



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

20/410-14

22. oktober 2020

## **Anmodning om innspill fra virksomhetene knyttet til tettere samarbeid om data, herunder vurdering av mulig tverrsektoriell dataplattform**

Vi viser til møtet i styringsgruppen for NTP i september, hvor tettere samarbeid mellom virksomhetene ble diskutert, herunder mulig etablering av tverrsektoriell dataplattform. Samferdselsdepartementet ber om innspill fra virksomhetene knyttet til dette temaet.

Dersom det skal legges ned et større arbeid enn det som gjøres i dag med å tilrettelegge data for tverrsektoriell bruk og analyse, ønsker Samferdselsdepartementet innspill på

1. et anslag på kostnader knyttet til dette
2. et forslag til hvordan et samarbeid kan organiseres, herunder forslag til rolle- og ansvarsdeling mellom virksomhetene

Med utgangspunkt i tildeling av midler fra Samferdselsdepartementet gjennom medfinansiering av pilot for big data i regi av Entur, ber vi om at arbeidet med å utforme et innspill koordineres av Entur. Frist for leveransen av innspill tilbake til departementet er 01.12.2020.

### *Bakgrunn for at Samferdselsdepartementet ønsker innspill*

Datatilfanget i alle samfunnssektorer vokser eksponentielt, og hvert minutt genereres nå mer data enn vi hadde samlet i 2003.<sup>1</sup> Bedre bruk av den økende datamengden kan ha stor betydning for verdiskaping og produktivitetsvekst, samt velferdsøkningen som bruken av ressursen data kan gi i form av bedre offentlige tjenester eller reduserte offentlige utgifter. Verdien av data ligger ikke i dataene i seg selv, men i måten de blir brukt til forbedring, fornying

---

<sup>1</sup> Digital21, 2018

og nyskaping. Jo mer et datasett blir brukt, jo høyere verdi vil det skape. Verdien av data ligger altså i bruken.

Potensialet som ligger i utviklingen av et datadrevet samfunn ligger også til grunn for EUs nye datastrategi som ble lansert i februar 2020, som del av en policypakke bestående av en ny digital strategi for Europa, samt en melding om kunstig intelligens.<sup>2</sup> EU ønsker å skape et felles indre marked for data, med formål om at EU skal bli en ledende rollemodell for et samfunn som bruker data som grunnlag for bedre beslutningstaking i både privat og offentlig sektor. Det skal lages et rammeverk for styring av det Kommisjonen kaller felles datarom (common data spaces), dvs. strategisk viktige samfunnsområder hvor det skal jobbes med å håndtere tekniske og juridiske hindringer for datadeling og således legge til rette for bedre flyt av data. Mobilitet er pekt på som ett slikt datarom, sammen med åtte andre områder (helse, finans, produksjon, energi, jordbruk, offentlig administrasjon og Green Deal). Et datarom for mobilitet skal legge til rette for bedre tilgang og deling av data fra eksisterende og framtidige transport- og mobilitetsdatabaser.

EU-kommisjonen lanserte også i 2019 endringer av dagens Public Sector Information Directive (PSI)<sup>3</sup>. Formålet med det nye direktivet, Open Data Directive, er å fremme gjenbruk og viderebruk av offentlig data. Direktivet skal bidra til å tilpasse tidligere PSI-direktiv til datautviklingen og styrke EUs dataøkonomi, bl.a. ved å øke tilgjengeligheten av data ved å bringe nye typer offentlig og offentlig finansierte data inn i direktivets anvendelsesområde, for eksempel data fra offentlige foretak i forsynings- og transportsektoren og forskningsdata som er offentlig finansiert. Direktivet behandles nå av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som vurderer egnet gjennomføring i norsk rett. EU-kommisjonen har også startet et arbeid med å revidere ITS-forordning 1926/2017, som omhandler en rekke datasett fra ulike deler av transportsektoren.

Det understrekes at Samferdselsdepartementet pr. i dag ikke overskuer alle konsekvenser av nevnte policyinitiativ og direktiver, men vi ber virksomhetene om å merke seg økte europeiske forventninger og mulige framtidige lovpålagte krav til dataforvaltning i norsk transportsektor. Som varslet i regjeringens digitaliseringsstrategi fra 2019, utreder også Kommunal- og moderniseringsdepartementet en mulig plikt til å tilrettelegge for gjenbruk og viderebruk av offentlige data.

#### *Nærmere om innspillet som ønskes*

Det utføres i dag mye godt arbeid på dataområdet i transportsektoren, både innad i hver enkelt virksomhet, samt gjennom initiativ som [www.transportportal.no](http://www.transportportal.no), Barentswatch, Kystdatahuset, samt det arbeidet som Entur utfører for jernbane og kollektivsektoren.

Samferdselsdepartementet har behov for et bedre beslutningsgrunnlag på hvorvidt disse initiativene er tilstrekkelig dersom transportmyndighetene skal oppnå bedre bruk av data på tvers av transportformene. Mer og bedre bruk av data er viktig for å hente ut gevinster knyttet

---

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-data-strategy\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-data-strategy_en)

<sup>3</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019L1024>

til bedre analyse og innsikt, prediksjon, planlegging, forskning, trafikkstyring, bedre informasjon til de reisende, samt en hel rekke andre mulige anvendelsesområder for analyse og innsikt basert på tverrsektorielle datasett. Vi viser f.eks. til initiativ i andre sektorer i Norge som f.eks. helseanalyseplattformen i helsesektoren. Samferdselsdepartementet har også merket seg initiativ fra andre deler av verden, f.eks. the Korean Transport Institute, som etter departementets forståelse både er et big data-senter og et forsknings- og analysesenter.

Som nevnt over ligger verdien av data i bruken. Det vil m.a.o. ikke alltid være tilstrekkelig at den enkelte etat eller selskap i samferdselssektoren besitter store, mange eller omfattende datasett, hvis de ikke bearbeides, tilgjengeliggjøres, kobles og nyttiggjøres i ulike spesifikke kontekster. For å hente ut gevinsten av data må data være tilgjengelige og tilrettelagt i format som muliggjør analyse på tvers av transportformer. Et slikt arbeid har en kostnadsside. I sine svar på NTP-oppdrag 9 understreker flere av virksomhetene behovet for et tverrsektorielt samarbeid, men det er så langt Samferdselsdepartementet kan se ikke eksplisitt satt av ressurser til dette innenfor den økonomiske planrammen.

Dersom det skal legges ned et større arbeid enn det som gjøres i dag med å tilrettelegge data for tverrsektoriell bruk og analyse, vil Samferdselsdepartementet behøve et anslag på kostnader knyttet til dette, samt forslag til hvordan et samarbeid kan organiseres, herunder forslag til rolle- og ansvarsdeling mellom virksomhetene.

Anslag på kostnader vil avhenge av ambisjonsnivå, som Samferdselsdepartementet erkjenner at det kan være krevende for virksomhetene å definere. En mulig tilnærming for å avklare et innledende ambisjonsnivå (dvs. i et 1–4 års perspektiv), kan være å definere dette ut fra brukercaser. Vi foreslår at dere identifiserer 1-5 potensielle brukercaser for tverrsektoriell dataanalyse som dere selv kunne hatt behov for som bruker og samarbeidspartner i en mulig framtidig tverrsektoriell dataplattform. I tillegg til egne behov ber vi dere også om å tenke på sektoren som helhet, dvs. definere fagområder hvor analyse og innsikt basert på tverrsektorielle datasett kunne gi gevinster for transportsektoren som helhet, selv om et "output" fra analyse ikke nødvendigvis klart hører inn under noens ansvarsområde per i dag. Dersom alle virksomheter spiller inn 1-5 brukercaser bør det være mulig å bli enig om et utvalg som kan som egne seg som en oppstart av arbeidet. Ressursbehovet kan avledes av dette utvalget.

I arbeidet kan det også være hensiktsmessig at gruppen ser nærmere på områder hvor virksomhetene kan ha relativt like behov. Samferdselsdepartementet er f.eks. kjent med at arbeid knyttet til utnyttelse av teledata i transportplanlegging har vært utført i separate utviklingsspor og etter det Samferdselsdepartementet forstår uten koordinering virksomhetene imellom. Er dette eksempel på et område hvor en kunne samarbeidet tettere om innhenting, prosessering og bruk av data, til bruk for alle virksomhetene i transportsektoren?

