



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1730-

Dato
20. mars 2025

Dokument 8:111 S (2024-2025) om å gjenreise tilliten til jernbanen

Jeg viser til brev av 6. mars 2025 om Dokument 8:111 S (2024-2025) om å gjenreise tilliten til jernbanen. I dokumentet fremmer forslagsstillerne forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om Samferdselsdepartementets vurdering av. Jeg svarer på de åtte forslagene enkeltvis under.

Forslag: Sikre at utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen automatiseres for både periodebillett og enkeltbilletter, slik at de reisende får utbetalt det de har krav på raskt og enkelt ved forsinkelser og innstillinger.

For at jernbanen skal være et attraktivt og enkelt valg for de reisende, er det viktig at alle deler av reisen fungerer godt. Jernbanepassasjerrettighetsforskriften er nylig endret for å innføre et nytt refusjonsskjema. Togpassasjerer kan nå kreve refusjon og kompensasjon ved hjelp av et felles skjema. Dette gjør det enkelt for passasjerene å sende inn klager, refusjoner og krav om erstatning. Videre kan passasjerer som kjøper billetter gjennom vårt statseide selskap Entur, enkelt søke om refusjon i Entur-appen. Jernbanedirektoratet skal bidra til innovasjon og teknologisk utvikling i jernbanesektoren, og jeg tar i løpet av 2025 sikte på å gi Jernbanedirektoratet et oppdrag om å se på muligheten for å automatisere utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen.

Forslag: Ha en omfattende gjennomgang av Bane Nors oppgaver. Høyre mener selskapet må fokusere på sin kjernevirksomhet og bedre leveransen av velfungerende infrastruktur.

I tråd med Hurdalsplattformen har regjeringen foretatt en grundig gjennomgang av organiseringen og styringen i jernbanesektoren. Regjeringen har som oppfølging av denne gjennomført en rekke tiltak som legger til rette for at Bane NOR kan fokusere bedre på sine kjerneoppgaver. Regjeringen har:

- Stanset konkurransene om drift og vedlikehold av landets jernbaneinfrastruktur. Dette er kritisk kjernekompetanse Bane NOR bør ha direkte kontroll over. Spordrift AS er tilbakeført til Bane NOR for å sikre helhetlig kontroll over tilstanden på jernbaneinfrastrukturen, noe som er viktig for Bane NORs kjernevirksomhet.
- Endret jernbaneforskriften for å gjøre styringsmodellen samt rolle- og ansvarsdelingen mellom de ulike aktørene i sektoren tydeligere. Det er innført et oppdragsbrev til Bane NOR. Gjennom oppdragsbrevet setter Samferdselsdepartementet mål, gir oppdrag og knytter vilkår til den statlige finansieringen til Bane NOR. Oppdragsbrevet gjør det tydeligere hvilke forventninger og krav eier setter til foretaket.
- Lagt frem en helhetlig strategi for jernbanesektoren i Nasjonal transportplan 2025-2036. Det gir en tydeligere retning for Bane NOR sin virksomhet. Nasjonal transportplan innebærer en tydelig prioritering av vedlikehold og fornying av jernbanen, noe regjeringen har fulgt opp i statsbudsjettet for 2025. Som del av satsingen på økt vedlikehold og fornying ble Bane NOR bedt om å legge frem konkrete planer for dette arbeidet. Jernbanedirektoratet utarbeider etter oppdrag fra departementet nå en gjennomføringsplan for å følge opp Nasjonal transportplan.
- I oppdragsbrevet for 2025 er Bane NOR bedt om å forbedre virksomhetsstyringen i konsernet, bl.a. for å sikre bedre kostnadskontroll og oppfølging av risiko. Bane NOR er også i oppdragsbrevet bedt om redegjøre for hvordan foretaket har innrettet egen virksomhet på sikkerhetsområdet, hvilke endringer foretaket har gjennomført i løpet av de siste årene og hvilke ev. ytterligere forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre på dette området.

