

UTKAST
Vegdirektoratets høringsnotat av 14. april 2010

Forslag til forskrift om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (Vegdataforskriften).

Vegdataforskrift

VEGDIREKTORATET: HØRINGSNOTAT 14.04.2010

Forskrift om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (Vegdataforskriften).

INNHold

1	INNLEDNING	2
2	BAKGRUNNEN FOR FORSLAGET.	3
3	HJEMMEL	6
4	NÆRMERE OM BEHOVET FOR DATA	6
4.1	INNLEDNING	6
4.2	NÆRINGS LIV, TRAFIKANTER OG ANDRE SITT BEHOV FOR DATA	7
4.3	OM DE REGIONALE VEGTRAFIKKSSENTRALENE, VTS-ENE	8
4.4	DATABEHOV M.M. KNYTTET TIL OVERVÅKING OG STYRING AV TRAFIKKEN	9
4.5	OM NVDB - NASJONAL VEGDATABANK	10
4.6	DATABEHOVET KNYTTET TIL VEGFORVALTNING	12
4.7	KLIMASTASJONER M.M.	13
4.8	OPPSUMMERING OG VURDERINGER	14
5	ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER	16
6	KOMMENTARER TIL FORSLAG TIL FORSKRIFT	18
7	UTKAST TIL FORSKRIFT	21

1 INNLEDNING

Vegdirektoratet legger ut til offentlig høring forslag til forskrift om vegeiers ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data på standardiserte formater til de regionale vegtrafikksentralene (VTS) og Nasjonal vegdatabank (NVDB) med tilliggende fagsystemer, samt utgifter i den forbindelse (Vegdataforskriften).

Forskriften gjelder fylkesveg og kan etter særskilt vedtak av Vegdirektoratet gjøres gjeldende for viktige veger og vegruter på kommunal veg i Oslo.

For at Statens vegvesen skal kunne løse fellesoppgaver på tvers av vegklasser (se Ot.prp. nr 68 (2008-2009)), er det nødvendig at de nasjonale systemene (VTS-ene, NVDB og eventuelle andre nasjonale systemer), tilføres nødvendige data med riktig kvalitet til rett tid om veger, vegtrafikk, miljø, m.m. De nasjonale systemene er viktige i arbeidet med eksempelvis å overvåke og styre trafikk i tunneler og ute på vegen ellers, bistå politi og redningstjenesten ved ulykker, informere trafikanter, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene, m.m. De nasjonale systemene er utviklet og tilpasset over lang tid. Statens vegvesen leverer data til andre nasjonalt viktige planleggings- og overvåkningsoppgaver (eksempelvis data om luftforurensing). Flere datasett er nødvendige for å utarbeide veglister (forskrifter) om tillatt aksellast på de ulike vegene.

I forslaget til forskrift legges til grunn at staten ved Statens vegvesen fortsatt skal ha ansvaret for VTS-ene og NVDB med tilliggende fagsystemer, herunder dekker utgifter for fylkeskommunene knyttet til disse nasjonale systemene etter vegloven § 19.

Etter denne bestemmelsen dekker staten utgifter til den felles vegadministrasjonen for å hente inn, kvalitetssikre og formidle data fra/til fylkesvegnettet. Ved innhenting av data med mobile enheter og til Statens vegvesens landsomfattende trafikkdatabasystem (del av Nor-Traf), dekker staten i tillegg utgifter til nødvendig utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. ute på fylkesvegene. Det gjelder også utvalgte klimastasjoner langs fylkesvegnettet (jf avsnitt 4.7).

Ut over de unntakene som er nevnt i foregående avsnitt, har fylkeskommunene ansvaret for og dekker utgiftene til utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. for å hente inn, kvalitetssikre og formidle data fra fylkesvegnettet. Fylkeskommunene har også ansvar for og dekker utgifter til nødvendig utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. for å ta i mot og benytte styringsdata fra vegtrafikksentralene på fylkesvegnettet.

Kommuner og andre kan etter avtale med Statens vegvesen og mot vederlag, knytte seg til og benytte tjenester levert fra VTS-ene og NVDB med tilliggende fagsystemer. I Oslo vil det være særskilt løsning for deler av kommunalt vegnett.

Høringen gjennomføres av Vegdirektoratet på vegne av Samferdselsdepartementet. Vegdirektoratet vil samle uttalelsene og oversende høringsuttalelsene til endelig behandling i Samferdselsdepartementet.

Forslag har sin bakgrunn i forvaltningsreformen som trådte i kraft 1. januar 2010.

Høringsfristen er 16. juli 2010.

2 BAKGRUNNEN FOR FORSLAGET.

Forskriftsforslaget er knyttet til gjennomføringen av forvaltningsreformen som trådte i kraft 1. januar 2010. Det vises til lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) av 9. januar 2009 nr 04 (Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) og lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen av 19. juni 2009 nr 109 (Ot.prp.nr. 68 (2008-2009)). Sistnevnte lov gjelder nødvendige lovendringer i vegsektoren for å gjennomføre forvaltningsreformen.

Forvaltningsreformen innebærer en styrking av det folkevalgte regionale nivået ved at oppgaver overføres fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune. Overordnede mål med forvaltningsreformen er et forsterket folkestyre på regionalt nivå, opprettholde bosetning, likeartet velferd og like vilkår for næringslivet i hele landet, videreutvikle en effektiv offentlig forvaltning basert på helhetlige vurderinger og økt nærhet og god ivaretagelse av nasjonale mål. Det vises til St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn - regional framtid og Innst. S. nr. 166 (2006-2007).

Stortinget sluttet seg til at ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett (inkludert øvrige riksvegferjeforbindelser) ble overført til fylkeskommunene, i Oslo kommunen, fra iverksettelsen av forvaltningsreformen den 1.1.2010. Om omklassifisering av veger i samband med

forvaltningsreformen, se St.prp. nr. 72 (2008-2009) Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område og Innst. S. nr. 312 (2008-2009).

I Ot.prp. nr 68 (2008-2009) ble det forutsatt at ordningen med en felles statlig vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveger, skal bestå. Det er ikke fylkesveg og ikke felles vegadministrasjon etter vegloven for riksveg og kommunal veg i Oslo.

I forarbeidene til lov 19. juni 2009 nr 109 om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd, er det angitt at det vil være aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer om minstestandard m.m. på enkelte områder for å ivareta hensynet til trafikantene og krav til et enhetlig vegnett, se Ot.prp. nr 68 (2008 – 2009). Slike føringer må balanseres mot hensynet til fylkeskommunenes handlefrihet. Nasjonale føringer om standarden på offentlig veg m.m. er i proposisjonen omtalt generelt på side 10 og flg.

Her heter det bl.a.:

”5.2.5 Nasjonale føringer (bindende bestemmelser) knyttet til standarden for offentlig vegnett

Fylkeskommunene og Oslo kommune vil få et større ansvar enn i dag fordi de blir vegmyndighet for et utvidet vegnett. Dette innebærer et større ansvar for å ivareta hensynet til trafikantene, både mht. trafiksikkerhet og for at brukerne kan ferdes på et mest mulig enhetlig vegnett. Samferdselsdepartementet legger til grunn at fylkeskommunene vil løse disse oppgavene på en god måte. For å ivareta hensynet til trafikantene og krav til et enhetlig vegnett, vil det etter departementets oppfatning være aktuelt å gi statlige føringer på enkelte områder. Departementet legger til grunn at slike føringer må balanseres mot hensynet til fylkeskommunenes handlefrihet, slik at det ikke oppstår overstyring. Departementet vil også legge opp til en god prosess der det blir aktuelt med nasjonale føringer. Departementet legger opp til at det vil bli gitt nødvendig økonomisk kompensasjon dersom nasjonale føringer medfører økte utgifter for fylkeskommunene.

Departementet forutsetter at forskrifter, instruksjer og bindende bestemmelser i Statens vegvesens håndbøker om standard, trafiksikkerhetsarbeid m.m. fortsetter å gjelde for all offentlig veg som i fremtiden er klassifisert som riksveg.

Nevnte forskrifter, instruksjer og håndbøker om standard, trafiksikkerhetsarbeid med mer gjelder i dag også for øvrig riksvegnett. Dette for å sikre trafikantene og andre en sikker, effektiv og forutsigbar transport også på dette vegnettet og for å bidra til å ivareta en bærekraftig utvikling. Ved at ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett overføres til fylkeskommunene, vil departementets og vegdirektørens instruksjonsadgang overfor Statens vegvesen for å sikre god standard, bedre trafiksikkerheten m.m. for denne delen av vegnettet, bli overført fylkeskommunene.

