



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
15. juni 2023
Vår ref.: 23/95360

Innhold

1 Innledning og sammendrag	7
1.1 Begrepsbruk.....	10
1.2 Sammendrag	11
1.2.1 Hva reguleres og hvorfor	11
1.2.2 Nasjonale tjenester og oppgaver	12
1.2.3 Vegmyndigheters, samfunnets og vegbrukernes behov for data	13
1.2.4 Tilgjengeliggjøring, bruk og nytte	14
1.2.5 Hovedgrep i forskriften	15
1.2.6 Teknologinøytralitet	16
1.2.7 Konsekvenser og endringer som følge av forslaget	16
2 Bakgrunn og hjemler	17
2.1 Generelt om behovet for data og nasjonale tjenester for vegdata, trafikkinformasjon m.m.....	17
2.2 Veglova og endringer i aktuelle bestemmelser i denne som følge av forvaltningsreformen og regionreformen	20
2.2.1 Veglova § 62 fjerde ledd og gjeldende vegdataforskrift	20
2.2.2 Gjeldende vegdataforskrift	21
2.2.3 Avtaler med vegselskapet og fylkeskommunene	21
2.2.4 Aktuell endring i veglova §10 som følge av regionreformen i 2020.....	22
2.2.5 Veglova § 62 første ledd	23
2.2.6 Veglova § 11 f.....	23
2.2.7 Vegtrafikkloven § 43b	24
2.2.8 Vegtrafikkloven § 43	25
2.2.9 Forvaltningsloven § 13 g	25
3 Øvrig relevant gjeldende rett	27
3.1 Forskrifter om tunnelsikkerhet på riksveg og fylkesveg	27
3.2 Bruforskrift for fylkesveg.....	27
3.3 Vegtrafikkloven	27
3.4 Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport – ITS loven	28
3.5 Yrkestransportlova	29
3.6 Geodataloven	29
3.7 Offentleglova og åpne data direktivet	30
3.7.1 Norsk lisens for offentlige data m.m.	31

3.8	Arkivloven	31
3.9	Personvernregelverket.....	31
4	Forholdet til EØS-retten	31
5	Nærmere om forslaget	32
5.1	Forskriftens virkeområde	32
5.2	Fylkeskommunen og kommunen som pliktsubjekter	34
5.2.1	Særlig om Oslo kommune	36
5.3	Om nasjonal tilgjengeliggjøring av dynamiske data	38
5.4	Samarbeid om tekniske beskrivelser og veiledninger	39
5.5	Om behandling av personopplysninger	41
5.6	Digital sikkerhet.....	41
5.7	Avgrensninger.....	41
5.7.1	Datatyper som ikke er omfattet av forskriften	41
5.7.2	Private veger.....	42
5.7.3	Forhold til annet regelverk innenfor fagområdene trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap	42
5.8	Særlig om behovet for tilsyn og forholdet til Vegtilsynet.....	45
5.9	Nærmere om obligatoriske data om bru og tunnel fra kommunene	46
6	Behandling av personopplysninger i forskriften	47
6.1	Behovet for behandling av personopplysninger i forskriften	47
6.1.1	Oversikt over personopplysninger som omfattes av forskriften	47
6.2	Overordnende personvernrettslige vurderinger	49
6.2.1	Detaljeringsgraden i forskriftsforslaget	49
6.2.2	Vurdering av felles behandlingsansvar	49
6.2.3	Forholdet til informasjonsplikten.....	51
6.2.4	Om behovet for utvekslingsavtaler	51
6.3	Trafikkdata og reisetidsdata.....	52
6.3.1	Trafikkdata.....	52
6.3.2	Reisetidsdata.....	57
6.4	Behandling av personopplysninger ved vegtrafikksentral	58
6.4.1	Videoovervåkning hos VTS	59
6.4.2	Hendelsesbasert toppsystem (HBT) og VTS-hendelseslogg	60
6.4.3	Telefonisystemet for VTS.....	61
6.5	Behandling av ulykkesdata	61

6.5.1	Ulykkesdata som behandles i trafikkulykkesregisteret TRULS	62
6.5.2	Behovet for behandling av ulykkesdata fra TRULS	63
6.5.3	Behandlingsgrunnlag for ulykkesdata i NVDB	63
6.6	Personopplysninger i bilder fra webkamarasystem og i vegbilder	64
6.6.1	Bilder fra webkamarasystemet	64
6.6.2	Vegbilder	65
6.7	Behandling av lokaliseringsdata fra bevegelige enheter	66
6.7.1	Særlig om bruk av kameraer på døgnhvileplasser	67
6.8	Utvikling og test	67
6.9	Statistikk og forskning	68
6.9.1	Om behandling av særlige kategorier personopplysninger til statistiske formål	68
6.10	Lagringsbestemmelser	69
6.10.1	Forholdet til arkivloven	69
6.11	Forholdet til personopplysninger som er underlagt taushetsplikt	69
6.12	Forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene	70
6.12.1	Lovskravet	72
6.12.2	Legitimt formål	72
6.12.3	Forholdsmessighet	72
7	Merknader til de enkelte bestemmelsene i forskriften	74
7.1	Til kapittel 1. Formål og virkeområde	74
7.1.1	Til § 1-1 Formål	74
7.1.2	Til § 1-2 Virkeområde	74
7.2	Til kapittel 2. Definisjoner	74
7.2.1	Til § 2-1 Overordnede definisjoner	75
7.2.2	Til § 2-2 Definisjoner vedrørende personopplysninger og digital sikkerhet	75
7.2.3	Til §§ 2-3 til 2-10	75
7.3	Til kapittel 3. Ansvarsområder og generelle bestemmelser	75
7.3.1	Til § 3-1 Nasjonale oppgaver	75
7.3.2	Til § 3-2 Særlig om vegtrafikksentral	76
7.3.3	Til § 3-3 Vegmyndighetene og vegselskapet	77
7.3.4	Til § 3-4 Særlig om Oslo kommune	77
7.3.5	Til § 3-5 Økonomisk ansvar	77
7.4	Til kapittel 4. Samarbeidsbestemmelser	78
7.4.1	Til § 4-1 Samarbeid	78

7.5	Til kapittel 5. Behandling av personopplysninger	79
7.5.1	Til § 5-1 Behandling av personopplysninger i trafikkdata og reisetidsdata	79
7.5.2	Til § 5-2 Behandling av personopplysninger ved vegtrafikksentral	79
7.5.3	Til § 5-3 Behandling av personopplysninger i data om trafikkulykker i NVDB ..	80
7.5.4	Til § 5-4 Behandling av personopplysninger fra webkamera og i vegbilder.....	80
7.5.5	Til § 5-5 Behandling av personopplysninger fra bevegelige enheter	81
7.5.6	Til § 5-6 Behandling av personopplysninger til utviklings- og testformål	81
7.5.7	Til § 5-7 Behandling av personopplysninger til statistikk, analyse og forskning 81	
7.5.8	Til § 5-8 Behandlingsansvar	82
7.5.9	Til § 5-9 Ansvar for utlevering til Statens vegvesen	82
7.5.10	Til § 5-10 Lagring	82
7.5.11	Til § 5-11 Forholdet til forvaltningsloven § 13	82
7.6	Til kapittel 6. Digital sikkerhet	83
7.6.1	Til § 6-1 Tiltak for digital sikkerhet	83
7.6.2	Til § 6-2 Sikkerhetshendelser	83
7.7	Til kapittel 7. NVDB.....	83
7.7.1	Til § 7-1 Ansvar	85
7.8	Til kapittel 8. Trafikkdata og reisetidsdata	85
7.8.1	Til § 8-1 Ansvar	87
7.8.2	Til § 8-2 Særlige bestemmelser om samarbeid	88
7.9	Til kapittel 9. Værdata og værstasjoner.....	89
7.9.1	Til § 9-1 Ansvar	89
7.10	Til kapittel 10. Webkamera.....	90
7.10.1	Til § 10-1 Ansvar	90
7.11	Til kapittel 11. Vegbilder	91
7.11.1	Til § 11-1 Ansvar	91
7.12	Til kapittel 12. Trafikkinformasjon	91
7.12.1	Til § 12-1 Ansvar	92
7.12.2	Til § 12-2 Særlige bestemmelser om samarbeid	92
7.13	Til kapittel 13. Trafikkstyring	93
7.13.1	Til § 13-1 Ansvar	94
7.13.2	Til § 13-2 Enhetlige trafikkstyringsanlegg	95
7.13.3	Til § 13-3 Særlige bestemmelser om kostnadsfordeling	95

7.14	Til kapittel 14. Trafikkberedskap.....	95
7.14.1	Til § 14-1 Ansvar	96
7.14.2	Til § 14-2 Særlige bestemmelser om samarbeid	97
7.15	Til kapittel 15. Skred- og flomberedskap.....	97
7.15.1	Til § 15-1 Ansvar	98
7.16	Til § 16-1 Ikrafttredelse	98
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	99
8.1	Innledning.....	99
8.2	Gevinster.....	99
8.3	Tallfestingen er en utfordring	101
8.4	Konsekvenser for pliktsubjektene	102
8.4.1	Fylkeskommunene.....	102
8.4.2	Vegselskapet	103
8.4.3	Kommunene	104
8.4.4	Oslo kommune	107
8.4.5	Statens vegvesen	107
8.5	Oppsummering	110
	Forslag til forskrift.....	112
	Kapittel 1. Formål og virkeområde.....	112
	Kapittel 2. Definisjoner	112
	Kapittel 3. Ansvarsområder og generelle bestemmelser	115
	Kapittel 4. Samarbeid.....	116
	Kapittel 5. Behandling av personopplysninger	117
	Kapittel 6. Digital Sikkerhet	120
	Kapittel 7. Nasjonal vegdatabank.....	120
	Kapittel 8. Trafikkdata og reisetidsdata	121
	Kapittel 9. Værdata og værstasjoner	122
	Kapittel 10. Webkamera.....	123
	Kapittel 11. Vegbilder	123
	Kapittel 12. Trafikkinformasjon	124
	Kapittel 13. Trafikkstyring	125
	Kapittel 14. Trafikkberedskap.....	125
	Kapittel 15. Skred- og flomberedskap	126
	Kapittel 16. Ikrafttredelse	127

1 Innledning og sammendrag

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. (heretter «forskrift om vegdata og trafikkinformasjon») på vegne av Samferdselsdepartementet.

I brev av 30. september 2020 fikk Statens vegvesen i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utrede det nærmere behovet for en ny eller revidert forskrift i medhold av lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 10 om nasjonalt register for vegdata og vegtrafikkinformasjon. Oppdraget bestod videre i å utrede behovet for å foreslå bestemmelser i en slik forskrift og eventuelle endringer i andre forskrifter ut fra en målsetting om at det skal fastsettes en mest mulig helhetlig regulering på dette området.

Oppdraget er gitt på bakgrunn av departementets vurdering av at det foreligger behov for en forskrift som nærmere regulerer det nasjonale ansvaret for vegdata og vegtrafikkinformasjon, de ulike vegmyndighetenes leveranser til Nasjonal vegdatabank (heretter omtalt som «NVDB») og vegtrafikksentralen (heretter omtalt som «VTS»), samt andre aktuelle spørsmål som gjelder dette området. Avviklingen av sams vegadministrasjon fra 1. januar 2020 samt opprettelsen av Nye Veier AS (heretter omtalt som «vegselskapet»), har aktualisert behovet for bedre forskriftsregulering av ansvaret og oppgavene lagt til NVDB og VTS. Det er også behov for tydeligere regulering av leveransene til disse og samarbeidet mellom de ulike vegmyndighetene og aktørene knyttet til dette.

Informasjonen som leveres til NVDB og VTS utgjør viktige informasjonsgrunnlag både for samfunnet som helhet og for offentlige myndigheter i tilknytning til ulike ansvarsområder på veg- og vegtrafikkområdet. Forskriften vurderes også som særlig viktig i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innenfor vegsektoren. I tillegg har innføringen av forordning (EU) 2016/679 (heretter GDPR)¹, samfunnets økende behov for omfattende datagrunnlag, den raske utviklingen av teknologi og behovet for stadig høyere digital sikkerhet også gitt viktige føringer for oppdraget.

Behovet for regulering av digital sikkerhet ble ytterligere påpekt av Samferdselsdepartementet i brev av 8. april 2022. I dette brevet legger departementet til grunn at regulering av digital sikkerhet skal vurderes i alt pågående arbeid med forskrifter og endringer i forskrifter til veglova der det er relevant. Videre fremgår det at slike bestemmelser vil være særlig relevante i arbeidet med ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon.

Statens vegvesen har derfor utarbeidet forslag til ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon. Forskriften foreslås å erstatte forskrift 3. desember 2010 nr. 1525 om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (gjeldende vegdataforskrift) som vil bli foreslått opphevet. Det nye forskriftsforslaget skal

¹ (EU)2016/679 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger, samt om oppheving av direktiv 95/46 (generell personvernforordning)

videreføre og ta opp i seg virkeområdet og kravene i gjeldende vegdataforskrift. I tillegg foreslås det at virkeområdet utvides til å gjelde både riksveg, fylkesveg og kommunal veg, samt at forskriften skal inneholde mer konkrete bestemmelser om ansvar og oppgaver. Det betyr at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, Statens vegvesen som vegmyndighet, Nye Veier AS, alle fylkeskommuner og alle kommuner er pliktsubjekter i den foreslåtte forskriften.

Forskriftsforslaget inneholder egne kapitler om trafikkberedskap, skred- og flomberedskap, digital sikkerhet, trafikkinformasjon og trafikkstyring samt bestemmelser om VTS sine oppgaver. Disse punktene henger sammen og er vegmyndighetenes operative virkemidler for å håndtere alle typer hendelser og situasjoner som gir konsekvenser for trafikkavvikling og trafiksikkerhet på en god og koordinert måte, slik at virkningene for næringsliv og trafikanter begrenses. Forskriftsforslaget inneholder også et kapittel med bestemmelser som skal gi hjemmel til den nødvendige behandlingen av personopplysninger ved innsamling, formidling og tilgjengeliggjøring av data til og fra de nasjonale systemene.

For å ivareta alle disse hensynene er forskriften i tillegg til veglova § 10 også hjemlet i følgende bestemmelser i veglova: §§ 62 første ledd og fjerde ledd, 11 f. Videre er forskriften hjemlet i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 43 b. Bestemmelsen sikrer at det er hjemmel til å behandle særskilte kategorier av personopplysninger. I tillegg er forskriften hjemlet i lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 13 g for å gi hjemmel til utveksling av taushetsbelagt informasjon. Utveksling av taushetsbelagt informasjon mellom Statens vegvesen, vegmyndighetene og vegselskapet er nødvendige for innhenting og formidling av data for oppgaveløsning innen fagområdene trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap jf. nærmere omtale nedenfor. Innenfor digital sikkerhet baserer forskriften seg på forskrift 25. juni 2004 nr. 988 om elektronisk kommunikasjon med og i forvaltningen (eForvaltningsforskriften) sine krav til informasjonssikkerhet, Nasjonal strategi for digital sikkerhet og Nasjonal Sikkerhetsmyndighets grunnprinsipper for IKT-sikkerhet. Et sentralt element i forskriftsforslaget er at det foreslås å innføre en plikt for vegmyndighetene og vegselskapet til å samarbeide for å sikre at de nasjonale tjenestene skal fungere. Det foreslåtte samarbeidet omfatter blant annet utarbeidelse av veiledninger og tekniske beskrivelser for hvordan innsamling og formidling av data og andre plikter som følger av forskriften skal oppfylles.

Etter opphevingen av sams vegadministrasjon fra 1/1/2020 er det av hensyn til trafiksikkerheten og fremkommeligheten på vegnettet et behov for en nærmere forskriftsregulering av ansvar og samarbeid innen fagområdene vegdata og trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap. SVV sørget gjennom sams vegadministrasjon for at data om riksvegene og fylkesvegene og trafikken der ble formidlet Nasjonal vegdatabank og vegtrafikkcentralene (heretter NVDB og VTS) i henhold til gjeldende vegdataforskrift, interne retningslinjer og håndbøker fra SVV. Trafikkberedskap for riks- og fylkesvegnettet ble ivaretatt av SVV i henhold til intern håndbok. Etter opphevelsen av sams vegadministrasjon er situasjonen uten en ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon følgende:

- Forholdet mellom SVV som vegmyndighet for riksveg og NVDB og VTS og øvrige nasjonale tjenester er regulert av interne kravdokumenter, maler for dataleveranser, håndbøker, retningslinjer og veiledere.
- Forholdet mellom NVDB og fylkeskommunene er regulert av gjeldende vegdataforskrift med detaljerte krav i kravdokumenter og maler for dataleveranser for NVDB.
- Forholdet mellom fylkeskommunen og øvrige nasjonale tjenester for innhenting og formidling av data (trafikkdata, reisetider, vegrelaterte værdata, webkamera –bilder og vegbilder) er regulert av gjeldende vegdataforskrift med detaljerte krav i SVVs håndbøker og kravdokumenter. Før sams vegadministrasjon ble opphevet var vegkantutstyret som innhenter og formidler data fra fylkesvegnettet til de forannevnte nasjonale tjenestene eid og driftet av staten gjennom sams vegadministrasjon. Fra 1. januar 2020 overtok fylkeskommunen dette vegkantutstyret vederlagsfritt og dermed også ansvaret for å forvalte og drifte utstyret slik at data blir innhentet og formidlet til nasjonale systemer. Dette utløser og et behov for å ta viktige krav fra SVVs interne retningslinjer og veiledere på dette området inn i forskrift.
- Forholdet mellom VTS og fylkeskommunene er regulert av gjeldende vegdataforskrift når det gjelder innhenting og formidling av styringsdata til og fra VTS og av avtaler som regulerer roller og ansvar utover kravet til innhenting og formidling av data. Avtalene viser til interne retningslinjer og håndbøker for trafikkberedskap, trafikkstyring og trafikkinformasjon fra SVV.
- Nye Veier AS er ikke omfattet av noen forskriftskrav på dette området i dag. Forholdet mellom Nye Veier AS og NVDB er regulert av avtale med detaljerte krav i kravdokumenter og datakatalogen for NVDB. Forholdet mellom Nye Veier AS og VTS er regulert av avtale. På samme måte som avtalene med fylkeskommunene, inneholder avtalen med Nye Veier AS bestemmelser om roller og ansvar og henviser til interne retningslinjer og håndbøker for trafikkberedskap, trafikkstyring og trafikkinformasjon fra SVV. Når det gjelder innhenting og formidling av data fra Nye Veier AS sitt vegnett til øvrige nasjonale tjenester (trafikkdata, reisetider, vegrelaterte værdata, webkamera–bilder og vegbilder) er det praksis for at dette gjøres, men det er ikke regulert i noen formell avtale.
- Kommunene er ikke omfattet av noen forskriftskrav på dette området. Kommunene har heller ikke noen avtaler med SVV om formidling av vegdata og trafikkinformasjon til SVVs nasjonale tjenester utover at de leverer geodata om sitt vegnett til NVDB via Statens Kartverk. Dette er basert på FDV–avtaler mellom Kartverket og kommunene, hjemlet i lov 3.september 2010 nr. 56 om infrastruktur for geografisk informasjon (geodataloven).

Et formål med forskriftsforslaget er å oppnå en helhetlig regulering ved at bestemmelsene i avtalene mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene/Nye Veier AS og sentrale krav fra håndbøker og andre kravdokument skal inntas i forskrift. Håndbøkene og kravdokumentene som avtalene henviser til har et omfattende innhold, og bærer for en stor del preg av å være veiledninger og tekniske beskrivelser. En del av innholdet vil det også være behov for å endre hyppig. Vegdirektoratet finner det derfor lite hensiktsmessig at alt innholdet i

håndbøker og andre kravdokumenter skal forskriftsfestes. En total forskriftsfesting av avtalene ville blitt en altfor stor og omfattende materie, samt at det ville vært upraktisk å måtte gå veien om forskriftsendring for alle løpende endringer. Forskriftsforslaget er basert på en gjennomgang av eksisterende avtaler, underliggende relevante håndbøker og kravdokumenter med mål om å forskriftsfeste krav som er nødvendige for å nå nasjonale mål innen nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon jf. prinsipper om nasjonale myndigheters forhold til det kommunale selvstyret i lov 22. juni 2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 2-2 1. ledd

Vegdirektoratet vurderer at det foreligger et behov for veiledninger og nærmere tekniske beskrivelser av detaljene om hvordan forskriftens krav skal oppfylles. Behovet foreslås løst ved at det innføres en plikt for vegmyndighetene og vegselskapet til å samarbeide for å utarbeide veiledninger og tekniske beskrivelser. Disse veiledningene og tekniske beskrivelsene bør ta utgangspunkt i og bygge videre på dagens håndbøker og andre relevante dokumenter. Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan foreslås å ha ansvaret for å organisere og lede et slikt samarbeid. Etter at innholdet i veiledninger og tekniske beskrivelser er utarbeidet i samarbeid, foreslås det at Vegdirektoratet fastsetter innholdet i disse beskrivelsene.

Arbeidet med å utarbeide forskriftsforslaget og høringsnotatet har vært organisert som et prosjekt med styringsgruppe og et omforent styringsdokument. Styringsgruppen har bestått av representanter fra:

- Statens vegvesen (leder), representanter fra ulike deler av Statens vegvesen
- fylkeskommunene
- kommunene
- vegselskapet (Nye veier AS)
- Digitaliseringsdirektoratet
- Kartverket

Fylkeskommunene og kommunene har i samråd med KS vært representert henholdsvis fra Nordland fylkeskommune og fra Vegforum for byer og tettsteder. Datatilsynet, Vegtilsynet og Forsvaret har vært involvert i arbeidet gjennom møter og dialog.

Representanter for vegmyndighetene og vegselskapet har også vært involvert i arbeidet gjennom deltakelse i arbeidsgrupper og temagrupper som har behandlet relevante fagtemaer. Forslaget til forskriftsbestemmelser er basert på råd fra disse faglige temagruppene, jf. nærmere omtale nedenfor.

I tillegg har forskriftsforslaget vært forelagt uformelt for vegmyndighetene og andre interessenter. Den uformelle innspillrunden har vært gjennomført for å sikre at det er et mest mulig omforent forskriftsforslag som sendes på formell høring. Mange av innspillene fra denne uformelle runden er innarbeidet i forslaget.

1.1 Begrepsbruk

Det er noen elementer som er grunnleggende for å forstå forskriftsforslaget og høringsnotatet. For det første er det sentralt å redegjøre for Statens vegvesens to roller. Den ene rollen er Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan med ansvar for nasjonale tjenester for vegdata og trafikkinformasjon jf. veglova § 10. Rollen som nasjonalt fagorgan innebærer ansvar for den Nasjonale Vegdatabanken, VTS og øvrige nasjonale oppgaver og tjenester innenfor vegdata og trafikkinformasjon.

Den andre rollen er Statens vegvesen som vegmyndighet. I rollen som vegmyndighet er Statens vegvesen, i likhet med de andre vegmyndighetene (fylkeskommunene og kommunene) og vegselskapet, et pliktsubjekt som etter forskriftsforslaget har plikt til å innhente og formidle nødvendige data for at de nasjonale tjenestene skal fungere, samt ansvar for andre oppgaver innenfor de aktuelle fagområdene.

Med begrepet «vegmyndighet» forstås vegmyndighetene som er angitt i veglova § 9; Statens vegvesen for riksveg, fylkeskommunene for fylkesveg og kommunene for kommunal veg. Begrepet «vegselskapet» betyr Nye Veier AS. Utbyggingsselskapet har fått i oppgave bygge ut, drifte og vedlikeholde bestemte riksveger. Navnet på et slikt selskap kan imidlertid endres. For å unngå at et eventuelt navnebytte vil kreve forskriftsendring foreslås det at begrepet «statlig utbyggingsselskap for veg» brukes i forskriften. I høringsnotatet omtales Nye Veier AS som «vegselskapet».

Når forskriftsbestemmelsene gjelder Statens vegvesens rolle som nasjonalt fagorgan med ansvar for nasjonale tjenester og oppgaver brukes begrepet «Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan». Statens vegvesen er imidlertid omfattet av begrepet «vegmyndighetene» når forskriftsbestemmelsene gjelder Statens vegvesens ansvar og oppgaver som vegmyndighet for riksveg.

I tillegg er det øverste forvaltningsorganet for Statens vegvesen – Vegdirektoratet – også brukt i forskriftsforslaget. Vegdirektoratet er gitt ansvar for å fastsette tekniske beskrivelser og veiledningsmateriell knyttet til de nasjonale oppgavene som er utarbeidet i samarbeid.

Begrepene «Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan» og «vegmyndighet» er definert i forskriftsforslaget § 2-1. Definisjonen av disse begrepene foreslås for å gi en bedre forståelse av Statens vegvesens ulike roller i forskriftsforslaget.

Den ovenfornevnte begrepsbruken er gjennomført i forskriftsforslaget, med unntak av kapittel 5 om behandling av personopplysninger og kapittel 6 om digital sikkerhet. I disse to kapitlene brukes begrepet «Statens vegvesen» fordi bestemmelsene i disse to kapitlene retter seg mot etaten som virksomhet. Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for all behandling av personopplysninger i etaten og ansvarlig for digital sikkerhet.

1.2 Sammendrag

1.2.1 Hva reguleres og hvorfor

Vegmyndighetene er ansvarlige for eget vegnett. Dette medfører blant annet en forpliktelse til å innhente, kvalitetssikre og formidle data fra sine respektive vegnett til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Videre har vegmyndighetene et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på sine vegnett. Begrepene vegdata og trafikkinformasjon slik de er brukt i veglova § 10 har en vid betydning. Statens vegvesen er gitt ansvaret for de nasjonale tjenestene og registrene som mottar, lagrer og tilgjengeliggjør data fra hele det offentlige vegnettet. I tillegg har Statens vegvesen ansvar for at andre oppgaver, som trafikkberedskap og trafikkstyring, er koordinert og gjenkjennelig for vegbrukere. Dette bidrar til trafiksikkerhet, forutsigbar fremkommelighet samt et bærekraftig og velfungerende vegsystem.

Utgangspunktet er at veglova ikke gir hjemmel for å kravstille andre enn vegmyndighetene og vegselskapet. Det eksisterer data fra vegsektoren som ikke omfattes av det foreliggende forskriftsforslaget. Mange datakilder er regulert i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Det gjelder eksempelvis data om kollektivtransport og ferjer. Data som samles inn fra vegkantutstyr som er satt opp for kontroll av trafikk og for utvelgelse til teknisk kontroll av kjøretøy langs veg er regulert i vegtrafikkloven. En rekke datatyper om både vegtrafikk og mobilitetstjenester er regulert i ITS-loven med tilhørende forskrifter.

Alle moderne biler gir data fra sensorer og styringselektronikk mens de er i trafikk. Slik data ville vært av stor nytte for vegmyndighetene i forbindelse med bruk til blant annet trafikkinformasjon og styring av trafikk, men havner hos bilfabrikantene. Tilgang, eierskap og rettigheter til slike data er i dag ikke regulert i lov. Slike data kan følgelig ikke kreves formidlet til myndighetene i dette forskriftsforslaget. Det er av nasjonal og internasjonal interesse å få slik tilgang, men det vil ta tid før et eventuelt regelverk kommer på plass.

1.2.2 Nasjonale tjenester og oppgaver

Statens vegvesens rolle som nasjonalt fagorgan for vegsektoren inkluderer nasjonale tjenester og registre for hele det offentlige vegnettet. Forskriftsforslaget tar utgangspunkt i Statens vegvesens rolle og stiller krav både til nasjonale tjenester og til dataleveranser fra vegmyndighetene og vegselskapet.

Det er også avgjørende at data kontinuerlig samles inn og formidles til VTS for å sikre overvåking av trafikken, trafikkstyring, trafikkinformasjon, styring av installasjoner og håndtering og oppfølging av hendelser på veg (trafikkberedskap).

Forskriften omfatter ikke bare dataleveranser. De nasjonale tjenestene som er behandlet i respektive kapitler i forskriften, omfatter også krav til samordnet oppgaveløsning, felles rutiner og nasjonale prinsipper. De nasjonale tjenestene som omfattes av forskriften må sees i sammenheng. Sammen sikrer tjenestene et godt samlet datagrunnlag og samordning på tvers av vegmyndigheter, vegtyper og trafikkforhold. De nasjonale tjenestene i forslaget til forskrift er:

- NVDB inkludert digitalt, navigerbart vegnett
- nasjonale tjenester for trafikkdata og reisetidsdata
- nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata
- nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera
- nasjonal tjeneste for tilgjengeliggjøring av vegbilder
- nasjonal tjeneste med VTS
- nasjonalt ansvar for trafikkinformasjon
- nasjonal samordning av trafikkstyring
- nasjonal samordning av trafikkberedskap
- nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap

Hver av disse nasjonale tjenestene er i forskriftsforslaget gitt ansvarsbestemmelser fordelt på kapittel 7 til 15. I bestemmelsene er det egne ledd for ansvaret til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Ansvaret til Statens vegvesen som vegmyndighet, til vegselskapet for vegene de forvalter, til fylkeskommunene og til kommunene er i hovedsak samlet i et ledd under betegnelsen «vegmyndighetenes og vegselskapets ansvar».

De nasjonale tjenestene som foreslås forskriftsfestet omhandler innhenting av data om trafikken, reisetid, planlagte og uforutsette hendelser, tilgjengelige omkjøringsruter og vær- og føreforhold. Tjenestene bidrar til helhetlig trafikkinformasjon for å oppnå best mulig trafiksikkerhet og en forutsigbar fremkommelighet på vegnettet både for næringstransporter og andre trafikanter. Tjenestene sikrer også at det finnes et helhetlig og oppdatert datagrunnlag om veginfrastrukturen, om egenskaper og kjøreforhold på vegene, og om trafikkmengder og forventede reisetider. De nasjonale tjenestene sørger også for at data er åpent tilgjengelige for vegbrukerne. Dataene tilgjengeliggjøres direkte eller via tjenesteleverandører som bringer dataene videre i sine informasjonstjenester.

1.2.3 Vegmyndigheters, samfunnets og vegbrukernes behov for data

Data som beskriver vegnett, vegtilstand og trafikkforhold er et nødvendig grunnlag for et trygt, effektivt og samfunnsnyttig vegtransportsystem. Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene har og behov for data til planlegging, bygging, drift og vedlikehold av sine respektive veger. Data gir vegmyndighetene mulighet til en mer kunnskapsbasert forvaltning. Oppdaterte data som beskriver vegnettet, tilstanden på vegstrekninger, trafikkmengder, hendelser, ulykker og naturfare gir bedre grunnlag for å prioritere, planlegge og utføre tiltak.

Gode data om veg og trafikk er også viktig for at regjeringen og Stortinget skal ha nødvendig kunnskap om tilstanden på vegnettet og ulike behov innen vegsektoren, blant annet for politikktutforming, prioriteringer, fastsettelse av økonomiske rammer og fordeling av midler.

Samfunnet har stor nytte av data fra vegnettet og trafikken der. Det gjelder blant annet ulike sektormyndigheter, virksomheter innen samfunnsplanlegging og beredskap, klima/miljø, næringslivet, forsvaret, transportselskaper for gods- og persontransport og ikke minst den enkelte trafikant og vegbruker.

Trafikantene vil ha stor nytte av den samlede informasjonen som blir innhentet og formidlet til de nasjonale tjenestene, og tilgjengeliggjort via disse. Forskriftsfesting av innhenting av vegdata bidrar til en helhetlig informasjon om infrastrukturen på vegnettet og hvilke begrensninger som ligger blant annet i tilstand på veg, bæreevne på bruer, høydebegrensninger og kjørerestriksjoner. Dette er særlig viktig for næringstransporten som er avhengige av å vite hvilke veger som er tilgjengelige for vogntog med ulike vekter og dimensjoner.

Gode data er også et helt nødvendig fundament for digitalisering, avansert førerstøtte og økende grad av automatisert transport.

1.2.4 Tilgjengeliggjøring, bruk og nytte

Det er viktig at data gjøres tilgjengelig og åpne for bruk og gjenbruk innenfor lovbestemte begrensninger. Derfor har forskriftsforslaget også bestemmelser om slik tilgjengeliggjøring. Det er forsøkt å ta mest mulig hensyn til at data skal brukes til samfunnsviktige oppgaver hvor kvalitet og pålitelighet er avgjørende. Et viktig prinsipp i arbeidet har derfor vært å sikre at samme datatyper fra ulike kilder er sammenlignbare og at kvaliteten er kjent og beskrevet. Data må kontinuerlig kontrolleres og oppdateres. Det er inntatt bestemmelser i forskriftsforslaget om kvalitetssikring. Videre er det foreslått bestemmelser om at oppdagede feil og systemsvikt varsles og rettes omgående.

Betydningen av nasjonale tjenester og et helhetlig datagrunnlag for det offentlige vegnettet understreker at data og digitalisering skal reflektere hele det sammenhengende offentlige vegnettet. Vegbrukere og trafikanter forholder seg til ett vegnett uavhengig av hvordan myndighetsansvaret og vegforvaltningen er organisert.

Et viktig moment i forskriften er at også det private vegnettet indirekte er omfattet. Det skjer ved at NVDB har datasett som beskriver det såkalte digitale navigerbare vegnettet. Mye av dette er geodata samlet av kommunene og formidlet til NVDB gjennom Kartverket i samarbeid med Statens vegvesen. Datafangsten reguleres i lov 3. september 2010 nr. 56 om infrastruktur for geografisk informasjon (geodataloven) og gjennom egne avtaler mellom Kartverket og kommunene. Alle veger i Norge over 50 meters lengde er omfattet av det digitale navigerbare vegnettet. Det digitale navigerbare vegnettet gjør det mulig å beregne reiseruter og navigere mellom adresser i hele landet. Videre utvikling av dette datasettet vil legge grunnlaget for fremtidens avanserte førerstøtte og automatiserte vegtransport.

Både nylig oppdaterte data og historiske data er av stor nytte i planlegging og gjennomføring av transportfunksjoner, andre samfunnsoppgaver, og som økonomisk prioriteringsgrunnlag. Det store datagrunnlaget som er omfattet av forskriftsforslaget, vil nå og i fremtiden utgjøre en uvurderlig verdi. Nye datatyper vil komme til og målinger kan gjøres mer omfattende, effektivt og presist etter hvert som ny teknologi tas i bruk. Utviklingen går i retning av at hele samfunnet blir mer datadrevet. Store datamengder blir tilgjengelig på en mer kostnadseffektiv måte, lagringsmedia får økende kapasitet og høy prosessorkraft blir lettere tilgjengelig. Dette åpner for bruk av avansert dataanalyse og kunstig intelligens som i sin tur vil øke gevinstpotensialet for dataene ytterligere.

Forskriftsforslaget legger opp til innovasjon og utvikling. Det er viktig at disse hensynene balanseres mot et annet grunnleggende hensyn i forskriften; personvernet. Data fra vegnett

og trafikk kan inneholde personopplysninger. Forskriftsforslaget inneholder et eget kapittel om personvern som tar hensyn til at data som deles og gjenbrukes i all hovedsak ikke skal inneholde personopplysninger. Bruk av nye parametere, metoder eller teknologier for datafangst skal ikke tas i bruk uten forutgående konsekvensvurdering om personvern jf. kravene i GDPR artikkel 35 (også kalt DPIA).

1.2.5 Hovedgrep i forskriften

Dagens vegdataforskrift er kortfattet sammenlignet med det foreliggende forskriftsforslaget. Vegdirektoratet har vurdert at en videre utvikling av gjeldende vegdataforskrift ikke vil være i tråd med nåværende behov. I denne vurderingen er det sett hen til følgende hensyn:

Bygge på nasjonale tjenester og registre for å oppnå et helhetlig datagrunnlag for hele det offentlige vegnettet og unngå fragmentering og data som ikke er sammenlignbare. Videre er det lagt vekt på å tilfredsstille behovet for handlingsrom, medvirkning og innovasjon fra fylkeskommuner, kommuner og vegselskapet gjennom faglig samarbeid om tekniske beskrivelser og veiledninger. Dernest er det sentralt å oppfylle kommunelovens bestemmelser om at krav som stilles til fylkeskommuner og kommuner skal forskriftsfestes. Til slutt har det vært lagt vekt på å bygge videre på et eksisterende faglig grunnlag utviklet i samarbeid og utarbeide en forskrift som erstatter bilaterale avtaler mellom Statens vegvesen, vegmyndighetene og vegselskapet.

Samarbeidsbestemmelsene er det mest tydelige hovedgrepet i forskriftsforslaget. Veglova § 10 fastsetter at vegmyndighetene og vegselskapet har plikt til å samarbeide.

Samarbeidsplikten er gjennomgående i forskriftsforslaget for å sikre felles forståelse og enhetlig etterlevelse av krav. I tillegg er samarbeidet tenkt å bidra til gjensidig bistand mellom vegmyndighetene og vegselskapet, samt god utnyttelse og samvirke av tilgjengelig fagkompetanse.

Samarbeidsbestemmelsene er strukturert med generelle bestemmelser i forskriftsforslaget kapittel 4 og utfyllende bestemmelser i det enkelte fagkapittel. Hvordan det faglige samarbeidet skal organiseres og formaliseres er ikke fullt ut regulert. Det er Statens vegvesen som er tillagt ansvaret for å etablere og organisere samarbeidet. Det forutsettes at samarbeidet er knyttet til de nasjonale tjenestene, og bygger videre på dagens samarbeid. Leveransene fra samarbeidet i form av nasjonale tekniske beskrivelser og veiledninger foreslås godkjent og fastsatt av Vegdirektoratet. Hensikten med Vegdirektoratets kompetanse er å løfte fastsettelsen til et høyere forvaltningsnivå. Slik sikres det mest mulig nøytralitet og likeverd i samarbeidet.

En detaljert forskrift med tydelige ansvarsbestemmelser til alle pliktsubjektene gir en ny utfordring; å finne riktig detaljeringsgrad. Dagens praksis for datafangst og oppgaveløsning for de nasjonale tjenestene bygger på et antall håndbøker (retningslinjer og veiledere) samt enkelte tekniske beskrivelser på nettsiden vegvesen.no. Det er ikke hensiktsmessig eller praktisk mulig å ta inn alle detaljer i disse dokumentene i forskriften. Den ville bli for omfattende og lite brukervennlig, samt krevende å holde oppdatert. Derfor er det lagt vekt på et nært samarbeid med fagmiljøer sammensatt av vegmyndigheter og vegselskapet for å finne detaljerte og praktiske løsninger for etterlevelse av forskriftens bestemmelser i form av

veiledere og tekniske beskrivelser. Det er et hovedgrep i forskriftsforslaget at bestemmelsene er tilstrekkelig detaljerte til at de gir forståelse, forutsigbarhet og presise krav for de ulike tjenestene.

1.2.6 Teknologinøytralitet

Teknologinøytralitet er et hovedgrep i forskriftsforslaget. Forslaget definerer krav til dataleveranser og oppgaver som er knyttet til datatyper, men ikke til hvordan de teknisk fremskaffes. Det er viktig å ikke avskjære muligheter for innovasjon og utvikling, både for metoder og teknologi. Forskriftsforslaget legger til rette for innovasjon og utvikling. For å opprettholde kontinuitet og forutsigbarhet og målet om sammenlignbare data, er det viktig at dette skjer i samarbeid. Enkeltaktører kan ønske å teste eller introdusere nyvinninger f.eks. for å effektivisere datafangst. Forskriften legger opp til at slike ønsker skal bringes inn i det faglige samarbeidet knyttet til den aktuelle tjenesten. Det vil kunne skape felles interesse, være kostnadsbesparende, gi synergier og bidra til raskere utvikling.

1.2.7 Konsekvenser og endringer som følge av forslaget

I høringsnotatets kapittel 8 er det inntatt en vurdering av konsekvenser av økonomisk og administrativ art som følge av forskriftsforslaget. De økonomiske og administrative konsekvensene for pliktsubjektene oppsummeres nedenfor.

- *Fylkeskommunene* omfattes av gjeldende vegdataforskrift. Fram til 2020 ble oppgavene utført av Statens vegvesen gjennom sams vegadministrasjon. Dette ble ved regionreformen fullt ut kompensert og finansiert gjennom overføring av årsverksekvivalenter og vederlagsfritt vegkantutstyr langs fylkesvegene. Forskriftsforslaget er en videreføring og utdyping av gjeldende vegdataforskrift med presisering av «nasjonale tjenester» og hvilke datatyper som omfattes av forskriften og kodifisering av praksis ved at krav fra SVVs håndbøker blir tatt opp i forskrift. For fylkeskommunene innebærer forslaget derfor lite nytt, og SVV mener FK påføres små administrative/ økonomiske konsekvenser. Det er imidlertid et nytt krav til deltakelse i det pliktige samarbeidet.
- *Vegselskapet*: For vegselskapet foreslås forskriftsfesting av krav som i dag reguleres i avtaler om levering av data til NVDB, VTS mv. og SVV mener derfor at forslaget vil få små konsekvenser for selskapet.
- *Kommunene* er et nytt pliktsubjekt i forskriftsforslaget – men i hvor stor grad de blir berørt med hensyn til innhenting og formidling av data fra kommunal veg vil påvirkes i det pliktige samarbeidet. Det foreslås imidlertid forskriftsfesting av noen obligatoriske krav med data om bruer, tunneler og øvrige nødvendige data for å fastsette veglister – økonomiske konsekvenser av dette er forsøkt estimert av SVV. Total merkostnad for kommunene antas å ligge på ca. 20–22 mill. kr over 1–3 år. Når det gjelder krav om innhenting og formidling av obligatoriske data fra kommunal veg om bruer, tunneler og øvrige nødvendige data for å fastsette veglister kan det være at kommunene trenger litt tid på å innrette seg etter nye krav. Det vil derfor vurderes om iverksettelse av disse kravene skal utsettes noe for kommunenes del. Det er og

krav om levering av data om det digitale navigerbare vegnettet som skal gjøres som i dag via Kartverket. Dette vil dermed ikke føre til økte kostnader for kommunene.

- *Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan* får, økte kostnader og økt ressursbruk på grunn av økt omfang av data til de nasjonale tjenestene. SVV anslår et økt ressursbehov i størrelsesorden 20–25 mill. kr pr. år.

Kostnadsøkning og administrative konsekvenser vil etter Vegdirektoratets vurdering i første rekke komme hos Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan og hos kommunene. Det er dessuten viktig å merke seg at forslaget legger opp til at det kan være forskjeller i omfang av innhenting og formidling av data, avhengig av vegmyndighet og vegtyper. Bestemmelser for å beskrive prinsipper for omfang av innhenting og formidling av data er tatt inn i samarbeidsbestemmelsene.

2 Bakgrunn og hjemler

I dette kapitlet omtales bakgrunnen for forskriftsforslaget, herunder behovet for data og nasjonale tjenester, endringer i veglova i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 og regionreformen i 2020 og hvilke lovbestemmelser forskriften hjemles i.

2.1 Generelt om behovet for data og nasjonale tjenester for vegdata, trafikkinformasjon m.m.

Data som beskriver vegnett, vegtilstand og trafikkforhold er et nødvendig grunnlag for et trygt, effektivt og samfunnsnyttig vegtransportsystem. Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og vegselskapet har behov for data til planlegging, bygging, drift og vedlikehold av sine veger. Gode data om veg og trafikk er også viktig for at regjeringen og Stortinget skal ha nødvendig kunnskap om tilstanden på vegnettet og ulike behov innen vegsektoren for å fastsette økonomiske rammer. Dette gjelder også rammetilskuddet til fylkeskommunene og tilskuddsordninger til fylkeskommunale veger.

Det er avgjørende at data kontinuerlig innhentes og formidles til VTS for å sikre overvåking av trafikken, trafikkstyring, trafikkinformasjon, og håndtering og oppfølging av hendelser på veg (trafikkberedskap). Gode data er også et helt nødvendig fundament for digitalisering, avansert førerstøtte og økende grad av automatisert transport.

Statens vegvesen har ansvaret for viktige nasjonale oppgaver knyttet til det overnevnte. Dette gjelder i første rekke NVDB og VTS.

NVDB er det nasjonale registeret for lagring av vegdata med tilhørende fagsystemer, blant annet for bruer og tunneler, og det fungerer som en database for forvaltning av vegdata og vegnettet. Dataene i NVDB gir en digital representasjon av det fysiske vegnettet som kan brukes til mange forskjellige formål. Dataene gir også viktig grunnlagsinformasjon i en rekke prosesser, for eksempel for ruteplanlegging og navigasjon, nasjonale statistikkleveranser, arbeid med nasjonal transportplan, fastsettelse av tillatte vektorer og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg samt drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet.

Statens vegvesen har også utviklet, og drifter nå, flere nasjonale systemer og tjenester som tilgjengeliggjør data og informasjon om veg og trafikk som blir innhentet og formidlet fra vegkantutstyr ute på veien og fra andre kilder. Dette er nasjonal tjeneste for trafikkdata, nasjonal tjeneste for reisetidsdata, nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata, nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera, nasjonal tjeneste for tilgjengeliggjøring av vegbilder.

De nasjonale tjenestene for trafikkdata og reisetidsdata er nasjonale systemer, registre og rutiner for innhenting, behandling og formidling av data om trafikken, transporten og kjøretøyene som beveger seg på vegnettet. Dette gir blant annet grunnlag for data om trafikkmengder (for eksempel andel tunge kjøretøy og årsdøgntrafikk (ÅDT)). Den nasjonale tjenesten for reisetidsdata omhandler innsamling og tilgjengeliggjøring av data som gjør det mulig å beregne reisemønstre og tidsbruk eller forsinkelse på vegstrekninger, og formidling av dette til trafikantene.

Nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata er nasjonale systemer for innsamling, kvalitetssikring og formidling av data om vær- og kjøreforhold.

Nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera er systemer for innhenting, bearbeiding og publisering på internett av bilder tatt i sanntid som beskriver veg-, føre- og trafikkforhold. Dette kan også omfatte køforhold på områder i tilknytning til veien som er viktige for vegtrafikken, slik som ferjekaier og hvileplasser for næringstransport.

Nasjonal tjeneste for vegbilder er systemer for innhenting, lagring og publisering av bilder som gir oppdatert og historisk visuell oversikt over sammenhengende vegstrekninger.

Statens vegvesen har også nasjonalt ansvar for trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap. Dette er oppgaver som har til hensikt å opprettholde sikker trafikkavvikling også under avvikssituasjoner.

Trafikkinformasjon kan nærmere beskrives som tidsaktuell informasjon om vegnettet så som vegforhold, kjøreforhold og trafikk som reisende, vegbrukere, vegmyndigheter, vegselskapet og tjenesteytere har behov for. Dette innebærer innhenting av informasjon fra flere kilder. Den nasjonale Datex tjenesten (Statens vegvesens tjeneste for tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjon og dynamiske data) tilgjengeliggjør informasjon fra både nasjonal tjeneste for trafikkdata, nasjonal tjeneste for reisetidsdata, vegrelaterte værdata og webkamera på felles format (Datex II, som er en felles europeisk standard). I tillegg innhentes informasjon fra videoovervåkning og manuell rapportering fra politiet, entreprenører og publikum.

Trafikkstyring kan nærmere beskrives som ansvaret for å iverksette midlertidige reguleringer av trafikken ved bruk av styrbare skilt, informasjonstavler og bomber.

Trafikkberedskap omfatter planlegging, organisering og gjennomføring av tiltak for effektiv håndtering av hendelser på veg. Med gjennomføring av tiltak menes oppdagelse, verifikasjon, informasjon og varsling, samt tiltak for å redusere omfanget og skadevirkningene av hendelsene og gjenopprette normalsituasjonen. Denne trafikkberedskapen omfatter uforutsette, men ikke unormale, hendelser på veg med behov for trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring via VTS, som for eksempel ved vegarbeid, omkjøring, trafikkulykker, og tiltak ved værforhold som påvirker trafiksikkerhet og framkommelighet, som snø, is og sterk vind.

Statens vegvesen har ansvar for en nasjonalt samordnet trafikkberedskap slik at uforutsette situasjoner og hendelser som har konsekvenser for trafiksikkerhet eller fremkommelighet blir håndtert godt. Dette bør skje på en ensartet måte og basert på planer og prinsipper som er utarbeidet på forhånd, såkalte trafikkberedskapsplaner. Disse skal utarbeides for utvalgte vegstrekninger avhengig av vegens samfunnsmessige viktighet, trafikkmengder, risiko for hendelser, sårbarhet for skred og flom eller andre forhold.

Det er viktig for fremkommeligheten og trafiksikkerheten på vegnettet at ansvaret for trafikkstyring, trafikkinformasjon og trafikkberedskap er helhetlig regulert og samordnet på nasjonalt nivå. En fragmentering med ulike løsninger for dette rundt om i landet kan fort bli uoversiktlig og få uheldige konsekvenser for trafiksikkerhet, fremkommelighet og forutsigbarhet på vegnettet.

Statens vegvesens nasjonale tjeneste for VTS er navet innenfor trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap. VTS overvåker, styrer og informerer om trafikken på riks- og fylkesveger, gir viktig trafikkinformasjon fra kommunale veger og utfører oppgaver for noen kommuner. VTS har som oppgave å varsle om hendelser og informere om status på det offentlige vegnettet. Oppgavene omfatter både normalsituasjonen, avvik og uønskede hendelser, samt planlagte og akutte situasjoner. VTS fungerer som kontaktpunkt mot vegmyndigheter, vegselskapet og nødetatene. VTS har en viktig rolle som både mottaker av informasjon om trafikk og hendelser fra mange kilder; vegmyndighetene, entreprenører, politi, nødetater, transportbedrifter og publikum. VTS bearbeider informasjonen, utarbeider trafikkmeldinger og formidler informasjon ut til publikum og andre interessenter. Trafikkinformasjon formidles på internett via tjenesten vegvesen.no/trafikk på vegvesen.no, samt i appen "Vegvesen trafikk". Særskilt informasjon formidles også på variable informasjonstavler langs vegen, via den nasjonale Datex-tjenesten.

VTS styrer variable skilt, og informasjonstavler ved at det sentrale styringssystemet på VTS skal motta og formidle styringsdata fra og til trafikkstyringsanlegg ute på vegen slik at anleggene kan styres fra VTS. Selve vedtakene om midlertidige trafikkreguleringer fattes med hjemmel i vegtrafikkloven § 7 annet ledd av Statens vegvesen for riks- og fylkesveg og kommunen for kommunal veg. Ansvaret for trafikkstyring går ut på å iverksette disse vedtakene ved behov, og sørge for at de nødvendige tekniske systemene og løsningene for dette fungerer. Det foreslås at forskriften skal regulere at vegmyndighetene og vegselskapet har ansvar for trafikkstyringsanleggene på sine respektive vegnett og at disse er tilpasset og tilkoblet trafikkstyringssystemet på VTS.

Statens vegvesen har siden 1. januar 2020 driftet Nasjonal skred- og flomberedskap for riksveg og fylkesveg. Behovet for en slik beredskap er tuftet på at det registreres ca. 2500 skred og nedfall fra vegskjæringer på riks- og fylkesvegnettet hvert år.

Det er nødvendig med en nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap som dekker både riks- og fylkesvegnettet. Dette samordnes med den nasjonale trafikkberedskapen som bidrar til at strekninger med høy risiko for naturfarehendelser har trafikkberedskapsplaner.

Det er behov for at disse fagområdene og oppgavene blir ivaretatt og koordinert på nasjonalt nivå slik at trafikantene og næringslivets transportører møter et mest mulig enhetlig vegnett uavhengig av hvem som er vegmyndighet og hvem som drifter vegen.

2.2 Veglova og endringer i aktuelle bestemmelser i denne som følge av forvaltningsreformen og regionreformen

2.2.1 Veglova § 62 fjerde ledd og gjeldende vegdataforskrift

Ved forvaltningsreformen i 2010 ble veger som var klassifisert som «øvrige riksveger» omklassifisert til fylkesveg. Det vises til lov 9. januar 2009 nr. 4 om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) og lov 19. juni 2009 nr. 109 om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen (Ot.prp.nr. 68 (2008–2009)). Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) gjelder nødvendige lovendringer i vegsektoren for å gjennomføre forvaltningsreformen.

I Ot.prp. nr. 68 (2008 –2009) fremkommer det at vegtrafikksentralene (VTS) og den nasjonale vegdatabanken (NVDB), skal være nasjonale fellesoppgaver. Vegmyndighetene, vegselskapet, trafikantene og samfunnet for øvrig er avhengig av en rekke opplysninger som er samlet i nasjonale registre som NVDB. VTS sitt arbeid med trafikkstyring, trafikkinformasjon og oppfølging i beredskapssituasjoner m.m. er også en nasjonal tjeneste for det offentlige vegnettet. Det ble derfor vedtatt en forskriftshjemmel i vegloven § 62 fjerde ledd for å kunne pålegge vegmyndighetene å sørge for og å dekke utgiftene til at nødvendige data fortløpende samles inn og rapporteres i standardiserte formater til VTSene og nasjonale registre. (Jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) kapittel 5.2.2 side 8 og kapittel 5.5 side 11).

Hjemmelen i § 62 fjerde ledd omfatter ikke riksveger. Når staten ikke er nevnt i veglova § 62 fjerde ledd har det sammenheng med at departementet kan instruere Statens vegvesen om å innhente, kvalitetssikre og formidle standardiserte data som gjelder riksvegnettet. Det ble derfor lagt til grunn ved fastsettelsen av gjeldende vegdataforskrift at det ikke var nødvendig å bruke forskrift for å gi bindende bestemmelser for oppfølging av riksveg. Vegdataforskriften for riksveg følges altså opp av Statens vegvesen gjennom instruks, tildelingsbrev og styringsdialog.

Hjemmelen i § 62 fjerde ledd lovfester heller ikke Statens vegvesens nasjonale ansvar for NVDB og VTS. Dette har frem til nå også blitt styrt av instruks, tildelingsbrev og styringsdialog.

Bakgrunnen for at staten ikke er nevnt i bestemmelsen er at da den ble tatt inn i 2010, var verken regionreformen eller avviklingen av sams vegadministrasjon aktuelt. Løsningen i 2010 var at departementet instruerte Statens vegvesen om å innhente, kvalitetssikre og formidle standardiserte data. Da vegdataforskriften ble vedtatt i 2010 ble det derfor ikke ansett nødvendig å bruke forskrift for å gi bindende bestemmelser for staten på riksveg. Det statlige utbyggingsselskapet for veg var heller ikke etablert på det tidspunktet. Plikten Nye Veier AS har til å innhente, kvalitetssikre og formidle standardiserte data på riksvegnettet baserer seg på avtale med Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen.

Henvising til private i lovhjemmelen i § 62 fjerde ledd peker på behovet for å innhente data blant annet i tilknytning til OPS-selskaper (Offentlig-privat samarbeid) som står for bygging, vedlikehold og drift av enkelte offentlige vegstrekninger. Innføringen av ordningen med funksjonskontrakter i 2003 gjorde det nødvendig å kunne pålegge entreprenører å rapportere data både om tiltak entreprenøren foretok på veginfrastrukturen og trafikken. Bruk av nye kontraktsformer i vegsektoren kan gjøre det nødvendig at departementet ved forskrift pålegger ulike entreprenør-/konsulentvirksomheter som prosjekterer, bygger, drifter og vedlikeholder offentlig veg, plikt til å innhente, formidle m.m. data om offentlig veg og trafikken der.

2.2.2 Gjeldende vegdataforskrift

Gjeldende vegdataforskrift ble vedtatt med hjemmel i vegtrafikkloven § 62 fjerde ledd. Forskriften omfatter fylkesveger og nærmere bestemte kommunale veger i Oslo. Kommunale veger generelt er ikke omfattet. Forskriften dekker derfor ikke det samlede offentlige vegnettet. Dette er den gjeldende reguleringen av innhenting, kvalitetssikring og formidling av data fra vegnettet.

Vegdataforskriften pålegger fylkeskommunene og Oslo kommune å innhente, kvalitetssikre og formidle data om offentlig veg og trafikken der. Vegdirektoratet har myndighet til å fastsette hvilke data om veginfrastrukturen og trafikken der som fylkeskommunene skal formidle, og til å bestemme kvaliteten og formatene på veg- og trafikkdataene, jf. forskriften § 3 første og andre ledd, andre setning.

Videre gir forskriften pålegg om at fylkeskommunene og Oslo kommune har ansvar for å formidle styringsdata til VTS fra styringsenheter på eller i tilknytning til fylkesveg og de vegene i Oslo kommune som er omfattet av forskriften.

Staten er som nevnt ovenfor ikke et pliktsubjekt i gjeldende vegdataforskrift. Det statlige utbyggingsselskap for veg har derfor inngått egen avtale med Statens vegvesen som sikrer innhenting og formidling av data om de veger som til enhver tid inngår i selskapets portefølje.

Det er i gjeldende vegdataforskrift ikke fastsatt krav om innhenting av data direkte fra private entreprenører o.l.

2.2.3 Avtaler med vegselskapet og fylkeskommunene

Vegselskapet, Nye Veier AS, ble etablert i 2015. Vegselskapets oppgaver omfatter å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde bestemte riksvegstrekninger. Selskapet er organisert som et aksjeselskap heleid av Samferdselsdepartementet, og er dermed rettslig og økonomisk uavhengig av staten. Statens styring av vegselskapet skjer gjennom en rammeavtale og i kraft av at staten er generalforsamling i selskapet.

Vegselskapet er ikke vegmyndighet i veglovas forstand, men selskapet har ansvar for å forvalte eget vegnett. Per 31. desember 2020 hadde vegselskapet en utbyggingsportefølje på 700 kilometer riksveg, og et driftsansvar for 81 km åpnet riksveg.

Gjeldende vegdataforskrift omfatter som nevnt ikke staten og derved ikke vegselskapet. Vegselskapets rettigheter og plikter innenfor vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap, trafikkstyring m.m. er regulert gjennom avtaler mellom Statens vegvesen og vegselskapet.

Avtalene inneholder overordnede bestemmelser og henviser videre til interne retningslinjer og veiledninger utarbeidet av Statens vegvesen i form av håndbøker, andre tekniske spesifikasjoner og maler for dataleveranser.

Krav som ikke direkte gjelder innhenting og formidling av data innenfor fagområdene trafikkberedskap, trafikkinformasjon og trafikkstyring er regulert i håndbøkene R611 Trafikkberedskap, R612 Vegmeldingstjenesten og R311 Trafikkstyringssystem på veg.

Etter opphevelsen av sams vegadministrasjon fra 1. januar 2020 ble tilsvarende avtaler inngått for å regulere forholdet mellom den enkelte fylkeskommune og VTS frem til en forskriftsregulering er på plass.

Det er også andre forskrifter som gir bestemmelser om VTS og dens oppgaver, samt om trafikkstyring, se omtale om tunnelsikkerhet og tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg under.

Fordi vegselskapet skal ha ansvar for å planlegge, bygge og drifte riksveg er vegselskapet nå inkludert i ansvarsbestemmelsen i § 10 på samme måte som fylkeskommuner og kommuner. Vegdirektoratet foreslår derfor å regulere ansvar og oppgaver for vegmyndighetene og vegselskapet i forslaget til ny forskrift istedenfor i avtaler. Dette innebærer også at virkeområdet til ny forskrift utvides til å omhandle riksveg, se kapittel 2.2.4 nedenfor.

2.2.4 Aktuell endring i veglova §10 som følge av regionreformen i 2020

For å gjennomføre avviklingen av sams vegadministrasjon ble lov 21. juni 2019 nr. 68 om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesvegadministrasjon) vedtatt, se også Prop. 79 L (2018–2019). Det ble i denne forbindelse foretatt endringer i veglova § 10.

Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«Statens vegvesen, eit statleg utbyggingsselskap for veg med oppgåver etter § 9 første ledd, fylkeskommunen og kommunen, har eit sjølvstendig ansvar for samfunnstryggleik og beredskap for høvesvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgåver som gjeld samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon for offentleg veg.

Departementet kan i forskrift gi nærare føresegner om ansvar og samarbeidsplikt etter første ledd.»

Bestemmelsen gir Statens vegvesen, et vegselskapet med oppgaver i medhold av § 9 første ledd, fylkeskommunen og kommunen et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap for henholdsvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Dette ansvaret inkluderer å ha en tilfredsstillende beredskapsorganisasjon, krise- og beredskapsplaner og forberedte tiltak for å ta vare på og beskytte kritisk infrastruktur.

Alle vegmyndigheter har ansvar for eget vegnett. Dette medfører blant annet et ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data fra sine vegnett til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan samt et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på sine vegnett.

Statens vegvesen har et nasjonalt ansvar etter veglova § 10 for enkelte oppgaver innenfor samfunnssikkerhet- og beredskap som ikke deles mellom staten og fylkeskommunene. Ifølge forarbeidene (Prop. 79 L 2018– 2019) omfatter dette kritiske og spesialiserte oppgaver knyttet til bruberedskap (inkludert bruk av statens reservebruer og mobile ferjekaier) og skredhåndtering. Videre omfatter Statens vegvesens nasjonale ansvar bistand med faglig ekspertise knyttet til felles beredskapsopplegg for riksveg og fylkesveg og sikkerhet på veg i forbindelse med fare for eller ved faktiske naturhendelser som skred og flom. Ressursene er organisert innenfor Statens vegvesen og er tilgjengelige for fylkeskommunene ved behov. Når det gjelder Nasjonalt register for vegdata og trafikkinformasjon, inneholder § 10 lovfesting av statens ansvar for NVDB og VTS og tilhørende nasjonale tjenester og oppgaver. Det innebærer ytterligere tydeliggjøring og formalisering av ansvaret som ble gitt i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010.

Når det gjelder forskriftshjemmelen i § 10 annet ledd omfatter den alle delene av vegmyndighetenes og vegselskapets selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap, Statens vegvesens nasjonale ansvar og samarbeidet mellom aktørene innenfor disse områdene. Forskriftshjemmelen gjelder alle delene av ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap etter første ledd og samarbeidsplikten knyttet til dette, og dessuten det nasjonale ansvaret som er lagt til Statens vegvesen. Forskriftshjemmelen åpner for at det kan vedtas en mest mulig helhetlig regulering av dette området.

2.2.5 Veglova § 62 første ledd

Samferdselsdepartementet har hjemmel i veglova § 62 første ledd til å gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i loven. Bestemmelsen gir dermed hjemmel til å utvide virkeområdet for vegdataforskriften til å omfatte riksveger. Samferdselsdepartementet kan etter bestemmelsen i § 62 første ledd også gi forskrifter som gjelder for digital sikkerhet.

Det er nødvendig å benytte den alminnelige forskriftshjemmelen i veglova § 62 første ledd for å hjemle regulering av Statens vegvesen og vegselskapets innhenting og formidling av data fra riksveger.

Ved å benytte § 62 første ledd som hjemmel for å regulere innhenting og formidling av data fra riksvegnettet er det etter Vegdirektoratets vurdering ikke nødvendig å endre veglova § 62 fjerde ledd for å sikre at Statens vegvesen og vegselskapet også kan omfattes som pliktsubjekt i forskriftsforslaget.

2.2.6 Veglova § 11 f

Veglova kapittel II B og ny § 11 f ble vedtatt i 2018 som følge av innføring av ny personopplysningslov og inkorporering av GDPR. Etter § 11 f har vegmyndighetene, det statlige utbyggingssekselskapet etter § 9 og Vegtilsynet etter kapittel II A, hjemmel til å behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver gitt i eller i

medhold av veglova, eller for å oppfylle internasjonale forpliktelser under lovens virkeområde.

I henhold til § 11 f kan vegmyndighetene behandle personopplysninger der dette er nødvendig for å utføre oppgaver gitt i medhold av veglova eller for å oppfylle internasjonale forpliktelser. Bestemmelsen regulerer behandlingen av personopplysninger i tilknytning til all form for utføring av oppgaver og myndighetsutøvelse som er regulert i veglova eller i forskrifter til loven, se Prop. 56 LS (2017–2018). Dette omfatter også oppgaver knyttet til den funksjon Statens vegvesen har gjennom sitt sektoransvar for hele vegtransportsystemet, herunder det nasjonale ansvaret for vegdata (NVDB og tilhørende tjenester) og overvåking og styring av trafikken ved blant annet VTS.

Paragraf 11 f annet ledd hjemler departementets adgang til å gi nærmere bestemmelser om behandlingen av personopplysninger i forskrift. Sentralt i denne sammenheng er bestemmelser om formålet med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, hvordan opplysningene skal behandles, vilkår for eventuell utlevering av personopplysninger, bruk av databehandler, krav til sletting og krav til eventuell sammenstilling av personopplysninger til bruk i forskning og til statistiske formål.

Ved innsamling av data om veg og trafikk vil det bli samlet inn personopplysninger, se nærmere omtale under kapittel 6. Ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon må inneholde tydelige bestemmelser om hvilke personopplysninger det er lov til å samle inn, og hva som er formålene med innsamlingen m.m. Det er derfor nødvendig å hjemle forskrift om nasjonalt register om vegdata og trafikkinformasjon i § 11 f.

Bestemmelsen i § 11 f inneholder imidlertid ingen hjemmel for behandling av opplysninger som nevnt i GDPR artikkel 9 og 10 (særskilte kategorier av personopplysninger). Slike data blir behandlet i NVDB (data om trafikkulykker) og i systemer for trafikkovervåking (videoovervåking, telefonisystem og hendelseslogg) tilknyttet VTS. På grunn av dette er det og nødvendig å hjemle forskriften i vegtrafikkloven § 43b, se nedenfor.

2.2.7 Vegtrafikkloven § 43b

Vegtrafikkloven § 43b ble innført i 2019 og gjelder behandling av personopplysninger, herunder behandling av personopplysninger som nevnt i GDPR artikkel 9 og 10. Det vises i den forbindelse til omtalen inntatt i Prop. 14 L (2018–2019) og Prop. 115 L (2013–2014).

Det er som nevnt ovenfor nødvendig å ha hjemmel til å behandle særskilte kategorier personopplysninger for å kunne behandle data om trafikkulykker i NVDB og for å oppdage og håndtere hendelser i trafikken i systemer for trafikkovervåking tilknyttet VTS (videoovervåking, telefonisystem og hendelseslogg).

Vegtrafikkloven § 43b kan etter Vegdirektoratets vurdering benyttes som hjemmel for behandling av særlige kategorier personopplysninger til trafikk sikkerhetsformål for å utføre oppgaver som følger av veglova. Videre kan bestemmelsen brukes som hjemmel for behandling av særskilte kategorier personopplysninger i NVDB og i systemer for trafikkovervåking tilknyttet VTS. Bakgrunnen for denne vurderingen er at trafikk sikkerhet er

formålet med behandlingen av særskilte kategorier personopplysninger både i NVDB og i systemene for trafikkovervåkning tilknyttet VTS.

Det følger av vegtrafikkloven § 43b første ledd at offentlige myndigheter kan behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter. Etter bestemmelsens første ledd annet punktum kan det også behandles personopplysninger i trafiksikkerhetsøyemed og ulykkesanalysearbeid. Ordlyden «kan også» indikerer at behandling av personopplysninger for trafiksikkerhetsøyemed og ulykkesanalysearbeid, kommer i tillegg til oppgaver gitt etter loven. Altså at trafiksikkerhetsoppgaver m.m. som det kan behandles personopplysninger for, ikke nødvendigvis må følge direkte av vegtrafikkloven med forskrifter.

Trafiksikkerhet er et formål med både vegtrafikkloven og veglova, og det er en nær sammenheng mellom disse lovene. Begge lovene er viktige i arbeidet med trafiksikkerhet og visjonen om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken («nullvisjonen»). Dette følger av formålsbestemmelsen i veglova § 1 a og gjeldende vegdataforskrift § 1. Etter veglova § 1 a er det et overordnet formål å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken, samtidig som formålet etter første ledd er å trygge planlegging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger, slik at trafikken på vegene kan gå på et vis som trafikantene og samfunnet til enhver tid er tjent med. Veglovas formål gjelder dermed både for vegen og trafikken på den. Av formålet i vegdataforskriften § 1 fremgår det at formålet med forskriften er å sikre data om offentlig veg og trafikken der for å bidra til en sikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig avvikling av trafikken. Dette formålet foreslås videreført i forslaget til ny forskrift § 1. Det er også en nær sammenheng mellom innholdet i og formålet med begrepene «samfunnsstryggleik og beredskap» i veglova § 10 og «trafiksikkerhets- og analysearbeid» i vegtrafikkloven § 43b.

2.2.8 Vegtrafikkloven § 43

Kongen har etter vegtrafikkloven § 43 en generell hjemmel til å gi overgangsregler og forskrifter ellers til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i vegtrafikkloven. Det er behov for å benytte forskriftshjemmelen for å regulere at vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd har ansvar for å melde inn vedtak til VTS om midlertidige trafikkreguleringer for planlagte hendelser som forventes å gi vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafiksikkerhet på vegnettet jf. forskriftsforslaget § 12 –1 tredje ledd.

2.2.9 Forvaltningsloven § 13 g

Forvaltningsloven § 13 g gir hjemmel til å fastsette forskrift om adgang til informasjonsdeling og annen behandling av taushetsbelagte opplysninger. I Prop. 166 L (2020–2021) punkt 4.3 fremgår det at bestemmelsen er ment å kunne gi forvaltningsorganer en større adgang til å dele taushetsbelagte opplysninger med andre forvaltningsorganer.

Departementet presiserer i proposisjonen at bestemmelsen gjelder adgang til å gi forskrift om informasjonsdeling mellom bestemte forvaltningsorganer. Det er forutsatt at det i forskrift til § 13 g skal angis hvilke forvaltningsorganer som dekkes av delingsadgangen.

Begrepet «organ» i lovforslaget skal forstås tilsvarende som «forvaltningsorgan» i forvaltningsloven § 1.²

Forskrifter fastsatt etter § 13 g kan ikke åpne for deling som vil utgjøre et «uforholdsmessig inngrep» overfor dem opplysningene gjelder. Departementet uttaler i den forbindelse at «det vil måtte angis i den enkelte forskriften hvilke vilkår eller momenter som skal inngå i forholdsmessighetsvurderingen, noe som vil være en viktig begrensning i delingsadgangen.»³

Grunnen til at § 13 g er aktuell i sammenheng med det foreliggende forskriftsforslaget er at det kan forekomme opplysninger som er underlagt taushetsplikt etter forvaltningsloven § 13 ved behandling av data om trafikkuulykker (ulykkesdata) som lagres i NVDB og behandling av data i systemer for trafikkovervåkning tilknyttet VTS (videoovervåkning, telefonisystem og hendelseslogg). For å kunne utføre sine oppgaver er aktørene som reguleres i forskriften avhengig av å kunne dele opplysningene seg imellom.

