



Samferdselsdepartementet

Strategi

Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren

Desember 2020

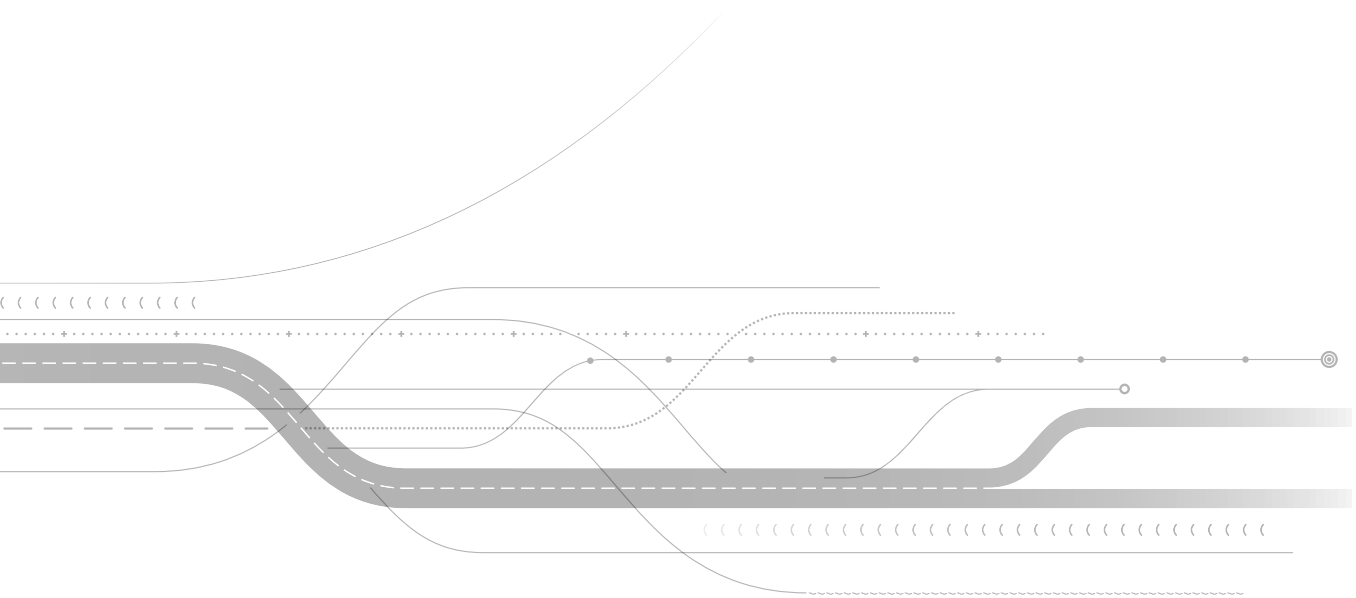


Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren

Desember 2020

Innhold

Forord	5
1. Innledning	7
2. Utfordringsbildet.....	8
3. Overordnede mål for transportsektoren	9
3.1 Samfunnssikkerhet i transportsektoren.....	9
3.2 Overordnede mål	10
3.3 Strategisk tilnærming.....	10
4. Krav til virksomhetene	11
5. Prioriterte områder.....	13
5.1 Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner.....	13
5.2 Digital sikkerhet.....	14
5.3 Støtte til Forsvaret.....	15
5.4 Klimatilpasning	16
6. Oppfølging av strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren	17
Vedlegg 1: Ansvarsområder.....	18
Vedlegg 2: Hendelseshåndtering i transportsektoren	21
Vedlegg 3: Sentrale begreper i samfunnssikkerhetsarbeidet.....	22
Notater	24



Forord

Samfunnssikkerhet defineres som samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare.

En robust transportsektor er en forutsetning for å kunne opprettholde viktige nasjonale funksjoner, samt tilgjengelighet og framkommelighet.

Arbeidet med samfunnssikkerhet må ta utgangspunkt i utfordringsbildet samfunnet står overfor og innebærer arbeid med både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting.

Covid-19-pandemien og leirskredet i Gjerdrum i romjulen 2020 har gitt oss alle en vond erfaring om at dette arbeidet må prioriteres høyt - og at en av statens viktigste oppgaver er å sørge for innbyggernes sikkerhet.

For å bidra til en systematisk og helhetlig tilnærming til arbeidet med samfunnssikkerhet i transportsektoren, utarbeidet departementet en overordnet strategi i 2009, som ble revidert i 2015. Vi har i 2020 igjen revidert strategien på bakgrunn av de store organisatoriske endringene i transportsektoren, endringer i det sikkerhetspolitiske bildet, nye føringer for arbeidet med samfunnssikkerhet og resultater fra risiko- og sårbarhetsanalyser. Hovedlinjene ligger likevel fast fra forrige strategi.

