

Høringsnotat – forslag til bestemmelser i sikkerhetsstyringsforskriften om sikring mot tilsiktede handlinger mot trafikk og infrastruktur på det nasjonale jernbanenettet

1 Bakgrunnen for arbeidet

1.1 Bakgrunnen

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) Samferdselsdepartementet (SD) blir det lagt vekt på at samferdselssektoren skal ha den nødvendige kriseberedskapen for å håndtere og eventuelt redusere omfanget av en kritesituasjon slik at konsekvensene for samfunnet reduseres. Samtidig står samferdselssektoren overfor nye utfordringer og nye trusselbilder, bl.a. terrorisme. Terrorismen krever andre former for sikring og kriseberedskap enn det samferdselssektoren har hatt kompetanse til å vurdere innenfor tradisjonell transportberedskap.

På denne bakgrunn ba SD i 2006 SINTEF om å utrede hvordan security ("sikring") og beredskap for skinnegående transport best kan ivaretas av overordnet myndighet, herunder hvorvidt det er behov for en tilsynsordning. Rapporten ble avgitt i juni 2007 og sendt på høring med frist november 2007. Rapporten konkluderer med at det foreligger et behov for at SD utarbeider et regelverk for sikring og beredskap for skinnegående transport, men at trikk ikke bør inkluderes da den bør betraktes og behandles som en del av vegtrafikken. Begrunnelsen for dette er at trikk har flere likhetstrekk med veigående transport, mens t-bane har flest likhetstrekk med jernbane. Rapporten foreslår at regelverket bør identifisere funksjonskrav og ikke spesifikke løsninger, og at tilsynet med overholdelse av regelverket bør legges til Statens jernbanetilsyn.

1.2 Gjeldende rett

I jernbanelovgivningen er det bestemmelser som stiller krav til jernbanevirksomhetenes beredskap når det gjelder utilsiktede handlinger ("safety"/"sikkerhet"). Det finnes ikke bestemmelser om sikring (tilsiktede handlinger).

1.3 SDs forslag til endring

SINTEF har i sin rapport identifisert et generelt behov for et fastere regime for arbeidet i forhold til tilsiktede handlinger (sikring) mot skinnegående transport, blant annet for at SD bedre skal kunne ivareta sitt overordnede ansvar.

SD har derfor foreslått at det gis en hjemmel i jernbaneloven (ny § 6a) for å kunne gi bestemmelser om sikring mot tilsiktede handlinger. Det anses hensiktsmessig at en hjemmel til å fastsette slike bestemmelser har samme virkeområde som jernbaneloven i tilfelle det senere skulle vise seg behov for å utvide virkeområdet til å omfatte andre virksomheter som reguleres av loven. Det vises i denne forbindelse til høringsnotat om endringer av jernbaneloven av 2. desember 2013.

For at departementet skal kunne vurdere om arbeidet med sikring mot tilsiktede handlinger som terror og sabotasje er tilstrekkelige, er det behov for å stille tydelige krav i regelverk eller instruksjoner. Det er foreslått at disse kravene fastsettes i forskrifts form og at Statens jernbanetilsyn kan gjennomføre tilsyn i forlengelsen av det tilsynsarbeidet tilsynet gjør på sikkerhetsområdet. I første omgang er det foreslått at forskriftene skal omfatte jernbane og t-banen i Oslo.

1.4 SDs oppdrag til tilsynet

SD ga den 5. september 2012 Statens jernbanetilsyn i oppdrag å utarbeide forslag til forskrifter om sikring mot tilsiktede handlinger mot trafikk og infrastruktur i det nasjonale jernbanenettet og t-banen i Oslo.

Det følger av mandatet at med tilsiktede handlinger tenkes i første rekke på terror og sabotasje og trusler om dette samt hærværk og tyveri med særlig stort skadepotensiale.

Forskriftsbestemmelsene skal ifølge mandatet *"så langt som mulig harmoniseres med gjeldende regelverk for sikkerhet på jernbanen og tverrgående bestemmelser fra Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet"*. Bestemmelsene skal være funksjonsbaserte.

