

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref.	Vår ref.	Tlf.	E-post	Dato
12/2268-46 felles-016.2	13/00139-2	+47 979 81 113	Vidar.almsten@sporveien.com	07.03.2014

Høring - Sikringsbestemmelser for t-bane i forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane mm (kravforskriften)

Det vises til høring på utkast til sikringsbestemmelser for t-bane datert 18.12.2013.

Generelt

Forskriften bruker begrepet t-bane. I tillatelsen til Sporveien T-banen AS bruker SJT begrepet drive hhv trafikkvirksomhet og infrastruktur på tunnelbanenettet i Oslo og Akershus. T-bane må defineres nærmere i forskriften, herunder om bestemmelsene gjelder for trafikkvirksomhet eller for infrastruktur – dette er for eksempel relevant for Sporveien Trikkens drift på t-banenettet mellom Lysakerelva og Bekkestua. Det burde også fremgå tydeligere om hensikten med å inkludere T-banen er å inkludere T-banen i Oslo eller om det er et generelt krav til T-baner som evt planlegges andre steder i Norge. Dersom det siste er tilfelle burde en tydeliggjøre at det gjelder for banevirksomhet hovedsakelig i tunnel, evt om det er størrelsen på systemet som bestemmer.

Sporveien T-banen er enig i at det gjøres en begrensning i definisjonen av «tilsiktete uønskede handlinger» i forhold til NS 5830. Når det gjelder hærverk og tyveri bør «særlig stort skadepotensiale» defineres. I tillegg bør tyveri direkte mot passasjerer eller andre som måtte befinne seg på t-banens område ikke inkluderes.

Forhold til annen lovgivning

Sporveien T-banen mener at arbeidet med sikringsbestemmelser må koordineres med den kartleggingen av samfunnskritisk infrastruktur som gjøres med bakgrunn i Sikkerhetsloven. Alternativt må langvarig driftsstans fjernes fra begrepet Jernbaneulykke. Villedte handlinger som kan stanse T-banen kan like gjerne skje på strømforsyning el. lign. som på selve T-banen. Så lenge T-banen ikke er definert som samfunnskritisk vil ikke T-banen prioriteres ved slike hendelser.

Trusselvurderinger, risikonivå og akseptkriterier

Forskriften legger opp til at virksomheten selv er ansvarlig for å identifisere trusselnivå, risiko og akseptkriterier. Samtidig er det krav om samhandling med Jernbaneverket, nødetatene og annen offentlig myndighet. Slik samhandling kan ikke foregå effektivt uten felles oppfatning av trusselnivået

og felles akseptkriterier. Forskriften må hensynta dette og i større grad baseres på myndighetenes trusselvurdering fremfor driftsselskapets.

Sikringskrav som en integrert del av kravforskriften

Den valgte løsningen med å implementere sikringsbestemmelsene i kravforskriften gjør det vanskelig å skille hva som er spesifikt for sikring. F.eks gjelder § 2-3 tredje avsnitt kun t-bane. Fjerde avsnitt kan dermed enten leses som kun relevant for T-bane, eller som relevant for all jernbanevirksomhet. En separat forskrift, eller egne paragrafer for sikring vil gjøre dette enklere, ikke minst for de virksomheter som ikke er T-bane.

Enkeltparagrafer

§3-3 Det bør fremgå at det kun er informasjon som er nødvendig å skjerme for å unngå tilsiktede uønskede handlinger som det stilles krav til.

§7-2 Trusler, mistenkelig adferd etc fremstår delvis som jernbanehendelse, og delvis som tilleggssituasjoner som skal håndteres utenfor begrepet. Med en enhetlig sikkerhetsstyring vil trusler, mistenkelig adferd etc fremkomme som jernbanehendelser. Disse bør ikke fremheves separat i forskriften.


Det fremstår også uklar om denne type tilløp skal meldes og rapporteres til tilsynet og Havarikommisjonen.

§11, 12 og 13 I disse paragrafene nevnes ikke sikring eksplisitt. Det bør presiseres om en anser at sikring skal inkluderes her som en følge av de øvrige paragrafer, eller om sikring ikke er en del av disse paragrafer.

§14-2 Før forskriften trer i kraft må det avsettes tid til å bygge opp et system, herunder metoder for trusselvurderinger, fastsette risikoakseptkriterier, gjennomføre analyser og iverksette kontroll med barrierer. Disse tiltak krever minimum 1 år fra forskriften kunngjøres. Ikrafttreden fra 1.juli 2014 må justeres.

Høringsnotatet nevner flere tilfeller detaljer uten at det er dokumentert at disse henger sammen med risikobildet og barrierer. Dette gjelder f.eks pkt 3.4. Det bør evt presiseres at dette er eksempler og ikke detaljerte krav.

Med vennlig hilsen



Vidar Almsten

Sikkerhets- og kvalitetssjef



Helge Holtebekk

Seniorkonsulent