Strategien skal være en felles plattform for sektorens arbeid med samfunnssikkerhet og et grunnlag for tilpasning innen de ulike transportgrenene. Strategien skal sikre at sektoren har en felles forståelse av målet med samfunnssikkerhetsarbeidet og hva som forventes av virksomhetene. Strategien skal gi virksomhetene et verktøy ved utarbeidelse av egne styringsdokumenter på området. Målgruppen for strategien er Samferdselsdepartementets etater, tilsyn og tilknyttede statsforetak og aksjeselskaper.

Strategien legger overordnede rammer for arbeidet med samfunnssikkerhet i form av hovedmål, krav og anbefalte virkemidler. Strategien beskriver videre fire områder som skal prioriteres særskilt:

- Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner
- Digital sikkerhet
- Støtte til Forsvaret
- Klimatilpasning

Håndteringen av covid-19-pandemien har vist oss hvor viktig det er å ha gode planer og regelverk, og å styre etter de grunnleggende beredskapsprinsippene ansvar, nærhet, likhet og samvirke. Erfaringene har også vist oss at planene våre har fungert, men vi tar også med oss viktige læringspunkter og en erkjennelse av at arbeidet med samfunnsikkerhet er en kontinuerlig prosess.

Jeg håper strategien kan være et virkemiddel til å fortsette og å videreutvikle det gode arbeidet i sektoren, slik at vi når de overordnede målene om å opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå, framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene og en robust sivil transportberedskap.

Villa Kulild

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Villa Kulild', written in a cursive style.

Departementsråd

1. Innledning

Samfunnssikkerhet er definert som samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare, jf. Stortingsmelding nr. 5 (2020-2021) «Samfunnssikkerhet i en usikker verden». Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil eller bevisste handlinger. Med dette utgangspunktet innebærer arbeidet med samfunnssikkerhet både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting.

Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge, og transport er definert som en kritisk samfunnsfunksjon i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin rapport «Samfunnets kritiske funksjoner (KIKS)» og som en grunnleggende nasjonal funksjon (GNF) i henhold til lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven).

For å bidra til en systematisk og helhetlig tilnærming til arbeidet med samfunnssikkerhet i sektoren, utarbeidet derfor Samferdselsdepartementet en overordnet strategi i både 2009 og i 2015. Samferdselsdepartementet har nå revidert strategien på bakgrunn av de store organisatoriske endringer i transportsektoren de senere årene, endringer i det sikkerhetspolitiske bildet, nye føringer for arbeidet med samfunnssikkerhet og resultater fra risiko- og sårbarhetsanalyser. Hovedlinjene ligger likevel fast fra forrige strategi.

Målgruppen for strategien er Samferdselsdepartementets underliggende etater, tilsyn og tilknyttede statsforetak og aksjeselskaper. Strategien beskriver disse virksomhetenes ansvarsområder, samt fylkeskommunens ansvarsområde innen transport. Gjennom virksomhetenes implementering av strategien på egne ansvarsområder, f.eks. innen regelverksutvikling og tilsyn, vil strategiens nedslagsfelt være transportsektoren i sin helhet, herunder private virksomheter.

Strategien legger overordnede rammer for arbeidet med samfunnssikkerhet i form av hovedmål, krav og anbefalte virkemidler, og beskriver fire områder som skal prioriteres særskilt. Avslutningsvis gis det føringer for hvordan strategien skal følges opp i den enkelte virksomhet.

Strategien skal være en felles plattform for sektorens arbeid med samfunnssikkerhet og et grunnlag for tilpasning innen de ulike transportgrenene. Strategien skal sikre at sektoren har en felles forståelse av målet med samfunnssikkerhetsarbeidet og hva som forventes av virksomhetene, og gi disse et verktøy ved utarbeidelse av egne styringsdokumenter på området.

2. Utfordringsbildet

Arbeidet med samfunnssikkerhet i transportsektoren må tilpasses den verden vi lever i, og ta utgangspunkt i det utfordringsbildet vi står overfor. Transportsektoren er i rask endring, sårbarhetene er kompliserte, og verdiene sektoren forvalter kan bli truet av både ondsinnede aktører og av farer knyttet til naturhendelser og store ulykker. Sektoren vil derfor måtte løse store oppgaver på samfunnssikkerhetsområdet i årene som kommer.

Naturfarer og de forventede konsekvensene av klimaendringene er en økende utfordring. Mer ekstremvær, flom, skred og økt havnivå vil sette infrastrukturen på prøve, og en økt risiko knyttet til naturhendelser vil kunne få store konsekvenser for transportsikkerheten og for fremkommeligheten i transportsystemet.

De nasjonale sikkerhetstjenestene har de siste årene meldt om en økt risiko for sikkerhetstruende virksomhet i Norge. Truslene er knyttet til fremmed statlig etterretning, påvirkningsoperasjoner, terror og cyberkriminalitet. Digitaliseringen av transportsektoren har utvidet mulighetsrommet til ondsinnede aktører, og transportsystemet vurderes fremdeles som et utsatt mål for terrorisme mot myke mål.

Transportsektoren er i økende grad avhengig av ulike digitale systemer som kan påvirkes av driftsstans eller annen funksjonssvikt. Slik svikt kan være et resultat av logiske, fysiske og menneskelige feil, sabotasje eller andre ondsinnede handlinger, eller manglende tilførsel av kritiske eksterne innsatsfaktorer som strøm eller elektronisk kommunikasjon. I takt med digitaliseringen av samfunnet ellers har den digitale avhengigheten derfor utviklet seg til å representere en overordnet sårbarhet for hele transportsystemet.

Alvorlige transportulykker utgjør også en iboende risiko i sektoren. Luftfarten, jernbanen og sjøtransporten i Norge har et høyt sikkerhetsnivå og få ulykker. Samtidig kan konsekvensene bli omfattende om en ulykke først inntreffer. I veitrafikken utpeker vi oss som et av landene i verden med lavest ulykkesrisiko målt både i omkomne per million innbyggere og per kjørte kilometer. Kostnadene ved veitrafikkulykker er imidlertid betydelige, og transportsikkerhet er fremdeles en stor utfordring for samfunnet.

Det moderniserte totalforsvarskonseptet følger av en sikkerhetspolitisk situasjon i endring, og krever gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i hele krisespektret. For transportsektoren innebærer dette å støtte Forsvaret ved behov med tilgang til og prioritet på transportinfrastruktur, tilknyttede driftstjenester og transportressurser. Støtten må være planlagt, samtidig som den må være fleksibel og raskt kunne tilpasse seg det rådende militære behovet.

3. Overordnede mål for transportsektoren

Å ivareta innbyggernes sikkerhet er en av statens viktigste oppgaver. Samtidig er samfunnet avhengig av en rekke samfunnskritiske funksjoner, deriblant transport. Samfunnssikkerhet i transportsektoren henger derfor tett sammen med opprettholdelse av den samfunnskritiske funksjonen som transport representerer.

3.1 Samfunnssikkerhet i transportsektoren

Samfunnssikkerhet i transportsektoren kan i grove trekk brytes ned i følgende tre kapabiliteter som er sentrale for å opprettholde samfunnsviktige funksjoner og ivareta innbyggernes liv, helse og grunnleggende behov:

- **Transportsikkerhet:** Transportsikkerhet handler om evnen til å forebygge store uønskede hendelser som kan medføre tap av liv og helse, eller som kan medføre ødeleggelse på miljø og materielle verdier. Uønskede hendelser kan i denne sammenheng være både ulykker, terror og sabotasje. Sikker transport er både et mål i seg selv og en forutsetning for et fungerende transportsystem. Transportsikkerheten avhenger både av sikkerhetsnivået i den fysiske og digitale transportinfrastrukturen, og av sikkerhetsnivået hos transportaktørene.
- **Fremkommelighet:** Fremkommelighet handler om at transport skal kunne finne sted som forutsatt uten å bli hindret av omfattende nedetid eller svikt i infrastruktur eller understøttende tjenester og systemer. Fremkommelighet er derfor en forutsetning for et velfungerende transportsystem. For transportsektoren er evnen til å opprettholde fremkommelighet knyttet tett opp til evnen til å motstå ødeleggelse av fysisk og digital infrastruktur eller tilknyttede tjenester, evnen til å etablere alternative løsninger dersom infrastruktur og tjenester skulle bli ødelagt eller utilgjengelig, og evnen til å raskt gjenopprette ødelagt infrastruktur.
- **Transportevne:** Transportevne handler om evnen til å utføre transport som er nødvendig for å ivareta kritiske samfunnsfunksjoner og det grunnleggende behovet til befolkningen. Transportevne fordrer både at det finnes tilgjengelige transportressurser, og at ressursene benyttes på en måte som er formålstjenlig for samfunnet. I dette inngår transportberedskap, det vil si evnen myndighetene har til å skaffe til veie og sikre nødvendige transportressurser i en krisesituasjon der markeds mekanismene ikke selv løser transportbehovet.

3.2 Overordnede mål

Med de tre ovennevnte kapabilitetene som utgangspunkt, kan samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren oppsummeres i tre overordnede mål:

1. Opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå
2. Opprettholde fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene
3. Opprettholde en robust sivil transportberedskap

Transportsektorens samlede evne til å forebygge og unngå store uønskede hendelser i transportsystemene, og til å håndtere og minske følgene av slike hendelser hvis de likevel skulle oppstå, er grunnleggende for å oppnå disse målene.

3.3 Strategisk tilnærming

Transportsektoren er stor og variert. Virksomhetene i sektoren har ulike ansvarsområder, oppgaver og forutsetninger for arbeidet med samfunnssikkerhet. Til tross for dette er det likevel både mulig og formålstjenlig å identifisere noen felles strategiske punkter for *hvordan* virksomhetene skal arbeide med samfunnssikkerhet.

Dette innebærer at virksomhetene skal:

- arbeide målrettet, systematisk og sporbart med samfunnssikkerhet, og bruke anerkjente standarder og styringssystemer,
- arbeide risiko- og kunnskapsbasert, og sørge for kontinuerlig forbedring gjennom læring fra analyser, utredningsprosjekter, uønskede hendelser og øvelser,
- utvikle og etablere relevante tiltak på egne ansvarsområder som kan bidra til å styrke samfunnssikkerheten,
- synliggjøre og inkludere samfunnssikkerhet i de samfunnsøkonomiske analysene av transportinfrastrukturprosjekter,
- samarbeide tett med relevante aktører i samfunnssikkerhetsarbeidet.

4. Krav til virksomhetene

For å nå de overordnede målene for samfunnssikkerhet i transportsektoren er det en rekke forutsetninger som må møtes. De strategiske punktene beskrevet i kapittel tre utgjør noen av disse. Øvrige forutsetninger er i denne strategien formulert som krav til virksomhetene.

Kravene er utledet av Justis- og beredskapsdepartementets «Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet» av 2017, men med nødvendige tilpasninger. Kravene er i hovedsak knyttet til prosesser som skal bidra til at sikkerhet og beredskap i egen virksomhet ivaretas. For virksomheter hvis ansvarsområde går ut over egen virksomhet, f.eks. i form av et koordinerings- eller pådriveransvar for sikkerhet i egen sektor, må kravene leses i lys av dette.

Samferdselsdepartementet forutsetter at virksomhetene i transportsektoren:

- a. Definerer egen virksomhets ansvar og rolle i samfunnssikkerhetsarbeidet, herunder avklarer grenseflater og ev. uavklarte ansvarsforhold mot andre virksomheter.
- b. Integrerer samfunnssikkerhetsarbeidet i den ordinære virksomhetsstyringen, herunder sikrer god ledelsesforankring av samfunnssikkerhetsarbeidet.
- c. Utarbeider og vedlikeholder systematiske risiko- og sårbarhetsanalyser og har god oversikt over tilstanden på egne ansvarsområder.
- d. Iverksetter nødvendige forebyggende sikkerhetstiltak for å redusere sannsynligheten for alvorlige ulykker og sikkerhetstruende hendelser på egne ansvarsområder.
- e. Gjennomfører systematiske beredskapsanalyser som grunnlag for dimensjonering av beredskap og utforming av beredskaps- og kontinuitetsplaner.
- f. Håndterer kriser og alvorlige hendelser på eget ansvarsområde og samvirker med andre aktører der virksomheten har relevante ressurser å bidra med.
- g. Øver målrettet og systematisk for å styrke håndteringen av kriser og alvorlige hendelser som vil berøre egen virksomhet og egne ansvarsområder.
- h. Evaluerer og øvelser, kriser og alvorlige hendelser.

- i. Koordinerer eget arbeid med forebygging, beredskapsplanlegging og håndtering av kriser og alvorlige hendelser med relevante aktører i egen og andre sektorer, på tvers av forvaltningsnivåer og mellom offentlige og private virksomheter.
- j. Bidrar aktivt til å utarbeide og videreutvikle regelverk eller andre regulatoriske virkemidler på egne ansvarsområder som kan styrke samfunnssikkerheten.

5. Prioriterte områder

Virksomhetene i transportsektoren skal forebygge og være i stand til å håndtere store uønskede hendelser, både utilsiktede i form av naturødeleggelser og teknisk- og menneskelig svikt, og tilsiktede i form av kriminalitet, terror, sabotasje og etterretningsaktivitet. De ulike transportformene har ulike utfordringer, men også noen felles som må prioriteres fordi det innen enkelte områder kan få store konsekvenser for samfunnet både hvis én enkelt virksomhet eller hvis sektoren som helhet svikter.

Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at virksomhetene i transportsektoren prioriterer følgende fire områder¹:

- i. Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner
- ii. Digital sikkerhet
- iii. Støtte til Forsvaret
- iv. Klimatilpasning

Under de fire prioriterte områdene presenteres det en rekke tiltakspunkter som i varierende grad vil være relevante for ulike virksomheter. Tiltakenes relevans må vurderes av hver enkelt virksomhet.

5.1 Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner

Samfunnskritisk infrastruktur og -funksjoner er anlegg, systemer og tjenester som er nødvendige for å ivareta befolkningens trygghetsfølelse og grunnleggende behov. Gjennom prosjektet «Kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner (KIKS)» har DSB definert hvilke infrastrukturer og funksjoner som regnes som kritiske for samfunnet, inkludert transport.

Transport er også identifisert som en grunnleggende nasjonal funksjon (GNF), jf. lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Dette innebærer at transportfunksjonen er vurdert å være av en slik betydning at et helt eller delvis bortfall av funksjonen vil få konsekvenser for statens evne til å ivareta nasjonale sikkerhetsinteresser. Gjennom implementeringen av sikkerhetsloven fastsettes det hvilke objekter, infrastrukturer og informasjonssystemer i transportsektoren som understøtter GNF og som dermed er skjermingsverdige etter loven. Departementet legger til grunn at disse er forsvarlig sikret i henhold til bestemmelsene i sikkerhetsloven og virksomhetssikkerhetsforskriften.

¹ Områdene er ikke oppført i en prioritert rekkefølge.

Terskelen for å utpeke objekter, infrastruktur og systemer som skjermingsverdige etter sikkerhetsloven er høy. Arbeidet med samfunnssikkerhet innebærer derfor også sikring av infrastruktur og systemer som er kritiske for transportfunksjonen, men som ikke faller inn under sikkerhetsloven. Det er en forventning fra samfunnet om at også disse sikres særskilt. KIKS-rammeverket, risiko- og sårbarhetsanalyser, utredningsprosjekter mv. danner grunnlaget for virksomhetenes egen kartlegging av infrastrukturer og systemer som er kritiske for eget ansvarsområde, for transportsektoren og for samfunnet ellers.

I arbeidet med å sikre kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner skal virksomhetene i transportsektoren:

- a. Ha oversikt over anlegg, systemer og tjenester som er kritiske for funksjonaliteten i transportsystemet, samt transportknutepunkter der mennesker samles og hvor villedede handlinger kan volde stor skade for brukerne av transportsystemene.
- b. Ha oversikt over trusler, farer, risiko og sårbarhet knyttet til ovennevnte anlegg, systemer, tjenester og knutepunkter.
- c. Iverksette adekvate sikringstiltak på grunnlag av risikoanalyser og kost/nyttevurderinger.
- d. Ha oversikt over personell som er helt nødvendig for å opprettholde kontinuitet i kritiske funksjoner i virksomheten ved ulike typer kriser og alvorlige hendelser.

5.2 Digital sikkerhet

Digital sikkerhet handler om beskyttelse av «alt» som er sårbart fordi det er koblet til eller på annen måte avhengig av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), og brukes synonymt med begrepene IKT-sikkerhet og cybersikkerhet.

Transportsektoren er i økende grad understøttet av ulike digitale systemer, og denne digitale avhengigheten har utviklet seg til å representere en overordnet sårbarhet for hele transportsystemet. Evnen til å beskytte slike digitale systemer mot både tilsiktede og utilsiktede uønskede digitale hendelser, og til å håndtere slike hendelser om de skulle oppstå, er i økende grad en forutsetning for sikkerhet, pålitelighet og fremkommelighet i transportsektoren.

For å styrke sektorens evne til å beskytte digitale systemer som understøtter transportsystemet skal virksomhetene:

- a. Ha en risikobasert tilnærming til digital sikkerhet, og bruke anerkjente rammeverk, standarder og styringssystemer.²

² Anerkjente rammeverk inkluderer NSMs «Grunnprinsipper for IKT-sikkerhet»

- b. Følge opp digital sikkerhet som en integrert del av arbeidet med sikring av kritisk infrastruktur.
- c. Ha høy oppmerksomhet på sikkerhet ved anskaffelser fra eksterne leverandører i form av tjenesteutsetting og bruk av skytjenester.
- d. Ha god evne til å detektere, motstå og håndtere digitale angrep mot egen virksomhet og på egne ansvarsområder.
- e. Utvikle god digital sikkerhetskompentanse og -kultur i egen virksomhet.

5.3 Støtte til Forsvaret

Det moderniserte totalforsvarskonseptet innebærer gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i hele krisespektret, fra fred via sikkerhetspolitisk krise til væpnet konflikt. Det er en forventning om at Forsvarets behov tas hensyn til i planlegging og forvaltning av kritisk transportinfrastruktur innen alle transportformene, og at Forsvaret får tilgang til og prioritet på transportinfrastruktur, tilknyttede driftstjenester og transportressurser ved behov.

Understøttelse av militær aktivitet stiller strenge krav til transportsystemet. Det er derfor viktig med et godt samarbeid mellom Forsvaret og relevante virksomheter i sektoren på flere nivåer for å best kunne legge til rette for transportsektorens støtte til Forsvaret.

I arbeidet med å støtte Forsvaret skal virksomhetene i transportsektoren:

- a. Prioritere arbeidet med å videreutvikle transportsektorens bidrag i totalforsvaret i henhold til vertsnasjonskonseptet og NATOs Seven baseline requirements.
- b. Sørge for at forskrifter og beredskapsplaner som regulerer forholdet mellom transport og forsvar fortløpende revideres og oppdateres etter behov.
- c. Bidra med ressurser og kompetanse i relevante totalforsvarsprosesser, herunder delta i planlegging, gjennomføring og evaluering av relevante øvelser.

5.4 Klimatilpasning

En stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren med stort omfang og samfunnsmessige konsekvenser er naturhendelser. Flom, skred og ekstremvær er kjente risikofaktorer i transportsystemet, både for transportsikkerheten og for fremkommeligheten. Samtidig er det ventet at risikoen knyttet til naturhendelser vil øke som en følge av klimaendringene. Transportsektoren må være forberedt på å både forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser, samt en generelt større belastning på transportinfrastrukturen. Klimatilpasning må derfor være et prioritert område i virksomhetenes samfunnssikkerhetsarbeid.