Tolkning av GDPR er også et sakfelt som virksomhetene vil treffe på dersom det legges opp til et tettere samarbeid om data mellom virksomhetene. Det kan være grunn til å se nærmere på om lovverket tolkes forskjellig virksomhetene imellom m.h.t. hva slags data som samles inn

fra f.eks. næringstransport (f.eks. fra skipstrafikk vs. lastebiltransport), samtidig som det kan være grunn til å reise spørsmål om hvorvidt usikkerhet i virksomhetene knyttet til tolkning av lovverket i noen tilfeller fører til strengere praksis enn det som følger av GDPR. Privat sektor samler inn store mengder personsensitive data (f.eks. data om reise- og bevegelsesmønstre) fra sluttbrukere av ulike digitale løsninger gjennom innhenting av samtykke. Denne utviklingen fører til ulik mengde data om reise- og bevegelsesmønstre samlet inn i hhv. offentlig og privat sektor, og det kan være grunn til å vurdere nærmere hvorvidt transportvirksomhetene i fellesskap kan utforske mulighetsrommet som ligger i bedre samordning seg imellom her, f.eks. gjennom bredere formålsavklaring ved innhenting av data om persontransport og godstransport, med mål om å oppnå et bedre kunnskapsgrunnlag om transportstrømmer. Det presiseres i forlengelsen av dette at det ikke er Samferdselsdepartementets intensjon å avgrense dette oppdraget til bare den delen av data som kan kategoriseres som åpne og tilgjengelige for offentligheten (jf. Samferdselsdepartementets strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data)<sup>4</sup>. Også data som ikke skal være tilgjengelige for allmennheten er tema for bestillingen. Til orientering gjøres virksomhetene oppmerksomme på at Datatilsynet i år har startet opp et arbeid med å etablere en regulatorisk sandkasse knyttet til personvern og kunstig intelligens, hvor aktører fra ulike virksomheter vil kunne bli invitert inn/kan søke om å få teste løsninger.

Det er en fordel om medarbeidere som skal delta i arbeidet fra virksomhetene både har transportfaglig kompetanse, god kjennskap til og bred kontaktflate mot ulike avdelinger i egen virksomhet, samt god forståelse av digitalisering og mulighetsrommet som ligger i data som strategisk ressurs. Virksomhetene vurderer selv om det skal pekes ut en eller flere deltakere fra egen virksomhet i arbeidet.

Dersom virksomhetene finner det hensiktsmessig å skissere ulike måter et tettere samarbeid om data mellom virksomhetene kan organiseres på, kan dette tegnes opp ved å belyse fordeler og ulemper ved de ulike måtene. Dersom det skulle være uenighet imellom virksomhetene om hva som skal være den samlede tilrådingen til departementet, ber vi om at denne uenigheten belyses i innspillet til departementet.

Det understrekes at Samferdselsdepartementet ved å be om innspill på dette temaet ikke har til hensikt å gripe inn i, eller forskuttere, spørsmål knyttet til eksisterende organisering av de enkelte virksomheters IKT-virksomhet og dataforvaltning generelt. I forlengelsen av dette understreker vi også at hovedformålet med henvendelsen er å få opp et beslutningsgrunnlag som er tilstrekkelig til å muliggjøre en oppstart av et tettere samarbeid om data mellom virksomhetene, selv om dette skulle innebære at ikke alle problemstillinger knyttet til saksfeltet er belyst og avklart i sin fulle bredde. De mest sentrale problemstillingene som arbeidsgruppen kommer i berøring med, men ikke får avklart i sin fulle bredde, bør imidlertid beskrives kort i innspillet til departementet. Eksempel på et slikt forhold kan være hvordan transportrelaterte data fra fylkeskommunalt nivå vil kunne inngå i en plattform.

---

<sup>4</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/805b4669708346e485f5e94ab053788e/strategi-offentlige-data-samferdsel.pdf>

Dersom det skulle være behov for kontakt med departementet i løpet av arbeidet kan henvendelser rettes til Planseksjonen v/Ida Monclair ([Ida.Monclair@sd.dep.no](mailto:Ida.Monclair@sd.dep.no)). Kontaktpersoner i Entur for arbeidet vil være Teknologidirektør Endre Sundsdal og Direktør for strategi og samfunnskontakt Geir Malmedal. Navn og kontakinformasjon på medarbeidere som skal delta i arbeidet fra virksomhetene kan sendes Entur innen 27.10.2020

Med hilsen

Gry Dyregrov Hamarsland (e.f.)  
avdelingsdirektør

Ida Monclair  
utredningsleder

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

## Adresseliste

Avinor AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR
Entur AS	Schweigaards gate 23	0048	
Jernbanedirektoratet	Postboks 16 Sentrum	0101	OSLO
Kystverket hovedkontoret	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Nye Veier AS	Tangen 76	4608	Kristiansand
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER