



Samferdselsdepartementet
v/ avdeling for styring, administrasjon og
samfunnssikkerhet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
Sendes via postmottak@sd.dep.no

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO
Sendes via postmottak@sjt.no

Deres ref.	Vår ref.	Tlf.	E-post	Dato
Samf.dep: Ny sak/ SJT: 19/3167-27 Felles-31	vRef	Mobil 93490856	RefEmail kristine.wang@sporveien.com	14.09.2021

Utvidelse av sikringsforskriften Kombinert brev til Samferdselsdepartementet og høringsuttalelse til SJT Regulatorisk likebehandling av buss og trikk

SJT har ved høringsbrev av 15. juni 2021 med tilhørende høringsnotat, med høringsfrist 15. september 2021, foreslått å utvide sikringsforskriften til også å omfatte trikk. Buss omfattes ikke av tilsvarende regler. Endring av sikringsforskriftens virkeområde er omfattende og for trikkevirksomheten meget tyngende og forskjellsbeholdende. Det er ikke sannsynliggjort motsvarende nytteverdi eller vurdering av likebehandling buss-trikk.

I henhold til SJTs høringsnotat foreslås det

«følgende materielle hovedendringer i forskriften:

- utvidelse av virkeområdet til også å omfatte trikk og forstadsbane,
- trikk og forstadsbanevirksomhetene deltar i sikringsutvalget,
- deltakelse i utvalget gjøres obligatorisk for alle virksomhetene som er omfattet av forskriften, og
- sikringsutvalget endrer navn til «Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap».

Sporveien Trikken AS, Bybanen AS, Keolis Norge AS og Boreal Bane AS sender i fellesskap med dette inn et kombinert brev til Samferdselsdepartementet og en høringsuttalelse til SJT. Siktemålet med brevet og høringsuttalelsen er å be om at det ikke uten tvingende grunner innføres nye regler som skaper ulike offentligrettslige rammebetingelser for buss og trikk/forstadsbane.

Sporveien Trikken AS Pb 2857 Tøyen N-0608 Oslo	Besøksadresse: Storoveien 25	Tlf: +47 22 08 40 00 Firmapost: trikken@sporveien.com www.sporveien.com	Bank: 9750.07.27938 Org.nr.: 985057192
--	---------------------------------	--	---



Kollektivtransportbehovet i moderne mellomstore¹ byer ivaretas typisk gjennom en kombinasjon av busstransport og transport med trikk/forstadsbane. Buss og trikk er dels komplementære, dels overlappende transportformer, som både står i et samarbeids- og i et konkurranseforhold til hverandre.

Som skinnegående transportart er trikk/forstadsbane særpreget ved at den i likhet med busser også kjører i åpen, blandet trafikk underlagt vegtrafikkloven, dvs. sammen med busser, biler, syklistene og fotgjengere. Trikken er dermed i relasjon til formålet med sikringsforskriften, eksponert for de samme «åpen tilgang»-risikofaktorer som busser er². Det er akkurat like vanskelig – les: umulig – å skjerme trikker mot slike «åpen tilgang»-risikofaktorer som det er å skjerme busser mot slike risikofaktorer. I relasjon til formålet med sikringsforskriften er det derfor ingen grunn til regulatorisk å forskjellsbehandle buss og trikk. Denne betraktningen forsterkes ytterligere når man tar i betraktning at buss og trikk som nevnt også er konkurrerende transportformer.

Til illustrasjon viser nedenstående bilder (på neste side) nye Storgata holdeplass hvor buss og trikk er samlokalisert.

Leskuret nærmest er bussens stoppested og leskuret som skimtes i bakgrunnen er Trikken sitt (lyseblå ramme).

Ved implementering av sikringsforskriften vil første halvdel av holdeplassen få krav til å vurdere og implementere sikringstiltak, mens det ikke stilles tilsvarende strenge krav til resterende halvpart.

Skiltingen viser at holdeplassen kan betjenes av både buss og trikk.

¹ I større byer finner man til dels også t-baner som kjører på nett som er **fullstendig adskilt fra øvrig trafikk**. Det regulatoriske regimet for t-baner behandles ikke i dette brevet.

Brevet her behandler heller ikke detaljendringsforslagene i SJTs høringsnotat, som SJT selv sier ikke innebærer materielle endringer av betydning.

² Dette endres ikke ved at trikk og særlig forstadsbane til dels også kjører på egen trasé.



Videre til illustrasjon følger to bilder av Skansen holdeplass i Trondheim på neste side. Her betjener buss og trikk samme holdeplass. Alle sentrumsholdeplasser i Trondheim er felles for buss og trikk der disse kjører sammen.



Sporveien Trikken AS
Pb 2857 Tøyen
N-0608 Oslo

Besøksadresse:
Storoveien 25

Tlf: +47 22 08 40 00
Firmapost:
trikken@sporveien.com
www.sporveien.com

Bank: 9750.07.27938
Org.nr.: 985057192

Bildet under viser til illustrasjon buss og bane på Nesttun.



Buss og trikk har som kjent hittil ikke vært underlagt noe sikringsregelverk som er i nærheten av sikringsforskriftens byråkratiske kompleksitetsnivå. Når det gjelder buss, er den underlagt <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-06-14-548> («bussberedskapsforskriften»). Den offentligrettslige bussberedskapsforskriften suppleres *privatrettslig* av de krav som stilles gjennom kjørekontraktene mellom fylkeskommunene(s administrasjonsselskap) og det kjøreoppdragsutførende busselskapet. Til sammenlikning, se f.eks. den moderne og utbroderte sikringsreguleringen i punkt 6 i oppdragsbeskrivelsen (side 29) i <https://ruter.no/globalassets/kollektivanbud/bussanbud/2021-transporttjenester-oslo-sor-2021/2/vedlegg-1-oppdragsbeskrivelse.pdf?id=21949>. Denne privatrettslige sikringsreguleringen for buss er imidlertid fortsatt enklere, mer fleksibel og bedre tilpasset driftsarten enn hva som vil være tilfelle for trikkedriften om sikringsforskriften også utvides til å omfatte trikk, dvs. skinnegående transport i åpen, blandet trafikk. Ruters privatrettslige sikringsregulering ser forøvrig ut til i positiv forstand å være inspirert av *Samferdselsdepartementets sektorovergripende og overordnede strategi for sikkerhet i transportsektoren*, se <https://www.regjeringen.no/contentassets/88bc393f2779462a9bc39768735e98fd/strategi-for-samfunnssikkerhet-i-transportsektoren-2020.pdf>, hvor ulike driftsarter overordnet likebehandles.

SJTs forslag om å utvide sikringsforskriften til også å omfatte trikk og forstadsbane overser dessverre de ovennevnte hensyn. Utvidelsen av sikringsforskriften vil, uten begrunnelse, innebære at de tre små norske trikkeselskapene vil måtte implementere en byråkratiske, ressurs- og kostnadskreven arbeidsmodell som ikke er tilpasset driftsformen. En slik tilnærming vil følgelig utløse meget store

konsulentkostnader for trikkeselskapene uten å gi noen praktisk nytteeffekt. Se ovennevnte om at blandet trafikk i praksis ikke kan skjermes mot «åpne risikofaktorer». Forslaget vil dessuten medføre at eksisterende regulatorisk forskjellsbehandling av buss og trikk forsterkes uten at det foreligger saklige eller tvingende grunner til dette.

Hvis forvaltningen vil jobbe videre med å forebygge realisering av og dempe følgene av risikofaktorer knyttet til åpen og blandet trafikk, både hva gjelder jernbanelovgivningen og vegtrafikklovgivningen anbefales det at dette skjer som et sektorovergripende arbeid for buss og trikk og gjerne under regi av samferdselsdepartementet som både innehar jernbane og vei-myndighet. Ved fremføring av sporvogn gjelder dels vegtrafikklovgivningen og dels jernbanelovgivningen. Det vises blant annet til Notat av 01.02.2012 utarbeidet av SJT og SVV i felleskap om Grensesnittet mellom vegtrafikklovgivningen og jernbanelovgivningen, herunder kapittel 10. Det vil her være nyttig å ta utgangspunkt i departementets sektorovergripende strategidokument.

Ettersom SJT kun har ansvar for skinnegående transport vil hensynet til sektorovergripende likebehandling ofte bli utelatt fra vurderingene eller ikke tillagt særlig vekt av SJT som i sine vurderinger er opptatt av å likebehandle de ulike skinnegående transportformene.

Dette brevet sendes derfor som nevnt også og ikke minst til Samferdselsdepartementet som har et klart ansvar for og oppfordring til

- å sikre at ulike transportformer med likeartede sikkerhetsutfordringer likebehandles og for
- å påse at det ikke innføres nye, meget byråkratiske og belastende regler som kun har nytteverdi på papiret.

Vi nevner avslutningsvis at behandlingen av trikk på linje med «stor jernbane» er i ferd med å brytes på EU-nivå. Vi viser her ikke minst til at trikk og forstadsbane (samt t-bane) er holdt utenfor definisjonen av tog i relasjon til de krav om «fri konkurranse/sportilgang» som følger av 4. jernbanepakke.

Trikk og forstadsbane er virksomhet som er vesensforskjellig fra «stor jernbane». Det gjelder ingen presumsjon for at like regler for trikk og «stor jernbane» er hensiktsmessig.

Vi ber med dette om at det ikke uten tvingende grunner innføres nye regler for trikken som skaper ulike offentligrettslige rammebetingelser for buss og trikk/forstadsbane.

Med vennlig hilsen



Birte Sjule
Daglig leder
Sporveien Trikken AS



Kristine Wang
Advokat
Sporveien AS



Adelheid Nes

Adelheid Nes
Administrerende direktør
Bybanen AS

Øystein Gullaksen

Øystein Gullaksen
Daglig leder
Keolis Norge AS

Eirik Rambech-Knoff

Eirik Rambech-Knoff
Daglig leder
Boreal Bane AS

Sporveien Trikken AS
Pb 2857 Tøyen
N-0608 Oslo

Besøksadresse:
Storoveien 25

Tlf: +47 22 08 40 00
Firmapost:
trikken@sporveien.com
www.sporveien.com

Bank: 9750.07.27938
Org.nr.: 985057192