Vegdirektoratet vurderer det slik at forskriften må hjemles i forvaltningsloven § 13 g for å sikre at Statens vegvesen og vegmyndighetene har adgang til å dele taushetsbelagt informasjon med hverandre dersom det er nødvendig for å utføre oppgaver i tråd med formålene i forskriftsforslaget § 1. Delingsadgangen må forstås i lys av foreslåtte §§ 5–2 og 5–3. Behandlingen av personopplysninger samt opplysninger som er taushetsbelagte, foreslås i denne forbindelse å kunne finne sted når det er nødvendig av hensyn til trafikksikkerhetsformål.

Data om ulykker er for eksempel nødvendig i arbeidet med nullvisjonen, forebygging av trafikkuulykker, for overordnet og strategisk planlegging, ved handlingsprogrammer og ved utarbeidelse av underlag for politiske beslutninger om tiltak og budsjett. I det foreliggende tilfellet er det behov for at ulykkesdata som kan inneholde taushetsbelagt informasjon kan deles fra NVDB til vegmyndighetene.

Innhenting og behandling av eventuelle taushetsbelagte opplysninger i forbindelse med videoovervåkning av vegnettet er nødvendig for å oppdage og håndtere hendelser på vegnettet slik at VTS effektivt kan utføre sine oppgaver innen trafikkstyring, trafikkinformasjon og trafikkberedskap.

² Hvilke enheter som omfattes utenfor det ordinære forvaltningsapparatet kan være usikkert. Det vises til NOU 2019:5 Ny forvaltningslov punkt 12.2.1 på side 162 flg. (med videre henvisninger).

³ Se Prop. 166L (2020–2021) pkt. 4.3 s. 31 for nærmere avveininger.

3 Øvrig relevant gjeldende rett

3.1 Forskrifter om tunnelsikkerhet på riksveg og fylkesveg

Samferdselsdepartementet har fastsatt forskrift 15. mai 2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) med hjemmel i veglova §§ 13 og 62. Forskriften implementerer EU-direktiv 2004/54/EF, jf. EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 17, jf. St.prp. nr. 63 (2005–2006) om samtykke til innlemming av direktivet.

Virkeområdet for direktivet er det transeuropeiske vegnettet (TERN-vegnettet) som i Norge omfatter utvalgte europaveger og noen riksveger. Ved implementering av direktivet er virkeområdet av forskriften utvidet til å omfatte alle tunneler på riksveger over 500 meter. Det statlige utbyggingsselskapet for riksveg har tunnelforvalteransvaret for de veger som inngår i deres portefølje.

Ved omklassifiseringen av riksveger til fylkesveg i forbindelse med gjennomføringen av forvaltningsreformen 2010 ble det fastsatt forskrift 10. desember 2014 nr. 1566 om minimum sikkerhetskrav til tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) med hjemmel i veglova §§ 13, 16 og 62 for å sikre kravene til sikkerhet i tunnelene som ble omklassifiserte til fylkesveg. Forskriften omfatter tunneler med lengde over 500 meter og med gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på 300 kjøretøy eller mer.

Tunnelsikkerhetsforskriftene på henholdsvis riks- og fylkesveg stiller krav om videoovervåkning, kontrollsentral, kommunikasjonssystemer og trafikkstyring i tunneler med lengde over 3000 meter med et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøy pr. kjørefelt. Det er VTS som er kontrollsentral for tunneler på riksveger, fylkesveger, herunder riksvegstunneler som inngår i vegselskapets portefølje.

3.2 Bruforskrift for fylkesveg

Samferdselsdepartementet fastsatte 2. september 2014 forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg). Bruforskriften søker å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til bruer og vegunderganger som er fylkesveg. Forskriftens formål er å bidra til at bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon i fylkesvegnettet ved prosjektering, bygging og forvaltning gis en enhetlig og god standard med hensyn til sikkerhet og funksjonalitet.

Det foreliggende forskriftsforslaget omfatter en utvidelse av virkeområdet for krav om innhenting og formidling av data om både fylkesveg og kommunal veg. Dette vil bidra til å dekke behovet for tilgang på kvalitetssikrede og ajourholdte data på standardiserte formater om bruer og vegunderganger.

3.3 Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter regulerer all trafikk med motorvogn, samt annen trafikk på veg.

Forholdet mellom veglova og vegtrafikkloven kan enkelt beskrives slik at veglova er et regelverk for veginfrastrukturen og vegtrafikkloven er et regelverk for trafikken på veginfrastrukturen.

Data om offentlig veg og trafikken der har stor betydning som grunnlag for at myndighetsoppgaver etter vegtrafikkloven og forskrifter gitt med hjemmel i denne kan løses på best mulig måte. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 5.

3.4 Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport – ITS loven

Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (LOV-2015-12-11-101) har som formål å sikre at intelligente transportsystemer (ITS) innenfor vegtransport, og for grensesnitt mot andre transportformer, skal fungere koordinert og sammenhengende jf. loven § 1.

Intelligente transportsystemer (ITS) er definert som systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for vegtransport, herunder infrastruktur, kjøretøy og brukere innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring, samt for grensesnitt mot andre transportformer jf. § 3 bokstav a).

Vegtransporten er internasjonal. Fra EUs side er det derfor et mål å utvikle et transportsystem som henger sammen på tvers av nasjonale grenser. Norge kan derfor ikke ha egne standarder eller avvikende lovgivning på dette området i forhold til våre naboland og resten av Europa. EU har derfor vedtatt et regelverk for utvikling av ITS-tjenester. Regelverket fra EU er gitt i rammedirektiv 2010/40/EU og særrettsakter som er gitt i medhold av dette direktivet.

ITS-loven implementerer direktiv 2010/40/EU som en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen vegtransport og for grensesnitt mot andre transportformer i norsk rett. Særrettsaktene (forordningene) som er gitt i medhold av dette direktivet er implementert i norsk rett som forskrifter gitt i medhold av ITS-loven.

Et av hovedformålene med regelverket er å utvikle spesifikasjoner og standarder for best mulig bruk av vegtrafikkdata jf. ovenfor. For å oppnå formålet er man avhengig av å sikre et felles nasjonalt regelverk for innsamling av data om veg og trafikk fra alle vegmyndigheter og vegforvaltere i medhold av veglova §§ 10 og 62. Forskriftsforslaget vil ivareta dette formålet.

Flere av de delegerte kommisjonsforordningene stiller krav til tilgjengeliggjøring av data via et nasjonalt tilgangspunkt (National Access Point, NAP). Dette gjelder forordning (EU) 962/2015 om tilgjengeliggjøring av sanntids trafikkinformasjon (nå revidert ved forordning (EU) nr.2022/67), forordning (EU) 886/2013 om krav til et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne dersom dette er mulig og forordning 2017/1926 om multimodale reiseinformasjonstjenester.

Det nasjonale tilgangspunktet (NAP) for Norge, Transportportal.no, er etablert og administreres av Statens vegvesen. Transportportal.no er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Entur AS og Digitaliseringsdirektoratet (Digdir). Katalogdelen driftes av Digdir som en del av Felles datakatalog for Norge. Forvaltningen av Transportportal.no ledes av Statens vegvesen.

Forskriftsforslaget skal sikre at det er et felles nasjonalt regelverk for innsamling og formidling av data om veg og trafikk fra alle vegmyndigheter og vegselskapet til de nasjonale tjenestene Statens vegvesen har ansvar for. Dette oppfylder samtidig kravene til tilgjengeliggjøring av data om veg og trafikk etter forordning (EU) 962/2015 (revidert ved forordning (EU) 2022/670) om tilgjengeliggjøring av sanntids trafikkinformasjon, som er implementert i norsk rett som forskrift gitt i medhold av ITS-loven.

3.5 Yrkestransportlova

Det er ingen bestemmelse i yrkestransportlova som direkte regulerer noe om bruk av veg – og trafikkdata. Bruk av veg og trafikkdata kan imidlertid være et element som inngår i grunnlaget for fastsettelse av ruteplaner for kollektivtransport, jf. yrkestransportforskriften § 28. Innsamling av rutedata er ikke omfattet av veglova og dermed heller ikke av dette forskriftsforslaget.

3.6 Geodataloven

Lov 3. september 2010 nr. 56 om infrastruktur for geografisk informasjon (geodataloven) har som formål å bidra til god og effektiv tilgang til offentlig geografisk informasjon (geodata) for offentlige og private formål. Geodataloven implementerer direktiv 2007/2/EF (Inspire direktivet). Formålet med loven er å bidra til en god og effektiv tilgang til geografisk informasjon (geodata) for offentlige og private formål. Data fra NVDB bidrar til at SVV oppfyller krav i dette regelverket.

Kartverkets felles kartdatabase (FKB) er grunnlaget for det digitale navigerbare vegnettet og produktet «Elveg» som er et landsdekkende datasett som viser alle kjørbare veger lengre enn 50 meter, samt gang- og sykkelveger. Datasettet inneholder vegnett med adressepunkt, gatenavn, fartsgrenser, trafikkreguleringer og andre vegrestriksjoner.

Geodataloven § 4 regulerer hvem som er deltakende virksomheter etter loven. Statens vegvesen, vegselskapet, fylkeskommunene og kommunene er deltakende virksomheter. Paragraf 4 fastsetter at deltakende virksomheter «[...] skal, så langt disse produserer, bruker eller forvalter spesifiserte geodata, delta i infrastruktur for geografisk informasjon etter loven her [...]».

Kommunene som deltakende virksomhet har ansvar etter geodataloven og geodataforskriften når det gjelder geodatasett for kommunal veg, herunder kommunale bruer og tunneler. Kommunene har dermed ansvaret for å framskaffe nødvendige geodatasett (kartdata) for kommunale veger slik at disse dataene er kvalitetssikret og tilgjengelige i Kartverkets felles kartdatabase (FKB). For fylkesveg er det fylkeskommunene

og for riksveg Statens vegvesen og vegselskapet som er deltagende virksomheter, og som har dette ansvaret.

Statens vegvesen har ansvaret for NVDB med tilhørende fagregistre. Statens vegvesen og kommunene som deltagende virksomheter, med Kartverket som geodatakoordinator, har et felles ansvar etter geodataloven § 6 for å «gjennomføre nødvendige tiltak for å dele spesifiserte geodata gjennom en felles infrastruktur for geografisk informasjon. Tiltakene skal gjøre det mulig for deltagende virksomheter å få tilgang til, utveksle og bruke geodatasett og geodatatjenester».

Forskriftsforslaget vil likevel stille krav til obligatorisk innhenting og formidling av geodata og noen typer fagdata fra kommunal veg. Dette gjelder data som er nødvendig for det digitale og navigerbare vegnettet, nødvendige data for å fastsette veglister i medhold av forskrift om bruk av kjøretøy, herunder data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon. Dette gjelder i tillegg data om tunneler, herunder lokalisering, lengde, stigningsforhold, egenskaper og restriksjoner.

Data om det digitale navigerbare vegnettet leveres i dag via felles kartdatabase (FKB) hos Kartverket som i dag. Dette er basert på FDV-avtaler mellom Kartverket og kommunene, hjemlet i geodataloven. At forskriftsforslaget likevel inneholder bestemmelser om slik datafangst, er av Kartverket vurdert å være en fordel.

Data for å fastsette veglister, data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon og data om tunneler er imidlertid avhengig av at NVDB i tillegg til geodata om veg, bru og tunnel og tilføres de nødvendige fagdataene om veg, bru og tunnel fra kommunene. Dette omtales nærmere i merknadene til § 7-1 NVDB nedenfor.

3.7 Offentleglova og åpne data direktivet

Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) gjelder i hovedsak innsyn i offentlige dokumenter. Et dokument er definert som *«ei logisk avgrensa informasjonsmengd som er lagra på eit medium for seinare lesing, lytting, framsyning, overføring eller liknande»*, jf. offentliglova § 4 første ledd.

Hovedregelen om innsyn i dokumenter følger av offentliglova § 3. Imidlertid finnes det også en særregel om innsyn i databaser i offentliglova § 9.

Innsyn i sammenstilling fra en database skiller seg fra dokumentinnsyn ved at innsyn i sammenstilling fra en database, retter seg mot opplysninger lagret i databasen, som ikke vil si dokumenter. Gjennom å lage en sammenstilling for å besvare innsynet, oppretter forvaltningsorganet i praksis et nytt dokument som det gis innsyn i.

Ved innsyn etter offentliglova, både ved dokumentinnsyn og databaseinnsyn, gjelder det et unntak for opplysninger taushetsbelagt etter lov, jf. offentliglova § 13 første ledd. Den praktisk mest relevante taushetspliktregelen for SVV er forvaltningsloven § 13.

Det er imidlertid ikke adgang til å publisere taushetsbelagte opplysninger eller særlige kategorier personopplysninger på internett. Dette følger av forskrift 17. oktober 2008 nr. 1119 (offentleglovforskrifta) § 7, hvor det blant annet heter at opplysninger som er

underlagt taushetsplikt i lov eller i medhold av lov og opplysninger som nevnt i GDPR artikkel 9 og 10, ikke skal gjøres tilgjengelige på internett.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, skal mest mulig data om offentlig veg og trafikken tilgjengeliggjøres via nasjonale tjenester slik at datasettene kan viderebrukes. Dette følger av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF av 17. november 2003 om viderebruk av informasjon fra offentlig sektor (PSI), som endret ved direktiv 2013/37/EU. PSI-direktivet er nå erstattet av Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/1024 av 20. juni 2019 om åpne data og viderebruk og gjenbruk av offentlige data. Dette åpne data-direktivet som ble sendt på høring av Kommunal- og distriktsdepartementet 7. april 2022. Forslaget til forskrift legger godt til rette for tilgjengeliggjøring og viderebruk av data.

3.7.1 Norsk lisens for offentlige data m.m.

Offentlig statistikk og data kan merkes eller lisensieres slik at det er tydelig for brukerne at datamengdene er fritt tilgjengelig og kan viderebrukes. Det vises i denne forbindelse særlig til åpne data-direktivet og forpliktelsene som følger av direktivet.

Norsk lisens for offentlige data (NLOD) er også i bruk i dag, blant annet ved tilgjengeliggjøringen av vegdata fra NVDB. Noen opplysninger skal likevel ikke gjøres offentlig tilgjengelig av personvern hensyn eller av hensyn til taushetsplikt.

3.8 Arkivloven

Noen av datasystemene som omhandles i forskriftsforslaget, som NVDB og bruforvaltningssystemet BRUTUS, inneholder arkivverdig informasjon. Systemene er derfor omfattet av kravene til verdivurdering og kassasjonsplan slik lov om arkiv (arkivlova, LOV-1992-12-04-126) krever. Dette er ivarettatt for begge disse systemene. Det er systemeierens ansvar å sørge for at krav til systemene som følger av arkivloven blir fulgt. Dette er ikke forhold som foreslås regulert i dette forskriftsforslaget.

3.9 Personvernregelverket

Behandling av personopplysninger reguleres av lov av 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), der GDPR er gjennomført. For å oppfylle kravene i dette regelverket er det foreslått et eget kapittel i forskriften om behandling av personopplysninger, se kapittel 6 nedenfor.

4 Forholdet til EØS-retten

I henhold til norsk rett er ansvaret for det offentlige vegnettet lagt til offentlige myndigheter, staten, fylkeskommunene og kommunene (vegmyndighetene). Offentlige myndigheter står innenfor EØS-retten i utgangspunktet fritt til å administrere oppgaver som i henhold til den nasjonale retten er forvaltningsoppgaver. Det foreligger ikke rettsakter i EU som regulerer medlemsstatenes organisering av vegadministrasjonen. Forskriftsforslaget omhandler hvilket ansvar og oppgaver Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og vegselskapet har for de nasjonale tjenestene og oppgavene innen nasjonalt register for

vegdata og trafikkinformasjon. Etter Vegdirektoratets vurdering er det derfor ingen EØS-rettslige problemstillinger som hindrer at forskriften kan vedtas som foreslått.

Forslaget til forskrift bidrar til å oppfylle EØS-rettslige forpliktelser i den forstand at det utgjør et supplerende rettsgrunnlag som gjelder i henhold til GDPR.

Forskriftsforslaget vil, gjennom en tydelig regulering av ansvaret og oppgavene til vegmyndighetene, vegselskapet og Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, legge til rette for at Norge lettere kan oppfylle krav i rettsakter fra EU som omhandler data om veg og trafikk som er inntatt i EØS-avtalen og implementert i norsk rett i egne lover og forskrifter. Regelverk det er relevant å nevne i denne sammenheng er INSPIRE-direktivet og ITS-direktivet. Dette rammeverket og dets relevans for forskriftsforslaget er behandlet i kapittel 3.

ITS-loven og tilhørende forskrifter stiller krav til tilgjengeliggjøring av data fra veg og vegtrafikk som til dels er sammenfallende med data som omfattes av denne forskriften. ITS-loven har som hovedformål å gjennomføre EU-lovgivningen på ITS-området i norsk rett, men åpner også for nasjonale prioriteringer. ITS-direktivets kommisjonsdelegerte forordninger tas inn under ITS-loven som forskrifter. Reguleringen av ansvar og oppgaver knyttet til VTS og trafikkstyring i forskriftsforslaget bidrar også til oppfyllelse av krav i direktiv 2004/54/EF om minstekrav til sikkerhet i tunneler på det transeuropeiske vegnettet.

5 Nærmere om forslaget

5.1 Forskriftens virkeområde

Veglovas generelle formål og virkeområde, samt bestemmelsen i veglova § 10, medfører at forskriftens virkeområde er avgrenset både når det gjelder hvilke typer data som omfattes og hvilke subjekt som kan være pliktsubjekter etter forskriften. Subjektene som kan kravstilles etter denne forskriften er derfor avgrenset til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og vegselskapet.

Videre er virkeområdet til forskriften avgrenset til å regulere ansvaret og oppgavene til henholdsvis Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og vegselskapet, og samarbeidsplikten mellom disse aktørene. Hensikten er å sikre innhenting og formidling av data til NVDB, VTS og øvrige nasjonale tjenester og oppgaver innen vegdata, trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap på offentlig veg. Samfunnet har behov for at disse nasjonale tjenestene fungerer for å sikre best mulig trafiksikkerhet og fremkommelighet for vegbrukerne.

I forarbeidene til § 10 pekes det på at noe av dette ansvaret i dag er regulert i den gjeldende vegdataforskriften som iligger fylkeskommunenes ansvar for innhenting, kvalitetssikring og formidling av data om offentlig veg og trafikken der til nasjonale registre jf. omtale ovenfor.

I denne høringen foreslår Vegdirektoratet en ny vegdataforskrift som hjemles i både veglova §§ 10 og 62 første og fjerde ledd. Forslaget innebærer at gjeldende vegdataforskrift blir opphevet, mens innholdet i den blir videreført og konkretisert i ny forskrift.

Vegdirektoratet vurderer det slik at føringene i forarbeidene og oppdragsbrevet om en «helhetlig regulering» tilsier at det skal utarbeides et forskriftsforslag som i størst mulig grad regulerer ansvar og oppgaver som tematisk henger sammen for å oppnå en sikker og forutsigbar fremkommelighet for vegtrafikken. Dette gjelder både i en normalsituasjon og ved hendelser som har konsekvenser for trafikkavviklingen på vegnettet. For å oppnå disse hensynene foreslås det en forskrift som skal regulere

- innhenting og formidling av data om veg og trafikk fra alle vegmyndigheter og vegselskapet til nasjonale registre og tjenester (NVDB, VTS og tilhørende nasjonale tjenester, herunder formidling av styringsdata mellom VTS og trafikkstyringsanlegg)
- ansvaret og oppgavene lagt til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan knyttet til nasjonale tjenester for vegdata og trafikkinformasjon (NVDB, VTS og tilhørende nasjonale datatjenester)
- Statens vegvesen som nasjonalt fagorgans ansvar og oppgaver, samt øvrige vegmyndigheter og vegselskapets ansvar og oppgaver for å sikre best mulig håndtering av hendelser med trafikale konsekvenser på vegnettet (trafikkstyring, trafikkberedskap, beredskap for å håndtere skred og flom)

Dette innebærer to endringer av virkeområdet i forhold til dagens vegdataforskrift. For det første utvides virkeområdet til å gjelde både staten og kommunene i tillegg til fylkeskommunene og Oslo kommune. Det å utvide virkeområdet medfører at både Statens vegvesen som vegmyndighet og vegselskapet blir pliktsubjekter i forskriften.

For det andre blir Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan et pliktsubjekt ved å ha ansvar for nasjonale tjenester og oppgaver. Det foreslås forskriftsregulert at Statens vegvesen har ansvaret for NVDB og VTS. Når det gjelder VTS, foreslås det egne bestemmelser om hvilket ansvar og oppgaver VTS har. I tillegg til NVDB og VTS foreslås det å regulere og dermed formalisere at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan også har ansvaret for nasjonale systemer/tjenester og oppgaver innenfor området vegdata og trafikkinformasjon. Dette gjelder:

- nasjonal tjeneste for trafikkdata og reisetider på veg
- nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata.
- nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera.
- nasjonal tjeneste for vegbilder
- nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap

I tillegg til disse tjenestene har Statens vegvesen også nasjonalt ansvar for fagområdene trafikkberedskap, trafikkstyring og trafikkinformasjon. En del av ansvaret innenfor disse fagområdene innebærer forvaltning av flere IT-systemer. Disse systemene behandler data som er innhentet og formidlet av vegmyndighetene og inkluderer tilgjengeliggjøring av dataene. Ansvaret for disse fagområdene innebærer for eksempel også ansvar for iverksettelse av planer for omkjøring ved hendelser gjennom trafikkstyring og formidling av trafikkinformasjon.

Forskriftsforslaget stiller krav om og spesifiserer at Statens vegvesen har ansvar for de forannevnte nasjonale tjenestene og fagområdene. Dette innebærer en endring av kravene i forhold til gjeldende vegdataforskrift. Gjeldende vegdataforskrift stiller ikke krav til Statens vegvesens nasjonale ansvar. Det presiseres imidlertid at dette i praksis ikke omfatter større formelle endringer i Statens vegvesens ansvar. De nasjonale tjenestene med ansvar og oppgaver blir forvaltet og utført av Statens vegvesen også i dag gjennom instruks, tildelingsbrev og øvrig styring av etaten. I tråd med oppdraget foreslås det en tydeliggjøring av ansvaret for de nasjonale tjenestene og tilhørende oppgaver i forskriften.

Det vises også til at det er inngått avtaler mellom Statens vegvesen og mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene for å sikre oppgavefordeling og leveranser knyttet til NVDB og VTS, jf. omtale i kapittel 2.

Etter Vegdirektoratets vurdering kan dagens bestemmelser som gjelder for riksveg, framstå som uoversiktlige. Etter direktoratets vurdering er det derfor behov for at slike instruksjoner og avtaler i størst mulig grad blir gjenstand for regulering i forskrift.

Forskriftsforslagets bestemmelser innen trafikkberedskap og skred – og flomberedskap medfører regulering av en del av vegmyndighetenes selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap. Dette omhandler blant annet plikten til å utarbeide trafikkberedskapsplaner og oppgaver innenfor skred og flomberedskap. I tillegg reguleres Statens vegvesens nasjonale ansvar innenfor disse temaene.

I forskriftsforslaget foreslås det et samarbeid mellom aktørene for å utarbeide veiledninger og tekniske beskrivelser om hvordan data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles, samt andre relevante temaer.

Det foreslås et eget kapittel om behandling av personopplysninger i forskriften. Formålet er å gi en tydelig regulering av når behandling av personopplysninger kan skje i forbindelse med pliktsubjektenes utføring av oppgaver.

Forskriftsforslaget inneholder videre et kapittel om digital sikkerhet som pålegger vegmyndighetene å ha tilfredsstillende sikkerhetssystemer ved innhenting og formidling av data til nasjonale tjenester.

For å oppnå helhetlig regulering er det, etter Vegdirektoratets vurdering, hensiktsmessig med én forskrift fordi det er nær sammenheng mellom de ulike ansvarsområdene. Dette kan skape økt kompleksitet for brukerne. Dette er søkt løst gjennom å inndele forskriften i en generell del som inneholder overordnet bestemmelser for pliktsubjektene, og en spesiell del som inneholder bestemmelser fordelt på de nasjonale tjenestene og oppgavene. En slik inndeling gjør at brukere som primært er opptatt av for eksempel trafikkinformasjon lett kan finne frem til de relevante bestemmelsene. Inndelingen gjør det også noe enklere å få oversikt over helheten forskriften regulerer.

5.2 Fylkeskommunen og kommunen som pliktsubjekter

Både fylkeskommunale og kommunale vegmyndigheter er pliktsubjekter i forskriftsforslaget. Både regionreformen, kommunereformen og opphevingen av sams vegadministrasjon har styrket det kommunale og fylkeskommunale selvstyret.

En ny forskrift må balansere to hensyn: Behovet for fylkeskommunalt og kommunalt handlingsrom og behovet for å sikre at nasjonale oppgaver og tjenester for hele det offentlige vegnettet ivaretas.

Det er nødvendig med felles regler for å sikre et godt grunnlag for nasjonale oppgaver og tjenester. De nasjonale systemene og tjenestene Statens vegvesen har ansvar for etter veglova § 10 er viktige for å nå nasjonale politiske mål om trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø/klima på veg- og transportområdet. En forskrift som regulerer de nasjonale systemene og tjenestene på feltet kommer alle vegmyndighetene til gode. Ensartede regler er også viktig for å ivareta trafikantenes og næringstransportens sikkerhet og fremkommelighet på veg på best mulig måte, uavhengig av hvem som forvalter vegen som benyttes. Det er også viktig at vegbrukerne kan forholde seg til et helhetlig, digitalt navigerbart vegnett.

For fylkeskommunenes vedkommende innebærer forslaget til forskrift en konkretisering og presisering av krav til innhenting og formidling av data som allerede følger av gjeldende vegdataforskrift. I tillegg foreslås det krav på fagområdene trafikkberedskap og skred- og flomberedskap samt plikt til å delta i et faglig samarbeid for å utarbeide tekniske beskrivelser og veiledninger.

Kommunene (unntatt Oslo kommune) blir et nytt pliktsubjekt sammenlignet med gjeldende vegdataforskrift. Kommunal veg foreslås å inngå i virkeområdet i forskriften fordi kommunale veger har viktige lokale, regionale og nasjonale oppgaver innen transport. Det er sentralt at data om kommunalt vegnett ligger i NVDB for å få et helhetlig digitalt navigerbart vegnett. Det er også viktig med oppdaterte og kvalitetssikrede data om kommunale bruer og tunneler. Næringslivet etterspør bruk av de lengste og tyngste vogntogene helt frem til bedrifter/industriområder, noe som ofte innebærer kjøring på kommunal veg. Et tømmervogntog eller modulvogntog med fullt lass har eksempelvis behov for samme bæreevne for brua når det kjører på en kommunal veg som på en riksveg eller fylkesveg. Det foreslås derfor at det blir obligatorisk for kommunene å innhente og formidle data som er nødvendig for det digitale navigerbare vegnettet og data om bruer og tunneler samt øvrige nødvendige data for å fastsette veglister i medhold av forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) til NVDB, se nærmere omtale nedenfor.

Veg -og trafikkdata om kommunal veg er også grunnlag for kommunenes planlegging, forvaltning og fastsetting av økonomiske rammer for kommunal veg. I tillegg har slike data betydning for overføringer til kommunene i statsbudsjettsammenheng.

Data om kommunal veg er også viktig for å kunne ivareta en nasjonal beredskap på veg. Kommunale veger kan tjene som omkjøringsruter når riks- eller fylkesveg er stengt av ulike grunner. Det er derfor behov for at kommunal vegmyndighet også inngår i nasjonale tjenester for innhenting og formidling av data og at kommunene blir omfattet av forskriftsforslagets bestemmelser om trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap. Dette handler blant annet om at planlagte og uforutsette hendelser meldes inn til VTS slik at trafikantene sikres god informasjon om fremkommelighet på kommunal veg.

Kommunal veg består av veger med svært ulik samfunnsmessig betydning og behov for beredskap, trafikkinformasjon og trafikkstyring. Det er derfor ikke hensiktsmessig at kommunen etter forskriftsforslaget skal være pliktige til å hente inn, kvalitetssikre og

formidle samme mengde data til de ulike nasjonale tjenestene, som foreslås for riks- og fylkesvegnettet. Det antas heller ikke å være hensiktsmessig å hente inn like store deler data fra alle kommunale veger, uavhengig av vegens funksjon og samfunnsmessige betydning. Prinsipper for omfang av innhenting av data og hvilket vegnett som er omfattet av bestemmelsene i forskriftens fagkapitler skal utarbeides og fastsettes i samarbeidet, se omtale nedenfor.

5.2.1 Særlig om Oslo kommune

Oslo kommune står i en særstilling fordi det i Oslo er noen kommunale veger som skal behandles som fylkesveg etter forskriften. Vegdirektoratet beslutter hvilke kommunale veger i Oslo dette gjelder, etter at Oslo kommune har uttalt seg. Forskriftsforslaget skal sikre at disse utvalgte vegstrekningene blir underlagt de samme kravene som gjelder for fylkesveg. Datatyper omfattet av forskriften

En helhetlig regulering forutsetter å regulere hvilke data om veg og tilhørende trafikk som skal innhentes av vegmyndighetene og vegselskapet og formidles til NVDB, VTS og de tilhørende nasjonale tjenestene. Data som er innhentet fra ulike typer vegkantutstyr og andre kilder til de ovenfor nevnte nasjonale tjenestene er derfor omfattet av forskriften. Dette gjelder statiske data om vegnettet spesifisert i NVDBs datakatalog og data fra ulike typer vegkantutstyr; data om trafikkmengder fra trafikktellepunkt, data om reisetid, data fra webkamera og værstasjoner, vegbilder og VTS videoovervåkning samt annen hendelsesdetektering.

Forskriftsforslaget skiller mellom dataelementer som er obligatoriske å innhente og formidle til nasjonale tjenester, og data som kan leveres inn. Krav om å innhente og formidle særlig viktige dataelementer vil fremkomme direkte av forskriften. Det er foreslått forskriftsfestet et krav om samarbeid mellom aktørene for å utarbeide veiledninger og tekniske beskrivelser. Disse skal gi nærmere detaljer om hvilke og hvilket omfang av data som skal innhentes og formidles til de nasjonale tjenestene, se nærmere omtale av samarbeidet nedenfor.

For enkelte av de nasjonale tjenestene er det ikke et obligatorisk krav at utstyr settes opp og at data samles inn. Kravene i forskriftsforslaget, herunder plikten til å delta i samarbeidet, retter seg mot aktørene som velger å koble seg på den nasjonale tjenesten. Eksempler på dette er nasjonal tjeneste for webkamera og nasjonal tjeneste for vegrelaterte værddata.

Data om offentlig veg og trafikken der har stor betydning som grunnlag for at myndighetsoppgaver etter veglova og vegtrafikkloven kan løses på best mulig måte, blant annet:

- gode data om veger, bruer og trafikken er en forutsetning for å løse oppgaver knyttet til bygging og drift av veger som er pålagt etter veglova.
- data fra NVDB er et viktig hjelpemiddel for myndigheter som kan sette opp offentlig trafikkskilt, signaler og oppmerking, jf. vegtrafikkloven § 5 og skiltforskriften.
- data om hendelser, både planlagte og uforutsette hendelser brukes til å fatte vedtak om å iverksette midlertidige trafikkreguleringer. Etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd har Statens vegvesen hjemmel til å fatte vedtak om midlertidige trafikkreguleringer. Politiet har hjemmel til å regulere trafikken i medhold av § 9.

- ulykkesdata brukes i politiets etterforskning samt til ulykkesundersøkelser og ulykkesanalysearbeid utført av både Statens Havarikommisjon for transport og Statens vegvesen, jf. vegtrafikklovens kapittel VII undersøkelse av trafikkulykker mv.
- trafikkdata, herunder hastighetsdata, brukes i arbeid med å fastsette fartsgrenser og fartsgrensekriterier, jf. forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften).
- data om vegenes kurvatur, stigningsforhold og vegenes bæreevne er avgjørende for å: 1) vedta forskrifter om tillatt bruksklasse, tillatt totalvekt og tillatt lengde for ulike typer av kjøretøy og vogntog for offentlig veg, jf. vegtrafikkloven § 13, jf. forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg (veglisten).
2) å løse myndighetsoppgaver i medhold av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 for å saksbehandle søknader om dispensasjoner for spesialtransport med større vekt og/eller lengde enn generelt tillatt.
- data om vegenes kurvatur, stigningsforhold og vegenes bæreevne er også, i tillegg til øvrige tilstandsdata og data om vær og føre, sentrale for å vurdere behovet for vedtak om stenging av veg eller andre begrensende reguleringer av trafikk med skilt, som f.eks. høydebegrensning eller nedsatt aksellast, totalvekt eller kjøretøy/vogntoglengde.

Forskriftsforslaget er teknologinøytralt og regulerer ikke hvordan innhenting og formidling av data til de nasjonale tjenestene skal skje. Forslaget utelukker derfor ikke at innhenting og formidling av data via mobile GPS-sensorer fra kjøretøy som tjenestebiler, kjøretøy som tilhører entreprenører og droner kan skje til flere av de nasjonale tjenestene. Det er viktig å være oppmerksom på at innhenting av data og formidling av data ved hjelp av GPS-sensorer som sender ut opplysninger om kjøretøyets posisjon i sanntid, kan inneholde personopplysninger. Det samme vil gjelde for innhenting av data med droner som har kamera. I likhet med all annen databehandling under denne forskriften, er behandling av personopplysninger «overskuddsinformasjon». Derfor må opplysningene anonymiseres før dataene brukes videre i de nasjonale tjenestene. For å sikre anonymitet foreslås det en egen hjemmel til å behandle personopplysninger i data samlet inn fra GPS-sensorer, droner osv. Så lenge hensynet til personvernet er ivaretatt gjennom dataminimering og anonymisering, stiller ikke forskriftsforslaget opp noen skranker for hvilke nasjonale tjenester som kan få data formidlet til seg fra GPS-sensorer, droner osv. Det vil i stor grad være opp til veiledninger og tekniske beskrivelser å regulere metoder for hvordan innhenting av data til nasjonale tjenester skal skje.

Ett felles nasjonalt regelverk for innsamling av data om veg og trafikk fra alle vegmyndigheter og vegselskapet til de nasjonale tjenestene sikrer godt datagrunnlag om vegnettet og trafikken der på digitalt maskinlesbart format. Data i NVDB og øvrige nasjonale tjenester, inkludert dynamiske data formidlet gjennom DATEX-tjenesten gir grunnlag for tilgjengeliggjøringen av data etter krav gitt i ITS direktivet og forordninger fra EU, se omtalen av ITS-loven i kapittel 3.4 ovenfor.

Økosystemet med dataflyt i transportsektoren har gjennomgått en stor utvikling de seneste årene. Mye av dette er utviklet i samarbeid mellom landene i Europa, koordinert av EU. Det er

i første rekke knyttet til ITS-direktivet og de reguleringene som er hjemlet der (jf. kapittel 3.4). Nasjonale tilgangspunkt gjør det enklere å navigere i store mengder data, finne det man har behov for og opplysninger om hvilken kvalitet dataene har. At det finnes slike tilgangspunkter i hele Europa, basert på samme standard, gjør det også enklere å lage tjenester som omfatter flere lands vegnett og transporttjenester.

Forskriftsforslaget regulerer innhenting og formidling av en rekke datasett som også inngår i transportportal.no, vårt nasjonale tilgangspunkt. Disse datasettene brukes blant annet til:

- overvåking og styring av trafikk på veg for god sikkerhet og framkommelighet
- trafikkberedskap og håndtering av hendelser i vegtrafikken
- digitalt vegnett for ruteberegning og navigasjon, som datagrunnlag som støtter avansert førerstøtte og automatisert transport og som del av terrengmodeller for prosjektering og bygging
- rutevalg og informasjon til vegbrukerne under planlegging og gjennomføring av reiser og transport på veg
- utvikling av og teknologi i nye tjenester, inkludert automatiserte eller selvbetjente løsninger for publikum
- planlegging og gjennomføring av drift og vedlikehold av vegnettet
- analyse av tilstanden på vegnettet som grunnlag for økonomisk prioritering
- utredning, konsekvensanalyser, planlegging og gjennomføring av vegutbygging
- analyser i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) og andre utredninger
- vurdering av klima- miljøkonsekvenser og valg av tiltak
- samfunnsplanlegging og infrastrukturtiltak, både i vegsektoren og generelt i samfunnet

5.3 Om nasjonal tilgjengeliggjøring av dynamiske data

Dynamiske data er data om forhold som endrer innhold fortløpende eller hyppig. Den nasjonale Datex-tjenesten er den primære kanalen for formidling og tilgjengeliggjøring av dynamiske data fra vegtrafikken. DATEX II (specification for Data Exchange between traffic and travel information centres) er en europeisk standard fra CEN (den europeiske standardiseringsorganisasjonen) for dataformat for utveksling av trafikkinformasjon mellom ulike aktører. Bruk av Datex II som standardformat for denne type informasjon er et krav inntatt i ITS-direktivets forordninger (2013/886, 2015/962 (nå revidert ved forordning (EU) nr.2022/67) og 2017/1926). Kravet er innført i norsk rett gjennom forskriftene som er hjemlet i ITS-loven (forskrift [6.12.2015 nr. 1692](#), [forskrift 15.12.2016 nr. 1600](#) og forskrift [19.03.2021 nr. 987](#)). Det er tilsvarende tjenester i alle europeiske land, som understøtter informasjonstjenester til internasjonal vegtransport, uavhengig av landegrensener og språk.

Bruk av data fra den nasjonale Datex-tjenesten er gratis og regulert under Norsk Lisens for Offentlige Data – NLOD. For å kunne motta data fra den nasjonale Datex-tjenesten må man bestille tilgang.

Statens vegvesen tilbyr sanntidsdata fra forskjellige nasjonale tjenester som er regulert i forskriftsforslaget via Datex-tjenesten. Dette gjelder blant annet værdata, reisetider og webkamerabilder, samt trafikkmeldinger som inneholder informasjon om sanntidsdata, hendelser, omkjøringsruter, vegarbeid og kjøreforhold. Tjenesten er tilgjengelig for media, private tjenestetilbydere av trafikkinformasjon og andre aktører som er interesserte i å benytte data fra Statens vegvesen i egne tjenester. Datex-tjenesten benyttes også til å formidle reisetidsinformasjon til elektroniske informasjonstavler langs vegen og utveksling av annet innhold på slike tavler.

Kravet til bruk av Datex II-formatet i denne forskriften representerer derfor ikke noen begrensning for innovasjon eller teknologiutvikling, men er en garanti for at norske løsninger basert på Datex-formatet er fullt ut kompatible og brukbare i hele Europa.

Utviklingen går i retning av at stadig flere dynamiske datatyper innhentes og formidles digitalt og automatisk – enten fra faste installasjoner på vegkant eller fra kjøretøybaserte sensorer og mobile enheter. Dette gir økt pålitelighet og kvalitet, men stiller også krav til IT-sikkerhet og kontroll med systemer.

Forskriften inneholder ikke et eget fagkapittel om Datex, men bestemmelser om innhenting og formidling av data til Datex inngår i flere av fagkapitlene. I fagkapitlet trafikkinformasjon er det krav om at både vegmyndighetene og vegselskapet skal formidle automatisk generert trafikkinformasjon til Datex. Statens vegvesen har i rollen som fagorgan ansvar for å gjøre dynamiske data om trafikkinformasjon tilgjengelig i Datex-tjenesten. Bestemmelsene i fagkapitlene i forskriften om Datex er i all hovedsak begrenset til å gjelde for Statens vegvesen som vegmyndighet for riksveg. I den grad vegmyndighetene for fylkesveg og kommunal veg beslutter å innhente og formidle automatisk generert trafikkinformasjon må de også benytte Datex-tjenesten.

5.4 Samarbeid om tekniske beskrivelser og veiledninger

I henhold til gjeldende vegdataforskrift § 3 er det Vegdirektoratet som bestemmer nærmere hvilke formater som skal benyttes og i hvilket omfang data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles. I forskriftsforslaget foreslås dette endret ved at veiledninger og tekniske beskrivelser om hvordan data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles, samt andre relevante temaer skal utarbeides i et samarbeid. Et slikt samarbeid har hjemmel i veglova § 10 hvor det heter at: «*Departementet kan i forskrift gi nærare føresegner om ansvar og samarbeidsplikt etter første ledd*».

Forskriftsfesting av ansvar og samarbeidsplikt gjøres for å sikre at fylkeskommuner og kommuner skal få anledning til å medvirke ved utarbeidelsen av veiledninger og tekniske beskrivelser. Vegdirektoratet mener at muligheten til medvirkningen i tillegg til å ilegge en plikt til at vegmyndighetene må samarbeide også bidrar til å oppfylle kravet i kommuneloven § 2-2 1. ledd om at det «kommunale og fylkeskommunale selvstyret ikke bør begrenses mer enn det som er nødvendig for å ivareta nasjonale mål».

For å få til en helhetlig regulering av de nasjonale tjenestene som Statens vegvesen har ansvar for, er det sentralt å utarbeide tekniske beskrivelser og veiledning som bidrar til at riktige data, i riktig format, i riktig omfang og av kjent og sammenlignbare kvalitet hentes inn, kvalitetssikres og formidles til de nasjonale systemene og tjenestene. Hovedformålet med samarbeidet mellom Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og vegselskapet er å utarbeide slike beskrivelser og veiledninger. Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan er foreslått til å organisere og lede samarbeidet. Det finnes et faglig samarbeid i dag, i hovedsak ved utarbeidelse av håndbøker i Statens vegvesen. Utvidelse av virkeområdet i ny forskrift til også å omfatte kommunene gjør at disse også må inngå i et pliktig samarbeid, men de kan velge å ha felles representant(er) som deltar direkte.

Samarbeidet skal også legge til rette for utvikling og innovasjon. Det handler blant annet om muligheten til å videreutvikle de nasjonale tjenestene som ledd i samarbeidet, samt å samarbeide om testing og innkjøp av ny teknologi.

Det er naturlig at Vegdirektoratet som øverste myndighetsorgan for Statens vegvesen fastsetter tekniske beskrivelser og veiledninger. Vegdirektoratets kompetanse er i forskriftsforslaget en formell handling som markerer at de tekniske beskrivelsene og veiledningen er ferdig utarbeidet og at vegmyndighetene er omforent om innholdet. I tilfeller der det er uenighet som ikke lar seg løse i samarbeidet, vil Vegdirektoratet ta stilling og beslutte. Dette er nødvendig for at de nasjonale tjenestene også i fremtiden skal kunne fungere etter hensikten.

Vegdirektoratet har vurdert alternativer til den foreslåtte samarbeidskonstruksjonen. Et alternativ kunne vært å omgjøre tekniske beskrivelser og veiledning til krav i forskriftsbestemmelser. Det ville medført en svært lang og detaljert forskrift. En slik forskrift ville vært lite brukervennlig, og mindre endringer i systemer eller rutiner måtte blitt gjenstand for alminnelige høringsprosesser etter forvaltningslovens bestemmelser. Det ville ført til svært tidkrevende prosesser, og gjort innovasjon vanskelig.

Det er også vurdert om tekniske beskrivelser og veiledning i stedet kunne blitt omgjort til standarder i regi av eksempelvis Standard Norge. Etter Vegdirektoratets syn ville en slik prosess også ført til mindre effektive endringsprosedyrer på tilsvarende måte som ved forskriftsfesting.

Et tredje alternativ kunne vært å legge arbeidet med tekniske beskrivelser og veiledning inn i rettslig bindende avtaler mellom vegmyndighetene og vegselskapet. Det finnes i dag avtaler med svært teknisk innhold blant annet knyttet til trafikkstyring. I Samferdselsdepartementets oppdragsbrev heter det imidlertid at avtaler bør unngås, og man heller bør la innholdet i disse inngå i forskriftsforslaget. Ut fra en samlet vurdering av alternativene mener Vegdirektoratet at den foreslåtte samarbeidskonstruksjonen er den beste løsningen.

Utarbeidelsen av veiledninger og tekniske beskrivelsene bør ta utgangspunkt i og bygge videre på dagens håndbøker og andre relevante dokumenter innenfor de aktuelle fagområdene. Det er en forutsetning at veiledningene og de tekniske beskrivelsene skal erstatte håndbøkene.

Vegdirektoratet vurderer at innholdet i tekniske beskrivelser og veiledninger ikke har status som forskrifter etter forvaltningsloven da disse vil være beskrivelser av og/eller gi veiledning for hvordan forskriftens krav kan oppfylles.

5.5 Om behandling av personopplysninger

De foreslåtte bestemmelsene om personopplysninger regulerer innsamling og behandling av personopplysninger som finnes i de nasjonale tjenestene i dag. For ulykkesdata foreslås det at forskriften også hjemles i vegtrafikkloven § 43 b. Grunnen til at forskriften også hjemles i denne bestemmelsen er for å sikre hjemmel til behandling av særlige kategorier av personopplysninger. Behandling av særskilte kategorier av personopplysninger skjer både i form av behandling av ulykkesdata i NVDB og i systemer for trafikkinformasjon og hendeshåndtering brukt av VTS, slik som videoovervåking og VTS – hendelseslogg.

Dersom en ny teknologi eller metode for innsamling av data skal tas i bruk, må ikke forskriften nødvendigvis endres forutsatt at man henter inn samme datatyper. Hvis det tas i bruk en ny teknologi eller metode for innsamling av data som er mer inngripende for personvernet enn den metoden/teknologien som er i bruk, må det gjøres en personvernkonsekvensanalyse (DPIA) i henhold til GDPR artikkel 35. Resultatet av en DPIA kan si noe om det eventuelt vil være nødvendig å endre forskriften for å gi et mer presist hjemmelsgrunnlag for bruk av ny teknologi/metodikk for datainnhenting.

5.6 Digital sikkerhet

De foreslåtte bestemmelsene pålegger også Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan å ha tilfredsstillende sikkerhet for de nasjonale systemene og dataene. De øvrige pliktsubjektene har også ansvar for å beskytte sine datasystemer, kommunikasjonslinjer og utstyr. Alle pliktsubjektene skal overvåke sine datasystemer for å oppdage, registrere og håndtere sikkerhetshendelser, samt varsle hverandre for koordinert håndtering og tiltak.

Fylkeskommunene og kommunene drifter ulike typer veganlegg som er koblet opp mot veitrafikkcentralenes systemer for trafikkstyring og trafikkinformasjon. Det er behov for god sikkerhetsstyring av disse anleggene med felles krav og regler på tvers av vegmyndighetene. Forskriftsforslaget stiller blant annet krav til hvordan data skal leveres til VTS. Det er derfor naturlig å ivareta behovene som oppstilles for digital sikkerhet i samme forskrift. Forskriften kapittel 6 baserer seg på lovreguleringer, anerkjente føringer og standarder for digital sikkerhet.

5.7 Avgrensninger

5.7.1 Datatyper som ikke er omfattet av forskriften

Innhenting og formidling av data om bompasseringer er ikke regulert av denne forskriften. Innkreving av bompenger og behandling av personopplysninger i forbindelse med dette er regulert av veglova § 27 med tilhørende forskrifter. Forslaget til forskrift omfatter heller ikke innhenting, formidling og tilgjengeliggjøring av vegtrafikkrelaterte data som er regulert i annet lovverk enn veglova. Dette medfører for eksempel at innhenting og formidling av

rutedata om kollektivtransporten og fergeruter, som er hjemlet i yrkestransportforskriften som igjen er gitt i medhold av yrkestransportlova, ikke er omfattet av krav i denne forskriften.

Innhenting og formidling av data fra vegkantutstyr som er satt opp med hjemmel i vegtrafikkloven og tilhørende forskrifter for kontroll av trafikk, er heller ikke omfattet av forslaget til forskrift. Utstyret som brukes i den forbindelse er ATK fotobokser for fartskontroll og apparater med kamera for automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR-kamera) som er satt opp for å velge ut kjøretøy for teknisk kontroll langs veg (utekontroll).

Vegdirektoratet bemerker at det ikke er noe som hindrer at data fra andre kilder som ATK-fotobokser, bompasseringer og data samlet inn med hjemmel i yrkestransportlova kan brukes så lenge dataene blir anonymisert. I anonymisert form vil data fra disse kildene være offentlige data som er åpent tilgjengelige for viderebruk etter bestemmelsene i offentleglova og åpne data-direktivet.

Andre private virksomheter som transportforetak, bilprodusenter og privatpersoner kan heller ikke kravstilles i denne forskriften. Tilsvarende gjelder andre forvaltningsorganer enn vegmyndighetene.

Krav om innhenting av data fra kjøretøy er ikke en del av det foreliggende forskriftsforslaget. Det foreligger ingen hjemmel i veglova til å kreve innhenting av slike data. Hjemmel for innhenting av data fra kjøretøy vil kreve utredninger både på internasjonalt og nasjonalt nivå. Det er likevel en mulighet for å innhente slike data gjennom avtaler direkte med bilprodusenter.

5.7.2 Private veger

Forskriftsforslaget er primært hjemlet i veglova §§ 10 og 62. Disse paragrafene er avgrenset til offentlig veg og trafikken der. En utvidelse av virkeområdet til å omfatte privat veg ville derfor kreve en endring i veglova.

Vegdirektoratet mener at en slik utvidelse kan bli aktuelt i forbindelse med et fremtidig lovarbeid for å regulere fullt automatiserte (selvkjørende) kjøretøy.

Det finnes imidlertid data fra private veger i NVDB allerede. Dette er kartdata om det private vegnettet som samles inn av kommunene og Kartverket. Forslaget er ikke til hinder for at dette arbeidet videreføres.

5.7.3 Forhold til annet regelverk innenfor fagområdene trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap

Forskriftsforslagets bestemmelser om VTS jf. § 3–2 og fagkapitlene om trafikkberedskap, trafikkinformasjon og trafikkstyring har grenseflater tunnelsikkerhetsforskriftene og vegtrafikklovens bestemmelser.

Forholdet til tunnelsikkerhetsforskriftene

Både tunnelsikkerhetsdirektivet og de to nasjonale tunnelsikkerhetsforskriftene for henholdsvis riksveg og fylkesveg inneholder bestemmelser om minstekrav til sikkerhet. Minstekravene til sikkerhet er gitt i tunnelforskriftenes § 8, jf. vedlegg 1 og 2 til forskriftene.

Vedlegg 1 og 2 til tunnelsikkerhetsforskriftene er identiske med vedlegg 1 og 2 til tunnelsikkerhetsdirektivet.

Forskriftsforslaget medfører at ansvar og oppgaver for alle trafikkstyringsanlegg tilkoblet VTS på hele vegnettet blir forskriftsregulert. Dette omfatter også trafikkstyringsanlegg tilkoblet VTS utenfor tunneler.

Det er ikke noe, verken i tunnelsikkerhetsdirektivet eller tunnelsikkerhetsforskriftene, som er til hinder for at tunneler kortere enn 3000 meter også er tilkoblet VTS og er utstyrt med videoovervåkning, hendelsesdetektering og utstyr til å stanse kjøretøy i nødtilfeller, jf. kravet i vedlegg til tunnelsikkerhetsdirektivet nr. 2.15.2. I Norge er flere slike tunneler tilkoblet VTS. Disse forslås omfattet av forskriftsforslaget. Det er for øvrig heller ikke noe i tunnelsikkerhetsdirektivet eller tunnelsikkerhetsforskriftene som er til hinder for å regulere trafikkstyringsanlegg tilkoblet VTS på vegnettet utenom tunneler.

Vurderingen av om det skal settes opp trafikkstyringsanlegg på steder hvor det ikke er krav om dette etter tunnelsikkerhetsforskriftene, må bero på en behovsanalyse utført av vedkommende vegmyndighet, eventuelt i samarbeid med VTS. En slik vurderingen vil først og fremst gjøres ved bygging av ny veg, men det kan også gjøres analyser av behovet på eksisterende veger. Veiledninger og tekniske beskrivelser for trafikkstyring utviklet i samarbeid, jf. forslaget § 4-1, kan gi anvisninger på hvilke elementer som bør være med i en slik behovsanalyse. En annen anledning til å vurdere om det bør settes opp trafikkstyringsanlegg, er i forbindelse med utarbeidelse av trafikkberedskapsplaner, jf. bestemmelser i forskriftsforslaget § 2-9 og §§ 14-1 og 14-2. Det henvises her til at gjeldende retningslinje for trafikkberedskap, Statens vegvesens Håndbok R 611, som inneholder et kapittel 7.7 om trafikkovervåkning og trafikkstyring.

Vegdirektoratet anser det ikke som unaturlig at disse retningslinjene blir videreført i veiledninger og tekniske beskrivelser for trafikkberedskap utarbeidet i samarbeidet. Retningslinjene rettet seg tidligere mot Statens vegvesens regioner. En videreføring i veiledninger og tekniske beskrivelser for trafikkberedskap, vil rette seg mot vegmyndighetene og vegselskapet og sørge for at vurdering av behov for trafikkstyringsanlegg tilkoblet VTS også inngår i arbeidet med å utarbeide trafikkberedskapsplaner.

Forholdet til vegtrafikkloven

VTS har ansvar og oppgaver innenfor fagområdene trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap. En sentral del av VTS sine oppgaver er at de om nødvendig skal iverksette vedtak om midlertidige trafikkreguleringer ved både planlagte og uforutsette hendelser på vegnettet. Dette skjer gjennom styring av trafikkstyringsanlegg.

Selve vedtakene om midlertidige trafikkreguleringer både ved planlagte og uforutsette hendelser fattes med hjemmel i vegtrafikkloven.

Etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd kan det treffes midlertidige vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk på veg dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen, eller vegens tilstand tilsier det. Slikt vedtak treffes for riksveg eller fylkesveg av Statens vegvesen og for kommunal veg av kommunen.

Stengingshjemmelen gjelder både ved planlagte hendelser som vegarbeid og andre

arrangement og uforutsette hendelser som ulykker, kjøretøystans, uvær og andre naturhendelser.

Midlertidige vedtak om trafikkregulering ved hendelser gjøres gjennom vedtakelse av planer for regulering av trafikken med variable skilt og signaler. Typiske reguleringer er stenging og regulering av kjørefeltbruk, stenging og etablering av omkjøringsvisning, toveisregulering i ett løp på flerfeltsveger, nedskilting av fart ved bruk av variable fartsgrenser, tilfartskontroll og køvarsling. Trafikkreguleringer ved bruk av skilt og signaler er rettet direkte mot trafikantene som er forpliktet til å rette seg etter forbud og påbud som er gitt på denne måten jf. vegtrafikkloven § 5 første ledd. Skiltforskriften gir nærmere bestemmelser om midlertidig trafikkregulering.

Skiltforskriften kapittel 13 regulerer hvilke myndigheter som kan fatte vedtak om oppsetting av skilt og signaler samt oppmerking. Her fremkommer det at myndighetene som er angitt i vegtrafikklovens § 7 annet ledd kan regulere trafikken ved bruk av skilt og signaler, jf. skiltforskriften § 28 nr. 3 femte ledd og § 30 nr. 4.

Det som skjer i praksis, er at vedtaksmyndigheten for midlertidige trafikkreguleringer vedtar planer for bruk av skilt og signaler for f.eks. stenging av veg og etablering av omkjøringsvisning. Et slikt vedtak sendes til VTS som kan iverksette midlertidige trafikkreguleringer i henhold til vedtatte planer når en hendelse oppstår. Vegdirektoratet vurderer det slik at VTS gjennom dette ikke utøver noen myndighet etter vegtrafikklovens bestemmelser. VTS vedtar ikke trafikkreguleringene, men de har ansvaret for å iverksette vedtak om midlertidige trafikkreguleringer som er fattet av kompetent myndighet etter vegtrafikkloven. Slike vedtak om midlertidige trafikkreguleringer kan omfatte alle aktuelle trafikkstyringsanlegg og gjelde inntil videre. VTS sin aktivisering av trafikkstyring ved avvikssituasjoner skal loggføres.

I forskriftsforslaget er det inntatt bestemmelser om vedtaksmyndighetene etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd sitt ansvar for å melde inn vedtak om midlertidige trafikkreguleringer for planlagte hendelser som forventes å gi vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafikksikkerhet til VTS. Forskriften er derfor også hjemlet i vegtrafikkloven § 43.

Forholdet til vegtrafikkloven og bestemmelser om lik utforming av trafikkstyringsanlegg

Det er et mål å sikre at trafikkstyringsanlegg fremstår ensartet for trafikantene på hele det offentlige vegnettet for samme type trafikkreguleringer. Hensikten er å sikre at trafikkstyringsanleggene blir utformet slik at trafikantene får det samme trafikkbildet og den samme informasjonen for like situasjoner. Trafikantene vil da kjenne igjen måten trafikkstyringsanlegget er utformet på og fungerer.

Det eksisterende kravdokumentet for trafikkstyring er Statens vegvesens håndbok R311. Håndboken omhandler i hovedsak oppsett for installasjoner for visning av forskjellige typer variable skilt, variable informasjonstavler og signaler. Videre er det inntatt beskrivelser av hvilke skilt og signaler som skal brukes i forskjellige situasjoner og hvordan de skal brukes. Etter en nærmere vurdering mener Vegdirektoratet at innholdet i håndboken må anses som nærmere beskrivelser/krav om hvilke variable skilt, variable informasjonstavler og signaler

som skal brukes ved ulike typer trafikkreguleringer. Riktig hjemmel for utarbeidelse av et slikt kravdokument er derfor skiltforskriften § 35 «*Tekniske bestemmelser normaler m.m.*»

I forskriftsforslaget § 13–2 er det inntatt en bestemmelse som innebærer at vegmyndighetene skal bidra både innenfor bygging av nye anlegg og innenfor samarbeidet, til å sørge for at trafikkstyringsanlegg utformes slik at de fremstår ensartet overfor trafikantene.

5.8 Særlig om behovet for tilsyn og forholdet til Vegtilsynet

Forskriftsforslagets bestemmelser om ansvar og oppgaver for pliktsubjektene er viktige med tanke på trafikkikkerheten og fremkommeligheten på hele vegnettet. Dersom en eller flere av pliktsubjektene ikke oppfyller kravene i regelverket kan det potensielt få konsekvenser for både trafikkikkerhet og fremkommelighet, herunder økonomiske konsekvenser. Dette taler for at det er behov for tilsyn med at pliktsubjektene oppfyller kravene i regelverket og for at en myndighet skal kunne ilegge sanksjoner ved eventuelle brudd på bestemmelsene.

Det overordnede formålet med tilsyn på veg er å bedre trafikkikkerheten i tråd med nullvisjonen og nasjonale fastsatte mål gjennom et risikobasert systemtilsyn. Det er Vegtilsynet som er tilsynsmyndighet for statlig tilsyn med riksveg og det er derfor mest nærliggende å tenke at Vegtilsynet også bør få myndighet til å føre tilsyn med at forskriftens bestemmelser overholdes⁴. Tilsyn med fylkesveg, kommunal veg og private veger er imidlertid per i dag ikke omfattet av Vegtilsynets mandat.

Statens vegvesen som vegmyndighet for riksveg har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til sitt vegnett etter første punktum i § 10. Vegselskapet har et tilsvarende ansvar for sine veger, Vegtilsynet har hjemmel i veglova § 11 a jf. § 11 b til å føre tilsyn med de systemer og rutiner som Statens vegvesen som vegmyndighet og vegselskapet har etablert for å oppfylle dette ansvaret. Systemene inkluderer NVDB og VTS.

Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har, etter veglova § 10 første ledd annet punktum, et nasjonalt ansvar knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, vegdata og trafikkinformasjon. Dette ansvaret tilligger Statens vegvesen alene. Det legges til grunn at Vegtilsynet kan føre tilsyn med at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har etablert, drifter og vedlikeholder nødvendige system for å følge opp disse nasjonale tjenestene og oppgavene etter bestemmelsene i forskriftsforslaget.

Vegtilsynet har i dag ikke hjemmel til å føre tilsyn med fylkesveg og kommunal veg. Det legges til grunn av Vegtilsynet heller ikke har hjemmel til å føre tilsyn med de systemer fylkeskommunene og kommunene har etablert for at de skal oppfylle sitt selvstendige ansvar, sine plikter og leveranser i tilknytning til nasjonale tjenester og oppgaver. Som en følge av dette kan Vegtilsynet ikke føre tilsyn med hele ansvars- og pliktkjeden på hele det offentlige vegnettet for levering av data, tilknytning til VTS og trafikkberedskap.

⁴ jf. veglova § 11 a og instruks av 17. mars 2017 om tilsynets virksomhet fastsatt av Samferdselsdepartementet. Se nærmere omtale av etablering av tilsynet i Prop. 160 L (2015–2016).

Dersom Vegtilsynet skal kunne utføre tilsyn med alle pliktsubjektene etter forslaget til forskrift som denne høringen gjelder, må mandatet til Vegtilsynet derfor utvides. Dette krever en endring av bestemmelsene i veglova kapittel II a.

5.9 Nærmere om obligatoriske data om bru og tunnel fra kommunene

Kommunenes helhetlige og selvstendige ansvar som vegmyndighet etter veglova innebærer ansvar for å ha nødvendige og effektive styringssystemer, arkiver og registre med tilstrekkelige kvalitetssikrede vegdata både for kommunal veg og for veg-elementer som bruer og tunneler.

Oversikt og dokumentasjon over bruer og tunneler er i dag tilgjengelig for riks- og fylkesveg i NVDB med de tilliggende fagregistrene Brutus og Trygg tunnel, men i mindre grad for kommunale bruer og tunneler. Effektiv tilgang til helhetlig og oppdatert informasjon om kommunale bruer og tunneler i nasjonale registre, vil etter Vegdirektoratets mening være nødvendig både i arbeidet med beredskapsplaner, gjennomføring av beredskapsøvelser og når uønskede hendelser skjer.

Bruer og tunneler på kommunale veger kan være kritiske veg-elementer for transport på kommunal-, fylkes- og riksveg og eventuelle svikt kan ha stort skadepotensial. Det er derfor, etter Vegdirektoratets vurdering, viktig at tilstrekkelig data for bru og tunnel på kommunale veger finnes lett tilgjengelig i NVDB. Det er også viktig at dataene har god kvalitet.. For kommunale bruer og tunneler er det etter Vegdirektoratets vurdering en vesentlig underdekning av vegdata (geodata og fagdata) i NVDB. Veglistene angir hvilke veker og dimensjoner det er lov å kjøre med på en bestemt vegstrekning. Det finnes ingen nasjonal oversikt over disse dataene når det gjelder kommunal veg.

Ved å få tilført geodata for kommunale bruer og tunneler fra felles kartdatabase, FKB (FKB Bygg Anlegg og FKB Veg) til NVDB, og kople disse dataene til vegnettdata for kommunale veger, kan Vegdirektoratet opprette nye objektforekomster i NVDB for kommunale bruer og tunneler, med en unik identitet for hver enkelt bru og tunnel.

Til de unike objektforekomstene for kommunale bruer og tunneler i NVDB, kan Vegdirektoratet tilføre og kople til fagdata (tekniske og funksjonelle data, tilstandsdata m.m.) fra ulike bru- og tunnelforvaltningssystemer i kommunene. Eksempler på slike fagdata kan være prosjekteringsmateriale inkludert tegninger (tekniske data), laster og bruksklasser (funksjonelle data) og resultater fra inspeksjoner (tilstandsdata). Objektforekomstene med sammenkoblede geodata og fagdata vil kunne dekke opp underdekningen av vegdata for kommunale bruer og tunneler i NVDB. Når det tas hensyn til kommunenes helhetlige og selvstendige ansvar som vegmyndighet etter veglova og prinsippet om kommunal handlefrihet, er det, etter Vegdirektoratets vurdering, behov for å sikre følgende data i NVDB for kommunal veg:

- geodata og fagdata for kommunal veg, inkludert bruer og tunneler, som er nødvendig for å utarbeide veglister etter § 5-3 nr. 2 i forskrift for bruk av kjøretøyer.

I forskriftsforslaget foreslås det derfor at kommunene pålegges å innhente, kvalitetssikre og formidle viktige vegdata for kommunale bruer og tunneler til NVDB, og å formidle

oppdaterte data for fastsetting av veglister. Formidlingen av data for å fastsette veglister må skje hvert halvår, i god tid før Statens vegvesen utarbeider veglister.

6 Behandling av personopplysninger i forskriften

6.1 Behovet for behandling av personopplysninger i forskriften

Vegdirektoratet vurderer at det vil være nødvendig for vegmyndighetene og vegselskapet å behandle personopplysninger for at forskriftens formål skal kunne oppnås og slik at konkrete oppgaver kan utføres.

Innsamling av nødvendig trafikkdata, reisetidsdata og trafikkovervåkning antas ikke å være mulig uten samtidig å behandle personopplysninger. De informasjonsmengdene som kommuniseres løpende til offentligheten skal i utgangspunktet likevel ikke inneholde personopplysninger. Behandling av personopplysninger etter forskriften handler derfor i stor grad om anonymisering eller aggregering, hvilket er prosesser som etter Vegdirektoratets forståelse gjennomgående må løses ved bruk av sentrale systemer. I dette ligger det at flere av aktørene samler inn og utleverer opplysninger til Statens vegvesen, og at Statens vegvesen deretter sletter personopplysninger som ikke er nødvendige.

I enkelte datasett, eksempelvis innen trafikkdata, kan det likevel være behov for å ta vare på opplysningene i det format de er samlet inn, det vil si lagring av rådata. Der det er nødvendig å ta vare på rådata, vil eventuelle personopplysninger som inngår i rådataene ikke samtidig kunne slettes. Denne type behandling vil skje med utgangspunkt i de behov som er knyttet til spesifikke nasjonale tjenester. Det vises i denne sammenheng til omtalen av de ulike nasjonale tjenestene i punkt 2.1.

Vegdirektoratet vil også fremheve at forskriftsforslaget er ment å regulere behandling av personopplysninger i ulykkesdata i NVDB. På dette området har vegmyndighetene og Statens vegvesen et behov for å behandle personopplysninger som i stor grad må regnes som særlige kategorier personopplysninger. Det er også behov for å kunne behandle særskilte kategorier av personopplysninger i videoovervåkningssystemet som brukes på VTS og i VTS hendelseslogg.

6.1.1 Oversikt over personopplysninger som omfattes av forskriften

Nedenfor følger en oversikt over foreslåtte bestemmelser i §§ 5–1 til 5–7. Disse bestemmelsene regnes som de mest sentrale med tanke på hvilke personopplysninger som kan behandles:

Kontekst/Type	Opplysningskategori	Kategori av registrerte
Trafikkdata og reisetidsdata § 5-1	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Trafikkdata</u>: Et kjøretøys passeringstid- og sted, fart, lengde, type, vekt og tidsluke mellom kjøretøy • <u>Reisetid</u>: Tidspunkt for passering av målepunkter og identifikator for kjøretøyet 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikanter og kjøretøyeiere
Trafikkovervåkning § 5-2	<ul style="list-style-type: none"> • Bilder og video til bruk for VTS (videoovervåkning) • Logg av hendelser, herunder kjennemerke, kjøretøytype, farge, kontaktinformasjon til sjåfør og eier, stedsinformasjon og beskrivelse av hendelse <p>(Opplysninger etter GDPR artikkel 9 og 10)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikanter og kjøretøyeiere
Ulykkesdata § 5-3	<ul style="list-style-type: none"> • Opplysninger om alvorlighetsgrad for enkeltulykker • Ulykkestype • Ulykkessted • Ulykkestidspunkt • Vegforhold • Involverte enheter <p>(Opplysninger etter GDPR artikkel 9 og 10)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikanter og kjøretøyeiere
Webkamera og vegbilder § 5-4	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Webkamera</u>: Bilder av trafikk på veg • <u>Vegbilder</u>: Bilder av veg 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikanter og kjøretøyeiere
Lokaliseringsdata § 5-5	<ul style="list-style-type: none"> • Sanntids lokaliseringsdata • Historiske lokaliseringsdata 	<ul style="list-style-type: none"> • Førere av strø- og brøytebil. • Førere av andre bevegelige enheter
Utvikling og test § 5-6	<ul style="list-style-type: none"> • Bruk av allerede innsamlede personopplysninger til utvikling og testformål 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikanter og kjøretøyeiere
Statistikk, analyse og forskning § 5-7	<ul style="list-style-type: none"> • Aggregert statistikk, samt forholdet til øvrig statistikk hos Statens vegvesen og andre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikanter og kjøretøyeiere (når statistikken ikke er anonymisert)

6.2 Overordnende personvernrettslige vurderinger

6.2.1 Detaljeringsgraden i forskriftsforslaget

Vegdirektoratet legger til grunn at aktørene som foreslås omfattet av forskriften vil behandle personopplysninger på grunnlag av GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c) og e). Behandling av personopplysninger etter nevnte grunnlag krever supplerende rettsgrunnlag, jf. artikkel 6 nr. 3.

Etter Vegdirektoratets vurdering er det ikke strengt nødvendig å regulere alle spesifikke behandlinger som skal foretas som følge av de ulike aktørenes ansvarsområder og oppgaver etter forskriften. En vesentlig del av de behandlingene som foreslås regulert i forskriften foretas allerede i dag. Grunnlaget for behandlingen følger hovedsakelig av gjeldende lov. Det vises særlig til veglova §§ 1a, 10 og 11 f. For enkelte behandlinger må det ses hen til sammenhengen i ytterligere lovbestemmelser, herunder vegtrafikkloven § 43b første ledd og forskriftshjemmelen i veglova § 62 fjerde ledd.

Vegdirektoratet mener det er sentralt at forskriftsforslaget sikrer en tydelig regulering av adgangen til å behandle personopplysninger hos den enkelte vegmyndighet, herunder deres adgang til å utveksle personopplysninger seg imellom. Videre er det etter Vegdirektoratets vurdering en klar fordel med tanke på de registrertes rettigheter at det fremgår direkte av forskriften hvilke personopplysninger som kan og skal behandles i ulike sammenhenger.

Når det gjelder behandling av særlige kategorier personopplysninger, er det etter Vegdirektoratets syn klart at denne behandlingen må være spesifikt regulert.

Forskriftsforslaget generelt er ment å ivareta prinsippene om dataminimering, formålsbegrensning og åpenhet. Dette er spesielt vektlagt og vurdert i de bestemmelser som omfatter behandling av særlige kategorier. Vegdirektoratet viser i denne forbindelse til at det foreslås regler om hvilke opplysninger som kan behandles og i hvilken sammenheng. Det foreslås slettefrister og adgangen til å utlevere opplysninger presiseres.

Forskriftsbestemmelsene er også utformet med henblikk på at bestemmelsene skal stå i forhold til de målene som søkes oppnådd.⁵

6.2.2 Vurdering av felles behandlingsansvar

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt behandlingen av personopplysninger etter forskriften helt eller delvis bør anses for å skulle utføres av flere aktører til samme formål og med de samme midler. Vegdirektoratet ser det slik at Statens vegvesens behandlingsansvar og formål er særlig knyttet til de angitte nasjonale tjenestene og oppgavene. Øvrige vegmyndigheter og vegselskapet sitt behandlingsansvar gjelder derimot deres regionale behandling av data om veg og trafikk til deres nærmere angitte formål i forskriftsforslaget. Etter Vegdirektoratets syn tilsier dette at det i utgangspunktet ikke skal gjelde et felles behandlingsansvar for behandling av personopplysninger etter forskriften.

Når det gjelder vegmyndighetenes og vegselskapets oppgaver, kan det konstateres at disse er svært sammenfallende. Det vises i denne sammenheng til forskriften § 2–3 samt kapitlene

⁵ Dette er en konsekvens av at all behandling av personopplysninger må være forholdsmessig, se særlig artikkel 5 nr. 1 bokstav b-d.

8 til 15, der oppgavene er nærmere beskrevet. Årsaken til at det ikke gjelder noe felles behandlingsansvar mellom disse aktørene, er at vegmyndighetene og vegselskapet i utgangspunktet ikke vil ha som oppgave å behandle de samme personopplysningene. I dette ligger eksempelvis at fylkeskommunene kun samler inn personopplysninger fra sine egne fylkesvegnett. Selv om de personopplysningskategoriene som samles inn er sammenfallende, er det altså ikke de samme personopplysninger som innhentes og behandles av de enkelte vegmyndighetene.

Det kan stilles spørsmål ved om det på noen områder foreligger et felles behandlingsansvar mellom den enkelte vegmyndighet og Statens vegvesen hva gjelder innsamlingen av personopplysningene etter forskriften. Vegdirektoratet viser i denne forbindelse til EU-domstolens avgjørelser i sakene C-40/17 Fashion-ID og C-210/16 Wirtschaftsakademie.

Vegdirektoratet ser det imidlertid slik at vegmyndighetene og vegselskapet i de nærmere forskriftsbestemmelser er gitt et selvstendig behandlingsansvar som er knyttet til deres formål med behandlingen av personopplysningene. Det vises eksempelvis til forslaget til forskriften § 8-1 annet ledd, samt den overordnede ansvarsbestemmelsen i forslaget § 3-3.

Personopplysningene som samles inn av vegmyndighetene og vegselskapet kan behandles hos disse aktørene i deres egne systemer, herunder kan aktørene velge deres bruk av databehandlere. I tillegg har aktørene i forskriftsforlaget fått en forpliktelse til å overføre alle eller noen av de personopplysningene som samles inn til Statens vegvesen, slik at Statens vegvesen kan behandle disse til ulike nasjonale formål. Denne formidlingen av personopplysninger til Statens vegvesen regnes som en utlevering fra en behandlingsansvarlig til en annen.

Når det gjelder behandling av personopplysninger hos Statens vegvesens VTSer, vurderer Vegdirektoratet imidlertid at all innsamling og øvrig behandling av personopplysninger er tilknyttet Statens vegvesens behandlingsansvar. Slik forskriften er innrettet, skal ikke vegmyndighetene eller vegselskapet behandle videoovervåkingsdata til eget formål. For denne aktiviteten er det derfor kun Statens vegvesen som er behandlingsansvarlig, og Vegdirektoratet foreslår at vegmyndighetene og vegselskapets rolle er å være Statens vegvesens databehandlere.

De ulike aktørenes plikt til å avlevere opplysninger til NVDB er lik for alle, men plikten gjelder den enkelte aktørs innhenting av personopplysninger fra sitt eget vegnett. Videre vil informasjonsmengder som inneholder personopplysninger på innsamlingstidspunktet bli lagret i NVDB i anonymisert form, i den utstrekning dette er gjennomførbart med hensyn til det faktiske behovet for rådata / ikke-aggregerte data i NVDB.

De ulike vegmyndighetene skal, med unntak av ulykkesdata etter § 5-3, kunne innhente alle opplysninger som er lagret i NVDB av andre vegmyndigheter.

Det vises i denne forbindelse også til personvernrådets veileder publisert 7. juli 2021 om ansvarssubjektene i GDPR.⁶ Vegdirektoratet vil særlig peke på omtalen av felles behandlingsansvarlige fra «executive summary», herunder omtalen av såkalte «common decisions» og «converging decisions».

⁶ Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR

6.2.3 Forholdet til informasjonsplikten

Vegdirektoratet anerkjenner at behandling av personopplysninger etter foreslått forskrift berører et potensielt stort antall registrerte, og at det derfor vil være både ønskelig og nødvendig å informere publikum om hvilke behandlinger som vil finne sted. Samtidig vil Statens vegvesen presisere at den behandlingen som foreslås regulert i den nye forskriften allerede finner sted i dag. Informasjonsplikten vurderes derfor ikke å bli vesentlig utvidet som følge av forskriftsforslaget. Enkelte behandlinger befinner seg i grenseområdet for hva som kan regnes som personopplysninger. Videre vil forskriften åpne for at det kan foretas fremtidige behandlinger av personopplysninger som ikke er direkte analysert. Slik behandlinger vil måtte vurderes nærmere når dette blir nødvendig, herunder hvilke nye tiltak som må iverksettes for å ivareta informasjonsplikten.

Det er Vegdirektoratets vurdering at forskriftsforslaget også i seg selv vil bidra til bedre forutberegnelighet i behandlingen for den enkelte registrerte.

Slik behandlingene foretas og er planlagt i og med dagens situasjon, vil Vegdirektoratet trekke frem at Statens vegvesen har en beskrivelse av sine behandlingsaktiviteter i sin personvernerklæring på vegvesen.no. Denne holdes løpende oppdatert, og det vurderes også oppdateringer i denne for det tilfellet at forskriftsforslaget blir vedtatt.

Videre har Statens vegvesen omfattende skilting langs veg. Vegdirektoratet vil i denne forbindelse fremheve at ytterligere skilting er et mulig tiltak for å styrke informasjonen om hvilke personopplysninger som samles inn. Det er imidlertid ikke all innsamling av personopplysninger som etter Vegdirektoratet egner seg for skilting. Vegdirektoratet viser i denne forbindelse til skiltforskriften⁷ og at det vil være en konkret vurdering om skilting kan gjennomføres i tråd med forskriften. Behovet for skilting må veies opp mot trafikksikkerheten. Skilting vil for øvrig kun være et effektivt og hensiktsmessig tiltak i den utstrekning skiltingen bidrar til å oppklare hvilken behandling som finner sted.

6.2.4 Om behovet for utvekslingsavtaler

Det er Vegdirektoratets vurdering at utveksling av personopplysninger etter forskriften i all hovedsak vil kunne finne sted uten behov for etablering av utvekslingsavtaler. Det foreslås derfor heller ingen plikt for vegmyndighetene og Statens vegvesen til å inngå utvekslingsavtaler. Slik Vegdirektoratet ser det, er det klart at forskriften utgjør et dekkende grunnlag for utveksling av personopplysninger mellom aktørene. Det siktes i denne forbindelse til at behandlingsaktiviteten «utveksling» er direkte omtalt i de ulike foreslåtte bestemmelser.

Videre er det Statens vegvesens vurdering at utveksling i medhold av de foreslåtte forskriftsbestemmelser som gjelder behandlinger omfattet av GDPR artikkel 9 og 10, er tilstrekkelig presist formulert til at utvekslingsavtaler ikke er nødvendig. Det vises i denne forbindelse også til at Vegdirektoratet har gjennomført personvernkonsekvensanalyser i forbindelse med dette forskriftsforslaget. Resultatet av personvernkonsekvensanalysene

⁷ Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger

tilsier at utveksling av personopplysninger i det omfang og mellom de aktuelle vurderte enheter ikke innebærer en høy risiko for de registrertes rettigheter og friheter.

For det tilfelle at en eller flere vegmyndigheter har behov for å foreta behandlinger som vil innebære en konkret risiko og som ikke har vært vurdert i forbindelse med utformingen av forskriften, vil aktørene kunne ha plikt til å gjennomføre egne personvernkonsekvensanalyser.

Vegdirektoratet presiserer at det vil kunne være aktuelt å inngå utvekslingsavtaler i spesielle tilfeller, f.eks. der det er særlige informasjonssikkerhetshensyn som må ivaretas og avtales mellom aktørene, og f.eks. på områder som ikke er dekket av allerede foretatte risikovurderinger. Videre vil det være aktuelt å inngå utvekslingsavtaler for det tilfelle at noen aktører utleverer personopplysninger til andre enheter enn de som er omfattet av forskriften. Det følger av dette at forskriften ikke skal leses som noe forbud mot utlevering til andre aktører. Disse må imidlertid kunne fremvise et egnet behandlingsgrunnlag og den behandlingsansvarlige enhet i forskriften må på vanlig måte vurdere om personopplysningene kan utleveres til den aktuelle forespørrende enhet. Disse aktørene må seg imellom ta stilling til om det i tillegg er hensiktsmessig med en avtale om utveksling av personopplysninger.

6.3 Trafikkdata og reisetidsdata

Behandling av personopplysninger i de nasjonale tjenestene for trafikkdata og reisetid foreslås regulert i forskriften § 5-1. Aktørenes ansvarsoppgaver følger i denne forbindelse av foreslåtte bestemmelser §§ 8-1 til 8-3.

Vegdirektoratet vurderer at behandlingsgrunnlaget for personopplysninger her er GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e med veglova § 11 f samt forskriften § 5-1 som supplerende rettsgrunnlag.

6.3.1 Trafikkdata

Trafikkdata er registrerte og beregnede trafikkmengder samt sammensetning og egenskaper som beskriver trafikk og transport på vegnettet, jf. forskriftsforslaget § 2-3.

Etter Vegdirektoratets syn, vil behandling av trafikkdata i enkelte tilfeller innebære behandling av personopplysninger. Vegdirektoratet vurderer at adgangen til behandling av personopplysninger på dette området bør reguleres i forskriften.

6.3.1.1 Motorkjøretøypasseringer

Innholdet i en rådatapassering følger av tabellen nedenfor, her med eksempeldata som behandles i forbindelse med en passering.

Navn	Eksempel på verdi	Kommentar
Trafikkregistrerings-punktnummer	35829V885266	Et trafikkregistreringspunkt kan knyttes til en geografisk lokasjon
Tidspunkt	2020-08-19, 22:34:10.710	Tidspunktet når kjøretøyet passerte målestasjonen
Felt	4	Hvilket kjørefelt passeringen skjedde i
Fart	89,9	Kjøretøyets fart, i km/t
Lengde	12,1	Kjøretøyets lengde, i m
Kjøretøytype	8	Kode som angir om kjøretøyet var en motorsykel, personbil, varebil, buss, lastebil osv. Sensorer kan klassifisere kjøretøy i opptil 11 kjøretøyklasser.
Tidsluke	2147,7	Tidsluke er avstanden målt i sekunder fra bakenden av et kjøretøy til fronten av det neste. Tidsoppløsning på 0,001 s.

Hvorvidt opplysningene ovenfor regnes som personopplysninger, beror på en vurdering av om det er mulig å identifisere en enkeltperson. Et individ identifiseres indirekte ved bruk av de dataene som samles inn⁸ alene eller ved bruk av de innsamlede dataene og annen informasjon som den organisasjonen eller individet som kan forsøke en re-identifisering er i besittelse av eller kan bli i besittelse av.

For kjøretøy finnes det en rekke opplysninger som det er mulig å sammenstille med enkeltpasseringene. Kjøretøy registreres eksempelvis ved bompasseringer og ved reisetidsmålinger. Selv om enkeltpasseringer fra bompengesektoren ikke skal publiseres offentlig, er informasjonen tilgjengelig for flere aktører i AutoPASS' baksystemer. Videre skal også aggregerte opplysninger om bompasseringer gjøres tilgjengelig i Statistikkbasen. I tillegg kan kjøretøy fanges opp av kameraer over store deler av vegnettet, selv om det i praksis skal en del til for å sammenstille opplysningene om de aktuelle kjøretøy. Også det forhold at det finnes opplysninger i motorvognregisteret kan være relevant i denne sammenhengen.

Etter Vegdirektoratets vurdering er det derfor ikke usannsynlig at det kan foretas sammenstillinger av opplysninger som gjør det mulig å knytte enkeltpasseringer til bestemte personer. Slik Vegdirektoratet ser det, kan enkeltpasseringer i systemet kobles til enkeltperson, i dette tilfellet indirekte og via eksterne opplysninger. Vegdirektoratets vurdering er derfor at Statens vegvesen, vegmyndighetene og vegselskapet må ha adgang til å behandle personopplysninger fra trafikktelepunkter. Slik behandling vil etter Vegdirektoratets vurdering blant annet være nødvendig for å utføre de oppgavene som følger av § 8-2 første ledd bokstav a), c), f) og g).

Vegdirektoratet vil også trekke frem at Statens vegvesen har foretatt piloteringer knyttet til tunnelsikkerhetsformål der kjøretøyers magnetsignaturer er blitt registrert. Dette er en

⁸ Her: registreringspunkt (geografisk lokasjon), tidspunkt, kjøretøytype, hastighet, lengde og felt

teknologitype som kan være aktuell å ta i bruk i trafikkregistreringspunkter i fremtiden. Selv om Vegdirektoratet vurderer at magnetsignaturer ikke i seg selv er personopplysninger, kan det ved bruk av slik teknologi samles inn mer nøyaktige data om kjøretøyene enn det som fremgår av tabellen ovenfor om innholdet i en rådatapassering. Det kan eksempelvis også samles inn opplysninger om kjøretøyets vekt. Vegdirektoratet vurderer at den foreslåtte bestemmelsen i prinsippet også skal kunne omfatte bruk av denne type teknologi eller andre teknologier som registrerer en tilsvarende signatur fra kjøretøypassering.

Behovet for registrering av fremdriftsteknologi i trafikktelepunkter

I tillegg til de rådatatyper som innhentes fra dagens trafikktelepunkter, vurderer Vegdirektoratet at det er behov for å registrere kjøretøyenes fremdriftsteknologi. Det siktes her f.eks. til informasjon om hvorvidt kjøretøyet er en el-bil eller hybrid, eller om kjøretøyet benytter bensin eller diesel. Det vises her til foreslått § 2–3 første ledd bokstav f).⁹

Bakgrunnen for behovet for registrering av fremdriftsteknologi er at Statens vegvesen er pålagt å rapportere på trafikksammensetningen for ulike avgiftsklasser/fremdriftsteknologi til departementet og for å kunne vurdere oppnåelsesgrad for nasjonale mål for bærekraft. Det vises også til håndteringen av vegtrafikkindekser og behovet for å kartlegge miljøkonsekvenser av vegtrafikken, jf. høringsnotatet punkt **Feil! Fant ikke referanseikilden..** Når det gjelder oppgaver knyttet til trafikkdata som foreslås nedfelt i forskriftsforslaget, vises det særlig til forslaget til § 8–2 annet ledd bokstav a) og c).

Forslaget til § 5–1 annet ledd bokstav b) er ment å åpne for at fremdriftsteknologi kan registreres og behandles når dette er nødvendig for å gjennomføre ovennevnte oppgaver. Videre følger det av § 5–1 annet ledd bokstav d) at innhenting kan gjøres ved bruk av en identifikator for kjøretøyet. For at registreringen av fremdriftsteknologi skal være praktisk mulig, vurderer Vegdirektoratet at det i dag vil være mest aktuelt å registrere kjøretøyets kjennemerke, og at det gjøres et avgrenset oppslag i motorvognregisteret. Det vil etter Vegdirektoratets vurdering ikke være nødvendig å behandle andre opplysninger enn den informasjonen som i dag er oppført under kategorien «Motor/kraftoverføring». Det vil eksempelvis ikke være nødvendig å behandle opplysninger om eier av kjøretøyet. Vegdirektoratet vurderer videre at det ikke er nødvendig å innføre en særskilt regulering av adgangen til å foreta denne type oppslag i motorvognregisteret.

Videre vil Vegdirektoratet fremheve at opplysninger om fremdriftsteknologi allerede behandles i tilknytning til bompengerekravet i dag. Det vises til at disse opplysningene benyttes i forbindelse med rabatter og fritak. Denne type passeringsopplysninger kan i likhet med andre personopplysninger viderebehandles til statistiske formål i den utstrekning og med det detaljnivå som er nødvendig. I tillegg skal behandlingen omfattes av tilstrekkelige garantier for de registrerte, jf. GDPR artikkel 89.

Følgende miljøtakstgrupper er adskilt i statistikken knyttet til bomplasseringer for takstgruppe 1: Nullutslipp, diesel og andre («andre» inkluderer bensin, gass, etanol og ladbar hybrid). Følgende miljøtakstgrupper gjelder for takstgruppe 2: Nullutslipp, diesel Euro

⁹ § 2–3 Definisjoner vedrørende trafikkdata og reisetidsdata

VI og diesel Pre-Euro VI og andre («andre» inkluderer bensin, gass, etanol og ladbar hybrid).

Vegdirektoratet vurderer at det i dag ikke er klart i hvilken utstrekning aktørene må samle inn opplysninger om fremdriftsteknologi fra trafikkellepunkter for å kunne utføre sine oppgaver, herunder oppgavene som følger av forslaget til § 8-2 annet ledd. Vegdirektoratet anser det likevel som nødvendig å innhente opplysninger om kjøretøyers fremdriftsteknologi hvis det ikke samtidig samles inn tilsvarende opplysninger fra bomplasseringer for samme område/strekning. Vegdirektoratet viser også til at det er vesentlig færre bomsnitt i Norge enn trafikkellepunkter.

Forslaget er ment å åpne for at det kan innhentes opplysninger om fremdriftsteknologi parallelt med at det samles inn tilsvarende opplysninger fra bomsnitt. Før innhenting av opplysninger om fremdriftsteknologi fra trafikkellepunkter iverksettes, forutsettes det den behandlingsansvarlige vurderer nærmere om innhenting er nødvendig samt foretar en personvernkonsekvensvurdering (DPIA). I den forbindelse anser Vegdirektoratet at det må ses hen til hvorvidt statistikkgrunnlaget som allerede tilfaller Statens vegvesen gjennom etatens rolle i bompengesektoren er tilstrekkelig. Dette statistikkgrunnlaget kan være utilstrekkelig i deler av landet.

6.3.1.2 Enkeltpassering av sykkel

Når det gjelder enkeltpassering av sykkel, er det etter Vegdirektoratets vurdering sentrale forskjeller på denne typen passeringer og passeringer med motorkjøretøy. Det er høyere samlet sannsynlighet for at kjøretøypasseringer kan knyttes til enkeltpersoner enn det som er tilfelle for passeringer med sykkel. Det er i mindre grad andre opplysninger tilgjengelig hva angår sykkelpasseringer, det er eksempelvis ikke registrering av bomplasseringer og det er ikke publisering av slike aggregerte data.

Oversikt over eksempeldata som behandles ved enkeltpassering av sykkel:

Navn	Eksempel på verdi	Kommentar
Trafikkregistrerings-punktnummer	95507B2418805	Et trafikkregistreringspunkt kan knyttes til en geografisk lokasjon
Tidspunkt	2020-08-19, 23:39:04.690	Tidspunktet når kjøretøyet passerte målestasjonen
Felt	1	Hvilket kjørefelt passeringen skjedde i
Fart	23,0	Sykkelens fart, i km/t
Tidsluke	605,5	Tidsluke er avstanden målt i sekunder fra bakenden av et kjøretøy til fronten av det neste. Tidsoppløsning på 0,001 s.

Hvis teknologien eksempelvis endres slik at det også blir registrert signaturer o.l. ved enkeltpasseringen, kan dette påvirke vurderingen.

6.3.1.3 Opplysninger som publiseres på trafikdata.no

Publisering av passeringsdata på trafikdata.no gjelder aggregerte opplysninger som nevnt ovenfor. Det er ikke gitt at de aggregerte opplysningene klassifiseres som personopplysninger selv om de underliggende opplysningene er personopplysninger. Dette beror blant annet på nivået av aggregeringen.

På trafikdata.no finner vi følgende aggregeringsnivåer for opplysninger knyttet til kjøretøypasseringer:

- Timetrafikk: Trafikkmengde for et punkt aggregert per time, for en valgt dag.
- Døgntrafikk: Trafikkmengde for et punkt aggregert per døgn, for en valgt uke.
- Månedsdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk per måned.
- Sesongdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk per sesong.
- Årsdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk per år.

Etter Vegdirektoratets vurdering kan de øverste to aggregeringsnivåene prinsipielt sett inneholde personopplysninger. Grunnen til at det er noe tvilsomt om de aggregerte opplysninger utgjør personopplysninger, er at opplysningene presenteres over et lenger tidsintervall og inneholder mindre detaljert informasjon enn enkeltpasseringene som omtalt ovenfor.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, kan de aggregerte opplysningene klassifiseres som personopplysninger der aggregeringsnivået er lavt, dvs. hvis aggregeringen omfatter et meget begrenset utvalg passeringer.

En viktig dimensjon i vurderingen av de opplysninger som presenteres på trafikdata.no, er den samlede mengden opplysninger. Det er over 2000 tellepunkter i Norge som fortløpende samler inn opplysninger og som deretter deles offentlig på aggregert nivå. Aggregerte data blir tilgjengelig i trafikdataportalen to til tre timer etter at opplysningene er innhentet.¹⁰

Fremstilt skjematisk, vurderer Vegdirektoratet at følgende nivåer vil sikre at det ikke deles personopplysninger:

Kategori	Foreslåtte grenseverdier
Timetrafikk: Trafikkmengde for et punkt aggregert per time, for en valgt dag.	5
Døgntrafikk: Trafikkmengde for et punkt aggregert per døgn, for en valgt uke.	5
Månedsdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk per måned.	0 (regnes ikke som personopplysninger)

¹⁰ Se: <https://www.vegvesen.no/trafikdata/start/om-trafikdata>

Sesongdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk per sesong.	0 (regnes ikke som personopplysninger)
Årsdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk per år.	0 (regnes ikke som personopplysninger)

Vegdirektoratet vurderer det slik at registrering av trafikkdata muliggjør en indirekte identifikasjon av fysiske personer og at GDPR og personopplysningslovens bestemmelser kommer til anvendelse. Behandling av personopplysninger er ikke et formål med registrering av trafikkdata, slik at muligheten til å indirekte identifisere enkeltpersoner er å anse som overskuddsinformasjon.

Andre lands praksis er at det foretas tilsvarende publisering av åpne data for vegtrafikk som på trafikdata.no. Vegdirektoratet oppfatter at aggregerte trafikkdataopplysninger for timetrafikk og døgntrafikk ikke er vurdert eller håndtert som personopplysninger i andre land.

6.3.1.4 Forholdet til GDPR artikkel 10

På bakgrunn av at det innhentes opplysninger om fart, herunder også der farten overstiger tillatt hastighet på stedet, er det et spørsmål om det samtidig behandles opplysninger som omfattes av forordningen artikkel 10 om behandling av personopplysninger om straffedommer og lovovertrедelser.

Vegdirektoratet har vurdert spørsmålet og mener at forholdet faller utenfor GDPR artikkel 10. Grunnen til dette er at hverken Statens vegvesen eller andre aktører som omfattes av forskriften skal benytte opplysningene på en slik måte at lovovertrедelser konstateres, ei heller at det vurderes mistanke mot enkeltpersoner. Det vises i denne sammenheng til Prop. 56 LS (2017–2018) s. 130 og departementets betraktninger i forbindelse med kameraovervåkning.

6.3.2 Reisetidsdata

I forskriftsforslaget § 5–1 tredje ledd foreslås en regulering av behandling av personopplysninger i reisetidsdata.

Sanntid reisetid omfatter systemer som måler flyt og hastighet i trafikken og som deretter omsetter informasjonen i variable tekstschilder som viser reisetid for en angitt strekning. Deteksjon av reisetid skjer enten gjennom punktdeteksjon i punkter langs vegen og beregning av hastigheten mellom punktene, eller ved hjelp av posisjons- og hastighetsbestemmelse av kjøretøy som trafikkerer vegnettet. Registrering av flyt og reisetider benyttes av vegmyndighetene og vegselskapet først og fremst til styrings- og planleggingsformål.