Tilsynet mottok den 14. oktober 2013 oppdrag fra SD for den resterende del av prosessen for fastsettelse av forskriftsbestemmelser om sikring.

Det er i forbindelse med arbeidet opprettet en referansegruppe bestående av Sentralt Beredskapsutvalg (SBU), Cargolink AS og t-banen i Oslo. SBU består av representanter fra Jernbaneløst, CargoNet AS, Flytoget AS, NSB AS og Rom Eiendom AS.

Tilsynet har i tillegg vært i kontakt med PST og NSM i forbindelse med arbeidet.

2. Generelt om utkastet til forskriftsbestemmelser

2.1 Generelt

Forslag til sikringsbestemmelser foreslås inntatt i gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift (sif) av 11. april 2011 nr. 389.

Det innebærer blant annet at virkeområdet er det samme som for gjeldende bestemmelser for sikkerhet relatert til utilsiktede handlinger. Dessuten har heller ikke sikringsbestemmelsene i utgangspunktet som mål å sikre opprettholdelse av drift.

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at som følge av at sikringsbestemmelsene inntas i sif, vil bestemmelsene som gjelder alvorlig jernbanehendelse, jernbanehendelse og jernbaneulykke også gjelde for uønskede hendelser som er et resultat av tilsiktede handlinger.

Det foreslås inntatt en unntaksbestemmelse i forskriften § 9-1.

Forslaget innebærer færrest mulig avvik fra tilsvarende gjeldende bestemmelser for sikkerhet.

Det er lagt opp til bruk av samme terminologi for sikring innen jernbaneområdet som i gjeldende regelverk på andre områder. Det vises i den forbindelse blant annet til forslag til ny bestemmelse i annet ledd i § 1-3 "Definisjoner", hvor det vises til definisjonene i NS 5830:2012 "Samfunnsikkerhet. Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger. Terminologi". Det understrekes for ordens skyld at definisjonene i NS 5830:2012 kun gjelder for sikring mot tilsiktede handlinger, og at definisjonene kun gjelder i sif. For øvrig anvendes samme terminologi for sikkerhet relatert til "security" som for sikkerhet avgrenset til "safety".

Definisjonen av "tilsiktede handlinger" i forskriften avviker imidlertid fra den vide definisjonen i NS 5830:2012.

Noen av presiseringene i forhold til sikring mot tilsiktede handlinger er kun inntatt i kommentarene uten at det har vært ansett nødvendig å foreta endringer i selve ordlyden i forskriften, se kommentarer til §§ 1-1, 1-2, 2-2 og 4-5.

Blant annet på grunn av tidsperspektivet og av ressurs hensyn er det i utgangspunktet ikke foretatt andre endringer enn det som anses nødvendig for å utvide forskriftens virkeområde til også å omfatte sikring.

Det er imidlertid foretatt noen endringer av skrivefeil og lignende, for å sikre konsistens, for å presisere enkelte formuleringer, av unødvendige delformuleringer og noen oppdateringer. Videre er det inntatt

noen tillegg som arbeidsgruppen har blitt særlig oppmerksom på eller sett behovet for i forbindelse med arbeidet med forslaget til sikringsbestemmelser. Mange av tilleggene er inntatt som følge av innspill fra referansegruppen. Det er kun foretatt slike justeringer hvor de ikke antas å kreve særskilte undersøkelser i forhold til blant annet forpliktende direktivbestemmelser. Det vises i denne forbindelse blant annet til §§ 1-2, 1-3 første ledd bokstav b), d) og h), 3-1, 3-2, 4-1, 4-2, 4-8 bokstav f), 7-1, 7-3, 7-4 og 8-1 og noen av kommentarene til §§ 1-3, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 til 4-3, 5-1, 5-3 første ledd, 6-1, 6-2, 7-1 og 7-2.

Tilsynet har videre ansett det nødvendig å endre § 4-7 "Beredskap" utover det oppdraget med utarbeidelse av forslag til sikringsforskrift/er tilsier. Det er begrunnet i erfaringer fra tilsynsvirksomhet som viser at beredskapsbestemmelsene har vært for overordnede.