Bane NOR er også i ferd med å implementere en større omorganisering av foretaket som skal gi tydeligere fokus på kjerneoppgavene og bedre organisatoriske forutsetninger for å lykkes med dette. Jeg mener at Bane NOR nå trenger arbeidsro for å få ta ut effektene av sammenslåingen med Spordrift og organisatoriske endringer som styret og ledelsen har gjort i foretaket.

Forslag: Tydeliggjøre Jernbanedirektoratets rolle og mandat for samordning av sektoren.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske og helhetlige koordineringen av og planleggingen i jernbanesektoren, og utøver sine oppgaver gjennom avtaler, som myndighetsorgan og som fagorgan. Med utgangspunkt i utfordringene som ble identifisert knyttet til styring og organisering i gjennomgangen av jernbanesektoren i 2023, har jeg gjennomført en rekke grep for å styrke direktoratets koordinerende og strategiske rolle:

- Rolle- og ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet er tydeliggjort i jernbaneforskriften.

- Fra og med 2024 ble det innført et helhetlig risikostyringssystem for jernbanesektoren for å identifisere, vurdere og håndtere forhold som påvirker prioriteringene og måloppnåelsen i sektoren. Systemet forvaltes av Jernbanedirektoratet. Aktørene i jernbanesektoren rapporterer på risiko og avvikshåndtering for alle innsatsfaktorer de har ansvaret for og som er nødvendige for gjennomføring og utvikling av togtilbudet. Systemet benyttes av Jernbanedirektoratet for å vurdere det samlede risikobildet for sektoren, og bidrar til at relevante risikoer løftes opp tidlig.
- Jernbanedirektoratet er i ferd med å ferdigstille en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036. Planen skal sikre at alle innsatsfaktorene blir sett i sammenheng og bidra til at planlagt utvikling av togtilbudet blir realisert både på kort og lang sikt. Planen skal følges opp i Jernbanedirektoratets årlige innspill til statsbudsjettet.
- Jernbanedirektoratet er i gang med å utarbeide et rammeverk for utvikling og gjennomføring av forbedringer i togtilbudet. Dette rammeverket skal beskrivelse overordnede rammer, roller, ansvar og myndighet samt sentrale beslutningsprosesser som skal gjennomføres fra «idé til effekt».

I tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2025 og oppdragsbrevet til Bane NOR for 2025 har departementet gitt nærmere avklaring av roller og ansvar mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. I tillegg skal de gjennomføre et felles arbeid for å forbedre samhandlingen mellom seg. Departementet har særlig pekt på behovet for å tydeliggjøre forholdet mellom direktoratets ansvar for å ivareta den helhetlige og strategiske utviklingen av sektoren, og Bane NORs ansvar for den operative driften og utbyggingen av infrastrukturen innenfor inngåtte avtaler med direktoratet.

I tillegg gjennomførte direktoratet i 2022 en større omorganisering for å ivareta sin rolle best mulig og bidra til bedre ressursutnyttelse og samhandling i sektoren.

Forslag: Opprette regionale «task forces» under ledelse av Jernbanedirektoratet. Gjennom å utarbeide felles mål, definere ansvar innenfor verdikjeden og jobbe mer som et kollegium, kan samarbeidet i de ulike regionene systematiseres og man kan lettere identifisere tiltak som kan bedre tilbudet på kort sikt.

Et slikt arbeid er i stor grad igangsatt allerede. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet utarbeidet tiltaksplaner for bedre driftsstabilitet og bedre kundeopplevelser ved avvik. Dette er et løpende arbeid som direktoratet rapporterer på regelmessig til departementet. Som del av dette arbeidet har Jernbanedirektoratet etablert et programråd med jevnlig møter med deltakere fra de ulike aktørene i sektoren. Jernbanedirektoratet leverte en rapport om dette arbeidet i fjor høst, med over 50 sentrale tiltak for å bidra til å redusere forsinkelser og innstillinger på jernbanen. En viktig del av planen for bedre driftsstabilitet er Bane NORs punktlighetsprosess, hvor Bane NOR gjennom dialog med togoperatørene i fellesskap identifiserer problemer, årsaker og tiltak lokalt. Dette arbeidet er forankret i tre geografiske områder – Øst/Stor-Oslo, Sør-Vest og Midt/Nord.

