

HØRINGSNOTAT

Høring - Utkast til forskrifter om gjennomføring av delegert Kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 og nr. 885/2013, forordninger iht. ITS-direktivet 2010/40/EU

1. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag til forskrifter som skal gjennomføre følgende forordninger i norsk rett:

- Delegert Kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig
- Delegert Kommisjonsforordning (EU) nr. 885/2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til innføring av informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer

Forordningene ble vedtatt i EU 15. mai 2013 og er rettskraftige.

Ovennevnte EU-rettsakter ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning 8. april 2014, og Norge er dermed forpliktet til å implementere forordningene i norsk regelverk.

I og med at forordninger må gjennomføres i norsk rett ord for ord, er utkastene til forskrifter meget enkle. I tillegg til gjennomføringsbestemmelse og ikrafttredelse inneholder utkastene således kun en bestemmelse om hvilken myndighet som skal vurdere etterlevelsen av forordningen.

Høringen skal informere om implementeringen i norsk rett og gi høringsinstansene anledning til å kommentere forskriftsforslagene.

Utkast til forskrifter er inntatt i vedlegg.

2. Implementering av forordning nr. 886/2013 og nr. 885/2013

Vegdirektoratet sendte 3. desember 2014 utkast til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer (ITS-loven) på høring. Denne høringen omfattet også utkast til forskrifter som skulle implementere bl.a. ovennevnte forordninger.

Som påpekt i ovennevnte høringsbrev, setter ikke EUs ITS-direktiv krav om at Norge skal innføre ITS-tjenester. Direktivet sier derimot at *dersom* Norge skal innføre tjenester, må disse utformes i samsvar med kravene i vedtatte forordninger.

I høringsbrevet ble det videre påpekt at gjennomføringen av forordning nr. 886/2013 ville bli gjenstand for egen høring når det var tatt endelig stilling til hvordan denne skal implementeres i Norge. Når det gjaldt nr. 885/2013, ble det opplyst at det ikke var tatt stilling til om denne skulle innføres i Norge.

De foreslåtte forskriftene skal hjemles i den nye ITS-loven (Prop. 149 L (2014-2015) Lov om intelligente transportsystemer m.m.). Loven ble fremmet for Stortinget i august og denne høringen skjer således med forbehold om at Stortinget vedtar ITS-loven.

3. Forordning nr. 886/2013

Forordningen skal sikre at et minimum av viktig og relevant informasjon gjøres tilgjengelig til riktig tid uten ekstra omkostninger for videre formidling til vegbrukerne, slik at de kan bli advart om farer som f.eks. usikrede ulykkessteder eller farlige vegforhold. For å hindre etablering av tjenester som ikke kan samvirke, fastsetter forordningen krav til de viktigste funksjonaliteter og betingelser for hvordan informasjonstjenestene skal utvikles og stilles til rådighet. Informasjonen vil omfatte hvilken type hendelse det er tale om, hvor den har funnet sted og, om nødvendig en veiledning. Det er Kommisjonens mål at de tjenester som skal stille slik trafiksikkerhetsinformasjon til rådighet, skal dekke hele det transeuropeiske vegnettet (TEN-T), herunder også på tvers av grensene. Informasjonen gjøres tilgjengelig på det språkuavhengige formatet DATEX II. For å avspeile nasjonale forhold og optimere investeringene, skal medlemslandene velge ut de hendelser eller forhold, samt hvilke vegstrekninger hvor informasjonstjenestene bør innføres først. Medlemslandene skal også utpeke et upartisk og uavhengig organ til å vurdere samsvar mellom tjenesten og de spesifiserte kravene.

Forordningen åpner for at landene kan gjøre en del valg og avgrensninger knyttet til denne tjenesten. Dette gjelder forhold knyttet til vegstrekninger som skal være omfattet av tjenesten, hvilke hendelser som skal meldes, valg av nasjonalt tilgangspunkt for dataene, samt utpeking av tilsynsorgan.

Norske valg og avgrensninger

Utvalgte vegstrekninger

Det er opp til hvert enkelt land å vurdere hvilket vegnett forordningen skal gjelde for. For Norge fokuseres det innledningsvis på deler av det mest trafikkerte vegnettet som er en del av TEN-T, for så å øke den geografiske dekingen etter hvert som man får erfaring med tjenesten og det blir klarere hvilke minimumskrav som må stilles til datakvalitet.

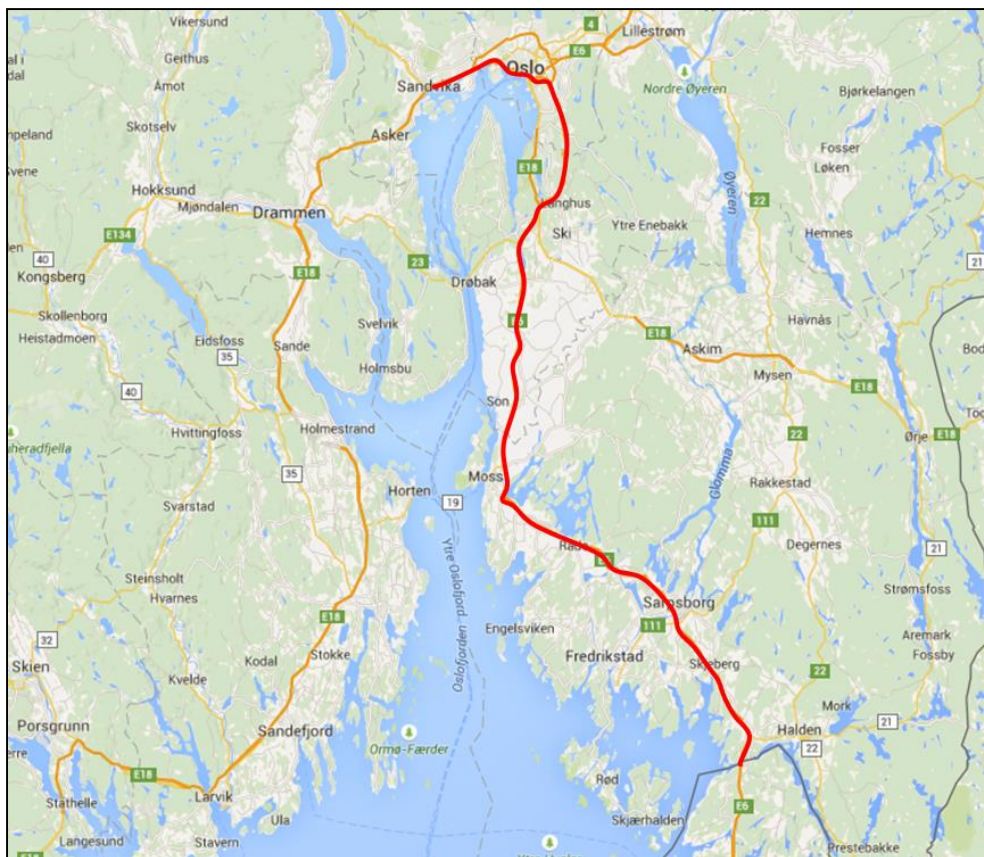
I første omgang begrenses vegnettet som dekkes av tjenesten til følgende strekninger:

- E18 fra Sandvika til Oslo (Bjørsvika)
- E6 fra Oslo (Bjørsvika) via Ryen til Svinesund (riksgrensen)

Dette er en sammenhengende strekning. Den aktuelle strekningen er vist i figur 1. Dette vegnettet overvåkes fra Statens vegvesens Vegtrafikksentral i Oslo (region øst). E6 fra Oslo til Svinesund inngår i «Core Road Network» i TEN-T.

Den valgte strekningen er et vegnett med mye trafikk, og med god tilgang til data som grunnlag for tjenesten. E18 fra Sandvika til Oslo har full kameradekning for visuell overvåking fra Vegtrafikksentralen (VTS) i Oslo.

Operatunnelen i Oslo, Nøstvetunnelen og Follotunnelen i Akershus og Eidtunnelen i Østfold har automatisk hendelsesdetektering (AID) med alarmer til VTS. Nordbytunnelen og Smihagentunnelen i Akershus har i dag kamera for visuell overvåking, men vil bli oppgradert med AID som del av den pågående tunnelrehabiliteringen.



Figur 1: Valgt vegnett for tjenesten

Det er reisetidsregistrering på strekningene Oslo-Sandvika og Oslo-Tusenfryd som kan benyttes som en indikator for å detektere eller verifisere hendelser på strekningene. Reisetidssystemet vil på sikt bli utvidet videre sørover på E6 fra Tusenfryd. Det er variable opplysningstavler på strategiske steder som benyttes for å distribuere trafikkinformasjon til trafikantene. Dette vil supplere tjenesten.

Hendelser som skal meldes

Følgende kategorier av hendelser eller forhold som er markert med uthevet skrift i listen nedenfor skal i første omgang inngå i tjenesten:

- a) *Midlertidig glatt vegbane* – Et uforutsett forhold som gjør vegbanen glatt i et bestemt tidsrom og gir kjøretøy dårligere veggrep.
- b) *Dyr, mennesker, hindringer, gjenstander i vegbanen* – En situasjon der dyr, mennesker, hindringer eller gjenstander befinner seg i vegbanen der de ikke forventes å være, slik at det kan være nødvendig å foreta en nødmanøver for å unngå dem.
- d) *Kortvarig vegarbeid* – Midlertidig vegarbeid som utføres på vegen eller i vegkanten, og som angis bare med et minimum av skilting på grunn av arbeidets kortsiktige art.
- g) *Stengt veg/ redusert framkommelighet som ikke er sikret og/eller skiltet i tilstrekkelig grad* – En hel eller delvis blokkering av en veg som ikke er tilstrekkelig sikret eller skiltet.
- h) *Ekstreme og unormale værforhold* – Uvanlige eller alvorlige værforhold eller værforhold som ikke er typiske for årstiden, og som kan påvirke sikker kjøring.

Det er et forbedringspotensial for datagrunnlaget i de utvalgte kategoriene. Det er likevel valgt å inkludere disse fem kategoriene i tjenesten fordi det vil gi en positiv trafiksikkerhetseffekt, selv om kvaliteten (for eksempel detaljert posisjon, og nøyaktig tidsangivelse) på datagrunnlaget kan forbedres.

Nasjonalt tilgangspunkt

Statens vegvesen har lansert en nasjonal DATEX II node, som gir samarbeidspartnere tilgang til språkuavhengig trafikkinformasjon på et standardisert format. De utvalgte kategoriene av hendelser og forhold som skal inngå i tjenesten i Norge skal tilgjengeliggjøres via DATEX-noden, og merkes særskilt.

Nasjonalt tilsynsorgan

Samferdselsdepartementet har vurdert det slik at Vegtilsynet kan være et egnet organ for å føre tilsyn med at tjenesten utformes i henhold til kravene i forordningen. Samferdselsdepartementet er i dialog med Vegtilsynet om denne tilsynsfunksjonen.

Annet

Formidling av informasjonen

I første omgang vil formidlingen av dataene (tjenesten) være begrenset til Statens vegvesens informasjonssystemer, dvs. kartbaserte vegmeldinger på internett og for mobile enheter. Øvrige tjenesteytere og kringkastere benytter i stor grad Statens vegvesens tjenester som kilde for egen formidling av trafikkinformasjon. Det vil bli innledet samarbeid for i størst mulig grad å harmonisere presentasjonen mot brukerne og for å dele informasjon fra de ulike aktørenes egen datafangst.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Økonomiske konsekvenser

Tiltaket, med det ambisjonsnivået som beskrives her, har ikke økonomisk konsekvenser av nevneverdig betydning og dekkes innenfor Statens vegvesens ordinære driftsbudsjett.

Administrative konsekvenser

Innføringen av tjenesten vil medføre konsekvenser i form av endringer i rutiner på vegtrafikksentralen(e), VTS. Dagens rutiner på VTS beskriver hvordan operatørene skal registrere og distribuere trafikkinformasjon. Innføring av tjenesten stiller krav til at man følger de etablerte rutinenene for registrering i Vegloggen. Det vil også stille krav til mer aktiv overvåking av det aktuelle vegnettet slik at det til enhver tid er tilfredsstillende kvalitet på tjenesten.

For å sikre at dataene tilgjengeliggjøres iht. forordningen i DATEX II må operatørrutinene på VTS inneholde:

- Beskrivelse av aktuelle meldingstyper og gyldighetsperiode.
- Beskrivelse av hvordan aktuelle meldinger i Vegloggen skal flagges med «Urgency» for å markere at det er et dataelement som hører til denne tjenesten i DATEX II
- Beskrivelse av hvordan flagging av «Urgency» skal fjernes når meldingen ikke lenger er aktuell for denne tjenesten, men en ordinær vegmelding
- Krav til operatørene, oppfølging, varighet, gyldighet mm.

Endringer i rutinen må utarbeides og implementeres på VTS i forkant av implementering av tjenesten.

4. Forordning nr. 885/2013

Forordningen omfatter informasjonstjenester knyttet til sikre og trygge parkeringsplasser for lastebiler og næringskjøretøyer. Dersom et land innfører en slik tjeneste skal forordningen sikre at det gis informasjon om parkeringsanlegget som bl.a. omfatter plassering, kapasitet, sikkerhetsnivå, servicetilbud og tilgjengelighet. Formålet er å unngå at lastebiler parkerer i nødlommer og hjelpe sjåførene med å finne frem til parkeringsplasser slik at de kan overholde hviletidsbestemmelsene. Forordningen sikrer tjenestenes samvirkingsevne og kontinuitet langs det transeuropeiske vegnettet, herunder på tvers av grensene, og fastsetter hvilket ansvar henholdsvis offentlige og private operatører har.

Det er besluttet at tjenesten som er omhandlet i 885/2013 foreløpig ikke skal igangsettes i Norge. Bakgrunnen for dette er at det foreløpig ikke er tilgjengelige data om kapasitet, servicenivå og belegg på eksisterende hvileplasser og at vi dekker basisbehovet med papirbaserte tjenester (Tunghilskartet).

Det arbeides med planer for nye hvileplasser og grunnlag for en senere tjeneste. Blant annet finnes det i dag noe statiske data om døgnhvileplasser i NVDB, men disse er så langt ikke systematisert på en måte som tilfredstiller kravene i forordningen. Datagrunnlaget er ufullstendig og mangler dynamisk informasjon om bl.a. belegg, antall ledige plasser, om servicetilbud er ute av drift, osv.

Forordningen har et grunnleggende krav om dynamiske data. Man har per i dag ingen tjeneste for innhenting eller videreformidling av denne type informasjon som Statens vegvesen kan bygge videre på. En tjeneste i tråd med forordningen vil kunne bli igangsatt senere hvis og eventuelt når det er etablert tilstrekkelig datafangst og rutiner for å oppfylle kravene som er beskrevet i forordningen.

Forskriften som skal implementere forordningen vil på denne bakgrunn fastsettes, men ikke settes i kraft.