For å tilpasse transportsektoren til klimaendringene skal virksomhetene:

- a. Ta høyde for de varslede klimaendringene ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Ny infrastruktur må dimensjoneres til å motstå hardere klimapåkjenninger.
- b. Etablere nødvendig beredskap for å raskt kunne gjenopprette framkommeligheten etter driftsstans grunnet naturhendelser.
- c. Utarbeide et godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere hvilke tiltak som er de mest hensiktsmessige og effektive for å sikre transportinfrastruktur og personer mot klimapåkjenninger.
- d. Samarbeide med andre relevante aktører i arbeidet med klimatilpasning, både ved utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag, og i forbindelse med forebygging, varsling og håndtering av hendelser.

6. Oppfølging av strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren

Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren fastsetter felles mål, krav og prioriteringsområder for hele sektoren. Relevansen av de ulike målene og kravene for den enkelte virksomhet vil variere. Det vil også variere hvordan det vil være hensiktsmessig for de ulike virksomhetene å følge opp kravene i strategien. For eksempel vil det for et tilsyn ikke først og fremst være sikring av *egen* infrastruktur som er viktigst innenfor dette prioriterte området, men derimot regelverksutvikling og tilsyn med de virksomhetene som rår over kritisk infrastruktur.

Virksomhetene må derfor ha en egen strategi for sitt ansvarsområde, som tar utgangspunkt i den overordnede strategien for samfunnssikkerhet. Virksomhetenes egen strategi skal være mer konkret og sektorspesifikk, og si noe om hvordan virksomheten skal følge opp den overordnede strategien og hvilke tiltak som skal iverksettes for å nå de overordnede målene.

Virksomhetene skal rapportere til Samferdselsdepartementet på oppfølgingen av strategien. Frister for rapporteringen fastsettes gjennom bestillinger fra departementet.

For å følge opp strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren skal virksomhetene:

- a. Ha en egen strategi som konkretiserer hvordan virksomheten skal følge opp den overordnede strategien for samfunnssikkerhet i transportsektoren.
- b. Rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi.

Vedlegg 1: Ansvarsområder

Samferdselsdepartementets underliggende etater, tilsyn, foretak og tilknyttede selskaper (omtalt som «virksomhetene») har et selvstendig ansvar for å bidra til samfunnsikkerheten innen sitt ansvarsområde. Under følger en oversikt over virksomhetenes ansvarsområder.

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for samfunnsikkerhet innen områdene vei, jernbane, luftfart, post, maritim infrastruktur og tjenester, forebyggende sjøsikkerhet, havnesikring, statlig beredskap mot akutt forurensning og sivil transportberedskap. Ansvaret innebærer blant annet å ha oversikt over risiko og sårbarhet i sektoren, iverksette nødvendige risiko- og sårbarhetsreduserende tiltak, ivareta ansvaret for sentral krisehåndtering i sektoren, utarbeide mål og koordinere arbeidet med samfunnsikkerhet, samt avklare sentrale roller og ansvarsområder³. Departementet er også utpekt som hovedansvarlig for den samfunnskritiske funksjonen transport,⁴ og har gjennom dette – i tillegg til ovennevnte – et særlig ansvar for å sørge for nødvendig koordinering og samordning med andre departementer og virksomheter som har et ansvar på transportområdet⁵.

Etater og tilsyn

Statens vegvesen er Samferdselsdepartementets fagetat for veisektoren, og har ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde riks- og europaveiene, inkludert riksveiferjesambandene. Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgaver som gjelder samfunnsikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei. Statens vegvesen har også ansvar for kontroll av tilsyn med kjøretøy og trafikanter.

Kystverket er Samferdselsdepartementets fagetat og utøvende organ i havne- og farvannsforvaltningen. Kystverket har ansvaret for maritim infrastruktur og tjenester, forebyggende sjøsikkerhet, forvaltning av havnesikringsregelverket, og statlig beredskap mot akutt forurensning. Som en del av ansvaret for å sørge for sikker og effektiv ferdsel i farleder langs kysten og inn til havner, har Kystverket ansvaret for navigasjonsinfrastruktur, utbedring av farleder, sjøtrafikksentraler og lostjenesten.

Jernbanedirektoratet er Samferdselsdepartementets fagetat og skal bidra til utvikling av arbeidet med samfunnsikkerhet i jernbanesektoren gjennom faglige råd og innspill. Direktoratet bestiller tjenester innen infrastruktur og persontrafikk og skal

³ Samfunnsikkerhetsinstruksen, kap IV

⁴ JDs Prop.1 S som oppdateres årlig

⁵ Samfunnsikkerhetsinstruksen, kap V

sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig. Jernbanedirektoratet har også et overordnet ansvar for at arbeidet med samfunnsikkerhet og beredskap i jernbanesektoren er helhetlig.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med at jernbanevirksomhetene, inkludert trikk og T-bane, ivaretar sitt ansvar knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap. Dette innebærer bl.a. tilsyn med sikkerhetstiltak mot sikring mot vilde uønskede hendelser og andre alvorlige hendelser. I tillegg har Statens jernbanetilsyn ansvar for tilsyn med taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Luftfartstilsynet skal påse at relevant sikkerhets- og beredskapsregelverk blir etterlevd av luftfartsaktørene, innen både *safety* og *security*. Luftfartstilsynet har videre en særskilt koordinerende rolle ved sikkerhetshendelser i luftfarten og tar beslutninger om innføring av ytterligere sikkerhetstiltak, inkludert stenging av luftrom, dersom situasjonen krever dette. Tilsynet leder Sikkerhetsrådet for luftfarten, som er et rådgivende organ for berørte myndigheter med det formål å forebygge anslag rettet mot sikkerheten i sivil luftfart i Norge.

Vegtilsynet fører tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveiinfrastrukturen er ivare tatt av Statens vegvesen og det statlige utbyggingsselskapet Nye Veier AS.

Statens havarikommisjon er en fast, uavhengig undersøkelseskommissjon for transportulykker innen alle transportformene, samt Forsvaret. Statens havarikommisjon kan med basis i sine undersøkelser avgi sikkerhetstilrådinger.

Senter for oljevern og marint miljø er et nasjonalt kompetansesenter som arbeider for å fremme kunnskap, kostnadseffektive og miljøvennlige teknologier og metoder for arbeidet med oljevern og marin forsøpling.

Statlige foretak og aksjeselskap

Avinor AS er et aksjeselskap fullt ut eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Avinor AS har ansvar for å drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor.

Bane NOR SF er et statsforetak som hører inn under Samferdselsdepartementet. Bane NOR har ansvaret for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring samt forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom. Som infrastrukturforvalter har Bane NOR det operative ansvaret for samfunnsikkerhet på det nasjonale jernbanenettet og koordinerer dette arbeidet med øvrige jernbaneaktører.

Entur AS er et aksjeselskap fullt ut eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapet skal levere salgs- og billettløsninger for jernbanen. I tillegg skal Entur AS levere tjenester som gjør det enkelt å planlegge, sammenligne og kjøpe sømløse reiser på tvers av alle kollektivtransportsselskaper og transportformer i Norge.

Norske tog AS er et aksjeselskap fullt ut eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapet anskaffer, eier og forvalter persontogmateriell. Selskapet inngår avtaler om utleie av togmateriell med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet.

Nye Veier AS er et aksjeselskap fullt ut eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapets planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder riksveistrekninger som selskapet er tildelt ansvaret for.

Vygruppen AS er et aksjeselskap fullt ut eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Statens begrunnelse for eierskapet i Vygruppen er å ha en leverandør som kan møte statens behov for transport av personer og gods på jernbane. Virksomheten består i hovedsak av persontog, gods og buss.

Fylkeskommunen

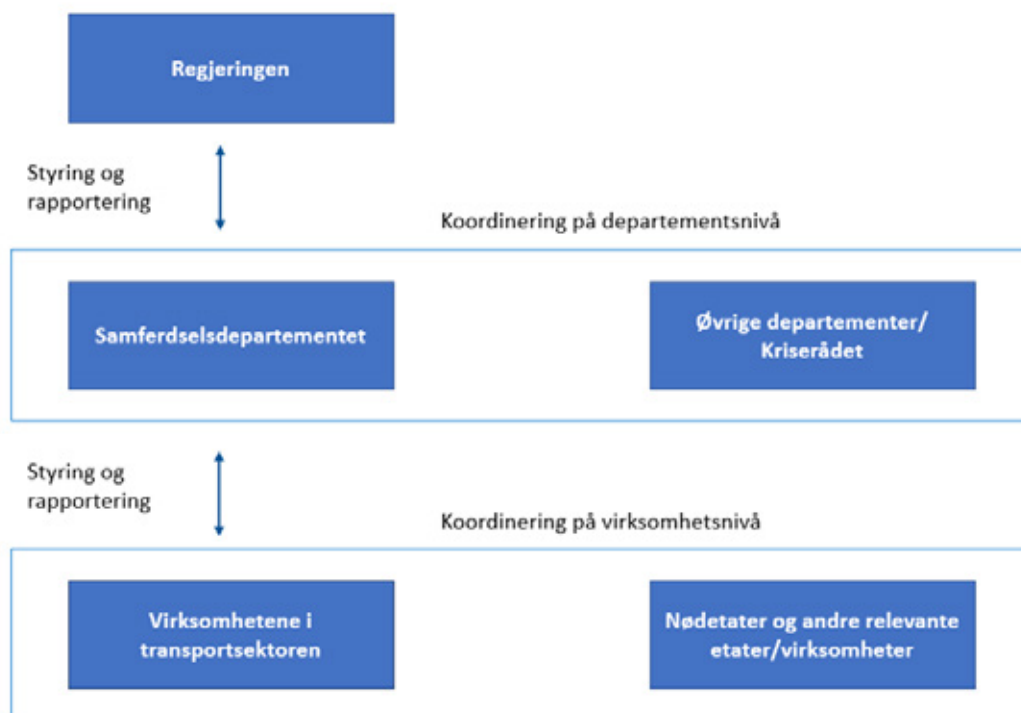
Fylkeskommunen har ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesveinettet, inkludert fylkesfergesambandet, samt for utvikling og drift av regional kollektivtransport. Etter overføringen av administrasjonen av fylkesveiene fra Statens vegvesen 1.1.2020 er fylkeskommunen største veieier i Norge. Fylkeskommunen har også et ansvar for å organisere den regionale sivile transportberedskapen ved større kriser i fred, eller ved beredskap og krig. Dette innebærer å ha kartlagt transportberedskapsbehovet i fylket, ha oversikt over og kontakt med sentrale transportaktører og ha utarbeidet krise- og beredskapsplaner for håndtering av uønskede hendelse.

Vedlegg 2: Hendelseshåndtering i transportsektoren

Håndtering av uønskede hendelser i transportsektoren tar utgangspunkt i de fire grunnleggende prinsippene for arbeidet med samfunnssikkerheten⁶.

- **Ansvarsprinsippet** innebærer at den organisasjon som har ansvar for et fagområde i en normalsituasjon, også har ansvaret for nødvendige beredskapsforberedelser og for å håndtere ekstraordinære hendelser på området. Ansvarlig instans må ta stilling til hva som er akseptabel risiko.
- **Likhetsprinsippet** betyr at den organisasjon man opererer med under kriser i utgangspunktet skal være mest mulig lik den organisasjon man har til daglig.
- **Nærhetsprinsippet** betyr at kriser organisatorisk skal håndteres på lavest mulig nivå.
- **Samvirkeprinsippet** betyr at myndigheter, virksomheter eller etater har et selvstendig ansvar for å sikre best mulig samvirke med relevante aktører og virksomheter i arbeidet med forebygging, beredskap og krisehåndtering.

Figur: Styrings- og rapporteringslinjer ved hendelser



⁶ Meld. St. 5 (2020-2021) Samfunnssikkerhet i en usikker verden

Vedlegg 3: Sentrale begreper i samfunnssikkerhetsarbeidet

Beredskap er planlagte og forberedte tiltak som gjør oss i stand til å håndtere uønskede hendelser slik at konsekvensene blir minst mulig.

Digital sikkerhet handler om beskyttelse av «alt» som er sårbart fordi det er koblet til eller på annen måte avhengig av informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Brukes synonymt med begrepene IKT-sikkerhet og cybersikkerhet.

Forebygging er å etablere tiltak i forkant av hendelser for å redusere sannsynligheten for eller konsekvensene av en uønsket hendelse.

Grunnleggende nasjonale funksjoner er tjenester, produksjon og andre former for virksomhet som er av en slik betydning at et helt eller delvis bortfall av funksjonen vil få konsekvenser for statens evne til å ivareta nasjonale sikkerhetsinteresser.

Krise defineres som en uønsket situasjon med høy grad av usikkerhet og potensielt uakseptable konsekvenser for de enkeltpersoner, organisasjoner eller stater som rammes.

Nasjonal sikkerhet defineres som statssikkerhetsområdet og en avgrenset del av samfunnssikkerhetsområdet som er av vesentlig betydning for statens evne til å ivareta nasjonale sikkerhetsinteresser. De nasjonale sikkerhetsinteressene er angitt i sikkerhetslovens § 1-5.

Risiko er et uttrykk for kombinasjonen av sannsynligheten for og konsekvensene av en uønsket hendelse.

Samfunnssikkerhet handler om samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare. Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil eller bevisste handlinger.

Samfunnskritiske funksjoner er de funksjoner som er nødvendige for å ivareta befolkningens og samfunnets grunnleggende behov og befolkningens trygghetsfølelse. Grunnleggende behov er definert som «mat, vann, varme, trygghet og lignende». De anlegg og systemer som er nødvendig for å opprettholde samfunnets kritiske funksjoner omtales som kritisk infrastruktur.

Statssikkerhet er å ivareta statens eksistens, suverenitet, territorielle integritet og politiske handlefrihet.

Sårbarhet er uttrykk for et systems manglende evne til å motstå en uønsket handling eller uønsket hendelse, samt manglende evne til å gjenoppta sin funksjon.

Totalforsvarskonseptet handler om gjensidig støtte og samarbeid mellom Forsvaret og det sivile samfunn i forbindelse med forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og konsekvenshåndtering i hele krisespekteret fra fred via sikkerhetspolitisk krise til væpnet konflikt.

Trussel er en aktørs eller flere aktørers (stat, gruppe, individ) kapasitet og intensjon til å utføre tilsiktede, uønskede handlinger.

Notater

Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Offentlige institusjoner kan bestille flere
eksemplarer fra:
Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 222 40 000

Publikasjonskode: N-0576 B
Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon 01/2021 - opplag 200

