

**Fra:** "Stenvig Johan Ingolf" <Johan.Stenvig@banenor.no>  
**Sendt:** tirsdag 10. mars 2026 12:42:24  
**Til:** "NVE Postmottak" <nve@nve.no>  
**Kopi:** "Andreassen Jan Christian" <Jan.Christian.Andreassen@banenor.no>; "Rukke Ida Valen" <ida.valen.rukke@banenor.no>; "Mikelborg Kjetil" <kjetil.mikelborg@banenor.no>  
**Emne:** 202519892-1 - Høring - Forslag til endringer i forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen (kraftberedskapsforskriften)

INTERN

Bane NORs kommentarer til høringsforslag til endring av kraftberedskapsforskriften.

- Bane NOR er positive til NVEs arbeid med å styrke den nasjonale beredskapen i lys av et skjerpet trusselbilde og økt risiko for samtidige hendelser og sabotasje. Det vil si at Bane NOR støtter hovedintensjonen i forslaget, særlig behovet for:
  - styrket reparasjonsberedskap
  - tydeligere krav til risikovurderinger
  - bedre samordning mellom KBO-enheter
  - økt robusthet mot samtidige sabotasjehendelser
- Generelt anses forslaget til endrede krav for reparasjonsberedskap som positivt, da kravene bedre anses å sammenfalle med økt sabotasjerisiko. Forslaget til endret § 4-1 Reparasjonsberedskap, 2. og 3. ledd om dimensjonering av reparasjonsberedskap for 2 samtidige sabotasjer, støttes derfor.
- I §4-1, 3.ledd, foreslås at: *Ved dimensjonering av reparasjonsberedskap skal nettselskaper som er KBO-enheter, også legge til grunn at sabotasje samtidig rammer minst to av selskapets anlegg eller systemer, som transformatorstasjoner, koblingsstasjoner, kraftledninger, omformerstasjoner, beredskapslager eller driftskontrollsystem, og at sabotasje samtidig også rammer andre KBO-enheter.* Bane NOR foreslår at teksten «...nettselskaper som er...» fjernes, da ikke alle KBO-enheter er nettselskaper. Eksempelvis er Bane NOR en egen KBO-enhet som eier transformatorstasjoner, koblingsstasjoner og omformerstasjoner, men er ikke et nettselskap. Da vi antar at også Bane NORs samfunnskritiske infrastruktur er ment å omfattes, foreslås derfor å fjerne nevnte tekst. Alternativt kan teksten omformuleres slik at det kommer tydeligere frem at dette også omfatter andre KBO-enheter.
- I kap. 7 om ikrafttredelse foreslås en innføring av endret krav til reparasjonsberedskap til 1.7.2026. Det anses av Bane NOR at det er relevant å innføre nye krav snarest mulig, og dette er forståelig. Ikke desto mindre er det svært påregnelig at mange KBO-enheter vil måtte anskaffe ekstra beredskaps/reparasjonsmateriell, for å oppfylle de nye kravene. Noen komponenter, som f.eks. krafttransformatorer og bryteranlegg vil kunne ta 1-3 år å anskaffe. Mange KBO-enheter vil dermed ikke ha mulighet til å oppfylle de nye kravene på kort sikt, og det foreslås derfor innføring av en eller annen form for fornuftig overgangsordning, som muliggjør anskaffelse av materiell med lange leveringstider – uten å bryte de nye forskriftskravene.
- I kap. 8.2.2 om økonomiske konsekvenser av forslaget, angis at nettselskaper ikke selv vil påføres kostnader ved tiltaket, men at nettkundene indirekte belastes for de forslåtte konsekvenser av forsterket reparasjonsberedskap. Det bemerkes at denne beskrivelsen ikke er presis, da man f.eks. for Bane NORs ikke har inntektsramme, og hvor alle økte kostnader ifm. økte krav til reparasjonsberedskap, vil måtte finansieres over offentlige budsjetter. Forslaget vil derfor også omfattes av prioriteringer av tiltak innenfor offentlige budsjetter.

- Bane NOR vil generelt anbefale at det utarbeides en veiledning, som blant annet, differensierer kravene basert på anleggstype, kompleksitet og kritikalitet.

Med vennlig hilsen

Johan I. Stenvig  
Sakkyndig Driftsleder/ Driftsansvarlig Bane NOR SF

**Bane NOR**  
Energi, Drift og Vedlikehold  
Mobil: +47 916 55 632  
E-post: [joan.stenvig@banenor.no](mailto:joan.stenvig@banenor.no)

Besøksadresse: Schweigaards gate 33, Oslo  
Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar  
Sentralbord: 05280

I N T E R N