Som del av satsingen på økt vedlikehold og fornying som regjeringen la frem i Nasjonal transportplan, er Bane NOR bedt om å legge frem konkrete planer for dette arbeidet. Bane NOR gjennomfører også en særskilt innsatspakke for økt punktlighet og regularitet i Oslo-området. Bane NOR har med utgangspunkt i dette utarbeidet flerårige fornyelsesplaner, fordelt på strekningsområder og fagområder og en konkret produksjonsplan for 2025. Jernbanedirektoratet arbeider med å videreutvikle sitt oppfølgingssystem av disse planene slik at de får ønsket effekt på driftsstabiliteten på jernbanen.

Forslag: Be regjeringen legge frem en materiellplan som sikrer nok tilgjengelige tog for fremtiden

På oppdrag fra regjeringen ferdigstiller Jernbanedirektoratet nå gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025-2036. Planen vil inneholde en oversikt over hvilke tog som trengs på hvilke strekninger for å realisere tilbudsforbedringene. Planverket vil sikre nok tog til å realisere regjeringens målsettinger for jernbanen, oppdateres fortløpende og ligge til grunn for Stortingets årlige behandlinger av statsbudsjettet.

Forslag: Se på hvordan vedlikeholdet av togmateriellet kan ivaretas bedre enn i dag, gjennom insentiver og avtaler.

Mange av togene som kjører på norsk jernbane er gamle, og opplever som følge av det et økende antall feil. Når materiellet ikke fungerer som det skal, svekkes punktligheten og tilbudet til passasjerene. Det er derfor viktig at togene vedlikeholdes tilstrekkelig, og til riktig tid. Togene har en forventet levetid på om lag 30 år, og har behov for jevnlig vedlikehold i denne perioden. Det kan da i utgangspunktet være en utfordring at togoperatørene – som har det overordnede ansvaret for at vedlikeholdet blir gjort – har trafikkavtaler med en betydelig kortere varighet enn dette. Det er viktig at operatørene har insentiver til å sørge for at vedlikeholdet gjennomføres tidsriktig. For å kunne vedlikeholde trengs det også egnede verksteder for materiellet. Ulikt materiell kan ha ulike verkstedbehov, og når nytt materiell anskaffes, er det gjerne behov for å etablere eller videreutvikle verksteder. De ulike innsatsfaktorene knyttet til materiell må med andre ord være godt koordinert på tvers av aktørene i jernbanesektoren.

Disse utfordringene har regjeringen tatt tak i, og flere forbedringstiltak er i ferd med å gjennomføres.

- Det viktigste tiltaket er at vi har bestilt nye tog. Nye lokal- og regiontog leveres fra 2026, og nye fjerntog fra 2028. Dette vil gi et betydelig bedre tilbud til de reisende som i dag opplever dårlig punktlighet og komfort som følge av gammelt materiell.
- Norske tog gjennomfører flere inspeksjoner av togene underveis i leieforholdet, for å følge opp leieavtalenes vilkår knyttet til tilstanden på togene og togoperatørenes vedlikehold.
- Det er i ferd med å etableres et nytt samarbeidsråd mellom Jernbanedirektoratet, Norske tog og Bane NOR for bedre samordning av beslutninger og informasjonsdeling knyttet til togmaterieell og relatert infrastruktur.

- Jernbanedirektoratet utarbeider en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036, hvor innfasing av nytt togmateriell skal inngå som en integrert del av planene for utvikling av togtilbudet.
- Jernbanedirektoratet er i gang med å lage en nasjonal verkstedplan. Den skal bidra til at verksteder etableres i tråd med nasjonale behov, og gi forutsigbarhet for aktørene i sektorene om hvor og hva slags verksteder som etableres når.

I tillegg til tiltakene over gjennomfører Jernbanedirektoratet, Norske tog og Vy ekstraordinært vedlikehold av de eldste lokaltogene på Østlandet. Tiltakene inkluderer blant annet økt bemanning på verkstedene, flere skift og mer effektivt vedlikehold og fornying av kritiske deler. Samferdselsdepartementet har også gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere om det kan iverksettes tiltak på kort sikt for å følge opp mangler i togtilbudet som skyldes togmateriell. Direktoratet skal også vurdere om det kan iverksettes ytterligere tiltak fra statens side for å forbedre situasjonen på kort og mellomlang sikt knyttet til klargjøring av grensesnitt, roller og ansvar innenfor vedlikehold av tog.

Forslag: Gjøre en beredskapsanalyse av jernbanesektoren, og sørge for bedre samarbeid og samhandling i sektoren mellom aktørene.

Sikkerhet og beredskap er et område der det er uttrykt forventninger til at transportvirksomhetene jobber målrettet, og det er bestilt flere analyser og utredninger for å bedre samhandlingen i beredskapsarbeidet. Departementet har blant annet bedt Jernbanedirektoratet om å vurdere sin rolle i krisehåndtering og beredskap i samråd med Bane NOR og Statens jernbanetilsyn og om vurdering av beredskapsforhold knyttet til vedlikehold av togmateriell. I tillegg har direktoratet utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for jernbanens rolle i nasjonal beredskap, som ble ferdigstilt like før jul i fjor.

Ansvar for beredskap på det nasjonale jernbanenettet ligger hos Bane NOR som infrastrukturforvalter. Foretaket koordinerer dette arbeidet med øvrige jernbaneaktører i samsvar med nasjonale beredskapsprinsipper. Det innebærer både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting.

Arbeidet med beredskap omfatter håndtering av natur- og klimarelaterte hendelser samt trusler og uønskede, tilsiktede hendelser, og dimensjoneres ut fra risiko- og beredskapsanalyser som kartlegger risiko og sårbarhet som grunnlag for forbedringstiltak og nødvendig beredskap. Konkret består Bane NORs forbedringsarbeid blant annet i jevnlig oppdateringer av risiko- og trusselbilder for jernbanen, sårbarhetsvurderinger og scenarier. Det er med andre ord en rekke ulike typer analyser som inngår i vurdering av beredskapen i jernbanesektoren og det omfatter flere ulike innsatsfaktorer.

Det har vært økt oppmerksomhet om jernbanesektorens beredskaps- og krisehåndtering i lys av togstansen i Romeriksporten (desember 2022), Randklev bru (august 2023), avsporingen ved Arna stasjon (mars 2024), togstansen 1. juledag 2024 og konsekvenser av klimaendringer. I etterkant av hendelsene har både Statens jernbanetilsyn og Bane NOR

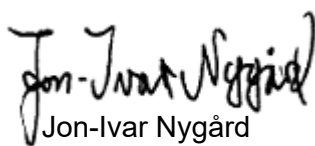
identifisert muligheter for forbedringer av beredskaps- og hendelseshåndtering, herunder både å redusere sannsynligheten for og konsekvensen av hendelser. Dette er sammen med nyere trusselvurderinger og regulatoriske krav viktige grunnlag for oppdatering av planverk for beredskap- og krisehåndtering, herunder kontinuitetsplanlegging og øvingsplaner.

Dette er et område i stadig utvikling, og vi legger vekt på å evaluere hendelser og lære av erfaringene vi gjør oss for å forbedre beredskapen sammen med aktørene i sektoren i tråd med etablerte ansvarsforhold.

Forslag: Overføre eierskapet av Vy fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.

Selskaper som primært opererer i konkurranse med andre (kategori 1 selskap) forvaltes vanligvis av den sentrale eierskapsenheten i Nærings- og fiskeridepartementet, så fremt ikke særskilte hensyn taler for andre løsninger, jf. Meld. St. 6 (2022-2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap*, delkapittel 12.9. Jeg vurderer at slike særlige hensyn foreligger ettersom Vy (som er et kategori 1-selskap) driver sin persontogvirksomhet på Østlandet med utgangspunkt i en direktetildelingsavtale og denne regjeringen har stoppet konkurranseutsettingen av persontogtrafikken. Samferdselsdepartementet er, i tråd med statens prinsipper for god eierutøvelse, opptatt av å tydelig skille mellom rollen som departementet utøver som eier og departementets øvrige roller. Det innebærer blant annet at hensyn som ikke er begrunnet ut fra statens mål som eier, skal fremmes ved bruk av andre virkemidler enn statlig eierskap. Jeg vil i denne forbindelse også bemerke at ansvaret for å forvalte statens eierskap i Vy lå i Samferdselsdepartementet også under Solberg-regjeringen, samtidig med at Solberg-regjeringen gjennomførte konkurranseutsetting av persontogtrafikken.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1936-

Dato
27. mars 2025

Dokument 8:123 S (2024-2025) om å styrke togberedskapen i Norge

Jeg viser til brev av 17. mars 2025 om Dokument 8:123 S (2024-2025) om å styrke togberedskapen i Norge. I dokumentet fremmer forslagsstillerne forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om Samferdselsdepartementets vurdering av. Jeg svarer på de tre forslagene enkeltvis under.

Forslag: Stortinget ber regjeringen innen juni 2025 legge frem en plan for togmateriellberedskap som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye materiellet, og følge dette opp i statsbudsjettet for 2026.

Regjeringen la i Nasjonal transportplan 2025-2036 frem en ambisiøs strategi for jernbanen. Gamle tog som opplever hyppige feil fører flere steder i landet til et svekket togtilbud. Materiell på bl.a. Bergens- og Nordlandsbanen er gammelt og må skiftes ut. Lokaltogene på Østlandet får stadig større vedlikeholdsbehov og flere feil som følge av høy alder. I tillegg har flere nyere regiontog hatt tekniske problemer. Togmateriell må også tas ut midlertidig for å bygges om til å kunne kjøre på nytt, digitalt signalsystem (ERTMS). Samtidig er togene som er kjøpt til erstatning for fjern- og lokaltogene forsinket. Veksten i antall passasjerer, i kombinasjon med faktorene nevnt over, bidrar til en presset materiellsituasjon.

På oppdrag fra regjeringen ferdigstiller Jernbanedirektoratet nå gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025-2036. Planen inneholder en oversikt over hvilke tog som trengs for å realisere regjeringens jernbanestrategi og de tilbudsforbedringene som ligger i transportplanen. Planen vil inneholde en oversikt over tidspunkt for når opsjoner i eksisterende

avtaler om anskaffelse av nye tog skal vurderes faglig og senere legges frem for Stortinget i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettene. Planen vil være offentlig tilgjengelig.

I tillegg gjennomfører Norske tog og Jernbanedirektoratet årlig en felles prosess som sikrer at sektoren gjennom innkjøp av nye tog og forvaltning av eksisterende tog har en tilstrekkelig beholdning av tog eid av Norske tog og leid ut til togselskaper med trafikkavtaler. Det utarbeides også planer som kan benyttes for å motvirke eller kompensere for uventede hendelser på togmateriellsiden. Det er viktig å nevne at hver togoperatør i utgangspunktet har fått tildelt togmateriell som inkluderer en andel reservetog.

Både før og etter ulykken på Nordlandsbanen i oktober 2024 er det gjentatte ganger forsøkt å leie inn togmateriell for å styrke beredskapen på denne strekningen. Regjeringen åpnet i nysalderingen for 2024 for innleie av lokomotiver. Denne prosessen pågår. Til nå har det vist seg krevende å finne leverandører med togmateriell med egenskaper som passer for å kjøre persontog under norske forhold. Lokomotiver og tog som brukes i persontogtrafikk har andre krav til drift og trafiksikkerhet enn for eksempel godslokomotiver. Arbeidet fortsetter imidlertid for fullt.

Forslag: Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en plan for hvordan en kan øke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen, som bl.a. inkluderer flere og lengre kryssningsspor og sikring av planoverganger.