I Innst. S. nr.166 (2006-2007) har Stortinget understreket viktigheten av en god standard på det fylkeskommunale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod trafiksikkerhetspolitikk i alle fylkeskommuner. For å nå disse målene er det aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer, jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009) og Ot.prp. nr. 10 (2008-2009). Omfang og innhold i nasjonale føringer knyttet til standard, trafiksikkerhet med mer på det samlede fylkesvegnettet etter at reformen har trådt i kraft, må vurderes ut fra trafikantenes og næringslivets behov, samt nasjonale mål for trafiksikkerhet og andre nasjonale mål gitt i blant annet Nasjonal transportplan og Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg.

Omfang og innhold i føringene må veies opp mot hensynet til fylkeskommunal, i Oslo kommunal, handlefrihet, jf. veileder om statlig styring av kommunesektoren, utgitt av Kommunal- og regionaldepartementet i 2007. Føringene må i tillegg veies opp mot de økonomiske konsekvensene de vil medføre for fylkeskommunene, i Oslo kommunen, med særlig henblikk på konsekvensene for dagens fylkesvegnett. Økonomiske og administrative konsekvenser vil bli utredet i tilknytning til den enkelte forskrift.

Standard for utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning er i betydelig grad gitt ved instruksjer, herunder håndbøker for Statens vegvesens oppfølging av riksveg, og vil derfor i flere tilfeller ikke være bindende for fylkeskommunenes oppfølging av det vegnettet som er eller blir fylkesveg. Stortinget har understreket viktigheten av god standard på fylkesvegnettet og fullgod trafikk sikkerhetspolitikk i alle fylker. Departementet vil vurdere om det er nødvendig å gi nasjonale føringar om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehold av fylkeskommunalt vegnett (tiltaksstandard).

Det kan være aktuelt å gi enkelte nasjonale føringar om minstestandard ved fylkeskommunenes drift av fylkesvegnettet (tilstandsstandard).

Nasjonale føringar er aktuelt for å ivareta nasjonale interesser i turistveger og vernede veger og objekter og nasjonalt beredskapsarbeid, og for at staten kan følge opp sitt ansvar for nasjonale registre, vegtrafikkentralene med mer.

Av hensyn til ferjedriften og ut fra beredskapshensyn er det aktuelt med nasjonale føringar for standardisert utforming ved ombygging og anlegg av nye ferjekaier på offentlig veg og nasjonale føringar for minimum gjennomkjøringshøyder og aksellast for kjøretøyer inne på ferjer som trafikkerer samband på riks- og fylkesvegnettet, jf. nærmere omtale i pkt. 5.2.8.

Ved etablering av nasjonale føringar gjennom forskrift må det utvikles et system for dispensasjon, og det må sørges for at føringene blir fulgt opp.

Da det kan ta noe tid å utrede og vedta nasjonale føringar, kan det være behov for overgangsordninger som sikrer at forskrifter og instruksjer for å følge opp standard, trafikk sikkerhet med mer på dagens øvrig riksvegnett og fylkesvegnett, videreføres fram til permanente løsnings er utredet og iverksatt.

Hjemmelen i vegloven § 13 antas å være tilstrekkelig når det gjelder forskrifter om utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater. Samferdselsdepartementet forslår derfor ingen endring i denne bestemmelsen.”

Om ansvar for fellesoppgaver på tvers av vegklasser og om innhenting, rapportering m.m. av standardiserte data knyttet til vegnettet, uttales det videre på side 11:

”Statens vegvesen bør etter Samferdselsdepartementets mening fortsatt ha ansvar for fellesoppgaver på tvers av vegklasser. Et eksempel på slike fellesoppgaver er de fem regionale vegtrafikkentralene som overvåker tunneler, styrer variable skilt og tar imot og formidler vegmeldinger m.m.. Et annet eksempel på fellesoppgaver er den nasjonale vegdatabanken - NVDB. Departementet foreslår en ny forskriftshjemmel i vegloven § 62 for å kunne pålegge respektive vegmyndighet å sørge for og å dekke utgiftene til at nødvendige data fortløpende samles inn og rapporteres i standardiserte formater til vegtrafikkentralene og nasjonale registre. Slik standardisert rapportering er nødvendig for rasjonell overvåkning av

tunneler, oppfølging i beredskapssituasjoner, trafikkstyring og en helhetlig trafikkavvikling, styring av teknisk utstyr og for trafikksikkerhetsarbeidet. Den er videre nødvendig for arbeidet med veg- og trafikantinformasjonen som vegtrafikksentralene har ansvaret for.”

Avslutningsvis i proposisjonens pkt 5.2.5 uttales:

”Ved overføring av ansvaret for det alt vesentlige av øvrige riksveger, får fylkeskommunene ved omklassifiseringen et betydelig økt ansvar for ivaretagelse og forbedring av trafikksikkerheten knyttet til fylkesvegnettet og for å bidra aktivt til at nasjonale mål innen trafikksikkerhet på veg nås. Ivaretagelse og forbedring av trafikksikkerheten i vegsektoren krever oppfølging og bruk av en rekke virkemidler blant annet etter vegloven og vegtrafikkloven. Det vises til etterfølgende omtale under avsnittet om vegtrafikkloven. Nasjonale mål og oppgaver med mer som der er beskrevet, gjelder tilsvarende og må ivaretas ved planlegging, utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning av fylkesvegnettet.”

I proposisjonens pkt 6.2 om økonomiske og administrative konsekvenser heter det bl.a.:

”..... De økonomiske og administrative konsekvensene av statlige føringer må også utredes. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette når det nærmere innholdet i forskriftene er nærmere avklart. Departementet legger opp til at det vil bli gitt økonomisk kompensasjon dersom statlige føringer medfører økte utgifter for fylkeskommunene.”

3 HJEMMEL

Forslaget til forskrift er hjemlet i vegloven § 62 fjerde ledd. Bestemmelsen trådte i kraft 1.1.2010. Vegloven § 62 fjerde ledd lyder:

”Departementet gjev nærare føresegner som pålegg fylkeskommunane, kommunane og private å innhente, kvalitetssikre, formidle og standardisere data som gjeld det offentlege vegnettet og trafikken på det, og å dekke utgifter i samband med dette.”

4 NÆRMERE OM BEHOVET FOR DATA

4.1 Innledning

For å ha en god forvaltning, drift og vedlikehold av vegnettet og for å ha en så sikker, forutsigbar og effektiv trafikkavvikling som mulig, er det nødvendig med kvalitativt gode data for veg, vegtrafikk, m.m. til enhver tid. Flere av datasettene er nødvendige i arbeidet med at vegtrafikken også skal gi positive bidrag til en bærekraftig utvikling og at andre nasjonal mål blir oppfylt. Kvalitetssikrede data til riktig tid om veg, vegutrustning, trafikken på vegen, miljø med mer, er nødvendig for vegeier og andre i arbeidet med fortløpende overvåking og styring av trafikk, trafikksikkerhet, oppfølging ved ulykker, ras og lignende, planleggbare beredskap og informasjon til trafikantene. Vegeiere (staten, fylkeskommunene og til dels kommunene) har dessuten behov for et betydelig sett ulike data av god kvalitet i sitt arbeid med overordnet og strategisk planlegging og i arbeidet med handlingsprogrammer og ved utarbeidelse av underlag for politiske beslutninger om tiltak og budsjett. Flere av dataene er nødvendige både for vegeier og entreprenør, for å kunne planlegge og å gjennomføre

nødvendige drifts- og vedlikeholdstiltak på riksveg og fylkesveg, samt for å utarbeide årlige veglister (forskrifter) om tillatt aksellast på de ulike vegene.

Data omtalt ovenfor har vært samlet inn og benyttet gjennom mange år for oppfølging av vegeiers ansvar knyttet til det som var stamveg, øvrig riksveg og fylkesveg før 1.1.2010. Behovet for data har utviklet seg over tid både ut fra krav som følger av forskrifter, instruksjoner og regler ellers, og ut fra ulike brukeres behov. Ny teknologi, nye bruksområder og strukturelle endringer i måten å løse oppgaver på, har gjennom årene gradvis økt behovet for kvalitativt gode data på standardformater.

I høringsforslaget er det lagt til grunn at eksisterende omfang og nivå ellers for innsamling, kvalitetssikring og formidling av data om vegen, vegtrafikken, miljøet med mer knyttet til riks- og fylkesveg og viktige vegruter i Oslo, opprettholdes og videreutvikles.

Det er i arbeidet med forslag til forskrift reist spørsmål om å innhente mer data fra kommunalt vegnett, ikke minst knyttet til ulike miljøspørsmål. Når dette og parallelle spørsmål er mer avklart, eller nye behov ellers melder seg, kan det være aktuelt å fremme forslag om å utvide forskriftens virkeområde.

4.2 Næringsliv, trafikanter og andre sitt behov for data

Næringsliv og trafikanter har behov for data og informasjon om vegnettet ut fra flere forhold.

Næringslivet må kjenne til vegnettets begrensninger i forhold til aksellaster og andre dimensjoner på de transportene de er avhengige av. De årlige veglistene er viktige i den forbindelse. Vegmeldinger om vær, føreforhold og stengte veger er også viktig informasjon for bedrifter som følger prinsippet om at lageret befinner seg på veg og skal leveres "daglig" enten til eller fra bedriften. Informasjon om stengte veger på grunn av trafikkulykker eller andre forhold er viktig. Ikke minst gjelder dette ferskvaretransporter, eksempelvis fisketransporter fra kystdistriktene, men også godstransport forøvrig benytter veg- og vegtrafikldata i sin "flåtestyring".

Det er etablert avtaler gjennom Norge Digital¹ om utveksling av data fra Statens vegvesen til blant annet Statens kartverk. Som eksempel nevnes "Elektronisk vegnett" (Elveg) som er en sammenkobling av informasjon fra forskjellige registre. Veggeometri og informasjon om tillatt aksellast, fartsgrenser, svingrestriksjoner, innkjøring forbudt, høydebegrensninger og fysiske sperringer hentes fra NVDB (Nasjonal vegdatabank). Matrikkelen bidrar med adressedata i form av adressepunkt (koordinat), husnummer og gatenavn samt postnummer og poststed. I brukerløsninger basert på Elveg inngår normalt også stedsnavn sammen med bakgrunnskart. Generelt kan det sies at hele den «organiserte» delen av norsk nyttetransport har nytte av å bruke slike systemer.

Utrykningsetatene er også brukere av sanntidsdata² om trafikkforhold, som Statens vegvesen gir ut.

¹ Norge Digitalt er et samarbeid som ble formelt etablert og iverksatt fra årsskiftet 2004/2005. I løpet av 2006 og 2007 har antallet parter økt betydelig, slik at samarbeidet ved utgangen av 2007 omfattet 587 parter. Tilveksten av nye parter i løpet av 2008 stoppet med 19 nye parter. Med ett unntak er alle kommunene med i samarbeidet og alle fylkeskommunene.

² Sanntidsdata er informasjon som samles inn og oppdateres kontinuerlig og har en verdi som bare har kort levetid. Eksempler er informasjon om trafikkflyt og aktuelle forsinkelser for kjørende. Temperatur og nedbør

Både næringsliv, privatbilister og andre har behov for oppdaterte data til kartløsningene som benyttes i systemene for bilnavigasjon og ruteplanlegging. Trafikantene er også opptatt av å få kunnskap om trafikkforholdene og ikke minst om stengninger av veger, både planlagte stengninger på grunn av vedlikeholdsoppgaver og akutte stengninger på grunn av værforhold eller trafikale hendelser.

Statens vegvesen er en viktig dataleverandør for at andre aktører kan ivareta viktige oppgaver innenfor samfunnsplanlegging, offentlig forvaltning og nasjonal statistikk. Som eksempel på aktører kan nevnes kommuner, fylkeskommuner, ulike departementer med underliggende etater inkludert Statistisk sentralbyrå. Det landsomfattende nasjonale trafikkdatabasystemet tilknyttet NVDB (se nedenfor), er eksempel på et system for data hentet inn fra riks- og fylkesvegnettet samlet som både nasjonale, regionale og lokale myndigheter bruker for å løse oppgaver innenfor sine ansvarsområder. Viktige data både om bil-, kollektiv- og sykkeltrafikk inngår.

4.3 Om de regionale vegtrafikksentralene, VTS-ene

Statens vegvesen har ansvaret for 5 regionale vegtrafikksentraler. De ble opprettet omkring 1990 - 92 og er lokalisert i Oslo, Porsgrunn, Bergen, Trondheim og Mosjøen. VTS-ene er bemannet 24 timer i døgnet, 7 dager i uka året rundt. Hovedfunksjonen er blant annet kontinuerlig overvåking av tunneler, styring av utstyr, varsling og formidling av informasjon om status og hendelser på vegnettet, i vegtrafikken og vegens nærmeste omgivelser.

Vegtrafikksentralene ble startet for i hovedsak å overvåke og styre alarmer og utstyr i vegtunneler. I utlandet er det ikke uvanlig at det finnes en slik sentral for hver tunnel, evt. for noen få nærliggende tunneler. I Norge har en gjort dette til en regional oppgave, noe som fungerer bra og er effektivt. Ved hendelser på vegnettet er VTS-ene det sentrale kontaktpunktet for de tre utrykningsetatene: Brann og redning, Politi og Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral (AMK)³

Vegtrafikksentralene er ikke driftssentraler i den forstand at de mottar alle alarmer fra anleggene/ tunnelene. Rene driftsalarmer går normalt direkte til driftsentreprenørene, selv om dette kan variere noe. VTS-ene skal primært motta og følge opp alarmer som har betydning for sikkerheten til trafikantene, ikke minst i tunneler men også ellers, som krever umiddelbar handling. Eksempelvis hvis en bil kjøres tom for bensin inne i en tunnel. Dette er en potensielt farlig situasjon med et stillestående kjøretøy og personer som går i tunnelen. Aktuell VTS vil, når den får vite om hendelsen enten via nødtelefonene, videokamera eller fra andre trafikanter som varsler, straks sørge for nødvendig stengning og eventuelt tilkalle assistanse. Det forebyggende arbeidet er viktig i tillegg til å håndtere akuttsituasjoner når ulykker skjer.

Hvis det ringer fra nødtelefon eller kommer varsel fra for eksempel brannslukker blir dette registrert i datasystemene og håndtert på VTS-ene. Dersom det dreier seg om varsel om ulykker kontaktes nødetatene på direkte linjer samtidig som VTS-operatøren følger opp sitt instruksverk, herunder stenger tunnelen for å redusere antall kjøretøyer i en potensielt farlig situasjon. Ventilasjonen startes når den vil være med å redusere skader som har oppstått/ kan

m.m. til bruk som støtte for beslutning av tiltak ute på vegen, spesielt i vinterhalvåret, er et annet eksempel. Disse dataene kan også lagres som historiske data.

³ Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral (AMK) er en del av Medisinsk nødmeldetjeneste. AMK-sentralene er gjerne lagt til de største sykehusene og styrer ambulansetjenesten.

oppstå. Et tett samarbeid med utrykningsetatene er svært viktig både i beredskapsplanleggingen og når noe skjer.

Alle tunneler er forskjellige og VTS-enes handling er innrettet på den enkelte tunnel gjennom beredskapsplaner med instruksjer.

Etter hvert som variable skilt er blitt mer vanlig har VTS-ene også ansvar for å stille disse om etter forholdene. Spesielt viktig er dette for å informere trafikantene om stengninger blant annet ved sterk vind på bruer og dårlig vær i høyfjellet.

VTS-ene har også kontakt med entreprenørene når eksempelvis publikum ringer inn på telefonnummer 175⁴ og varsler om farlige forhold på vegen, som ansvarlig entreprenør må ordne straks. VTS-ene er også i andre sammenhenger et viktig bindeledd mellom publikum, byggherre og entreprenør.

Det er minst to personer på vakt på hver VTS for å kunne ta hånd om alle oppgaver ved hendelser på vegen og ved dårlig vær.

Vegtrafikksentralenes oppgaver skal, når rekkefølgen må prioriteres på grunn av stor aktivitet, følge disse kriteriene:

1) Overvåke, oppdage, registrere/loggføre forhold som kan medføre behov for tiltak
a. Overvåking av vegnettet, vegtrafikken (trafikk, hendelser) og vegens nærmeste omgivelser (klima, miljø) ved hjelp av teknisk utstyr.
b. Motta nødtelefoner
c. Motta henvendelser (tips)
i. Fra politi og redningsetater
ii. Fra byggherre/entreprenør/fergeselskap (inkludert vegmeldingsrapporter)
iii. Fra faste samarbeidspartnere (redningsselskap, media m.fl.)
iv. Fra publikum
2) Iverksette nødvendige tiltak
a. Fjernstyre
i. Styring av tunnelsystemer (lys, vifter osv)
ii. Trafikkregulering/-veiledning (vha trafikklys, bommer, variable skilt mm)
b. Varsle
i. Varsle politi og redningsetater
ii. Varsle byggherre/entreprenør
iii. Varsle internt i Statens vegvesen (Region, Vegdirektoratet)
c. Informere
i. Informere publikum og media via automatiserte tjenester
ii. Informere publikum og media via intervjuer i radio mm
iii. Besvare enkelthenvendelser fra publikum

4.4 Databehov m.m. knyttet til overvåking og styring av trafikken

Effektiv og kvalitativt god overvåking og styring av utstyr i og i tilknytning til tunneler, variable skilt og spesielle vegobjekter som klaffebruer, spesielle vegkryss, signalanlegg med

⁴ Statens vegvesens telefonnummer for å varsle om veg- og føreforhold, ulykker og andre hendelser på vegen m.m.

mer, er viktig for mest mulig trygg og effektiv avvikling av trafikken, både i normalsituasjonen og ved uønskede hendelser (ulykker, m.m) i trafikken. Overvåkning og styring krever i betydelig grad sanntidsinformasjon, dvs kontinuerlig innsamling, overføring og aktiv bruk av prosesserte data.

Dette krever at tunnelenes og andre veginnretningers utstyr, programvare m.m. for innsamling og formidling av data, er kompatibel med de landsdekkende standardene som Statens vegvesen legger opp til, helt fram til de enkelte komponentene. Vedkommende vegmyndighet må benytte Statens vegvesens standard grensesnitt ved all formidling av data. Dette gjelder alle typer utstyr som skal overvåkes og/eller styres og utstyr som skal rapportere data til de nasjonale systemene.

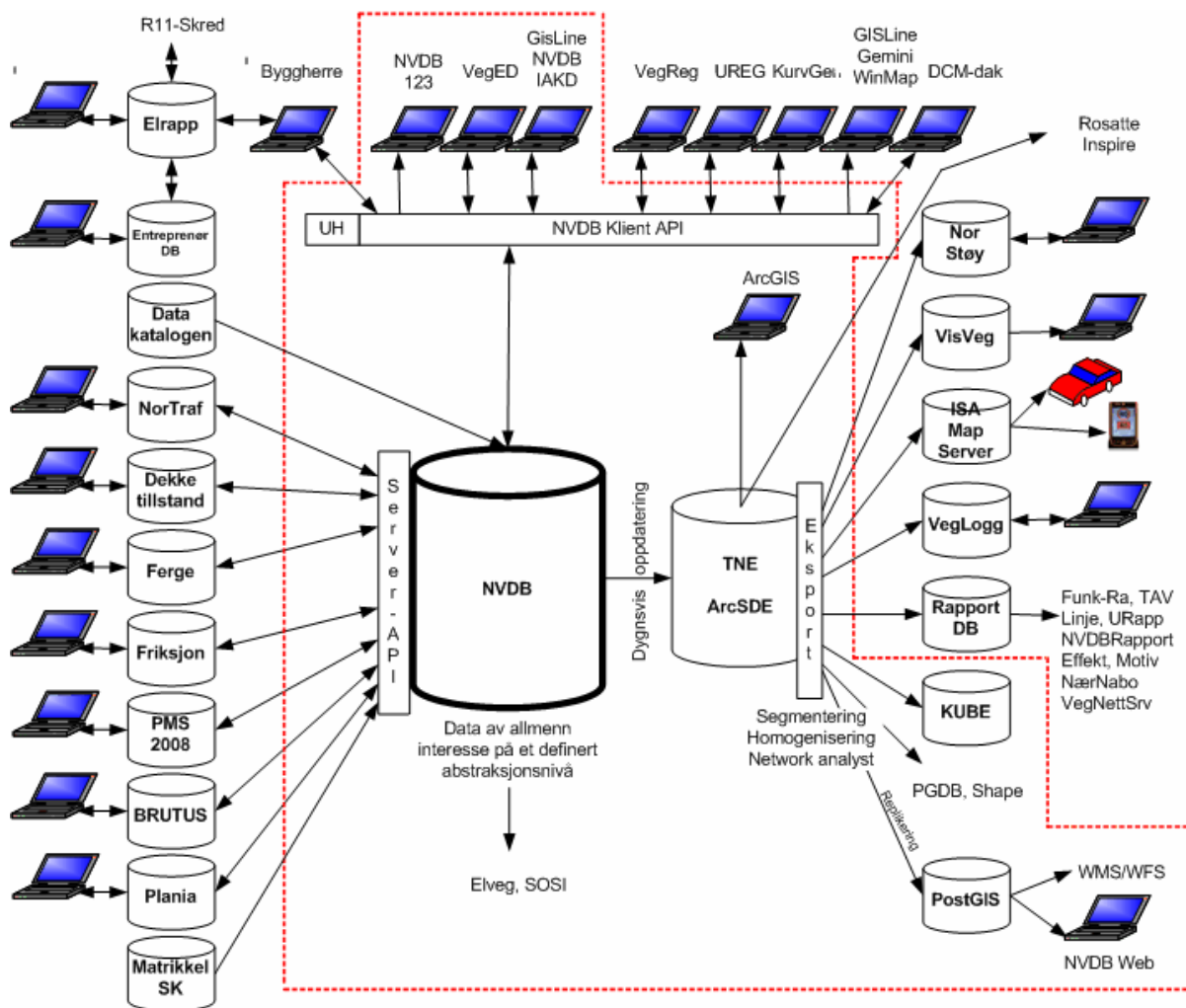
Det er en forutsetning for utstyr knyttet til sikkerhet, at det som er montert virker etter sin hensikt til enhver tid. Spesielt er dette viktig i tunneler, for variable skilt, fjernstyrte vegbommer, varslings- og styringsinnretninger på bruer, trafikklys, m.m. Vedkommende vegeier har ansvaret for å etablere nødvendig utstyr, programvare, kommunikasjon med mer tilknyttet vegen og å sørge for rutiner som sikrer daglig drift og vedlikehold og at defekt utstyr m.m. effektivt blir skiftet ut/ reparert. På fylkesveg vil den felles vegadministrasjonen som vegadministrasjon for fylkeskommunene, normalt stå for den praktiske oppfølgingen. I Oslo hvor det ikke er felles vegadministrasjon, har kommunen ansvaret for den praktiske oppfølgingen på kommunal veg.

I forskriftsarbeidet er det lagt til grunn at vegeier har ansvaret for nødvendig beredskap for å ivareta trafikantenes sikkerhet dersom styring fra VTS-ene av en eller annen grunn faller ut. Dette er et ansvar vegeier har i dag. Forslaget til vegdataforskrift endrer ikke dette ansvaret. På fylkesveg legges det til grunn at fylkeskommunene vil benytte den felles vegadministrasjonen både i forberedende arbeid og praktisk oppfølging av beredskapsarbeidet, og at utgifter dekkes etter bestemmelsene i vegloven §§ 19 og 20.

4.5 Om NVDB - nasjonal vegdatabank

Staten ved Statens vegvesen skal fortsatt ha ansvaret for Nasjonal vegdatabank (NVDB) med tilliggende fagregistre m.m. NVDB er en database som inneholder komplett vegnett for riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Sammen med kartverket leveres disse vegene sammen med skogsbilveger og private veger over 50 meter som et EL-veg vegnett. I NVDB samles, oppdateres og bearbeides ulik veg-, trafikk- og miljøinformasjon om riks- og fylkesveg. For kommunal veg ajourholdes informasjon knyttet til levering av Elektronisk vegnett.

NVDB med tilliggende fagsystemer skal som nevnt fortsatt være en nasjonal oppgave, med behov for at data om viktige deler av offentlig vegnett, trafikken på det m.m. er kvalitetssikret og levert på standardiserte formater. Dette store og integrerte systemet er under kontinuerlig justering og utvikling. Nedenfor er konseptet (målbildet) for oppbyggingen og aktuell utvikling av NVDB med tilliggende fagregistre, skissemessig vist. Elementer innenfor den rødstiplede linjen er selve NVDB. Elementer til venstre utenfor rødstiplet linje, er fagregistre som både sender og mottar data fra NVDB. Til høyre er det vist en del systemer som benytter data fra NVDB. Figuren er ikke fullstendig, men viser de viktigste systemene rundt NVDB



Mer om noen av de sentrale systemene som er vist på figuren:

NVDB er som vist koplet til flere fagregistre som både leverer til og/eller tar i mot data fra NVDB. Av slike systemer kan i stikkord nevnes:

- VEGREG: Et dataprogram som benyttes i spesialutrustede biler for registrering og stedfesting av vegobjekter som skal inn i NVDB. Eksempler på slike vegobjekter er skilt, stikkrenner, rekkverk m.m.
- NOR-TRAF: Trafikkdatabanken som inneholder data om trafikken for de ulike tellepunktene på et mer detaljert nivå enn NVDB.
- FERGEDATABANKEN: Ferjedatabanken (NFDB) er en trafikkdatabank inneholdende trafikkdata fra landets ferjesamband. Trafikkdataene er gruppert i henhold til Riksregulativet for ferjetakster med antall kjøretøy i ulike lengdeklasser samt passasjerantall. Dataene fra billetteringsmaskinene benyttes som grunnlagsinformasjon for de innsamlede data. Bant de viktigste anvendelsesområdene er ferjeforvaltning, vegplanlegging og forskning. Det er planlagt at NFDB skal være en leverandør av overordnede trafikkdata til NVDB.
- PMS: (Pavement Management System) inneholder informasjon om spor og jevnhet på vegdekkene og benyttes for planlegging av dekkfornyelser. Databasen "Dekketilstand" vurderes etablert for å avlaste NVDB for store datamengder.

- BRUTUS: Et forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdssystem for bruer m.m. Inneholder data om bruer, ferjekaier, tunnelportaler, rasoverbygg og andre bærende konstruksjoner i vegnettet, fra planfase gjennom hele driftsfasen helt til utfasing/riving. Inneholder blant annet en "brudatabank" med arkivnøkkel til dokument- og tegningsarkiv. Dataene og systemet brukes også av forsvaret.
- PLANIA: Et system for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV) som benyttes av flere store etater og private firmaer til forvaltning, forebyggende drift og vedlikehold av ulike vegobjekter, slik som eksempelvis tunneler og elektriske anlegg på bruer, ferjekaier, samt andre anlegg og konstruksjoner på og langs vegen. Plania gir også dokumentasjon som vegeier er pliktig til å ha i forhold til brannvernlov, el-forskrifter og maskinforskriften. Plania brukes også i oppfølgingen av entreprenørene, spesielt for tunneler, men også for andre vegobjekter.
- ELRAPP: Elektronisk rapportering fra entreprenør for utførte oppgaver i en funksjonskontrakt.

Av system som henter data fra NVDB kan nevnes:

- Rosatte og Inspire er to EU prosjekt om data fra vegnett. Inspire er et Eu-direktiv om standardisering av geodata i Europa.
- NorStøy formidler data som benyttes til å beregne støbelastning på støyutsatte boliger
- Vis veg er ruteplanleggeren fra Statens vegvesen.
- VegLogg er loggsystemet på de regionale vegtrafikksentralene og også grunnlag for veg- og trafikkmeldinger.
- Rapport Db er leverandør av data for rapporter til ulike formål, blant annet Statistisk sentralbyrå (SSB)
- Funk-Ra er et dataprogram som behandler data fra NVDB slik at de kan benyttes direkte som beskrivelser i kontrakter om drift og vedlikehold av vegnettet (ligger under Rapport DB på figuren).

Digitale kartdata, herunder blant annet data om vegnettet, utveksles gjennom et avtalefestet samarbeid om utveksling av stedfestet informasjon mellom rettighetshavere i Norge Digitalt. Som en av mange rettighetshavere i Norge Digitalt, er Statens vegvesen forpliktet til å levere nærmere spesifisert stedfestet informasjon.

4.6 Databehovet knyttet til vegforvaltning

For å forvalte (utvikle, drifte, vedlikeholde m.m.) vegnettet på en tilfredsstillende måte, er det nødvendig å ha og vedlikeholde et tilstrekkelig datagrunnlag, om vegen, vegtrafikken og om konsekvenser av vegtrafikken (blant annet miljøkonsekvenser).

Vegdata, trafikkdata og miljødata lagres i hovedsak i Nasjonal vegdatabank, NVDB med tilleggende fagsystemer.

I en moderne vegforvaltning er et kvalitativt godt datagrunnlag helt nødvendig både ved planlegging, forvaltning, vedlikehold og drift av vegnettet. Eksempelvis er bl.a. oppdaterte og korrekte ulykkesdata et nødvendig underlag for analyse og tiltaksarbeid knyttet til trafikk-sikkerhet. Data om veg- og veglementer gir grunnlag for å prioritere og å planlegge tiltak på vegnettet, for effektivt å fatte korrekte vedtak i forvaltningssaker, for å overvåke miljøutfordringer, for å utforme og følge opp funksjonskontrakter, andre driftskontrakter, vedlikeholdskontrakter m.m.

Av data som ligger i NVDB med tilliggende fagsystemer, og som i dag blant annet brukes i planlegging, forvaltning, drift og vedlikehold av vegnettet, kan eksempelvis nevnes hovedgrupper som bru og tunneldata inkludert sikkerhetsutstyr og data om spor, jevnhet og friksjon knyttet til vegdekker. Andre eksempler er vegbilder for hver tyvende meter og data om grøntanlegg, politirapporterte ulykker, infrastruktur for kollektivnett og øvrig vegnett, vedtak for tillatt aksellast, skilt og oppmerking, vegkonstruksjonen, veggeometri og vegutstyr og forurensing (luft, støy). Krav til data har økt betydelig både når det gjelder hvilke data som trengs, kvaliteten på disse, bearbeidingsgrad og formål som dataene skal brukes til. Dette gjør det nødvendig med en streng prioritering både av hvilke data som skal samles inn, bearbeidingen og hvordan de skal gjøres tilgjengelige. For de fleste formål er det nødvendig med ensartede data uavhengig av forvaltningsnivå og vegklasse.

For de enkelte datagrupper er det definert krav til hvilken kvalitet og egenskap de skal ha. I hovedsak fremgår disse av Statens vegvesen sin datakatalog (DAKAT)⁵ og Norge Digitalt sine krav til leveranser av digitale kartdata.

I tillegg til data knyttet til den enkelte veg og trafikken på den, henter NVDB fagdata fra andre registre, eksempelvis data om administrative grenser, arealbruksdata, bygningsdata, bygningsmessige anlegg, fastmerkedata, markslagsdata og matrikkeldata. Statens vegvesen har tilgang til disse kopidataene gjennom Geovekst⁶ og Norge Digitalt. Kopidata fra andre registre er tilgjengelige i vegforvaltningen. Det legges til grunn at respektive vegeier innenfor sitt ansvarsområde, framskaffer og innrapporterer kvalitetssikrede data til disse andre nasjonale registrene. Vurderingene knyttet til forslaget til vegdataforskrift begrenses derfor til data knyttet til offentlig vegnett og trafikken på det.

4.7 Klimastasjoner m.m.

Klimastasjoner er primært satt opp som beslutningsstøtte for å kunne iverksette riktig tiltak ute på vegen til rett tid. Dette gjelder både tiltak på vegen (brøyting, salting, strøing), men i noen tilfeller også som støtte til å vurdere skredfaren. Antallet klimastasjoner som utgjør om lag 300, skaffer viktige underlag for å iverksette riktige tiltak til rett tid, ikke minst av hensyn til sikkerheten for trafikanter. Data fra klimastasjonene benyttes også av Meteorologisk institutt. Det utvikles også et samarbeid med Jernbaneverket. Eksisterende klimastasjoner –

⁵ Datakatalogen for NVDB er en samling definisjoner og beskrivelser av alle objekter som er viktig for Statens vegvesen. Dette kan være objekter Statens vegvesen eier, vedlikeholder eller som er av betydning for drift og vedlikehold, inkludert bruk av vegnettet og analyseformål. Med objekter menes da både "ting" som skilt, ulykker, vegdekke, leskur, samt hendelser, skade, tilstand og kø. Datakatalogen tilbyr en metode for å forvalte definisjoner og beskrivelser av vegobjekter, hendelser og tilstander som berører vegnettet og bruken av det. Metoden sikrer at definisjoner og beskrivelser er presise.

⁶ GeoVEKST: Samarbeid om etablering, forvaltning, drift, vedlikehold og bruk av de mest detaljerte kartdata og ortofoto. Samarbeidet startet i 1992. Geovekst-partene er:

V - Statens vegvesen, **E** – Energiforsyningen, **K** – Kommunene, **S** - Statens kartverk, **T** – Telenor og Landbruket. 6 store kommuner står utenfor, men (også) de arbeider etter samme prinsipper og standarder som Geovekst. Ajourhold og oppdatering av data om vegnettet er delt mellom kommunene, Statens kartverk og Statens vegvesen. Kommunene melder inn endringer på det kommunale og private vegnettet til Statens kartverk. De legger oppdateringene inn i NVDB (nasjonal vegdatabank). Statens vegvesen oppdaterer med data fra riks- og fylkesvegnettene. Statens kartverk og Statens vegvesen bruker de samme verktøyene for å oppdatere NVDB. Det er et tett samarbeid om vegnettsforvaltningen i Norge.

enten de står ved eksisterende riksveg, eller øvrig riksveg som er omklassifisert til fylkesveg – utgjør i dag et nasjonalt nettverk som det er naturlig at staten fortsatt har ansvar for. Nasjonale hensyn kan tilsi at dette nettverket suppleres med nye stasjoner lokalisert både ved riksveg og fylkesveg. Det nasjonale nettverket av klimastasjoner bør imidlertid være et statlig ansvar, også økonomisk, både når det gjelder lokalisering, etablering, drift og vedlikehold. Det legges til grunn at staten ikke skal betale vederlag til fylkeskommunene for å ha og å drifte klimastasjoner på fylkesvegområdet.

I den grad fylkeskommunen/kommunen ønsker å etablere klimastasjoner ved fylkesveg/kommunal veg utover dem staten har etablert eller etablerer, vil det være et fylkeskommunalt/kommunalt ansvar. Dersom vegeier ved avtale ønsker å knytte fylkeskommunal/ kommunal klimastasjon til det landsdekkende (nasjonale) systemet som Statens vegvesen har ansvaret for, må klimastasjonene tilfredsstille kravene til funksjon, kvalitet m.m som Statens vegvesen har for sine klimastasjoner.

Som nevnt har Statens vegvesen etablert et landsdekkende nasjonalt trafikkdatasystem for riks- og fylkesveg med både stasjonære og flyttbare registreringspunkter. Det opereres med felles standard både for utstyr, programvare, kommunikasjon, beregningsmetodikk og rapportering. Staten ved Statens vegvesen forutsettes fortsatt å ha ansvar for dette nasjonale systemet, herunder dekke utgifter både til arbeid, utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. både sentralt og på riks- og fylkesvegnettet. I dette ligger blant annet å bestemme lokalisering og etablere nye, og reetablere, vedlikeholde og drifte eksisterende, tellepunkter og andre innretninger for trafikkteiling ute på fylkesvegnettet. Det legges til grunn at staten ikke skal betale vederlag til fylkeskommunene for å ha og å drifte tellepunkter og lignende med nødvendig utstyr på fylkesvegområdet.

Staten skal fortsatt ha alt ansvar for automatisk trafikk kontroll (ATK) hjemlet i vegtrafikkloven. ATK omfattes derfor ikke av dette forslaget til forskrift.

4.8 Oppsummering og vurderinger

I Ot.prp.nr. 68 ”Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen”, er det forutsatt at staten ved Statens vegvesen fortsatt skal ha ansvar for fellesoppgaver på tvers av vegklasser. Dette gjelder blant annet de fem regionale vegtrafikkentralene(VTS) som overvåker og styrer trafikk i større tunneler, styrer en del variable skilt, tar imot og formidler vegmeldinger m.m. Et annet område Statens vegvesen skal ha ansvar for, er den nasjonale vegdatabanken (NVDB) med tilliggende fagsystemer.

Nasjonal vegdatabank med tilliggende fagsystemer er utviklet over lang tid basert på nøkterne og nødvendige behov for data i vegforvaltningen m.m. Dataene er nødvendige blant annet i arbeidet med å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet, trafiksikkerhetsarbeidet, beredskapsarbeidet og for å følge opp nasjonale og lokale miljøkrav. Dataene er videre nødvendige for at andre viktige samfunnsoppgaver kan bli løst effektivt med den kvalitet som er bestemt. Behovet for data til NVDB er uavhengig av hvem som er vegeier og falt ikke bort for den del av riksvegnettet som ble omklassifisert til fylkesveg fra 1.1.2010. Behovet for kvalitetssikrede og standardiserte data knyttet til vegen, vegtrafikken, miljø på og ved veien m.m., på tvers av vegklasser, forvaltningsnivåer og virksomheter må i fremtiden tvert imot forventes å øke. Vegens funksjon vil være noe styrende for det behovet vegbrukere, vegeiere

og andre har for slike data. Trafikantens behov for mer informasjon om vegnettet og vegtrafikken øker i takt med den teknologiske utviklingen.

Vegtrafikksentralene er på tilsvarende måte utviklet over en 20-års periode for kontinuerlig å overvåke, styre utstyr, varsle og formidle informasjon om status og hendelser på vegnettet, i trafikken og vegens nære omgivelser. Sentralene har en meget viktig funksjon i det daglige trafikksikkerhetsarbeidet og er det sentrale kontaktpunktet for de tre utrykningsetatene: Brann og redning, Politi og AMK/ambulansetjeneste. I tillegg har de viktige oppgaver overfor byggherre og entreprenør. Vegtrafikksentralenes oppgaver går på tvers av vegklasser, forvaltningsnivåer og administrative grenser. Behovet for vegtrafikksentralenes tjenester – og dermed behovet for data - er uavhengig av hvem som er vegeier, og falt ikke bort for den del av riksvegnettet som fra 1.1.2010 ble omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg. Behovet for tjenester fra vegtrafikksentralene må i framtiden forventes å øke både for vegbrukere, vegeiere, redningstjenesten med flere, uavhengig av forvaltningsnivåer og vegklasser.

For at staten gjennom Nasjonal vegdatabank med tilliggende fagsystemer og vegtrafikksentralene skal kunne ivareta fellesoppgaver på tvers av vegklasser på en forsvarlig måte, må respektive vegeier som hovedregel, ha ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle nødvendige data på standardiserte formater til og fra de nasjonale systemene. Ansvaret for formidling omfatter både å rapportere inn data til nasjonale systemer og å tilrettelegge for at data fra nasjonale systemer kan formidles tilbake (brukes) slik at styringssystemer ute på vegen, i tunneler, på bruer m.m., fungerer som forutsatt.

Dette forslaget til forskrift skal sikre at vegeiere med ansvar for viktige offentlige veger i Norge, besørger at det hentes inn, kvalitetssikres og formidles nødvendige standardiserte data til Nasjonal vegdatabank med tilliggende fagregistre og vegtrafikksentralene. Vegdirektoratet bestemmer som eier av de nasjonale systemene hvilke data som til enhver tid skal innhentes, hvordan de skal kvalitetssikres og formidles og hvilket format de skal formidles i.

I forslaget til forskrift er det lagt til grunn at dagens nivå for data opprettholdes, men slik at vegeier må påregne å bidra med andre data etter hvert som utviklingen gjør det nødvendig. Staten ved Statens vegvesen som eier av NVDB med tilliggende fagsystemer og vegtrafikksentralene, har ansvaret for å avklare endrede/nye behov for data og å utvikle NVDB med tilliggende fagregistre og vegtrafikksentralene i tråd med dette, herunder myndighet til å definere innhold, kvalitet, format m.m. for endrede/ nye data.

Når staten ikke er nevnt i vegloven § 62 fjerde ledd har det sammenheng med at departementet eller den det gir fullmakt, kan instruere Statens vegvesen om å innhente, kvalitetssikre og formidle standardiserte data som gjelder riksvegnettet. Det er derfor ikke nødvendig å bruke forskrift for å gi bindende bestemmelser for oppfølging av riksveg, noe som heller ikke brukes på dette området i dag. I flere tilfeller vil krav til data være mer omfattende når det gjelder riksveg enn forslaget til vegdataforskrift legger opp til.

I vurdering av forskriftsforslagets saklige avgrensing er det lagt betydelig vekt på at forskriften ikke skal begrense fylkeskommunenes og kommunenes handlefrihet ut over det som ansees nødvendig for blant annet å ivareta trafikantenes og samfunnets behov ellers for en sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport som bidrar til å nå nasjonale miljømål.

Forslaget til forskrift er derfor begrenset til fylkesveg og et nærmere definert vegnett i Oslo. Vegdirektoratet beslutter hvilke kommunale veger i Oslo som skal omfattes av forskriften etter at Oslo kommune har hatt anledning til å uttale seg.

Den saklige avgrensingen er ikke til hinder for at kommuner og andre ved avtale og mot vederlag, kan knytte seg til vegtrafikksentralene og Nasjonal vegdatabank og rapportere og motta data fra disse nasjonale systemene.

5 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

I Ot.prp. nr 68 (2008-2009) er det forutsatt at staten fortsatt skal ha ansvar for nasjonale fellesoppgaver, eksempelvis nasjonale systemer som Vegtrafikksentralene (VTS-ene) og Nasjonal vegdatabank (NVDB) med tilliggende fagsystemer. Forslaget til forskrift fører ikke til endringer i statens ansvar, oppgaver m.m. knyttet til de nasjonale systemene. Utgifter knyttet til nasjonale systemer som VTS og NVDB, vil bli dekket av staten i samme omfang som i dag..

Etter bestemmelsen i vegloven § 19 dekker staten utgifter til den felles vegadministrasjonen for å hente inn, kvalitetssikre og formidle data fra/til fylkesvegnettet. Ved innhenting av data med mobile enheter og til Statens vegvesens landsomfattende trafikkdatabasystem (del av Nor-Traf), dekker staten i tillegg utgifter knyttet til nødvendig utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. ute på fylkesvegene. Det gjelder også utvalgte klimastasjoner langs fylkesvegnettet (jf avsnitt 4.7).

Ut over de unntakene som er nevnt i foregående avsnitt, har fylkeskommunene ansvaret for og dekker utgiftene til utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. for å hente inn, kvalitetssikre og formidle data fra fylkesvegnettet, i samsvar med vegloven § 20. Fylkeskommunene har ansvar for og dekker utgiftene til nødvendig utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. for å formidle (ta i mot og bruke) styringsdata fra vegtrafikksentralene på fylkesvegnettet.

Kommuner og andre kan etter avtale med Statens vegvesen og mot vederlag, knytte seg til og benytte tjenester levert fra VTS-ene og NVDB med tilliggende fagsystemer som i dag. Eksisterende avtaler berøres ikke av forskriften. (Om Oslo kommune, se nedenfor).

Som nevnt i kapittel 4 er det forutsatt at innhenting, kvalitetssikring og formidling av data som gjelder det offentlige vegnettet, trafikken på det m.m., skal ha samme omfang som i dag, men med muligheter for endringer av innhold, omfang kvalitet m.m. i framtiden. Dette innebærer at forslaget til forskrift i utgangspunktet ikke vil føre til høyere kostnader eller mer administrasjon for samfunnet samlet sett, enn det som var før 1.1.2010.

Gjennomføring av forvaltningsreformen fra 1.1.2010 førte imidlertid til en omfordeling av ansvar for offentlig veg, herunder utgifter etter vegloven § 20. Utgifter knyttet til utstyr, programvare m.m. for å hente inn, kvalitetssikre og formidle data fra/til øvrig riksveg som ble omklassifisert til fylkesveg, skal fra 1.1.2010 – med de unntak som er nevnt ovenfor - dekkes av fylkeskommunene i stedet for staten.

Midler som staten ville hatt til rådighet til utstyr, programvare m.m. for å følge opp øvrige riksveger, ble fra 1.1.2010 overført samtidig med vegene, fra riksvegbudsjettet til

fylkeskommunenes rammetilskudd i statsbudsjettet for 2010. Fylkeskommunene er gjennom økning av rammetilskuddet således gitt kompensasjon for utgifter til utstyr, programvare m.m. for å innhente, kvalitetssikre og formidle data på standardiserte formater knyttet til riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg. Ved at forskriftsforslaget i utgangspunktet ikke legger opp til økt ambisjonsnivå, påfører ikke forslaget til vegdataforskrift fylkeskommunene utgifter, ut over det som er kompensert gjennom rammetilskuddet.

Oslo kommune skal fra 1.1.2010 dekke alle utgifter knyttet til øvrig riksveg som ble omklassifisert til kommunal veg i Oslo. Det gjelder blant annet utgifter til vegadministrasjon og utstyr, programvare m.m. for å hente inn, kvalitetssikre og formidle data til/fra VTS-en og NVDB med tilliggende fagsystemer. Oslo kommune er gjennom økning av rammetilskuddet gitt kompensasjon for de nevnte utgiftene, for så vidt gjelder de omklassifiserte vegene. Det må innebære at dersom vegdataforskriften avgrenses til å gjelde for de øvrige riksvegene som ble omklassifisert til kommunal veg, påfører ikke forslaget til vegdataforskrift Oslo kommune utgifter utover det som er kompensert gjennom økt rammetilskudd. Oslo kommunes avtaler med Statens vegvesen knyttet til annet kommunalt vegnett, berøres ikke av forskriftsforslaget, jf. ovenfor.

Data til NVDB med tilliggende fagsystemer og til/ fra vegtrafikksentralene formidles normalt elektronisk. I vurderingen av hvor fylkeskommunenes og Oslo kommunes ansvar, herunder utgiftsansvar, opphører og statens ansvar tar over, er det lagt til grunn følgende prinsipp: Fylkeskommunene/ Oslo kommune har ansvaret for å få signalet fram til/ hente signal fra nærmeste riksveg der det finnes egnet statlig kommunikasjonslinje. Dersom slik egnet linje ikke finnes, har fylkeskommunene/ Oslo kommune ansvar for å formidle data direkte til/fra nærmeste vegtrafikksentral eller til Nasjonal vegdatabank med tilliggende fagsystemer. Fylkeskommunene og Oslo kommune kan alternativt velge å levere standardiserte data på annet kompatibelt datalagringsmedium.

Vegdirektoratet som eier av VTS-ene og NVDB med tilliggende fagregistre er foreslått gitt myndighet til å bestemme hvilke data som til enhver tid skal innhentes, hvordan de skal kvalitetssikres og formidles og hvilket format de skal formidles i. Direktoratet er videre foreslått gitt myndighet til å bestemme hvilket kommunalt vegnett i Oslo som skal omfattes av forskriften. Dersom direktoratet etter forskriften vedtar en dataleveranse fra fylkeskommunene og Oslo kommune som vesentlig avviker fra dagens omfang knyttet til øvrig riksveg, forutsettes eventuelle merkostnader som dette måtte føre til for fylkeskommunene/ Oslo kommune, kompensert gjennom rammetilskuddsordningen, jf Ot.prp. nr 2008-2009. Vedtas et vesentlig redusert omfang, forutsettes også det hensynstatt når rammetilskuddet fastsettes.

Staten ved Statens vegvesen forutsettes å ha ansvar for vegtrafikksentralene og Nasjonal vegdatabank som i dag, og videreføre ordningen med felles vegadministrasjon for riks- og fylkesvegsaker på regionalt nivå. For riks- og fylkesveg vil det ikke være behov for å endre den etablerte administrasjonen verken sentralt eller regionalt, som følge av forskriften.

I og med det ikke er felles vegadministrasjon for riks- og kommunal veg i Oslo, vil forskriften få administrative konsekvenser for Oslo kommune. Kostnadene til mer administrasjon inngår i kompensasjonen som Oslo kommune fikk fordi det ikke er fylkesveg og felles vegadministrasjon i Oslo, jf S.prp.1 (2009 – 2010).

Som det framgår ovenfor har forskriften til hensikt å sikre at Statens vegvesen kan fortsette å løse oppgaver på tvers av vegklasser, både overfor trafikanter, redningstjeneste, vegeiere,

entreprenører og samfunnet for øvrig. Samfunnsnyttene av vegtrafikksentralene, Nasjonal vegdatabank og arbeidet med å løse oppgaver på tvers av vegklasser, blir gjennom forskriften opprettholdt og gitt muligheter for å videreutvikles.

6 KOMMENTARER TIL FORSLAG TIL FORSKRIFT

Til § 1:

§ 1 angir formålet med forskriften. Forskriften skal sikre innhenting, kvalitetssikring og formidling av data som gjelder det offentlige vegnettet og trafikken der, slik at Statens vegvesen kan løse fellesoppgaver på tvers av vegklasser, slik veglovens § 62 fjerde ledd har som forutsetning.

Begrepet ”det offentlige vegnettet og trafikken der” er vidt og omfatter for eksempel data som gjelder selve vegkroppen, vegkonstruksjoner, vegutrustning, skilt, stikkrenner, tunneler, bruer, trafikken på vegen (både sanntids- og historiske data), miljø med mer.

I forbindelse med forvaltningsreformen er det behov for enkelte nasjonale føringer for å ivareta hensynet til trafikkikkerhet, næringslivets transporter, krav til et enhetlig vegnett, miljøvennlig transport med mer. Det er i den forbindelse viktig at styringsdata og informasjon til vegeier, entreprenører, redningstjeneste, trafikanter og andre er mest mulig enhetlig og uavhengig av om det gjelder riksveg eller fylkesveg (i Oslo kommunal veg). Forskriften skal sikre at Statens vegvesen skal kunne ivareta fellesoppgaver på tvers av vegklasser, herunder at de nasjonale systemene (slik som VTS og NVDB med tilliggende fagsystemer) kan fungere etter sin hensikt ved at nødvendige data med god kvalitet på standardiserte formater, leveres til og kan mottas fra disse systemene til rett tid. Dette vil bidra til å gi sikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig utvikling av vegtrafikken og gode underlag for utvikling, drift og vedlikehold av offentlig veg.

Til § 2:

§ 2 angir forskriftens virkeområde, nærmere bestemt hvilke rettssubjekter forskriften gjelder for. Forskriften gjelder for fylkeskommunene og Oslo kommune.

Fylkeskommunene og Oslo kommune er egne rettssubjekter og kan ikke pålegges forpliktelser av staten uten at det foreligger et hjemmelsgrunnlag. Det er derfor nødvendig å forskriftsfeste hvilke forpliktelser fylkeskommunene og Oslo kommune kan pålegges.

Forskriften gjelder ikke for kommunale veger, bortsett fra i Oslo hvor Vegdirektoratet, etter at Oslo kommune har hatt anledning til å uttale seg, kan fatte vedtak om at bestemte kommunale veger eller vegruter skal være omfattet av vegdataforskriften. I forslaget til virkeområde som sendes Oslo kommune til uttalelse, skal inngå en vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser.

Forskriften gjelder ikke for private, da det på nåværende tidspunkt ikke foreligger noe aktuelt behov for å pålegge private å innhente, kvalitetssikre og formidle data for offentlige veger.

Til § 3:

§ 3 regulerer ansvarsområder og plikter for de ulike rettssubjektene. Etter vegloven § 9 har staten ansvaret for riksveger, fylkeskommunene for fylkesveger og Oslo kommune for kommunale veger i Oslo. Staten har videre etter vegloven § 10 ansvar for å stille med felles vegadministrasjon for riksvegsaker og fylkesvegsaker på regionalt nivå. Forskriftshjemmelen og forskriften gjelder som nevnt ikke riksveg, se punkt 4.8 ovenfor.

Utgangspunktet for forskriften er at staten har ansvar for de nasjonale systemene som i dag består av vegtrafikkentralene (VTS-ene) og Nasjonal vegdatabank (NVDB) med tilliggende fagsystemer. Målet er at vegeiere, næringsliv, trafikanter og andre gjennom disse systemene fortsatt skal bli tilbudt mest mulig ensartede, effektive og landsdekkende styrings- og informasjonssystemer på tvers av vegklasser. Statens ansvar omfatter både å drifte, vedlikeholde og videreutvikle disse nasjonale systemene og å sørge for at fellesoppgavene som systemene er forutsatt å ha på tvers av vegklasser, blir ivaretatt og fulgt opp. På dette området er det ingen endring av dagens praksis. Det vises ellers til redegjørelsen ovenfor i punkt 4.

Første og andre ledd pålegger fylkeskommunene og Oslo kommune som vegmyndighet å innhente, kvalitetssikre og formidle data som gjelder henholdsvis fylkesveg og i Oslo kommunale veg og trafikken der, for at staten kan løse fellesoppgaver på tvers av vegklasser. Formidling innebærer både å levere data til VTS-ene og NVDB med tilliggende fagsystemer, og å ta i mot og å bruke styringsdata fra VTS-ene.

Det er fylkeskommunene som vegmyndighet som har ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data fra/ til det fylkeskommunale vegnettet og trafikken der i standardiserte formater til vegtrafikkentralene og Nasjonal vegdatabank med tilknyttede fagregistre i samsvar med retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet. Tilsvarende har Oslo kommune som vegmyndighet for kommunal veg i Oslo, ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data fra/ til de kommunale veger i Oslo som omfattes av forskriften, jf forskriften § 2 andre ledd.

Vegdirektoratet er som eier av VTS-ene og NVDB med tilliggende fagsystemer, gitt myndighet til å bestemme hvilke data som til enhver tid skal innhentes, hvordan de skal kvalitetssikres og formidles og hvilket format de skal formidles i. Dersom direktoratet vedtar en dataleveranse som vesentlig avviker fra dagens omfang, forutsettes eventuelle endrede kostnader for fylkeskommunene/ Oslo kommune fulgt opp gjennom justeringer i rammetilskuddet, jf Ot.prp. nr 68 (2008-2009).

I tredje ledd fremgår det at fylkeskommunene og Oslo kommune har ansvaret for å formidle styringsdata fra VTS-ene til styringsenheter på eller i tilknytning til henholdsvis fylkesveg og i Oslo kommunal veg. Ansvaret omfatter blant annet å etablere og følge opp nødvendig utstyr, programvare, kommunikasjon m.m. tilknyttet henholdsvis fylkesveg og i Oslo kommunal veg, slik at styringsdata brukes effektivt i tunneler, på bruer og ute på vegen ellers.

I forskriftsarbeidet er det lagt til grunn at vegeier har ansvaret for nødvendig beredskap for å ivareta trafikantenes sikkerhet dersom styring fra VTS-ene av en eller annen grunn faller ut. Dette er et ansvar vegeier har i dag. Vegdataforskrift endrer ikke dette ansvaret. På fylkesveg legges det til grunn at fylkeskommunene benytter den felles vegadministrasjonen både i forberedende arbeid og praktisk oppfølging, jf S.prp. 1 (2009-2010)..

Til § 4:

Det legges opp til at kostnader etter forskriften dekkes av stat og fylkeskommune i samsvar med bestemmelsene i vegloven §§ 19 og 20, jfr vegloven § 10. Kommuner og andre kan etter avtale med Statens vegvesen og mot vederlag, knytte seg til og benytte tjenester levert fra VTS-ene og NVDB med tilliggende fagsystemer som i dag. Eksisterende avtaler og muligheten til å inngå nye avtaler, berøres ikke av forskriften. Oslo kommune er både kommune og fylkeskommune, men har ikke fylkesveg, noe det er tatt hensyn til blant annet i spørsmålet om ansvar for kostnader etter forskriften. Det vises til kapittel 5 hvor ansvaret for kostnader etter forskriften, er nærmere omtalt.

Data til/fra NVDB med tilhørende fagsystemer og til/fra vegtrafikksentralene formidles normalt elektronisk. Angående spørsmålet om hvor fylkeskommunenes ansvar, herunder utgiftsansvar, opphører og statens ansvar overtar, vises det også til redegjørelsen i punkt 5 foran.

7 UTKAST TIL FORSKRIFT

Forskrift om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (Vegdataforskriften).

§ 1. Formål

Forskriften skal sikre innhenting, kvalitetssikring og formidling av data om offentlig veg og trafikken der, for å bidra til en sikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig avvikling av trafikken og et godt underlag for planlegging, drift og vedlikehold av offentlig veg.

§ 2. Virkeområde

Forskriften regulerer ansvaret til fylkeskommunene og Oslo kommune som vegmyndighet for å sikre innhenting, kvalitetssikring og formidling av data som nevnt i § 1.

Vegdirektoratet fastsetter, etter at Oslo kommune er gitt mulighet til å uttale seg, hvilke kommunale veger i Oslo som omfattes av forskriften.

§ 3. Ansvarsområder, plikter, formidling av data m.m.

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data som gjelder fylkesveg og trafikken der. Vegdirektoratet bestemmer nærmere hvilke formater som skal benyttes, og i hvilket omfang data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles.

Oslo kommune har ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data som gjelder kommunal veg i Oslo som omfattes av denne forskriften, og trafikken der. Vegdirektoratet bestemmer nærmere hvilke formater som skal benyttes, og i hvilket omfang data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles.

Fylkeskommunene har ansvar for å formidle styringsdata mellom vegtrafikksentral og styringsenheter på eller i tilknytning til fylkesveg for å ivareta trafikanters sikkerhet og å bidra til en effektiv og forutsigbar vegtransport og bærekraftig utvikling. Oslo kommune har tilsvarende ansvar knyttet til kommunal veg i Oslo som omfattes av forskriften, jf § 2 annet ledd.

§ 4. Kostnader

Staten, fylkeskommunene og Oslo kommune bærer kostnader i samsvar med bestemmelsene i vegloven §§ 19 og 20.