2.2 Hvordan endringene fremgår i utkastet

Tillegg i eksisterende ordlyd fremkommer i kursiv i utkast til forskrift og til kommentarer.

3. Beskrivelse av utkast til sikringsbestemmelser

Viktigste endringer i forhold til gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift

3.1 Strukturen på forskriften etter utkastet til endringer

Strukturen i sikkerhetsstyringsforskriften er ikke endret som følge av forslag om å innta sikringsbestemmelser. Bestemmelsene i forskriften er i stor grad sammenfallende for sikkerhet avgrenset til "safety" og sikkerhet relatert til "security".

3.2 Definisjoner for sikring

Det foreslås i nytt annet ledd i § 1-3 at definisjonene i "NS 5830:2012 Samfunnssikkerhet. Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger. Terminologi" skal gjelde for sikring så langt de passer.

Når det gjelder definisjonen av "tilsiktet uønsket handling" i NS 5830:2012, vil alle tilsiktede uønskede handlinger, herunder for eksempel naskeri, være omfattet. Tilsiktet uønsket handling defineres som "en uønsket hendelse som forårsakes av en aktør som handler med hensikt."

Ifølge mandatet fra SD, tenkes tilsiktede handlinger i første rekke å omfatte terror og sabotasje og trussel om dette samt hæverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale. Tilsiktede handlinger er i forskriften begrenset til slike tilsiktede handlinger.

3.3 Barrierer mot uønsket adgang (til verdier)

Det er foreslått inntatt en tilleggsbestemmelse om krav til barrierer i nytt tredje ledd i sif § 2-3.

Barrierer som hindrer eller forsinker uønsket adgang til verdier vil typisk være overvåknings- og adgangskontrollsystemer som knyttes opp mot verdiene. Valg av barrierer må tilpasses trusselbildet, men bør balanseres mot hensynet til at de reisende gis hensiktsmessig tilgang til tog.

Bestemmelsen innebærer at virksomheten må vurdere å etablere eller forsterke barrierer ved endring i trusselbildet. Dersom trusselbildet tilsier at det er spesifikke anlegg eller aktiviteter som trues kan for eksempel forsterket adgangskontroll knyttet til spesifikke anlegg iverksettes.

Det er også foreslått en presisering i kommentarene til § 2-3 første ledd om at det kan være nødvendig å etablere rutiner for å oppdage skjulte feil i barriererefunksjoner.

3.4 Sikringsutvalg

Ifølge mandatet fra SD skal Jernbaneverket (som infrastrukturforvalter) ha en koordinerende rolle for sikring på jernbane og t-banen i Oslo. Det foreslås derfor blant annet i ny § 2-4 at Jernbaneverket skal ha en plikt til å etablere et sikringsutvalg. Det foreslås at jernbanevirksomhetene har plikt til å delta i utvalget. Det er tatt utgangspunkt i § 12 "Sikkerhetsutvalg" i forskrift om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten m.v.

Sikringsutvalget skal etter forslaget være ansvarlig for samordning og evaluering av sikringstiltak ved jernbane og t-bane og skal delta aktivt i planlegging og gjennomføring av beredskapsøvelser.

3.5 Informasjonssikkerhet

I ny § 3-2 a foreslås en plikt for jernbanevirksomhetene til å sørge for at informasjon det er nødvendig å skjerme, er identifisert og underlagt nødvendig kontroll. Med informasjon som det er nødvendig å skjerme siktes det til informasjon som beskriver sårbarheter som lar seg utnytte til uønskede hendelser.

Nødvendig kontroll av slik informasjon vil blant annet omfatte systemer og rutiner for nødvendig avskjerming, beskyttelse og tilgangskontroll, herunder tiltak mot avlytting og manipulering. Videre omfattes systemer og prosedyrer for merking, oppbevaring, bruk, distribusjon og tilintetgjøring av dokumenter.

Informasjon som håndteres av leverandører skal være underlagt tilsvarende kontroll.

3.6 Trusselvurderinger

Endringsforslag i forskriften

Det foreslås presisert i første ledd i § 3-3 "Prosedyrer m.m." at plikten til å ha bestemmelser som dekker alle forhold av betydning for sikkerheten blant annet omfatter behandling av trusselvurderinger. I begrepet trusselvurderinger inngår både vurderinger basert på interne og eksterne opplysninger og vurderinger.

Det foreslås presisert i kommentarene at bestemmelsene i nødvendig grad også skal omfatte prosedyrer for sikring for å fange opp endringer i trusselbildet, herunder etablering av rutiner for behandling av relevante tilgjengelige eksterne trusselvurderinger. De må videre omfatte systemer, rutiner og tiltak som iverksettes avhengig av beredskapsnivå.

Videre foreslås det et tillegg i første ledd i § 4-7 "Beredskap" om at beredskapen også skal være dimensjonert på grunnlag av trusselvurderinger. I kommentarene til bestemmelsen foreslås inntatt en presisering om at når det gjelder sikring, skal iverksettelse av ulike beredskapsnivåer hensynta tilgjengelige trusselvurderinger fra myndighetene. Videre omfatter beredskap for sikring rutiner for mottak av trusselvurdering.

I § 4-8 "Ledelsens gjennomgåelse" foreslås det presisert i første ledd bokstav d) at endrede forutsetninger omfatter endringer i trusselbildet.

Endringsforslag kun i kommentarene

Det foreslås presisert i kommentarene til § 2-2 "Krav om sikkerhetsstyring" at styring av sikkerhet knyttet til tilsiktede handlinger må tilpasses trusselbildet.

3.7 Risikoakseptkriterier

Bestemmelsene er omstrukturert for å gi en klarere og mer logisk fremstilling. Etter erfaringer fra tilsyn er de også presisert.

I første ledd i § 4-4 er ordlyden foreslått endret når det gjelder hva risikoakseptkriteriene skal omfatte. I kommentarene foreslås det presisert at eiendom omfatter blant annet jernbanemateriell, jernbaneinfrastruktur og eiendom utenfor jernbanen som bygninger, anlegg, buskap mv. Begrepet miljø omfatter forurensning, vilt mv.

Det foreslås presisert i annet ledd at risikoakseptkriteriene skal være hensiktsmessige og at de skal brytes ned til et hensiktsmessig nivå for analysene som utføres. I forslaget til kommentarer til bestemmelsen fremgår at risikoakseptkriteriene må være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og det detaljeringsnivå risikovurderingene skal dekke.

For tilsiktede handlinger kan risikoakseptkriterier justeres i forhold til trusselnivået. Det kan for eksempel være aktuelt å heve risikoakseptkriteriene når trusselnivået er ekstremt høyt av hensyn til mulighet for å kunne opprettholde et hensiktsmessig transporttilbud.

For utilsiktede handlinger kan ikke risikoakseptkriterier justeres tilsvarende. Dersom risikoen vurderes som uakseptabel høy må risikoreducerende tiltak iverksettes.

Når det gjelder risikovurderingens nivå vises det til kommentarene til nytt tredje ledd.

Bestemmelsene i gjeldende første ledd om enkeltrisiko og samfunnsrisiko foreslås presisert og inntatt i nytt tredje ledd. Det fremgår av forslaget at kriteriene skal omfatte risiko som virksomheten representerer og blir eksponert for samlet sett samt den risikovirksomheten utgjør for individer og lokale forhold.

Individrisiko omfatter blant annet enkeltrisiko for passasjerer, personell, inkludert leverandørers personell, brukere av planoverganger og personer som befinner seg på jernbaneanlegg ulovlig. Lokale forhold kan omfatte forhøyet risiko for personer, eiendom og lokalt miljø. Selv om risikoen for den samlede virksomheten er akseptabel, må det likevel sikres at det ikke eksisterer lokale risikoforhold som er uakseptabelt høye.

I fjerde ledd foreslås det for ordens skyld presisert at kriteriene skal være fastlagt før risikovurderingen gjennomføres.

Forslagets nytt femte ledd er lik tidligere annet punktum med unntak av at "(frekvens)" er slettet som overflødig. Blant annet på grunn av forslaget om utvidelse av sif til også å omfatte sikring, foreslås det inntatt en nærmere forklaring i kommentarene: Et risikoakseptkriterium angir grensen mellom det som er uakseptabel risiko og den risiko virksomheten aksepterer. Risikoakseptkriterier skal være basert på sannsynlighet og konsekvens. For sikring vil vurdering av sannsynlighet være vanskeligere og derfor tillegges mindre vekt. Verdier som virksomheten vil beskytte, sårbarheten til disse verdiene og trusselbildet vil være sentrale faktorer ved fastsettelse av risikoakseptkriterier.

3.8 Beredskap

Bestemmelsen om beredskap er utdypet og presisert etter erfaringer fra tilsyn.

Når det gjelder det foreslåtte tillegget i første ledd i § 4-7 om at beredskapen også skal være dimensjonert på grunnlag av trusselvurderinger, vises det til punkt 3.6 om trusselvurderinger ovenfor.

I annet ledd foreslås det presisert at beredskapen skal være en integrert del av jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

Forslaget i tredje ledd presiserer at jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkessituasjoner og personer kan evakueres effektivt og trygt.

I kommentarer til nytt tredje og femte ledd foreslås det for ordens skyld inntatt en henvisning til tilsynets veiledning: Når det gjelder nødvendige tiltak i faresituasjoner og samordning av beredskapen med relevante offentlige myndigheter, vises det også til tilsynets veiledning om beredskap om forventet håndtering av nødssituasjon frem til politi/redningsetat er på plass.

Forslagets fjerde ledd presiserer hva beredskapen skal omfatte.

I femte ledd foreslås det presisert at beredskapen skal omfatte en effektiv informasjonsberedskap i kritesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får entydig og hensiktsmessig informasjon om hvordan de skal forholde seg.

Syvende ledd i forslaget er lik gjeldende annet ledd med unntak av at "skal sørge for" foreslås endret til "har ansvaret for" for å tydeliggjøre infrastrukturforvalters ansvar for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet er koordinert.

I kommentarer til nytt sjette og syvende (tidligere annet ledd) er det foreslått presisert at det skal foreligge prosedyrer for samordning/koordinering av beredskapen.

Videre foreslås det presisert i åttende ledd at infrastrukturforvalter skal fastsette og formidle bestemmelser som er nødvendige for å opprettholde effektiv kommunikasjon med jernbaneforetak og andre relevante aktører i nødssituasjoner. Bestemmelsene skal utarbeides i samarbeid med jernbaneforetakene.

Det presiseres i kommentarene til annet ledd i § 4-5 "Klare ansvarsforhold" at tydelige ansvars- og myndighetsforhold må være definert også for beredskapssituasjoner. Nærhets- og likhetsprinsippet bør vektlegges.

3.9 Ledelsens gjennomgåelse

I kommentarer til første ledd i § 4-8 foreslås det presisert at det er viktig at ledelsens gjennomgåelse inneholder en samlet gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet (eventuelt det overordnede sikkerhetsstyringssystemet) for å skaffe seg et helhetsblikk.

3.10 Risikovurderinger

Det foreslås presisert i nytt annet ledd i § 6-1 at risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

Blant annet på grunn av forslaget om utvidelse av sif til også å omfatte sikring, foreslås det inntatt en nærmere forklaring i kommentarene:

Jernbanevirksomheten må velge en metode og et omfang av vurderingene som på en tilfredsstillende måte sikrer at nye eller endrede eksponeringer for farer identifiseres og vurderes, herunder deres sannsynlighet og konsekvens. Ved utføring og oppdatering av vurderingene skal det brukes anerkjente fremgangsmåter og de beste tilgjengelige data. NS 5814:2008 – krav til risikovurderinger (sikkerhet) og utkast til NS 5831:20XX Samfunnssikkerhet – Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger – Risikohåndtering og utkast til NS 5832:20XX Samfunnssikkerhet – Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger – angir en anerkjent fremgangsmåte for risikovurdering. Metodevalget må begrunnes.

Det er opp til virksomheten å velge om det skal utarbeides risikovurderinger som dekker både risiko relatert til tilsiktede og utilsiktede handlinger, eller om det lages helt eller delvis separate risikovurderinger.

Risikovurderinger for sikring skal være basert på verdivurdering (punkt 2.19) (eller konsekvensvurdering), trusselvurdering og sårbarhetsvurdering, se NS 5830:2012 "Terminologi. Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger. Terminologi".

I tredje ledd foreslås det at det ved behov skal utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust. Dette har ikke vært eksplisitt uttrykt tidligere, men har ligget implisitt i kravet om bruk av anerkjente metoder. Hva som menes med sensitivitetsvurdering foreslås forklart i kommentarene slik: Dersom dataene som benyttes i risikovurderingen er beheftet med stor usikkerhet vil det være nødvendig å vurdere hvilke utslag små endringer i grunnlagsdata eller vurderinger vil bety (sensitivitetsvurdering). Dette vil være særlig nødvendig når risikoen ligger i grenseland mot uakseptabel risiko.

I fjerde ledd er det inntatt forslag om bestemmelser om fareidentifisering. Fareidentifisering er en nødvendig aktivitet i alle typer risikoanalyser og har vært implisitt i kravet om bruk av anerkjente metoder. Bestemmelsen er tatt inn etter erfaringer fra tilsyn for å presisere at fareidentifisering som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå. Fareidentifisering for sikring skal blant annet omfatte identifisering av systemer og materiell som kan benyttes av uvedkommende og brukes for å volde vesentlig skade på personer eller materielle verdier.

Det er foreslått nærmere forklaring i kommentarene til bestemmelsen: Hensikten med og avgrensningen av risikovurderingen avgjør behovet for detaljeringsnivå i fareidentifiseringen. Dersom en risikovurdering omfatter kjøring av tog over en strekning, vil det eksempelvis forventes at punkter eller delstrekninger med svakere barrierer for sammenstøt eller lokale planoverganger med forhøyet risiko, identifiseres. Fareidentifisering på et slikt nivå vil være nødvendig dersom en slik analyse for eksempel skal kunne legges til grunn for strekningsopplæring av kjørende personale.

Det er foreslått noen tillegg i kommentarene til bestemmelsene i § 6-2 "Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger".

3.11 Oppfølging av jernbaneulykker og - hendelser

Som følge av at sikringsbestemmelsene inntas i sif, vil bestemmelsene som gjelder alvorlige jernbanehendelser, jernbanehendelser og jernbaneulykker, også gjelde for uønskede hendelser som er et resultat av tilsiktede handlinger. Dette er for ordens skyld presisert i § 7-2 og i første ledd bokstav e) i § 4-8 "Ledelsens gjennomgåelse".

Blant annet som følge av utvidelse av forskriften til også å omfatte tilsiktede handlinger, er det foreslått nye bestemmelser i § 7-2 annet ledd annet og tredje punktum. Det presiseres i annet punktum at hendelsene skal analyseres både enkeltvis og i forhold til andre hendelser. Videre presiseres i tredje punktum en rekke forhold som skal registreres og følges opp i forbindelse med sikring mot tilsiktede handlinger.

4 Administrative og økonomiske konsekvenser av utkast til sikringsbestemmelser

4.1 For jernbaneforetakene

Tilsynet har kun mottatt uttalelse fra NSB AS som opplyser at de administrative og økonomiske konsekvensene av forslaget til sikringsforskrift antas som et foreløpig utgangspunkt å kunne tilsvare et halvt årsverk.

Tilsynet legger til grunn at forskriftsforslaget vil medføre tilsvarende konsekvenser for de øvrige jernbaneforetakene.

4.2 For infrastrukturforvalter

De administrative og økonomiske konsekvensene av forslaget til sikringsforskrift antas som et foreløpig utgangspunkt å kunne tilsvare et årsverk. På strategisk nivå bør organisasjonen forsterkes med kompetanse og ressurs innen intern revisjon, for å kunne utføre egenkontroll og veiledning, samt å bistå med opplæring, rutiner og prosedyrer. Likeledes vil det være behov for ressurstilføring på regionalt nivå, for opplæring, interne rutiner og prosedyrer, leverandørstyring, avviksbehandling og oppfølging av uønskede hendelser.