Regjeringens plan for tilbudsforbedring/kapasitetsøkning på Nordlandsbanen er lagt frem i NTP 2025-2036. I tråd med strategien for utvikling av jernbanen skal jernbanen styrkes der den er den beste løsningen på mobilitets- og transportutfordringene. For Nordlandsbanen betyr det blant annet at det skal legges til rette for flere godstog mellom Trondheim og Bodø og at arbeidet skal starte opp i andre NTP-periode. Et av de kapasitetsøkende tiltakene er et nytt kryssningsspor. I tillegg vil regjeringens satsing på vedlikehold og fornyelse bidra til en robust og pålitelig infrastruktur. I 2025 planlegger Bane NOR å bruke om lag 340 mill. kr på vedlikehold og fornyelse i strekningsområdet Nordland. Dette omfatter blant annet sporfornyelser og fornyelser av dreneringsanlegg som vil redusere antall feil og sikre driftsstabilitet og klimatilpasning.

I 2025 er det også satt av planleggingsmidler til elektrifisering av den sørligste delen av Nordlandsbanen, strekningen mellom Stjørdal og Steinkjer. Dette reduserer klimautslippene fra trafikk på Nordlandsbanen og gjør det mulig å overføre nytt og moderne togmateriell til Rørosbanen.

Rørosbanen har den senere tiden vist seg å være en viktig omkjøringsbane for gods. Infrastrukturen på Rørosbanen har imidlertid kapasitetsbegrensninger som gjør at banen ikke kan ha like mye trafikk som Dovrebanen. Dersom Dovrebanen i perioder stenges, kan derfor ev. økt godstransport på Rørosbanen i slike perioder ha konsekvenser for persontogtilbudet. Bane NOR startet høsten 2024 et arbeid med å identifisere aktuelle tiltak for å legge til rette for mer gods på bane, inkludert vurderinger av flaskehalser på Rørosbanen. Aktuelle tiltak

omfatter nye kryssingsspor og forlengelser av eksisterende kryssingsspor og arbeidet skal videreføres gjennom våren 2025.

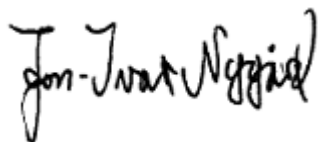
Sanering av planoverganger er et viktig tiltak for å bedre sikkerhet og driftsstabilitet på jernbanen. For Nordlandsbanen planlegger Bane NOR å gjennomføre tiltak med mål om nedleggelse av minimum 18 planoverganger. På Rørosbanen planlegger Bane NOR å gjennomføre tiltak med mål om nedleggelse av fem planoverganger og ytterligere 12 tiltak er planlagt for prosjektering. Prioritering av tiltak for nedleggelse utføres årlig og baseres på risiko. Planoverganger med særlig høy risiko, og de som påvirker driftsstabiliteten, prioriteres først. Deretter prioriteres det etter kost-/nyttevurderinger.

Forslag: Stortinget ber regjeringen benytte opsjonen som finnes i eksisterende fjerntogkontrakt, til å bestille nytt fjerntogmateriell til Rørosbanen, som også kan fungere som ekstramateriell for Nordlandsbanen.

Jeg har i tidligere svar til Stortinget redegjort for vår plan for å få nye tog til Rørosbanen. Regiontogene som i dag brukes på Trønderbanen vil være godt tilpasset trafikken og infrastrukturen på Rørosbanen. Vi legger opp til at materiellet omdisponeres dit når Trønderbanen er elektrifisert.

Regjeringen vurderer behovet for å kjøpe flere tog gjennom utløsning av opsjoner i de pågående avtalene om materiellanskaffelser. Gjennomføringen av togtilbudet som er prioritert i Nasjonal transportplan vil kreve flere tog på flere strekninger. Gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan vil også vise togmateriellanskaffelser og planen skal oppdateres årlig. Beslutninger om kjøp av nye tog eller omdisponeringer mellom togstrekninger tas da på et oppdatert og modnet faglig grunnlag, og innenfor et plansystem som tar høyde for at endringer i antall passasjerer, fremdriften i andre prosjekter og lignende som kan påvirke behovet for tog underveis i transportplanperioden. På denne måten sikrer vi at rett og nok tog står klare den dagen en gitt tilbudsforbedring skal realiseres. Der behovet ev. dekkes ved utløsning av opsjoner, vil Stortinget ta stilling til dette i forbindelse med de årlige budsjettbehandlingene.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård