



Til Samferdselsdepartementet v/ statsråden

Oslo 19.03.2025

SIKKERHET OG BEREDSKAP I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Kollektivtrafikkforeningen er en bransjeforening hvor alle de fylkeskommunale innkjøperne av kollektivtrafikk er medlemmer, i tillegg til Jernbanedirektoratet og Entur.

Kollektivtrafikken ble i forbindelse med koronapandemien definert som kritisk infrastruktur. I en tid med økende oppmerksomhet rundt nasjonal sikkerhet og beredskap, ønsker vi å invitere til en dialog med statsråden om hvordan vi i fellesskap kan styrke sektorens motstandskraft, og forberede oss på krise, krig og sammensatte trusler, jf. hovedmålene i Totalberedskapsmeldingen.

Våre medlemmer ser særlig et behov for å løfte sikkerhetshensyn knyttet til anskaffelse av moderne busser med omfattende sensor- og digitale kapabiliteter, samt nasjonal koordinering av beredskap i en transportsektor som i økende grad blir elektrifisert.

Sikkerhetshensyn i anskaffelse av busser

I 2022 utarbeidet Samferdselsdepartementet «Retningslinjer for virksomheter i transportsektoren: Håndtering av økonomisk aktivitet med utenlandske aktører som kan utgjøre en risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet». Her heter det at

«ved økonomisk aktivitet med aktører tilknyttet risikoland skal virksomhetene vurdere om aktiviteten kan utgjøre en risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet», og at «dersom den økonomiske aktiviteten vurderes å kunne utgjøre en ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser kan bli truet, eller dersom det vurderes å være tvil knyttet til dette, skal Samferdselsdepartementet varsles».

Alle busser som kjører på norske veier, er produsert i utlandet. En økende andel av bussene kommer fra Kina. Også nyere europeiske busser består i stor grad av kinesiske komponenter. Moderne kjøretøy inneholder omfattende informasjon- og kommunikasjonsteknologi, uavhengig av om de drives med fossil eller elektrisk energi. Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) omtaler dette i sin Risikorapport 2025, hvor det blant annet står følgende

«Moderne kjøretøy har flere nettverk, som nettverkstilkobling via offentlig internett. Disse utgjør en sårbarhetsflate der bilelektronikken kan påvirkes eller styres utenfra. Nettverkstilkoblingen kan også brukes til å sende data fra bilen, utover det som er nødvendig for vedlikehold og oppdatering av bilens programvare. Kjøpskontrakter gir ofte produsenten rettigheter til dataene som bilen samler inn. Dataene kan videreselges, utnyttes som stordata og kombineres med andre data for analyseformål. Det er krevende å vite hva som skjer med informasjonen så snart den har forlatt bilen, noe som kan være problematisk med hensyn til både personvern og sikkerhet.»



NSM viser også til et eksempel knyttet til fjernstyring av kjøretøy, hvor skurtreskere som ble stjålet av russiske styrker i Ukraina, og deretter forflyttet til Tsjetsjenia, ble stengt ned via fjernstyring av produsenten John Deere.

Kollektivtrafikkforeningen og våre medlemmer mener retningslinjene fra 2022 er gode på et overordnet nivå, men at det er behov for tydeligere føringer og lovhemler for hvordan konkrete anskaffelser av busser og offentlig transport bør skjer fremover, og at det er behov for en større grad av nasjonal koordinering.

Fylkeskommunene har i dag ansvar for kollektivtrafikken i sin region. Det foreligger ikke samlet kunnskap i dag om andelen busser i Norge som kommer fra enkeltland eller enkeltleverandører. Anskaffelsesregelverket åpner heller ikke for å diskriminere enkeltaktører der dette ikke er hjemlet i lov eller forskrift.

Hvordan en slik nasjonal koordinering og regulering skal se ut, oppfatter vi som et politisk spørsmål som ligger til nasjonale myndigheter å ta stilling til. Det er mulig å se for seg eksempelvis modeller for å begrense en for sterk konsentrasjon av enkeltleverandører og/eller enkeltland. Kollektivtrafikkforeningen og våre medlemmer ønsker gjerne å bidra inn i et slikt arbeid. Dersom det er land man av sikkerhetshensyn ikke skal handle busser fra, er det viktig at nasjonale myndigheter avklarer dette.

Beredskap som følge av elektrifisering

Klimaloven og gjeldende nasjonale forskrifter krever overgang fra fossile drivstoffer til lavutslipps/nullutslippsløsninger i alle samfunnssektorer. Det er samtidig stort fokus på innfasing av nullutslippskjøretøy bl.a. innen tungtrafikken.

Kollektivtrafikken har en viktig samfunnsfunksjon ved normal drift, og en beredskapsrolle knyttet til evakuering ved uønskede hendelser. Overgangen til elektrisk drift gir sårbarhet i forhold til utfall av strømforsyning, og en kraftig begrensning i tilgjengelig reservekapasitet for bussene (rekkevidde utover normal kjørelengde og kjøretid i rutetrafikk). Dette krever en ny infrastruktur for beredskap, som sikrer at kollektivtrafikkens beredskapsrolle også kan opprettholdes i situasjoner der strømforsyningen helt eller delvis faller ut.

Behovet for beredskapsinfrastruktur gjelder imidlertid flere sektorer enn kollektivtrafikken. Det er etter vår vurdering hensiktsmessig med en nasjonal, koordinert innsats på dette området.

Forespørsel om møte

På denne bakgrunn ber vi om et møte med Samferdselsdepartementet for å drøfte samarbeid om sikkerhet og beredskap i kollektivtransporten nærmere, med sikte på i fellesskap å styrke sektorens motstandskraft, og forbereder oss på krise, krig og sammensatte trusler.

Vi håper på positivt svar på forespørselen om møte, og ber om at KS også blir invitert. Som representant for fylkeskommunene som eiere av kollektivselskapene og ansvar for å tilby kollektivtjenestene til innbyggerne er det naturlig at de deltar i et slikt møte.

Med vennlig hilsen,

Kollektivtrafikkforeningen

Siv E. Wiken (sign)
Styreleder

Olov Grøtting (sign)
Daglig leder