

**Fra:** [Hans Henrik Kristensen](#)  
**Til:** [Liv Bergqvist](#)  
**Emne:** VS: Arbeidsmøte direktetildeling togtilbud  
**Dato:** fredag 28. april 2023 09:12:59  
**Vedlegg:** [image001.png](#)

---

Agenda for møte 10.12.21.

---

**Fra:** Thorsen Herman Westrum <Herman-Westrum.Thorsen@sd.dep.no>  
**Sendt:** tirsdag 7. desember 2021 17:07  
**Til:** Knut Sletta <knut.sletta@jernbanedirektoratet.no>; Marit Rønning <marit.ronning@jernbanedirektoratet.no>; Hans Henrik Kristensen <hans.kristensen@jernbanedirektoratet.no>  
**Kopi:** Forbord Are <Are.Forbord@sd.dep.no>; Fjordbakk Cecilie Taule <Cecilie-Taule.Fjordbakk@sd.dep.no>  
**Emne:** SV: Arbeidsmøte direktetildeling togtilbud

Hei

Se agenda/diskusjonspunkter for møtet på fredag. Vi tar møtet digitalt, selv om vi naturligvis hadde sett frem til å ha diskusjonen i høyden sammen med dere.

1. JDIR oppsummerer arbeidet de har gjort så langt og vurderinger om videre prosess
2. Vurderinger rundt forhandlingsstrategi – eksempelvis minikonkurranse mellom Vy og FT
3. Sentrale avklaringer fra SD og når de må foreligge
  - a. Tilbringertjenesten
  - b. Tildele ikke-konkurranseutsatt togtilbud samlet eller i flere pakker
  - c. Fremme fullmakt overfor Stortinget
  - d. om dagens takststruktur/nivå skal ligge fast
  - e. om NT og Enturs tjenester kan justeres i. [REDACTED]
4. Rammer for JDIRs forhandlingsmandat
  - a. Når må dette foreligge?
  - b. JDIRs handlingsrom for å forhandle vederlag (tak)
  - c. I hvor stor grad staten skal bære deler av inntektsrisikoen
  - d. JDIRs mulighet til [REDACTED]
  - e. I hvor stor grad Jdir kan forhandle om reduksjoner i togtilbudet, eller om det skal ligge som premiss (i alle fall i innledende fase frem til det er kommet et pristilbud på bordet) at togtilbudet som kjøres i dag i stor grad skal videreføres.

-Herman

-----Opprinnelig avtale-----

**Fra:** Thorsen Herman Westrum  
**Sendt:** 30. november 2021 12:39  
**Til:** Thorsen Herman Westrum; Forbord Are; Fjordbakk Cecilie Taule; Knut Sletta; Marit Rønning; Hans Henrik Kristensen  
**Emne:** Arbeidsmøte direktetildeling togtilbud  
**Når:** 10. desember 2021 10:30-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Oslo, Roma, Wien.  
**Hvor:** JDIRs lokaler

Hei,

Viser til epost. Forslag til agenda kommer senere. Vi satser på at alle kan være tilstede fysisk, men teams lenke er lagt ved i tilfelle det ikke blir mulig.

Med vennlig hilsen



## Herman Westrum Thorsen

Seniorrådgiver  
Samferdselsdepartementet  
Bane- og planavdelingen  
Baneseksjonen  
Telefon: +47 922 10 200  
E-post: [herman-westrum.thorsen@sd.dep.no](mailto:herman-westrum.thorsen@sd.dep.no)

---

## Microsoft Teams-møte

### Bli med fra datamaskin eller mobilapp

[Klikk her for å delta i møtet](#)

### Bli med på en videokonferansenhet

[teams@videodep.no](mailto:teams@videodep.no)

Videokonferanse-ID: 125 268 768 7

[Alternative VTC-instruksjoner](#)

### Eller ring inn (bare lyd)

[+47 21 40 21 59,128883197#](tel:+4721402159128883197) Norway, Oslo

Telefonkonferanse-ID: 128 883 197#

[Finn et lokalt nummer](#) | [Tilbakestill PIN-kode](#)

[Finn ut mer](#) | [Møtealternativer](#)

---



Jernbane-  
direktoratet

# Arbeidsmøte direktetildeling

10. desember 2021



# Agenda

1. Direktoratets arbeid så langt
2. Vurderinger vedr forhandlingsstrategi
3. Sentrale avklaringer fra SD og når de må foreligge



**Direktoratets arbeid så langt**



# Direktoratets arbeid etter avlysning av konkurransen

## Avslutning av konkurransen om TP4

- Dialog med tilbyderne
- Avvikling av internt prosjekt
- Forberedelse av evalueringsmøter med tilbyderne

## Forberedelse av direktekjøpsavtale(r)

- Juridiske avklaringer
- Overordnet vurdering av handlingsalternativer (foreløpige resultater presenteres senere i denne presentasjonen)

# Vurderinger vedr forhandlingsstrategi



# Vurderinger vedr forhandlingsstrategi

Overordnede føringer og foreløpige premisser for strategien

Foreløpige vurderinger ift valg av aktuelle operatører

Noen aktuelle metoder for å sikre en god forhandlingsprosess



# Overordnede føringer for forhandlingsstrategien

- Prosessen må gi trygghet for at tildeling skjer til rett operatør, og at denne strekker seg så langt som mulig for å levere et godt togtilbud.
- Staten må unngå overkompensasjon i hht kollektivtransportforordningen.
- Det må sikres likebehandling av de aktørene som involveres i prosessen.
- Det er ikke rom for utsettelse av avtaleinngåelse ut over 24. desember 2023, og aktører som tildeles avtale må få tilstrekkelig tid til å forberede trafikkstart.

# Foreløpige premisser for forhandlingsstrategien

- Avtale med Vy des 2022 – des 2023. Deretter direktekjøpsavtale med en eller flere i ti år fra des 2023.
- Ingen føringer for hvem eller hvor mange direktetildeling kan skje til. Minst en tildeling til et norsk statlig eid togselskap. Det anses lite aktuelt med tildeling til mer enn to selskaper.
- Det er ikke et mål i seg selv å opprettholde to norske, statlig eide persontogaktører.
- Ved en direktetildeling til flere operatører er utgangspunktet den fordelingen som ble lagt til grunn for Trafikkpakke 4 og Trafikkpakke 5.
- Fremtidig utvikling av tilbringertjenesten til OSL forutsettes å skje i samsvar med tidligere anbefalinger fra Jernbanedirektoratet.
- Kollektivtransportforordningen som den er i dag ligger til grunn.
- Nettokontrakt benyttes som utgangspunkt.

# Valg av aktuelle operatører - kriterier for vurdering av alternativer

1. Mer fornøyde kunder
2. Flere reisende
3. Bedre kapasitetsutnyttelse, rutetilbud og pålitelighet
4. Effektiv drift og lavere statlig vederlag
5. En koordinert del av et helhetlig transportsystem

# Alternativer for valg av operatør(er)

Alternativ 1: Det gjøres direktetildeling for all trafikken på Østlandet med en operatør. Tildelingen skjer til enten Vy eller Flytoget. Valg mellom disse skjer etter innledende forhandlinger/sonderinger med begge.

Alternativ 2: Tildelingen kan deles på to operatører. Hver tildeling kan gis til enten Vy eller Flytoget, etter forhandlinger/sonderinger i parallell.

Alternativ 3: Tildelingen kan deles på to operatører. Hver tildeling kan gis til enten Vy, Flytoget eller andre egnede togselskaper. Minst en av avtalene vil tildeles til Vy eller Flytoget. Forhandlinger (en periode) i parallell.

# Vurdering, alternativ 1

Kriterier	Fordeler	Ulemper	Samlet vurdering pr kriterium
1. Mer fornøyde kunder	Få og oversiktlige salgskanaler.	Svekkede muligheter for erfaringsutveksling på tvers og at ulike aktører lærer av hverandre. Mindre innovasjon i kontraktene inklusive salgskanaler.	Ulempene antas større enn fordelene.
2. Flere reisende		Svært omfattende avtale kan gi svekket fokus på kvalitet i leveransejeden og på lokale kundebehov.	Ulempene antas større enn fordelene.
3. Bedre kapasitets-utnyttelse, rutetilbud og pålitelighet	Effektiv utnyttelse av materiell og personell. Bedre samordning av togtilbudet og enklere å tilpasse rutetilbudet ut fra endringer i markedsbehov. Mer enhetlig og samordnet avvikshåndtering.	Kun en realistisk «Operator of last resort» (som kan tre inn ved opphør av andre pågående avtaler). Mindre krevende kravstillelse og mindre dynamikk i relasjonen mellom togselskap og hhv Bane NOR, Entur og Norske Tog.	Fordelene antas større enn ulempene.
4. Effektiv drift og lavt statlig vederlag	Potensiell stordriftsfordel (det er imidlertid ingen automatikk i en slik effekt). Gjennom inndelingen av Østlandet i Trafikkpakke 4 og 5, vil det imidlertid i stor grad kunne oppnås like effektiv bruk av produksjonsressurser i disse.	Dagens dominerende aktør kan anta at det ikke er reell mulighet for å direktetildele til noen andre. Dette vil i så fall vanskeliggjøre forhandlingene og antas å gi kostnadsøkninger. Tap i andre kontrakter gir rom for økt risikopåslag i denne kontrakt for å ivareta avkastningskrav totalt. Den som velges blir tilnærmet monopolist og dermed en krevende motpart i hele avtaleperioden.	Ulempene antas større enn fordelene.
5. En koordinert del av et helhetlig transportsystem.	En kontraktspart gjør samordning mot regionale kollektivselskaper noe enklere.	Det kan være en ulempe for regionale selskaper at det bare er en jernbaneaktør å samarbeide med.	Fordelene og ulempene antas like store.

For alle alternativer er det en forutsetning for vurderingene at man kan gjennomføre forhandlinger/forpliktende avklaringer før beslutning om tildeling skjer.

# Vurdering, alternativ 2

Kriterier	Fordeler	Ulemper	Samlet vurdering pr kriterium
1. Mer fornøyde kunder	<p>Styrkede muligheter for erfaringsutveksling på tvers og at ulike aktører lærer av hverandre.</p> <p>Mer innovasjon.</p> <p>De reisende vil kunne observere styrker og svakheter ved to operatører, og stille tydeligere krav.</p> <p>Mer avgrenset avtale kan gi styrket fokus på lokale reise- og servicebehov.</p>	Potensielt flere salgskanaler (kan være forvirrende for enkelte kunder).	Fordelene antas større enn ulempene.
2. Flere reisende	<p>Mer avgrenset avtale kan gi styrket fokus på høy leveransequalität og videreutvikling av togtilbudet ut fra lokale markedsbehov.</p> <p>En deling i to avtaler gjør det mulig å hente ut det beste fra to ulike operatører.</p>		Fordelene antas større enn ulempene.
3. Bedre kapasitets-utnyttelse, rutetilbud og pålitelighet	<p>To aktuelle «Operator of last resort» (som kan tre inn ved opphør av andre pågående avtaler).</p> <p>Mer krevende kravstillelse og mer dynamikk i relasjonen mellom togselskap og hhv Bane NOR, Entur og Norske Tog.</p>	<p>Noe mindre effektiv utnyttelse av materiell og personell.</p> <p>Mer krevende samordning av togtilbudet og prioritering av tilbudsforbedringer baseres ikke på helhetlige vurderinger.</p> <p>Noe mer uensartet avvikshåndtering og uklare ansvarsforhold ved reise som inkluderer to operatører.</p>	Ulempene antas større enn fordelene.
4. Effektiv drift og lavt statlig vederlag	<p>Også dagens dominerende aktør vil måtte ta høyde for at direktetildeling vil kunne skje til en annen aktør. Dette gjør det lettere å etablere en god avtale.</p> <p>Også i forvaltning av avtalene kan det være fordelaktig å kunne sammenligne to operatører.</p>	Potensielt noe svekket stordriftsfordel. Gjennom to trafikkavtaler med inndeling som Trafikkpakke 4 og 5, vil det imidlertid i stor grad kunne oppnås effektiv bruk av produksjonsressurser.	Fordelene antas større enn ulempene.
5. En koordinert del av et helhetlig transportsystem.	Det kan være en fordel for regionale selskaper å ha flere enn en jernbaneaktør å samarbeide med.	Regionale kollektivselskaper vil oppleve samordning med to operatører noe mer krevende.	Fordelene og ulempene antas like store..

# Vurdering, alternativ 3

Kriterier	Fordeler	Ulemper	Samlet vurdering pr kriterium
1. Mer fornøyde kunder	<p>Styrkede muligheter for erfaringsutveksling på tvers og at ulike aktører lærer av hverandre.</p> <p>Mer innovasjon ved at det åpnes for selskaper som kan tilføre nye ideer i norsk jernbanesektor.</p> <p>De reisende vil kunne observere styrker og svakheter ved to operatører, og stille tydeligere krav.</p>	Potensielt flere salgskanaler (kan være forvirrende for enkelte kunder).	Fordelene antas større enn ulemperne.
2. Flere reisende	<p>Mer avgrenset avtale kan gi styrket fokus på høy leveranse kvalitet og lokale kundebehov.</p> <p>En deling i to avtaler gjør det mulig å hente ut det beste fra to ulike operatører.</p> <p>Operatører med erfaringer fra andre land kan bringe inn nye ideer, løsninger og kundetilbud.</p>		Fordelene antas større enn ulemperne.
3. Bedre kapasitets-utnyttelse, rutetilbud og pålitelighet	<p>To aktuelle «Operator of last resort» (som kan tre inn ved opphør av andre pågående avtaler).</p> <p>Mer krevende kravstillelse og mer dynamikk i relasjonen mellom togselskap og hhv Bane NOR, Entur og Norske Tog.</p>	<p>Noe mindre effektiv utnyttelse av materiell og personell.</p> <p>Mer krevende samordning av togtilbudet og prioritering av tilbudsforbedringer baseres ikke på helhetlige vurderinger.</p> <p>Noe mer uensartet avvikshåndtering og uklare ansvarsforhold ved reise som inkluderer to operatører.</p>	Ulemperne antas større enn fordelene.
4. Effektiv drift og lavt statlig vederlag	<p>Også dagens dominerende aktør vil måtte ta høyde for at direktetildeling vil kunne skje til en annen aktør, herunder også andre enn Flytoget. Dette gjør det lettere å etablere en god avtale.</p> <p>Også i forvaltning av avtalene kan det være fordelaktig å kunne sammenligne to operatører.</p> <p>Å tildele en avtale til en aktør som ikke er eid av staten hindrer sammenblanding av eierrollen og kjøperrollen, og sikrer et profesjonelt kjøper-leverandørforhold.</p>	<p>Noe svekket potensiell stordriftsfordel. Gjennom to trafikkavtaler med inndeling som Trafikkpakke 4 og 5, vil det imidlertid i stor grad kunne oppnås effektiv bruk av produksjonsressuser.</p> <p>En tildeling til en aktør som ikke er eid av den norske stat innebærer at eierstyring ikke kan benyttes relatert til denne avtalen.</p> <p>Selve prosessen frem til avtaleinngåelse blir mer krevende desto flere aktører som skal involveres. Det kan også bli en utfordring å identifisere hvilke aktører som bør involveres i forhandlinger, ut over Vy og Flytoget.</p>	Fordelene og ulemperne antas likestore.
5. En koordinert del av et helhetlig transportsystem.	<p>Det kan være en fordel for regionale selskaper å ha flere enn en jernbaneaktør å samarbeide med.</p> <p>Mer innovasjon ved at det åpnes for selskaper som kan tilføre nye ideer i norsk jernbanesektor.</p>	Regionale kollektivselskaper vil oppleve samordning med to operatører mer noe mer krevende.	Fordelene og ulemperne antas likestore.

# Oppsummering av vurderingene vedr operatør

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
1. Mer fornøyde kunder	-	+	+
2. Flere reisende	-	+	+
3. Bedre kapasitetsutnyttelse, rutetilbud og pålitelighet	+	-	-
4. Effektiv drift og lavt statlig vederlag	-	+	0
5. En koordinert del av et helhetlig transportsystem.	0	0	0

Valg av modell vil avhenge av vektleggingen av ulike kriterier. Jernbanedirektoratets foreløpige vurdering er at Alternativ 2 er best.



# Noen aktuelle innretninger av forhandlingsprosessen

Vi må unngå en situasjon hvor en eller flere av de aktuelle operatørene legger til grunn at de vil tildeles kontrakten uansett hva de tilbyr eller krever. For å hente ut potensialet hos operatørene og styrke direktoratets forhandlingsposisjon trenger vi en form for konkurranse om tildelingen. Vi har foreløpig identifisert tre hovedmodeller:

- En minikonkurranse mellom de aktuelle operatørene.
- En minikonkurranse om basisavtaler (minimumstrafikk, obligatoriske krav mv), og deretter direkteforhandlinger med beste aktør(er) om forbedringer ut over basisavtalen.
- Direkteforhandlinger med antatt beste tilbyder for hver av TP4 og TP5, men hvor det er aktuelt å bryte forhandlingene og bringe inn en alternativ tilbyder hvis forhandlingene ikke gir et godt nok resultat.

Det er fordeler og ulemper med hver av disse alternativene. De er foreløpig vurdert på detaljert nivå. Vi anser alle alternativer som realistisk gjennomførbare.

**Sentrale avklaringer fra SD og når de  
må foreligge**



# Sentrale avklaringer fra SD og når de må foreligge

Avklaringene faller i to hovedgrupper:

- Avklaringer som påvirker selve prosessen for forhandlingene, eller som er avgjørende for utforming av konkurransegrunnlaget eller tilbudene. Dette gjelder innretning av tilbringertjenesten, pakkeinndeling, aktuelle tilbydere, endringer i takststruktur/nivå, risikodeling og direktoratets generelle forhandlingsmandat. Dette bør foreligge senest i mars 2022.
- Andre avklaringer kan skje senere i forhandlingsløpet (økonomisk ramme for forhandlingene og evt redusert ambisjonsnivå for togtilbudet), eller i noen tilfeller også som endringsordre etter trafikkstart (eventuelle justeringer i tjenestene fra NT og Entur). Også for disse avklaringene er det fordelaktig at de kommer på plass så tidlig som praktisk mulig.

**Presentasjonen er slutt**

# Argumenter for å ha reell dialog med flere

- Å begrense oss til en aktør allerede i utgangspunktet fjerner muligheten til å dra nytte av at ulike operatører har ulike styrker og svakheter (vi har tre ulike vinnere av de tre konkurransene som er gjennomført).
- Pristilbudene i tidlige faser av forhandlingene spriker sterkt (vi har sett eksempler på at enkelte er dobbelt så dyre som andre i tidlige faser). Ved å gjøre et valg for tidlig i prosessen svekkes muligheten til å realisere det fulle økonomiske potensialet.
- Å åpne for flere alternative avtaleparter et stykke inn i forhandlingene styrker direktoratets forhandlingsposisjon i betydelig grad, og gjør det mulig å være «en krevende kjøper».