Infrastrukturforvalter antar videre å kunne få behov for en ekstern rådgiver i en tidlig fase. Kostnaden til dette anslås til kr. 150.000,- for løpende oppgaver.

Årsrammen for øvingsbudsjettet antas å ville måtte heves med anslagsvis kr. 200.000,-, da kravene i forslaget til sikringsforskrift vil medføre økt fokus på egne og samordnede øvelser. Opptrappingstiltak med tanke på sikring på stasjonsområder (6-8 prioriterte stasjoner) antas å ville koste gjennomsnittlig 2 millioner pr. stasjon.

4.3 For tilsynet når det gjelder forslag til sikringsbestemmelsene i sikkerhetsstyringsforskriften og i forslag til revidert forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m.

Forskriftsendringene som følge av forslag til sikringsbestemmelser innebærer sammenholdt med jernbaneloven § 11 (tilsyn), en utvidelse av tilsynsvirksomhetens område og omfang. Arbeidet vil også innebære samarbeid med flere etater enn i dag. I denne forbindelse kan Politiets sikkerhetstjeneste og Nasjonal sikkerhetsmyndighet nevnes.

En utvidelse av tilsynsvirksomheten vil medføre økt kompetanse- og ressursbehov for tilsynet. Det gjelder både i oppstartfasen og i den kontinuerlige driften fremover.

Tilsynet ser for seg at oppfyllelse av kravene i sikringsbestemmelsene vil bli en integrert del av tilsynsarbeidet forøvrig. Det er med andre ord i denne vurderingen ikke lagt opp til at det etableres en egen enhet for sikringsarbeidet.

Når det gjelder økt kompetansebehov, er det for det første behov for juridisk fagkompetanse innen sikring. Det gjelder både kjennskap til relevant regelverk og tilstrekkelig innsikt i de faktiske og tekniske forhold til å kunne foreta en forsvarlig vurdering av de rettslige problemstillingene. Videre er det behov for teknisk fagkompetanse innen sikring på områdene IKT, infrastruktur og rullende materiell.

Tilsynet vil for det første i en oppstartsfase måtte skaffe seg slik kompetanse. Dette vil kunne imøtekommes ved kompetanseheving av ansatte eller ved nyansettelser. Kompetanseheving av ansatte vil kunne skje ved ekstern kursing og en viss grad av egenlæring. Det må videre i en oppstartsfase utarbeides nødvendige prosedyrer og rutiner for tilsyn med sikring. Kontinuitet i kompetansen, dvs. at det sikres mot sårbarhet i forbindelse med fravær og opphør av arbeidsforhold og at et visst fagmiljø er sikret, er avgjørende for en forsvarlig ivaretagelse av sikringsarbeidet. Når det gjelder økt kompetansebehov også i den kontinuerlige driften etter oppstartsfasen, påpekes det spesielt at sikringskompetansen må holdes oppdatert. I tillegg er det blant annet av hensyn til kontinuiteten i kompetansen, behov for intern opplæring av andre aktuelle ansatte innen sikring.

Utvidelsen av tilsynets ansvarsområde til å omfatte sikring medfører som nevnt også økt ressursbehov. Det vises for det første til at en slik ansvarsutvidelse medfører en økning i arbeidsoppgaver. Dette vil kunne omfatte både tilsynsaktiviteter, veiledningsaktiviteter mot aktørene og etter hvert også utvikling av regelverket. For det andre er ressursituasjonen i tilsynet allerede presset før tilsynet tildeles dette ansvaret. Det er med andre ord ikke mulig å løse de nye oppgavene kun gjennom opplæring av de som er ansatt i dag. Det må skje nyansettelser enten av personell med

sikringskompetanse, med annen kompetanse som kan avlaste de ansatte som skal avse tid til sikringstilsyn eller eventuelt en kombinasjon av disse.

Ressursbehovet for arbeidet med sikring antas på bakgrunn av dette å være i størrelsesorden to til tre årsverk i tillegg til nåværende kapasitet. Det vises da både til ressurs situasjonen i dag og når tilsynet får ansvaret for sikringstilsyn, kompetansebehovet på kort og lang sikt og hensynet til kontinuitet i kompetansen.