 2018 486 mill. kroner for denne trafikken. For en tiårsperiode gir dette en redusert kostnad for staten på over 3 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at den såkalte jernbanereformen ble vedtatt i Stortinget i 2015 med knapt flertall. De daværende regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet fikk flertall for reformen med støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre, mens en samlet opposisjon bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne stemte imot.

Den såkalte jernbanereformen er med andre ord svært politisk omdiskutert, spesielt det som gjelder anbudsutsetting av persontransport med tog.

Disse medlemmer viser til at regjeringen og stortingsflertallet har gått inn for at all persontrafikk med tog som staten kjøper, skal anbudsutsettes. Så langt disse medlemmer kan se, vil det ikke være noen unntak fra dette. All persontrafikk med tog vil bli anbudsutsatt gjennom ulike trafikkpakker. Ettersom anbudsutsetting av persontrafikk med tog er en så politisk omstridt sak som den er, mener disse medlemmer det er helt avgjørende at regjeringen og dens underliggende virksomheter gjennomfører anbudsutsettingen av togtrafikken gjennom korrekte og transparente prosesser, slik at det ikke kan stilles spørsmål ved tildelingen av kontraktene i ettertid.

Disse medlemmer har ytterligere fått bekreftet at jernbanens fragmenterte organisasjonsstruktur, med flere statlige eide selskaper som premissleverandør i en anbudsprosess, gjør det svært vanskelig å foreta fornuftige og objektive valg. Disse medlemmer er av den oppfatning at mye av den informasjonen som er gjort tilgjengelig for komiteen, ikke burde vært unntatt offentlighet.

Disse medlemmer viser til at persontrafikken på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen ble utlyst gjennom det som kalles Trafikkpakke 1 Sør, og at konkurransegrunnlaget ble sendt ut av Jernbanedirektoratet 12. oktober 2017. 17. oktober 2018 ble det gjennom pressemeldinger både fra Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet offentliggjort at Go-Ahead Norge AS var tildelt kontrakten for Trafikkpakke 1 Sør. Kort tid etter offentliggjøringen av anbudsvinneren ble det i offentligheten gjort kjent at av 15 definerte vurderingskriterier var anbudsvinnerens anbud dårligere enn konkurrentenes på langt de fleste kriteriene. Dette medførte stor debatt i det offentlige ordskiftet, og opposisjonspartiene på Stortinget ba derfor samferdselsminister Jon Georg Dale om å komme til Stortinget for å redegjøre for prosessen om tildeling av anbudet i Trafikkpakke 1 Sør.

Gjennom sitt arbeid med redegjørelsen om Trafikkpakke 1 Sør har komiteen fått tilgang til dokumenter som er unntatt offentlighet og som det ikke kan refereres til eller siteres fra. Verken offentlig kjente dokumenter eller dokumenter unntatt offentlighet som transport- og kommunikasjonskomiteen har hatt tilgang til kan motbevise inntrykket som er skapt av at det er anbyder med laveste pris som vinner anbud for persontrafikk med tog.

Disse medlemmer mener det da er svært viktig at avvik fra de faglige kriterier blir dokumentert og gjort offentlig. Disse medlemmer reagerer på at komitéflertallet i sin merknad viser til at Go-Ahead har satt seg høye mål når det gjelder trafikkvekst, og vant anbudet

på sin offensive holdning. Hva som er grunnlaget for en slik påstand, er uklart.

Disse medlemmer viser til brev fra samferdselsministeren til transport- og kommunikasjonskomiteen av 8. februar 2019, der det blant annet heter:

«Jernbanedirektoratet har kome fram til at Go Ahead Norge AS vann anbodet om Trafikkpakke 1: Sør fordi dei samla sett leverte det beste tilbodet, det som på fagspråket kallast 'det økonomisk mest fordelaktige tilbodet.' Jernbanedirektoratet har i sine vurderingar om Trafikkpakke 1: Sør vurdert at det var svært liten kvalitetsmessig skilnad på dei tre tilboda som var att i siste runde i konkurransen, og difor vart pris avgjerande.»

Disse medlemmer finner det underlig at kvalitet ikke tillegges mer vekt, mens pris tillegges stor vekt, og at lavest mulig pris i realiteten trumfer kvalitet. Disse medlemmer er av den oppfatning at det aller viktigste er å skape et bedre togtilbud for de reisende, og ber derfor regjeringen sørge for at en i de kommende trafikkpakkene som skal anbudsutsettes, vektlegger kvalitet for de reisende høyere enn lavest mulig pris.

Et annet omdiskutert punkt har vært hvilke prognoser de ulike anbyderne har lagt fram for passasjerutviklingen innen anbudsområdet, og hvilke beregninger som er brukt for disse prognosene. I så måte viser disse medlemmer til brev fra Samferdselsdepartementet til avisa Klassekampen av 18. mars 2019. I brevet har departementet blant annet offentliggjort de ulike tilbydernes forventede passasjertall i slutten av anbudsperioden. Disse medlemmer registrerer at de ulike selskapene til dels har store forskjeller i beregnet passasjerantall for henholdsvis Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen, men at det ikke er offentliggjort hvordan selskapene har foretatt beregningene.

Disse medlemmer har registrert at det er planlagt at hvilket selskap som skal tildeles anbudet for Trafikkpakke 2 Nord, skal offentliggjøres i juni 2019. Dette gjelder all persontrafikk på Rørosbanen, Nordlandsbanen, regiontrafikken i Trøndelag (Trønderbanen), Meråkerbanen, Raumabanen og fjerntrafikken mellom Oslo og Trondheim.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det vil være behov for å stoppe anbudsutsettingen av togtrafikken i Norge inntil det er foretatt en ekstern evaluering, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe videre anbudsutsetting av persontrafikk med tog inntil det er foretatt en ekstern evaluering av anbudsutsettingen av Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord.»

Videre fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke undertegnes kontrakt med anbudsvinner for Trafikkpakke 2 Nord før en ekstern evaluering er gjennomført. Der som evalueringen avdekker at pris er vektet høyere enn kvalitet, avlyses anbudet, og det settes i gang ny anbudsprosess der kvalitet vektet vesentlig høyere enn pris.»

«Stortinget ber regjeringen i fremtidige anbudsutsettelser av persontrafikk med tog også ha med vurderingskriterier for ansattes jobbtrygghet og arbeidsforhold.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen stoppe videre anbudsutsetting av persontrafikk med tog inntil det er foretatt en ekstern evaluering av anbudsutsettingen av Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke undertegnes kontrakt med anbudsvinner for Trafikkpakke 2 Nord før en ekstern evaluering er gjennomført. Der som evalueringen avdekker at pris er vektet høyere enn kvalitet, avlyses anbudet, og det settes i gang ny anbudsprosess der kvalitet vektet vesentlig høyere enn pris.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen i fremtidige anbudsutsettelser av persontrafikk med tog også ha med vurderingskriterier for ansattes jobbtrygghet og arbeidsforhold.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Redegjørelse av samferdselsministeren om anbudsrunder for Sørlandsbanen, holdt i Stortingets møte 18. desember 2018 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 17. juni 2019

Helge Orten

leder

Sverre Myrli

ordfører

Vedlegg

Samferdselsministerens redegjørelse om anbudsrunderen for Sørlandsbanen holdt i Stortinget 18. desember 2018

Takk for moglegheita til å gje ei munnleg utgreiing om Samferdselsdepartementet sitt arbeid med og ansvar for anbodet på Sørlandsbanen.

Eg har fått samtykke av Stortingets presidentskap til å gje ei munnleg utgreiing om Samferdselsdepartementet sitt arbeid med og ansvar for anbodet for Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen, sokalla Trafikkpakke I Sør til Go-Ahead Norge AS. Konkurransen er det første store anbodet om persontransport med tog i ein nyorganisert jernbanesektor og er soleis ein viktig milepæl.

Dei sær gode resultatane frå denne første konkurransen viser at vi leverer på dei måla Stortinget har gjeve til slutning til. Vi legg opp til eit betre tilbod til dei reisande og får meir jernbane for pengane. Dette viser at jernbanereforma og auka konkurranse fungerer. Andre transporttenester har lenge vore kjøpte gjennom konkurranse. No gjer vi det same på jernbanen.

I 2019 brukar vi over 4,2 mrd. kr på å kjøpe togtilbod til dei reisande i Noreg. Dette kjem i tillegg til billettinntektene. Samla sett må vi sikre at dei som leverer tenestene, gjer det så effektivt som mogleg og samtidig leverer høg kvalitet. Eg meiner vi no er på god veg mot nettopp det.

I tillegg til desse store reformgrepa har vi også løyvd meir pengar til jernbanen. I 2019 er endå ein gong jernbanen budsjettvinnar under vår regjering, slik han har vore fleire år på rad. Vi er difor no inne i den mest hektiske og ambisiøse byggeperioden for norsk jernbane sidan Nordlandsbanen vart ferdigstilt i 1962. I 2012, under den førre regjeringa, vart det løyvd 12,5 mrd. kr til jernbaneføremål. I 2019 har regjeringa fremja forslag og Stortinget vedteke ei løyving til jernbanen på heile 26,4 mrd. kr. Så mykje pengar må ein nytte godt.

Jernbanereforma skal gje oss meir jernbane for pengane, best mogleg ressursutnytting og eit betre tilbod til dei som brukar tog. Utvikling av jernbanen skal rettast inn mot kundane og deira etterspurnad etter transporttenester. Der dette kan føre til meir innovasjon og betre ressursutnytting, skal oppgåvene i større grad utførast av aktørar som konkurrerer på like villkår.

Vi ser no gode resultat av regjeringas politikk. Det er no 100 fleire togavgangar kvar dag enn det var ved regjeringsskiftet i 2013, og talet på passasjerar har auka med meir enn 10 millionar.

Sjølv om vi no innfører konkurranse om å vinne trafikkavtalar med staten, vil eg minne om at staten framleis har god kontroll over jernbanesektoren. Staten eig all infrastruktur gjennom statsføretaket Bane NOR, og staten eig alle toga gjennom selskapet Norske tog. Vida-

re koordinerer staten all utbygging, investeringar i materiell, utvikling av ruteplanar, billettering og drift av togtilboda gjennom kontraktar som Jernbanedirektoratet inngår med verksemdene i sektoren. Statens jernbanetilsyn er tilsynsmynde og overvakar marknadan på jernbaneområdet og skal bidra til ein effektiv marknad med sunn konkurranse på likeverdige villkår. I tillegg kjøper staten som nemnt togtilboda gjennom trafikkavtalar.

Staten har soleis kontroll på alle sentrale delar av jernbanen. Regjeringa følgjer dermed opp føringane frå Stortinget.

I denne orienteringa vil eg først seie noko om bakgrunnen for sjølve konkurransen, og kvifor det no er Jernbanedirektoratet som inngår og følgjer opp kjøp av persontransport med tog, og ikkje departementet. Deretter vil eg gå nærare inn på sjølve konkurransen om Trafikkpakke I Sør og ansvarsdeling og styringsstruktur i jernbanesektoren. Gjennom orienteringa vil eg få fram at sjølve tildelinga av kontrakten har skjedd utan politisk innblanding.

Ein del av bakgrunnen for jernbanereforma var dei mange utfordringane som jernbanesektoren opplevde i 2009 og 2010. Utfordringane er dokumenterte i rapporten Hovudutfordringar for norsk jernbane frå 2011, som vart tinga av tidlegare statsråd Magnhild Meltveit Kleppa. Rapporten vart forfatta av ei arbeidsgruppe som var sett saman av leiarane i NSB, Jernbaneverket, Statens jernbanetilsyn, Samferdselsdepartementet og i tillegg ein representant for godsneringa.

Arbeidsgruppa peika på at det var fleire strukturelle svakheiter i jernbanesektoren. Mellom anna var det ein mangel på tydelege mål og lite kundefokus. I tillegg var det for låg effektivitet og samfunnsøkonomisk lønsemd i sektoren, og det var for få forretningsmessige relasjonar mellom aktørane i marknaden.

I rapporten vart det peika på fleire verkemiddel for å skape eit jernbanesystem der infrastruktur og togtilbod heng betre saman. Det vart m.a. også peika på i rapporten at det er viktig å tenkje langsiktig og heilskapleg i utviklinga av sektoren, og at det er viktig bruke konkurranse som verkemiddel til å løyse transportutfordringane i utvalde marknader.

Konkurranse gjev staten meir kunnskap om kva ei teneste kostar, ettersom kjøparen kan samanlikne tilbod. Konkurransen bidreg ofte til meir innovasjon og auka merksemd på å gje kundane gode tilbod. Konkurransen er òg vanleg i mange andre former for transport. Fylka legg ut kollektivdrift på anbod. Statens vegvesen legg ut ferjedrift på anbod. Departementet har nyleg

hatt ein anbudsrunde om drift av kystruta, og departementet legg ut ulønsame flyruter, såkalla FOT-ruter, på anbod osv. Konkurransen om drift av togtenester er heller ikkje nytt. Til dømes har NSB vunne to av seks anbuds-konkurransar i Sverige og vunne konkurransen om Gjøvikbanen her i Noreg.

Den politiske plattformen for regjeringa, utgått av Høgre og Framstegspartiet, og samarbeidsavtalen mellom regjeringspartia og Venstre og Kristeleg Folkeparti i førre periode svara på utfordringane ved å varsle ei omfattande reform av heile jernbanesektoren.

Regjeringa tok tak i utfordringane i jernbanesektoren ved å setje i gang arbeidet med jernbanereforma hausten 2013. I 2015 vart stortingsmeldinga På rett spor handsama i Stortinget. Stortinget gav tilslutning til at reforma skulle gjennomførast, og departementet og underliggjande verksemdar starta arbeidet med reforma med ein gong.

Regjeringa har dei siste åra jobba i høgt tempo med den omfattande jernbanereforma for å løfte norsk jernbane til eit moderne og fungerande transportsystem. Regjeringa har orientert Stortinget jamleg om status i arbeidet gjennom omtale i budsjettproposisjonane.

Måla med reforma er å oppnå ein hensiktsmessig styringsstruktur, forretningsmessig organisasjonsform og tydelege mål for jernbanesektoren. Betre togtenester og meir jernbane for pengane er drivarane i reforma.

I reformarbeidet har Samferdselsdepartementet også lagt til grunn at det skal vere ei meir overordna politisk styring av sektoren, slik at utførande verksemdar får større operativ fridom. Samstundes har det vore viktig å lære frå andre land som har gjennomført tilsvarande eller liknande reformer.

Skal jernbanen spele ei viktig rolle i transportsystemet dei neste tiåra, må standarden på transporttilbodet betrast og kapasiteten aukast. Regjeringa sitt overordna mål for jernbanen er at toget skal vere eit konkurransedyktig alternativ.

For å oppnå desse overordna måla er det særleg tre grep som har vore viktige for konkurransenutsetjinga av persontransporttenester:

1. etablering av Jernbanedirektoratet som ein heilt sentral koordinator i jernbanesektoren
2. skilje ut sentrale produksjonsfaktorar frå NSB for å sikre like konkurransevilkår i konkurransen om trafikkavtalar med staten
3. tillate NSB å delta i konkurransar på same vilkår som andre aktørar

Med etableringa av Jernbanedirektoratet som ein sentral koordinator i jernbanesektoren har regjeringa lagt opp til ein endra styringsmodell for sektoren. Operative og faglege vedtak er i større grad delegerte til utøvande organ. I jernbanesektoren er det spesielt viktig å sørge for at planlegging av nye rutetilbod heng tett saman med utvikling av infrastruktur og investering i ma-

teriell. Kvart av desse områda krev detaljert fagkompetanse og langsiktigheit.

Samferdselsdepartementet har det overordna, strategiske ansvaret for utviklinga av jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet er etablert for å oppnå eit godt koordinert og effektivt jernbanetilbod. Direktoratet har difor fått både styrings- og samordningsoppgåver delegert frå departementet.

Jernbanedirektoratet har dermed fått i oppgåve å sørge for den operasjonelle styringa og koordineringa av einingar i sektoren og forvaltar dermed tildelte løyvingar. Styringa frå direktoratet skjer i hovudsak som avtalestyring.

Avtalane direktoratet forvaltar, rettast inn slik at krava til leverandøren er i samsvar med føresetnadene som er sette av Stortinget, og føringar som er gjorde gjennom vedtak om løyving.

Slik er Jernbanedirektoratet avtalepart for alle verksemdar eller selskap – i motsetning til slik det var før jernbanereforma, der t.d. avtalar om kjøp av persontransport vart gjennomførte av departementet.

Like vilkår er ein grunnleggjande premis for å sikre rettferdig konkurranse. I Noreg har vi ved å skilje ut dei mest sentrale produksjonsfaktorane frå NSB lagt til rette for at alle tilbydarar får lik tilgang til produksjonsfaktorane på like vilkår.

Nødvendige grep for å sikre like konkurransevilkår har vore å skilje ut rullande materiell i togselskapet Norske tog, skilje ut vedlikehaldsselskapet Mantena og skilje ut nødvendige sals- og billetteringstenester i selskapet Entur.

Entur har òg ansvaret for å hente inn og gjere rute-data tilgjengelege, drifte ein nasjonal, konkurransenøytral reisepanleggjar og sørge for grunnleggjande infrastrukturtenester for elektronisk billettering. Dette er eit grep Stortinget har bedt om, og som departementet har gjennomført.

Regjeringa har ei grunnleggjande tru på at konkurranse i mange markadar kan gje oss meir innovasjon og betre ressursutnytting. Difor har arbeidet med jernbanereforma hatt høg prioritet.

Ved å tillate NSB å delta i konkurransar må regjeringa sikre at NSB skal kunne delta på lik linje med andre togselskap.

Samferdselsdepartementet har som eigar av NSB jobba for å setje selskapet i stand til å kunne konkurrere på lik linje med andre togselskap. Regjeringa har m.a. i budsjetta for 2016 og 2017 fått tilslutning frå Stortinget til forslag om redusert utbytte frå NSB for å gje selskapet ressursar til å omstille seg. Departementet har vidare arbeidd mykje med å få avklart dei økonomiske og juridiske rammene og har handtert ulike spørsmål som gjeld pensjon, m.a. gjennom Prop. 129 S for 2016–2017. I den proposisjonen fremja Samferdselsdepartementet eit framlegg om fullmakt til å pådra staten forpliktingar til

å gje støtte til NSB AS ved ei eventuell utmelding frå Statens pensjonskasse. Desse grepa har vore eit vesentleg bidrag for å sikre at NSB skal kunne omstille seg og ha moglegheit til å konkurrere på like vilkår som andre aktørar. Departementet har også som etatstyrar fått på plass ei fullmakt, slik at Jernbanedirektoratet har kunna inngå ein direktetekjøpsavtale med NSB for å levere dei togtenestene som ikkje er konkurranseutsette. Dette sikrar også at NSB får tid til å omstille sin eigen organisasjon.

Regjeringa har med andre ord gjort fleire grep før trafikkpakkene vart lagde ut, for å leggje til rette for at NSB skal kunne konkurrere på mest mogleg like vilkår.

Dette var ein kort gjennomgang av bakteppet for konkurranseutsetjinga.

No vil eg gå over til sjølve konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør. Dette er konkurransen om å inngå avtale med staten om å drifte togtilboda på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen.

Først vil eg orientere om dei viktige prinsippa staten som kjøpar legg til grunn for dei statlege anskaffingane. Deretter vil eg gå noko meir i detalj om kva for oppgåver Samferdselsdepartementet har hatt ansvar for, og kva for oppgåver Jernbanedirektoratet har hatt ansvaret for, i ulike fasar av gjennomføringa av Trafikkpakke 1 Sør.

Eg vil også gå gjennom korleis samhandlinga mellom departementet og direktoratet har vore etter at direktoratet vart etablert. Til sist vil eg summere opp hovudtrekka i konkurransen.

Konkurransar om persontransport med tog skal og må følgje dei grunnleggjande anskaffingsrettslege prinsippa om konkurranse, likebehandling, føreseielegheit, etterprøvbarheit og forholdsmessigheit. Prinsippa er viktige for å tryggje alle tilbydarane om at dei vert likt handsama. Dei skal også vite kva reglar som gjeld i anskaffinga, og at avgjerda er etterprøvbar. I profesjonelle anskaffingar som denne er det konkurransegrunnlaget som seier kva reglar som skal leggjast til grunn for kven som vinn. Konkurransegrunnlaget skal liste opp både kva for krav som tilboda må oppfylle, og kva for tildelingskriterium som tilboda vert evaluerte etter.

Det ein kjøpar ønskjer å oppnå, skal speglast i grunnlaget for konkurransen og vere det som tilbydarane konkurrerer på når dei leverer tilboda sine. Å fastsetje mål og tildelingskriterium er ein sentral del av jobben med å førebu konkurranse.

No nokre ord om ansvarsdelinga mellom departement og direktorat.

Ved behandlinga av stortingsmeldinga På rett spor – Reform av jernbanesektoren slutta Stortinget seg til forslaget om ny organisering av jernbanesektoren og etableringa av Jernbanedirektoratet. Overføringa av oppgåver er m.a. omtalt i budsjettproposisjonen med tilleggsnummer for 2017, og sjølve etableringa er forankra i kgl. res. av 5. februar 2016.

Fram til etableringa av Jernbanedirektoratet 1. januar 2017 forvalta Samferdselsdepartementet oppgåva med å inngå og følgje opp trafikkavtalar som regulerer staten sitt kjøp av persontransporttenester med tog. Denne oppgåva vart lagd til Jernbanedirektoratet då direktoratet kom i normal drift 1. januar 2017.

Samferdselsdepartementet hadde ansvaret for førebuing av konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør, då planlegginga av konkurransen starta i 2016. Frå 1. januar 2017 overtok Jernbanedirektoratet ansvaret for gjennomføringa av konkurransen. Sjølve konkurransen vart sett i gang ved at konkurransegrunnlaget vart sendt ut av Jernbanedirektoratet 12. oktober 2017. Konkurransen vart avslutta meir enn eit år seinare med kontraktinngåing mellom Jernbanedirektoratet og Go-Ahead 30. oktober i år.

Tilbydarane konkurrerte om å inngå ein langsiktig trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Dei konkurrerte soleis om retten til å drifte dei togtilboda som trafikkavtalen omfatta. Trafikkavtalen som Jernbanedirektoratet no har inngått med Go-Ahead, inneheld ei rekkje krav til kvalitet på ulike delar av tilbodet. Krava sikrar at dei reisande skal få eit minst like godt togtilbod som vi har kontraktsfesta i gjeldande direktetekjøp med NSB.

Stortinget gav ved behandlinga av revidert nasjonalbudsjett for 2018 Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå kontraktar om kjøp av persontransport med tog. Dette inkluderer avtale om drift av togtrafikken på Sørlandsbanen i inntil ni og eit halvt år. Samferdselsdepartementet har delegert fullmakta til Jernbanedirektoratet i supplerande tildelingsbrev til direktoratet.

Vi kan grovt dele arbeidet med konkurranseutsetjinga av Trafikkpakke 1 Sør i to delar, førebuingssfasen og tilbodsfasen.

Til førebuingssfasen: Fram til 1. januar 2017 hadde Samferdselsdepartementet, som tidlegare orientert om, ansvaret for førebuinga av konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør. Førebuingane har skjedd samstundes med oppretting av Jernbanedirektoratet og dei nye selskapa i sektoren og er gjort greie for i budsjettproposisjonane for både 2016, 2017 og 2018. Arbeidet i departementet har omfatta m.a.:

- å varsle marknaden om konkurransen i kunngjeving av prekvalifiseringsordninga, det skjedde 4. og 8. april 2016 på Doffin og TED
- å halde marknadskontakt, m.a. gjennom tilbydar dag 10. mars 2016
- å gjere førebuande arbeid for konkurransen og arbeid med konkurranse dokumenta
- å fastsetje dei overordna måla for togtilbodet i Trafikkpakke 1 Sør
- å fastsetje tildelingskriteria for Trafikkpakke 1 Sør
- å sende eit førebels konkurransegrunnlag ut på høyring til fylkeskommunane langs Sørlandsbanen, til

prekvalifiserte tilbydarar og til alle selskapa i jernbanesektoren 9. desember 2016

- å fastsetje ein tidsplan for konkurransen
 - å starte arbeidet med prekvalifiseringa av tilbydarar
- Samstundes har departementet også jobba med erfaringsoverføring til Jernbanedirektoratet og arbeid med grensesnitt mellom dei to nye verksemdene.

Som nemnt sende Samferdselsdepartementet eit førebels konkurransegrunnlag ut på høyring til fylkeskommunane. I desse breva orienterte departementet om at konkurransegrunnlaget for Trafikkpakke 1 Sør ville verte sendt ut noko seinare enn planlagt. Utsetjinga var av omsyn til at dei nye statlege selskapa som var skilte ut frå NSB, skulle få nok tid til å kome i drift. I tillegg trong departementet noko meir tid til avklaringar av pensjon, og ein ville sjå konkurranseutsetjinga i samanheng med ny Nasjonal transportplan som skulle leggjast fram våren 2017.

Ei viktig oppgåve for Samferdselsdepartementet var å fastsetje mål med kjøpet og tildelingskriterium. Måla og kriteria legg ramma for kva ein som kjøpar vil oppnå med konkurransen. Eg vil no orientere nærare om desse.

Måla med konkurransen er omtalte i ei rekkje dokument, m.a. i Samferdselsdepartementet sine høyringsbrev. Der er måla formulerte slik:

«Staten vil gjennom konkurranseutsetting av Trafikkpakke 1: Sør bidra til flere og mer fornøyde kunder gjennom at den Leverandør som velges skal kunne levere det mest kundevennlige og kostnadseffektive trafikktilbudet.

For trafikkkpakken skal konkurransen spesielt bidra til å oppnå:

- Flere kunder og økt kundetilfredshet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen.
- Optimal drift og godt vedlikehold av togmateriellet.
- En effektiv og markedsorientert organisasjon.
- Et godt samarbeid med berørte fylkeskommuner.
- Et mest mulig sømløst tilbud mellom lokaltogproduktet på Jærbanen og øvrig kollektivtrafikk.»

Måla er ei direkte oppfølging av Stortinget si tilslutning til målet i stortingsmeldinga På rett spor – Reform av jernbanesektoren, der det står i Innst. 386 S for 2014–2015:

«For å få mest mulig ut av den statlige ressursinnsatsen, og for å innføre en større dynamikk, nytenkning og kundeorientering i persontogmarkedet, vil regjeringen innføre konkurranse om å drive persontogtransport på vegne av staten.»

Etter at Jernbanedirektoratet overtok kjøpsoppgåva, har direktoratet lagt til grunn

tildelingskriteria som er fastsette av departementet. Tildelingskriteria for Trafikkpakke 1 Sør er som kjent pris 40 pst. og kvalitet 60 pst., delt inn i korleis tilbydar vil oppnå fornøgdde kundar – 40 pst. vekting, korleis til-

bydar forvaltar togmateriell – 5 pst. og tilbydars organisasjon og leing – 15 pst.

Eg har til no orientert om måla som Samferdselsdepartementet sette for anskaffinga. Måla viser tydeleg kva som er politisk ønskjeleg å oppnå ved kjøp av persontransport på strekninga. Alt dette var altså fastsett før 31. desember 2016.

Eg går no over til å seie litt om gjennomføringa av kjøpet som Jernbanedirektoratet har hatt ansvaret for.

Frå 1. januar 2017 overtok som sagt Jernbanedirektoratet hovudoppgåva med å inngå og følgje opp trafikkavtalar som regulerer staten sitt kjøp av persontransporttenester med tog. Direktoratet tok slik òg over den einskilde oppgåva med å gjennomføre konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør.

Jernbanedirektoratet forvaltar oppgåva med å inngå og følgje opp kjøp av persontransporttenester med tog i samsvar med instruks for direktoratet og styrings-signala som går fram av tildelingsbrev for 2017 og 2018.

I tildelingsbrev har departementet trekt opp mål, vilkår og krav til etaten for dei respektive åra i tråd med budsjettvedtaka i Stortinget. Departementet har òg lista opp dei viktigaste prioriteringane og retningsgjevande prinsippa for kjøparoppgåva. I tildelingsbrevet for 2017 går det m.a. fram at Jernbanedirektoratet på ein effektiv måte skal forvalte og utvikle kjøpet av persontransporttenester med tog. Vidare følgjer det av brevet at dette skal vere i samsvar med overordna transportpolitiske mål, og at Jernbanedirektoratet skal vere ein krevjande og tydeleg bestillar.

Jernbanedirektoratet har også fått beskjed om å se- tje seg godt inn i dei marknadene dei kjøper tenester frå, og transportbehova togtilbodet skal dekkje. Kunnskap om marknaden er ein føresetnad for at innføringa av konkurranse om persontransporttenester med tog skal lykkast.

Departementet har i tildelingsbrevet oppmoda Jernbanedirektoratet om å vurdere og føreslå kva andre avgjerder innan kjøp av persontransport som må avklarast med departementet. Direktoratet skal også i nødvendig grad halde departementet informert på området. Vidare er det ei heilt sentral føring at arbeidet med å forhandle fram nye avtalar må tilpassast den ordinære budsjettprosessen.

Jernbanedirektoratet har innanfor dei rammer som departementet har trekt opp, arbeidd med følgjande store hovudoppgåver etter at dei tok over ansvaret for Trafikkpakke 1 Sør:

I førebuingssfasen har dei gått gjennom høyringsinnspela frå fylkeskommunane, og fristen for innspel var 18. januar 2017. Dei har gjort ferdig konkurransegrunnlaget for Trafikkpakke 1 Sør. Dei har slutført prekvalifiseringa av dei tilbydarane som hadde søkt om slik kvalifisering for å kunne delta i konkurransen.

I denne fasen, førebuingfasen, har Samferdselsdepartementet gjort nokre få avklaringsknytte til framdrift og omtale av pensjon i konkurransegrunnlaget. Dette har vore nødvendig for å skape klare og føreseielege rammer for konkurransen.

I tilbudsfasen har direktoratet hatt ansvar for å sende ut konkurransegrunnlaget til dei prekvalifiserte tilbydarane, og grunnlaget vart sendt ut 12. oktober 2017 med tilbudsfrist 1. mars 2018.

Vidare har direktoratet hatt ansvar for å anonymisere og svare ut spørsmål frå tilbydarane, å evaluere dei mottekne tilboda, å forhandle med tilbydarane i fleire omgangar, å informere tilbydarane om kven dei har valt, og grunnje det. Dei har hatt ansvar for å inngå kontrakt, å behandle eventuelle klager på tildeling av kontrakt og å følgje opp vinnande leverandør i etableringsåret.

I denne fasen har Samferdselsdepartementet ikkje hatt ei aktiv rolle eller gjeve føringar for utfallet av konkurransen av noko slag.

Summert opp kan ein seie at det er Samferdselsdepartementet som har formulert måla med konkurransen. Jernbanedirektoratet har hatt ansvar for gjennomføring av sjølve konkurransen med alt det inneber.

Eg vil også seie nokre ord om styringslinjer mellom departementet og direktoratet.

Direktoratet har jobba sjølvstendig med alle dei nemnde oppgåvene i tilbudsfasen og rapporterte på vanleg måte om status, prosess og risiko på eit overordna nivå til departementet i den ordinære styringsdialogen. Årsrapportar er publiserte på heimesidene til direktoratet. I nokon av desse rapportane har Jernbanedirektoratet kort omtalt status for arbeidet med konkurranseutsetjinga av Trafikkkpakke I Sør.

Jernbanedirektoratet har i tillegg til dei korte statusrapporteringane, som eit innspel til budsjettprosessen for 2017 og 2018, utarbeidd eit kort grunnlag til omtale av konkurranseutsetjinga av Trafikkkpakke 1 Sør i statsbudsjettet. Samferdselsdepartementet orienterte Stortinget om status i saka om Trafikkkpakke I Sør i budsjettproposisjonane. Departementet har i 2017 som etatsstyrar i tillegg hatt nokre statusmøte knytte til dei nye oppgåvene som vart overførte til direktoratet, og nokre spørsmål knytte til organiseringa av sektoren.

Både Jernbanedirektoratet og aktørar direktoratet har hatt dialog med, har sett departementet på kopi på fleire av dei breva som har vore utveksla mellom partane. Departementet har i tråd med vanleg praksis berre teke breva til vitande. Det har også førekomme at departementet har vorte kontakta direkte. I desse tilfella har ein på administrativt nivå sendt breva til Jernbanedirektoratet, slik at direktoratet har stått for handteringa av dei. Departementet har ikkje teke imot tilbudsdokumenta frå tilbydarane. Vi har ikkje teke imot spørsmål og svar

som har vore utarbeidd i konkurransen, og har heller ikkje teke imot evalueringsmodellane frå direktoratet.

Etter at Jernbanedirektoratet overtok kjøpsoppgåva, har departementet gjennomført avklaringsknytte tilfelle for Trafikkkpakke I Sør. Desse sakene kjem eg til i det vidare. Dei er:

- utsetjing av tilbudsutlysning og omtale av pensjon i konkurransegrunnlaget
- utsetjing av tidspunkt for tildeling av kontrakt
- klagesaksbehandling

Våren 2017 avgjorde departementet at tidspunkt for trafikkkstart skulle endrast til juni 2019 for Trafikkkpakke I Sør, og at konkurransegrunnlaget dermed skulle sendast ut i oktober/november. Utsetjinga vart kunnngjort i ei pressemelding frå Samferdselsdepartementet 2. mai 2017. Utsetjinga kom av at det var brukt meir tid på å planleggje gjennomføring, m.a. for å sikre likebehandling av togtilbydarane, og vareta handteringa av pensjonsspørsmålet som tilsette i sektoren hadde peika på.

Departementet avgjorde kva for ein tekst som skulle stå i konkurransegrunnlaget om pensjon. Det var for å sikre at alle tilbydarane fekk lik kunnskap om pensjonsløysingane og kunnskap om tilskotsordningane som NSB kunne søkje på i tråd med budsjettfullmaktene som var gjevne i revidert nasjonalbudsjett 2016. Avklaringsknytte inneber at den som vinn, ikkje arvar meirkostnaden knytt til historiske opptente pensjonsrettar for dei eldste tilsette som vert verksemdsoverdratte og har SPK-medlemsskap.

Avklaringsknytte om pensjon var soleis viktige av tre omsyn:

1. at NSB og andre tilbydarar kunne konkurrere på like vilkår
2. å vareta eldre tilsette ved ei eventuell verksemdsoverdraging
3. at alle tilbydarane fekk lik tilgang på informasjon

Utover dette har ikkje departementet lagt føringar på pensjon.

Den 9. mai 2018 sende direktoratet eit brev til departementet der dei skriv at dei ville utvide fristen for kontraktstildeling for å sikre ein forsvarleg tildelingsprosess. Dei skriv m.a.:

«Årsaken til forsinkelsene er at tilbudene er mange og omfattende. For å sikre kvalitet i evalueringen og likebehandling av tilbyderne er det gjennomført et omfattende evalueringsarbeid. Ved fortsatt å holde på 1. juli som kontraktstildelingstidspunkt, vil det bli mindre mulighet for kvalitetssikring, og tilbyderne vil få svært kort tid til å levere reviderte tilbud.»

Departementet gav i brev av 15. mai 2018 tilslutning til Jernbanedirektoratet si faglege tilråding om å gje tilbydarane ekstra tid. Departementets vurdering var at dette var viktig for å gje ein berekraftig og reell konkurranse. Jernbanedirektoratet har gjennomført

konkurransen i tråd med føresetnadane i jernbanereforma. Dei føresetnadane har altså hatt støtte i Stortinget ved fleire høve.

Samferdselsdepartementet er overordna myndighet for dei enkeltvedtaka som Jernbanedirektoratet fattar, i tråd med føresetnadane i forvaltningslova. I tråd med sektorprinsippet har departementet difor vore klageinstans for to klagesaker. Desse sakene handla om at direktoratet hadde pålagt NSB å sende informasjon om forbruksstatistikk for køyretøy og komponentar, og informasjon om reisemønstra på Sørlandsbanen. Direktoratet meinte tilgang til informasjonen var nødvendig for å kunne leggje best mogleg til rette for ein rettferdig konkurranse, etter jernbanelova § 8 c.

Departementet fann det rett å innhente råd frå Statens jernbanetilsyn som sikkerheitstilsyn og overvakar av marknadane. Dei støtta direktoratet i at denne typen informasjon ville stille dei konkurrerande togselskapa likast mogleg i konkurransen. Dei støtta også at det var nødvendig for dei nye brukarane av køyretøya å kjenne til forbruksstatistikken for å kunne planleggje eit godt vedlikehald. Basert på desse vurderingane fekk NSB ikkje medhald av departementet og måtte difor sende over den informasjonen til direktoratet.

Alle vurderingar utover det eg no har gjort greie for, har altså i perioden etter 1. januar 2017 vore gjorde av Jernbanedirektoratet. Dei har vore gjorde etter denne tidslinja:

- Jernbanedirektoratet gjennomførte prekvalifiseringa frå 1. januar 2017.
- Jernbanedirektoratet ferdigstilte konkurransegrunnlaget frå 1. januar 2017 til 5. oktober 2017.
- Jernbanedirektoratet sende ut konkurransegrunnlaget 12. oktober 2017.
- Jernbanedirektoratet evaluerte tilboda frå tilbodsfristen 1. mars 2018 og fram til tildeling 17. oktober 2018.
- Jernbanedirektoratet forhandla med tilbydarane i to omgangar – første runde frå 22. til 28. mai og andre runde frå 20. til 21. august 2018.
- Jernbanedirektoratet informerte tilbydarane om kven dei hadde valt den 17. oktober 2018.
- Jernbanedirektoratet signerte kontrakt 30. oktober 2018.
- Jernbanedirektoratet handsama klage frå 30. oktober 2018 til 13. november 2018.

Eg tok over som samferdselsminister 31. august i år. I perioden fram til tildeling av tilbodet har eg ikkje på noko tidspunkt vore orientert om vurderingane som Jernbanedirektoratet har gjort av aktuelle tilbydarar. Eg kjem tilbake til dette.

Avslutningsvis ønskjer eg å samanfatte hovudtrekka i konkurransen.

I Trafikkpakke 1 Sør vart kvalitet vektlagt med 60 pst. og pris 40 pst. i tråd med føringane frå Samferdselsdepartementet.

I Jernbanedirektoratet si tildeling av kontrakt 17. oktober 2018 skriv direktoratet at alle tre leverte tilbod som scora høgt på kvalitet. NSB var noko betre enn Go-Ahead på kvalitet, men Go-Ahead var klart betre på pris. Direktoratet skriv i sitt tildelingsbrev at «prisen i vinnende tilbud ble derfor avgjørende for utfallet av konkurranse. Samlet sett leverer Go-Ahead en besvarelse som gir Direktoratet trygghet for at leverandøren vil levere togtenester av høy kvalitet gjennom hele avtaleperioden.»

Jernbanedirektoratet har kome til at sjølv om både NSB og SJ får noko høgare uttelling når det gjeld tildelingskriteriet «kvalitet» enn Go-Ahead, er det små skilnader mellom tilboda på dette punktet.

Jernbanedirektoratet skriv i oppsummeringa at

«Go-Ahead på en tillitsvekkende måte har beskrevet hvordan selskapet kommer til å sørge for større dynamikk, nytenking og kundeorientering i persontogmarkedet enn hva som så langt har vært tilfelle. Etter vår oppfatning vil dette medføre flere og fornøyde kunder og at staten får enda mer igjen for sin ressursinnsats knyttet til kjøp av persontogtenester. Go-Ahead scorer meget godt på arbeid med punktlighet og regularitet og håndtering av avvik i trafikken.»

Jernbanedirektoratet har informert departementet om at etter at det endelege tilbodet frå Go-Ahead var levert inn, hadde Jernbanedirektoratet eit avklaringsmøte med Go-Ahead 3. oktober 2018. Målet med møtet var å vurdere om økonomien i tilbodet møtte dei krava til sunn økonomi som vart stilte i tilbodsføreispurnaden. Dersom dette ikkje hadde vore tilfellet, kunne Jernbanedirektoratet vurdert om ein skulle avvise tilbodet.

Jernbanedirektoratet konkluderte med at det ikkje var grunnlag for å avvise tilbodet. Eg er kjend med at SJ Norge i si klage til Jernbanedirektoratet har fremja ein påstand om at direktoratet har gjennomført eit forhandlingsmøte med Go-Ahead i etterkant av innlevering av endeleg tilbod. Jernbanedirektoratet har gjort Samferdselsdepartementet merksam på at dette er ei misoppfatning. Det kjem klart fram i referatet at dette møtet ikkje var eit forhandlingsmøte, sjølv om ordet «forhandlingsmøte» ved ein feil vart nytta i overskrifta på referatet. Jernbanedirektoratet har orientert Samferdselsdepartementet om at Go-Ahead ikkje fekk høve til å forbetre tilbodet sitt på bakgrunn av møtet.

Jernbanedirektoratet opplyser at på bakgrunn av Go-Ahead sitt endelege tilbod av 4. september 2018 er det inngått kontrakt med direktoratet. Kontrakten mellom Jernbanedirektoratet og Go-Ahead vart signert 30. oktober 2018.

Jernbanedirektoratet legg til grunn i sitt brev om tildelt kontrakt til Go-Ahead at dei ser større marknads-

moglegheiter enn konkurrentane med dei tiltaka dei vel å setje i verk.

Jernbanedirektoratet orienterte Samferdselsdepartementet om vinnaren av Trafikkpakke 1 Sør 16. oktober 2018 om ettermiddagen. Dette var eit reint orienteringsmøte der direktoratet først orienterte departementet om bakgrunnen for valet og vidare framdrift.

Alle som fekk kjennskap til resultatet i departementet, vart førte opp på innsideliste så snart dei vart gjort kjende med denne informasjonen. Som kjent vart resultatet av Trafikkpakke 1 Sør kunngjort på ein pressekonferanse påfølgjande dag.

Det har etter tildelinga av kontrakten om Trafikkpakke 1 Sør vore stilt spørsmål om kvifor Jernbanedirektoratet sjølv har behandla klaga frå SJ. Eg vil gjerne nytte høvet til å seie nokre ord om det.

Det offentlege inngår kommersielle avtalar på same vis som det private. Dette er difor ikkje enkeltvedtak etter forvaltningslova, og reglane i forvaltningslova om klage gjeld difor ikkje. Departementet er difor ikkje klageinstans for Jernbanedirektoratets avgjerd om å tildele kontrakten for Trafikkpakke 1 Sør til Go-Ahead Norge. Når det gjeld det offentlege si gjennomføring av konkurranse, er det heilt vanleg at klager vert retta direkte til og vert svara på av det same organet som tildelte anbodet. Førsteinstansen i denne saka er difor Jernbanedirektoratet.

Klagenemnda for offentlege anskaffingar, KOFA, handsamar saker først etter å ha teke imot klager frå aktørar med rettsleg klageinteresse. KOFA skal handsame klager om brot på anskaffingslova og tilhøyrande forskrifter. Leverandørar som ønskjer det, står heilt fritt til å klage til KOFA. Vidare er det naturlegvis høve til å angripe ei anskaffing i det ordinære domstolsapparatet.

I denne saka klaga SJ til Jernbanedirektoratet, noko som er i tråd med vanleg praksis. Då Jernbanedirektoratet ikkje tok klaga til følgje, valde SJ å ikkje ta saka vidare. Samferdselsdepartementet kan difor ikkje sjå at klagehandsaminga i denne saka har skjedd på nokon annan måte enn det som er vanleg for offentlege anskaffingar.

Høve til klage i dette tilbodet er med andre ord handtert i tråd med normal praksis for offentlege anbod. SJ har også i pressemelding av 17. oktober sagt at det har vore nyttig og lærerikt å vere med i anbodsprosessen, og at dei tek med seg den kunnskapen og dei erfaringane dei har tileigna seg, til vidare anbodsprosessar. Vidare gjev SJ uttrykk for at dei vil fortsetje å konkurrere om komande trafikkpakker i Noreg.

Eg er fornøgd med at vi no faktisk sparer fleire milliardar kroner dei neste tiåra som vi kan bruke til å styrkje togtilbodet, ikkje berre på Sørlandsbanen eller på Jærbanen, men på togtenester alle plassar i dette landet. I tillegg har vi no sett at gjennom samarbeidet som Go-Ahead skal ha med Kolumbus, eit fylkeskommunalt kol-

lektivselskap i Rogaland, evnar ein både å levere til betre pris og å ha ein målretta strategi for at fleire skal velje å ta toget.

Denne regjeringa har ei målsetjing om å skape eit attraktivt og tilgjengeleg togtilbod for alle som reiser med tog. Dei siste åra har det vore ein jamn auke i talet på passasjerar på norske togstrekningar. I 2017 var det nærare 73,6 millionar reisande. Sidan 2013 har talet på passasjerar auka med meir enn 10 millionar. Fleire brukar tog til og frå jobb og på fritida. Dette viser på mange måtar at jernbanen har vorte ryggrada i kollektivsystemet mellom byområda.

Auken i talet på reisande stiller krav til ein tilstrekkeleg kapasitet og god framkomst på jernbane. Bruk av konkurranse kan gje betre tenester og opplevingar til dei reisande og auka bruk av jernbane. Innan offentleg transport er anbod eit vanleg verkemiddel for å sikre best mogleg reisetilbod for skattebetalarane sine pengar. Anbod vert m.a. nytta innan luftfart, ferje- og hurtigbåttransport og busstransport.

Vi har allereie erfaring med konkurranse om persontransport i jernbanesektoren. Konkurransen om å drive togtilbodet på Gjøvikbanen har m.a. resultert i ei god utvikling i talet på reisande og høg kundetilfredsheit. Målsetjinga vår er å bringe dei positive elementa frå konkurranse inn i persontogtrafikken for å bidra til effektivitet, nyskaping og eit betre tilbod til dei reisande. Norske selskap har også erfaring med å vinne kontraktar utanfor våre landegrenser.

Eg byrja denne utgreiinga med å orientere om sjølve jernbanereforma og seie kvifor det er ønskjeleg og viktig med konkurranse om persontransport på jernbane. Gjennomgangen min synleggjer at regjeringa har teke tak i dei utfordringane som har prega norsk jernbane.

Eg har gjort greie for førebuinga av konkurransane om persontransport på jernbane og at Samferdselsdepartementet inntil 1. januar 2017 var kjøpar av slike tenester og difor hadde oppgåva med å førebu konkurransen. Det var soleis også departementet som først fastsette måla med kjøpet og tildelingskriteria.

Kartlegginga mi syner at både departementet og Jernbanedirektoratet har vore medvitne på sine respektive roller etter at konkurransen vart starta. Det er Jernbanedirektoratet som har hatt ansvar for gjennomføringa av anbodet.

Eg kan ikkje sjå at departementet har gjeve styringssignal eller vore involvert på annan måte som kan tolkast som at det var eit særskilt politisk ønskjeleg resultat under denne anbodsprosessen. Dette har også vore heilt nødvendig for at tilbydarane skal ha tillit til prosessen. I etterkant av tildelinga av Trafikkpakke 1 Sør har eg lese i media at gjennomføringa av anbodsprosessen vart oppfatta som ein rettferdig konkurranse der tilbydarane deltok på like vilkår.

Eg tok som nemnt over som samferdselsminister 31. august 2018 og har difor ikkje personleg førstehands innsikt i alt som er gjort før mi tid. Eg meiner likevel at den kartlegginga eg no har gjort greie for, viser at prosessen omkring anbodet for Sørlandsbanen har vore god og ryddig. Eg legg til grunn at Jernbanedirektoratet har følgd dei offentlege anbodsreglane. Orienteringa mi viser at det var faglege vurderingar som låg til grunn då Jernbanedirektoratet tildelte kontrakt til Go-Ahead Norge AS i Trafikkpakke 1 Sør.

Som eg nemnde innleiingsvis, brukar staten over 4,2 mrd. kr i 2019 på å kjøpe togtilbod til dei reisande i Norge. Avtalen med Go-Ahead inneber eit årleg gjennomsnittleg vederlag på 150 mill. kr. Vederlaget til NSB i 2019 for Sørlandsbanen er på over 400 mill. kr. Dette syner at konkurranse kan gje meir jernbane for pengane, men også at brorparten av togtilboda framleis vert tilbydde av NSB gjennom langsiktige trafikkavtalar dei har med staten. Resultatet av denne prosessen er m.a. at staten sparer fleire milliardar kroner dei neste ti åra som vi kan bruke til f.eks. å styrkje togtilbodet på Sørlandsbanen, Jærbanen og i resten av landet.

Eg håpar at denne gjennomgangen viser at Stortinget har vore halde orientert om utviklinga i jernbanereforma. Eg håpar også at gjennomgangen viser at det har vore ei god og profesjonell handsaming av dette første anbodet, og at gjennomgangen viser at det no er større avstand mellom politikk og operatør på jernbanen.

Kartlegginga gjer greie for kva vurderingar som har vore departementet sine, før dei nye verksemdene var på plass, og kva som har vore delegert til Jernbanedirektoratet, og korleis tidslinjene i dette er.

Gjennomgangen avklarar at første gong eg vart orientert om kven som var med i konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør, og kven som vart valt som operatør, er mindre enn eit døgn før kunngjeringa, og at eg på det tidspunktet vart ført opp på innsideliste.

Staten er ein stor kjøpar av tenester innan samferdsel. Det er viktig at staten opptrer som ein profesjonell aktør i desse marknadane. No har vi også vore gjennom tildeling av den første kontrakten for transport av togpassasjerar etter at jernbanereforma vart gjennomført. Eg har verken hatt ønskje om å påverke eller har påverka kven som vann anbodskonkurransen om Trafikkpakke 1 Sør.

Eg vonar Stortinget med dette har fått nødvendig informasjon om korleis denne prosessen har vore gjennomført.

Denne regjeringa satsar på jernbanen. Dei gode resultatata frå den første konkurransen viser at jernbanereforma og auka konkurranse fungerer. Det viser også at vi leverer på dei måla Stortinget har gjeve tilslutning til. Vi legg opp til eit betre tilbod til dei reisande og får meir jernbane for pengane. Eg meiner det er god jernbanepolitikk.