Vegdirektoratet vurderer at punktvis deteksjon av AutoPASS-brikken for reisetidsregistreringsformål innebærer behandling av personopplysninger. AutoPASS-brikkene leses av i vegkant av en infrastruktur som er uavhengig av systemet for registrering av bomplasseringer. Reisetidselementet er ikke identisk med betalingselementet i brikken som

leses av i infrastrukturen for betaling for bompasseringer. Reisetidselementet er åpent og kan avleses av alle som har utstyr for dette. Vegdirektoratet legger til grunn at nær 100 prosent av de utstedte bombrikkene i Norge har et eget reisetidselement som leses av i denne forbindelse. Bombrikker som likevel ikke har dette elementet, blir ikke registrert.

Når reisetidselementet leses av infrastrukturen for reisetidsmåling blir reisetidselementet «hashtet», altså kryptert, før det behandles videre for beregning av reisetid. I gjennomsnitt vil et ITS-nummer (RNDITSID) gjelde for 50 ulike bombrikker i Norge. Når det gjelder krypteringen, bidrar denne til å bedre personopplysningssikkerheten. Kryptering vil likevel ikke i seg selv føre til at behandling av personopplysninger ikke finner sted.

Samlet vurderer Vegdirektoratet det slik at passeringsopplysningene knyttet til reisetidsmålinger, der informasjon om passeringen hentes inn for to ulike passeringpunkter (snitt), ikke kan regnes som anonymiserte opplysninger.

Når det gjelder reisetidsmålinger i fremtiden presiseres det at Statens vegvesen utforsker alternative måter å registrere reisetid på. *Bompengetreformen og forholdet til nye brikkeutstedere fører til endringer i bruk av AutoPASS-brikker, jf. ovenfor. Dataelementet Statens vegvesen bruker i dag vil kunne bli borte fra brikkene fra noen eller alle utstedere.*

Også andre teknologiske metoder for å registrere reisetid bør kunne benyttes i fremtiden. Vegdirektoratet vurderer at forskriftsforslaget ikke hindrer bruk av f.eks. Bluetooth eller annen teknologi. Vegdirektoratet ser det slik at både vegmyndigheter og vegselskapet selv kan vurdere om en bestemt type teknologi kan være en egnet metode for å registrere reisetid, i henhold til den ordlyden som er foreslått i § 5-1. Det vises til at den foreslåtte ordlyden i bestemmelsen er at det kan behandles «en identifikator» for kjøretøyet. Der det tas i bruk ny teknologi vil det typisk være aktuelt å gjennomføre en personvernkonsekvensanalyse (DPIA) før behandlingen eventuelt finner sted.

Selve reisetiden som kommuniseres via elektronisk variable skilt, regnes ikke som personopplysninger. Videre vurderer Vegdirektoratet at aggregert reisetidsinformasjon kan lagres som historiske data som kan benyttes for å etablere prognoser for en framtidig trafikksituasjon. Dette kan benyttes for planlegging og iverksetting av tiltak i samband med avvikling av helgetrafikk eller ved store utfartsdager i høytider og ferier. Slik Vegdirektoratet vurderer det, kan denne typen historisk statistikk lagres uten at det er nødvendig å lagre opplysningene fra en passering i to snitt for et enkeltstående detektert kjøretøy. Det vil si at slik statistikk er anonym og ikke omfattet av personvernregelverket.

6.4 Behandling av personopplysninger ved vegtrafikksentral

Behandling av personopplysninger på VTS skjer i systemene for trafikkovervåkning – nærmere bestemt fra videoovervåkning og fra vegloggen og hendelsesbasert toppsystem (HBT). Med § 5-2 foreslår Vegdirektoratet at det kun er Statens vegvesen som skal regnes som behandlingsansvarlig for behandlingen av personopplysningene. Det innebærer at de

Øvrige aktørene i forskriften vil være databehandlere for SVV når disse er involvert i innsamlingen av personopplysninger på vegne av Statens vegvesen.¹¹

Vegdirektoratet foreslår at Statens vegvesen skal kunne behandle særlige kategorier opplysninger som en del av sine oppgaver innen håndtering av trafikkovervåkning og trafikkinformasjon.

Etter Vegdirektoratets vurdering hjemles foreslåtte § 5-2 i veglova § 10 annet ledd og veglova § 62 første og fjerde ledd. I tillegg vises til vegtrafikkloven § 43b fjerde ledd hva gjelder adgangen til å hjemle en nærmere forskrift om behandling av særlige kategorier personopplysninger.

Videre vurderer Vegdirektoratet at behandlingsgrunnlaget for personopplysninger ved VTS vil bli GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e med veglova § 11 f og forskriften § 5-2 som supplerende rettsgrunnlag. Vegtrafikkloven § 43b og forskriften § 5-2 vil gi grunnlag for behandling av særlige kategorier opplysninger i henhold til unntaksbestemmelsen i GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav g).

Det er Vegdirektoratets vurdering at foreslått § 5-2 hensyntar prinsippene om dataminimering, formålsbegrensning og åpenhet. Bestemmelsen gir en presis beskrivelse av hvilke personopplysninger som kan behandles og til hvilke formål. Kategorier av registrerte er også angitt. I forskriften § 5-8 er det også inntatt særlige bestemmelser om lagringstid. Det er understreket at behandlingen kun kan finne sted der det er nødvendig. Videre er det Vegdirektoratets vurdering av behandlingen av personopplysninger slik det følger av § 5-2 står i forhold til de målene som søkes oppnådd. Nedenfor følger en nærmere gjennomgang av disse forholdene, særlig med henblikk på hvilke personopplysninger som skal kunne behandles i medhold av foreslått § 5-2.

Vegdirektoratet har foretatt en analyse av personvernkonsekvenser knyttet til behandling av personopplysninger i systemene for trafikkovervåkning (dvs. videoovervåkning, hendelseslogg og telefonisystem). Resultatet av gjennomført DPIA viser at risikoene er akseptable.

Hva gjelder forholdet til den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (EMK) art. 8 og Grunnloven § 102, vurderer Vegdirektoratet at behandlingsaktiviteten som foreslås detaljert i og med § 5-2, ligger innenfor de rammer som følger av gjeldende veglova § 10 samt vegtrafikkloven § 43 b. Nærmere omtale er inntatt i punkt 6.12.

6.4.1 Videoovervåkning hos VTS

Slik Vegdirektoratet vurderer det, foretar VTS kameraovervåkning, og bilder og video vil utgjøre behandling av personopplysninger i denne sammenhengen. Det vises særlig til at bildene som behandles har høy oppløsning og at det benyttes bevegelige kameraer. Formålet er å behandle detaljert informasjon om en hendelse.

I anlegg med automatisk hendelsesdetektering (AID) lagres video løpende inntil 7 dager.

¹¹ Øvrige aktører vil i prinsippet kunne hente ut data fra Statens vegvesen til egne formål, og i et slikt tilfelle vil personopplysningene utleveres fra Statens vegvesen til vegmyndighetene og vegselskapet.

Videobilder og AID er en sentral del av grunnlaget for trafikkstyring og hendeshåndtering fra VTS og er nødvendig for å oppdage hendelser og dokumentere hendelsesforløp.

Det vises i denne forbindelse også til foreslått § 5–8, der det fremgår at Statens vegvesen alene skal regnes som behandlingsansvarlig for videoovervåkningsystemet ved VTS.

6.4.2 Hendelsesbasert toppsystem (HBT) og VTS–hendelseslogg

I henhold til *R611 Trafikkberedskap* er en hendelse hos VTS definert som «en hendelse eller situasjon på eller langs vegen, som påvirker trafikkavviklingen og som kan medføre forsinkelser eller en forhøyet ulykkesrisiko».

Innsynsløsningen for vegmyndighetene og vegselskapet omtales som VTS–hendelseslogg. Tidligere hentet denne innsynsløsningen data fra Vegloggen, men innsynsløsningen er nå tilpasset til det såkalte HBT. HBT er et system for håndtering av hendelser på VTS og skal være trafikkoperatørens primære arbeidsflate. HBT er ment å innebære bedre skjerming av personopplysninger enn den tidligere Vegloggen.

Vegmyndighetene og vegselskapet får via VTS–hendelseslogg tilgang til rapporter for sine veger. Loggene brukes blant annet i kontraktsoppfølging av driftskontrakter for veg og elektro, samt ved evaluering av alvorlige hendelser. I 2019 ble det registrert 134 141 hendelser innen ulike kategorier.

Bruk og lagring av aktuelle data i VTS–hendelseslogg innebærer etter Vegdirektoratets vurdering i visse tilfeller behandling av personopplysninger. Hendelser i VTS–hendelseslogg vil i flere tilfeller inkludere kontaktinformasjon. Hendelsens karakter kan innebære at ytterligere personopplysninger blir registrert.

Det er innført løsninger i VTS–hendelseslogg som til en viss grad bidrar til anonymisering eller utelukkelse av personopplysninger.

6.4.2.1 Viderebruk til behandling i forbindelse med erstatningssaker ved skade på veg

Vegdirektoratet foreslår at data som inngår i HBT kan viderebehandles med det formål å fastsette, gjøre gjeldende eller forsvare et rettskrav om skade på offentlig veg. Videre foreslås at personopplysninger kan utleveres til fylkeskommunene, kommunen og vegselskapet via VTS–hendelseslogg.

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt det er riktig og nødvendig å innføre en egen bestemmelse for denne type viderebehandling. Når det gjelder aktørens adgang til å fremme krav om erstatning ved skade på veg, vil Vegdirektoratet peke på bilansvarslova, særlig §§ 4 og 10. Det vises i denne sammenheng også til at behandlingen antas å falle inn under virkeområdet av personopplysningsloven, også hensyntatt loven § 2 annet ledd bokstav b. Avgrensningen fører, etter Vegdirektoratets syn, til at behandling i forkant av at

saken eventuelt bringes inn for domstolene, fortsatt er omfattet av personopplysningsloven og forordningen.¹²

Blant annet på grunn av at det etter forskriften kan bli aktuelt å behandle særlige kategorier personopplysninger, og på grunn av at behandlingen kan ansees som et inngrep, jf. avsnitt 6.12, foreslås det at adgangen til viderebehandling presiseres i forskriften. Vegdirektoratet peker i denne forbindelse også på legalitetsprinsippet som grunnlag for forslaget til § 5–2 annet ledd.

6.4.3 Telefonisystemet for VTS

Telefonisystemet for VTS har direktenummer 175. Systemet benyttes når publikum skal melde fra om trafikkfarlige situasjoner. Eksempler på trafikkfarlige situasjoner er oversvømmelse eller gjenstander i vegbanen.

Utgangspunktet er at det behandles personopplysninger i kategorien kontaktinformasjon, men hendelsens karakter kan innebære at ytterligere personopplysninger blir registrert.

6.5 Behandling av ulykkesdata

Data om ulykker på vegene er aktuelt for de nasjonale systemene og registrene knyttet til NVDB, VTS og TRULS. Systemene og registrene er knyttet til Statens vegvesens nasjonale ansvar for oppgaver med blant annet trafikksikkerhet.

Data om ulykker er nødvendig i arbeidet med nullvisjonen, forebygging av trafikkulykker, for overordnet og strategisk planlegging, ved handlingsprogrammer og ved utarbeidelse av underlag for politiske beslutninger om tiltak og budsjett. Dataene behandles innenfor forvaltningslovens regler om taushetsplikt.

Med forskriften § 5–3 foreslås en hjemmel til å hente ut bestemte ulykkesdata fra ulykkesregisteret TRULS og at disse kan lagres og tilgjengeliggjøres via NVDB. Bestemmelsen bør sees i sammenheng med oppgavene til Statens vegvesen slik det følger av § 7–2 første ledd bokstav b). I tillegg vises det til § 7–2 annet ledd bokstav e) når det gjelder øvrige aktørers ansvar.

Etter Vegdirektoratets vurdering er forskriftsforslagets § 5–3 hjemlet i veglova § 10 annet ledd,¹³ og vegtrafikkloven § 43b fjerde ledd.

Statens vegvesens og øvrige aktørers rettslige grunnlag for behandling av ulykkesdata i NVDB regnes for å være GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e med veglova § 11f som supplerende rettsgrunnlag, samt foreslått § 5–3 i forskriften. Det vurderes at vegtrafikkloven § 43b og forskriften § 5–3 gir grunnlag for behandling av særlige kategorier personopplysninger i henhold til unntaksbestemmelsen i GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav g.

Det er Vegdirektoratets vurdering at foreslått § 5–3 hensyntar prinsippene om dataminimering, formålsbegrensning og åpenhet. Bestemmelsen gir en presis beskrivelse av hvilke personopplysninger som kan behandles og til hvilke formål. Kategorier av registrerte

¹² Typisk der det ennå ikke er besluttet å ta ut stevning

¹³ Jf. § 10 første ledd første setning

er også angitt. I forskriften § 5–8 er det også inntatt særlige bestemmelser om lagringstid. Det er understreket at behandlingen kun kan finne sted der det er nødvendig. Videre er det Vegdirektoratets vurdering at behandlingen av personopplysninger slik det følger av § 5–3 står i forhold til de målene som søkes oppnådd. Nedenfor følger en nærmere gjennomgang av disse forholdene, særlig med henblikk på hvilke personopplysninger som skal kunne behandles i medhold av foreslått § 5–3.

Vegdirektoratet har gjort en analyse av personvernkonsekvenser knyttet til behandling av ulykkesdata i og med foreslått bestemmelse i vegdataforskriften § 5–3.

Gjennomført DPIA viser at risikoen knyttet til enkeltpersoners rettigheter og friheter er middels og akseptabel etter gjennomførte tiltak.

I den utstrekning vegmyndighetene og Statens vegvesen kun behandler personopplysninger til de formål og med de forutsetninger som følger av nevnte analyse, vil det ikke være behov for at aktørene selv utfører DPIA før behandlingen finner sted. Det vises i denne forbindelse til GDPR art. 35 nr. 10.

Når det gjelder forholdet til EMK art. 8 og Grunnloven, vurderer Vegdirektoratet at behandlingsaktiviteten som foreslås detaljert i og med § 5–3, ligger innenfor de rammer som følger av gjeldende veglova § 10 samt vegtrafikkloven § 43 b. Nærmere omtale er inntatt i punkt 6.12.

6.5.1 Ulykkesdata som behandles i trafikkulykkesregisteret TRULS

Politirapporterte vegtrafikkulykker med personskade registreres i trafikkulykkesregisteret i Statens vegvesen, «TRULS». TRULS inneholder data om vegtrafikkulykker tilbake til 1977. Ulykkesdata i TRULS mottas fra politiet via Statistisk Sentralbyrå. Det kan ta opptil ett år fra ulykken skjer til opplysningen er lagret i TRULS.

Følgende opplysninger behandles:

- **Opplysninger om personer og ulykker, enheter og personer, herunder enkelte særlige kategorier personopplysninger**
Bevegelsesmønster, kjøretøysopplysninger, reg.nr, fødselsdato, kjønn, postnummer fører, anmeldelsesnummer, beskrivelse av ulykke (kan inkl. både personopplysninger og særlige kategorier personopplysninger), ulykkestidspunkt (år/måned/dato/ukedag/klokkeslett), samt ulykke registrert av (saksbehandlers navn).

Når ulykkesopplysningene er ferdig behandlet for et år, slettes fødselsdato og personopplysningene aggregeres i stedet med ettårige alderskategorier. Reg.nr. slettes også når opplysningene er ferdig behandlet for ett år. Øvrig informasjon om selve kjøretøyet og tekniske opplysninger beholdes.

- **Særlige kategorier personopplysninger**
Følgende helseopplysninger: skadegrad (drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd, lettere skadd, uskadd, ukjent), alvorlighetsgrad (angivelse av den mest alvorlige skadegraden i en bestemt ulykke).

- **Opplysninger omfattet av GDPR art. 10**

Straffbare forhold: beskyttelsesutstyr (hjelm, bilbelte, barnesete etc.), kommentar dekk, bevegelse kjøretøy, regulering på stedet for enhet.

6.5.1.1 Behandlingsgrunnlag for ulykkesdata i TRULS

Behandlingsgrunnlaget for behandling av ulykkesdata i TRULS er GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e med vegtrafikkloven § 43b som supplerende rettsgrunnlag. For særlige kategorier personopplysninger vises til unntaket i GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav g med vegtrafikkloven § 43b som grunnlag.

6.5.2 Behovet for behandling av ulykkesdata fra TRULS

De ulykkesdata som skal behandles i NVDB i henhold til forskriftsforslaget skiller seg fra opplysningene som behandles i TRULS på to måter. For det første skal opplysningene behandles i NVDB og deles med andre aktører med et detaljeringsnivå som er mindre enn det som gjelder for TRULS. For det andre er det enkelte ulykkesdata som kun skal behandles i TRULS og ikke i NVDB.

Flere av de ulykkesdata som skal lagres i NVDB vil klassifiseres som særlige kategorier av personopplysninger, nærmere bestemt:

- opplysninger om alvorlighetsgrad¹⁴ for enkeltulykker (men ikke skadegrad på enkeltperson)
- ulykkestype (ulykkeskode)
- ulykkessted (herunder: geometripunkt, kommunenavn, tettsted, mv.)
- ulykkestidspunkt (år/måned/dato/ukedag, klokkeslett i intervaller)
- vegforhold (lysforhold, værforhold, føreforhold mv.)
- involverte enheter i ulykken. Herunder:
 - Kjøretøytype (eksempelvis: personbil, varebil, buss, sykkel, mv.)
 - Informasjon om enhet: Årsmodell, dekktype, registreringsland

6.5.3 Behandlingsgrunnlag for ulykkesdata i NVDB

For behandlinger i NVDB vil GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e) om å utføre en oppgave i allmennhetens interesse være et aktuelt behandlingsgrunnlag. For slik behandling, kreves et supplerende rettsgrunnlag, jf. artikkel 6 nr. 3. For behandling av særlige kategorier av personopplysninger, vises det til artikkel 9 nr. 2 bokstav g).

Vegdirektoratet vurderer at det er behov for å etablere en forskriftshjemmel som gir adgang til å behandle særlige kategorier personopplysninger i NVDB. Når det gjelder

¹⁴ Alvorlighetsgrad er en opplysning som kan kobles til enkeltperson, særlig der det er få eller bare én person involvert i ulykken.

hjemmelsgrunnlaget for dette, vises til omtalen av vegtrafikkloven § 43 b i Prop. 14L (2018–2019) i punkt 8.

Vegdirektoratet legger etter dette til grunn at det kan behandles personopplysninger, herunder særlige kategorier personopplysninger, i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid, selv om Statens vegvesens ansvar for trafikksikkerhetsarbeid ikke kommer direkte til uttrykk i vegtrafikklovgivningen.

Det fremgår av § 43b fjerde ledd at departementet kan gi forskrift med utfyllende bestemmelser om behandling av personopplysninger. Vegdirektoratet vurderer det slik at vegtrafikkloven § 43b kan benyttes til å hjemle behandling av ulykkesdata som utgjør særlige kategorier av personopplysninger etter GDPR artikkel 9 og 10.

6.6 Personopplysninger i bilder fra webkamerasystem og i vegbilder

Vegdirektoratet foreslår en egen bestemmelse om behandling av personopplysninger i webkamerabilder og vegbilder, se forslaget til § 5–4.

Etter Vegdirektoratets vurdering hjemles foreslåtte § 5–4 i veglova § 10 annet ledd og veglova § 62 første og fjerde ledd.

Vegdirektoratet vurderer at grunnlaget for behandling av personopplysninger i webkamerasystemet og i vegbilder er GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e med vegloven § 11f samt forskriften § 5–4 som supplerende rettsgrunnlag.

6.6.1 Bilder fra webkamerasystemet

Oppgavene knyttet til behandling av bilder/bildestrøm fra webkamerasystem langs veg følger av forskriftsforslaget kapittel 10. Definisjonen av webkamera følger av foreslått forskrift § 2–6.

Nærmere omtale av webkamerasystemet følger av notatet punkt 2.1 om de nasjonale oppgavene og systemene og i merknadene til forskriftsbestemmelsene i kapittel 7 nedenfor. Vegdirektoratet vurderer at det vil være nødvendig å behandle personopplysninger ved bruk av webkamerasystemet for at formålet med den nasjonale tjenesten skal kunne nås.

Når det gjelder behandling av personopplysninger ved webkamera og video, viser Vegdirektoratet til Datatilsynets generelle råd for slik behandling.¹⁵ Datatilsynet gir råd om at den som tar bilder må forsøke å sikre at privatbebyggelse ikke kommer med på bildet, at det er lang avstand til det som fanges opp og at bildekvaliteten bør settes lavt slik at det er vanskelig å se detaljer. Hvis det er tilstrekkelig lav kvalitet og avstand til det som fanges opp, forstår Vegdirektoratet det slik at det kan være mulig å unngå innsamling av personopplysninger.

¹⁵ Se: <https://www.datatilsynet.no/personvern-pa-ulike-omrader/overvaking-og-sporing/droner---hva-er-lov/>

I denne forbindelse viser Vegdirektoratet til at den informasjon som samles inn må være så vidt detaljert at publikum kan avgjøre om det er mye eller lite trafikk på vegnettet. Vegdirektoratet presiserer her at kameraene stilles inn slik at de i minst mulig grad resulterer i innsamling av personopplysninger. Likevel vurderes det nødvendig å samle inn bilder av en minimumskvalitet som innebærer at det også samles inn personopplysninger. For eksempel vurderer Vegdirektoratet at det ikke er mulig å lage eller stille inn kamerasystemene slik at kameraene slår seg av når det er stillestående trafikk, der sannsynligheten for at det innhentes personopplysninger må antas å øke. Vegdirektoratet vurderer samlet sett at hensynet til en nasjonal webkameratjeneste innebærer at det er nødvendig å innhente bilder med et stabilt kvalitetsnivå, hvilket også nødvendiggjør innhenting og behandling av personopplysninger.

Vegdirektoratet vil fremheve at de bildene som blir fortløpende kommunisert til offentligheten¹⁶ skal regnes som anonymiserte. Foreslått § 5-4 første ledd er følgelig en bestemmelse som tillater Statens vegvesen og de øvrige aktørene i forskriften å innhente og utveksle bilder som inneholder personopplysninger fra webkamerasystemet. Aktørene, og primært Statens vegvesen, skal så langt mulig anonymisere bildene før disse blir tilgjengeliggjort på internett eller i andre offentlige kanaler. I dag vil dette typisk kunne finne sted ved at kvaliteten nedjusteres etter innhenting fra vegkant, samt at det benyttes automatiske filtre og/eller mørkleggingsfunksjoner som f.eks. skjuler privatbebyggelse o.l. Vegdirektoratet vil for helhetens skyld presisere at disse automatiske tiltakene etter Vegdirektoratets vurdering ikke innebærer at personopplysninger ikke samles inn, men at det foretas anonymisering umiddelbart før bilder publiseres. Følgelig foreslås en egen bestemmelse som regulerer slik adgang til nødvendig innhenting av personopplysninger, samt adgang til å anonymisere bildene. Det presiseres her at det ikke foretas manuell kontroll med bildene som legges ut, ettersom bildene gjøres løpende tilgjengelig på internett.

Vegdirektoratet vil i den forbindelse vise til at det er behov for å behandle personopplysninger i forbindelse med intern administrasjon og kontroll av kameraer og kamerainnstillinger. Kameraer skal i visse tilfeller også kunne benyttes for å hente ut bilder av veg og vegforhold på en slik måte at det benyttes høy oppløsning og eventuelt PTZ-kameraer (Pan-tilt-zoom), som muliggjør innhenting av bildekvalitet i høyere kvalitet enn det som kreves for den løpende webkamerafunksjonaliteten som tilbys til publikum.

6.6.2 Vegbilder

Oppgavene knyttet til behandling av vegbilder i relasjon til behandling av personopplysninger følger av forskriftsforslaget kapittel 11. Definisjonen av vegbilder følger av § 2-7.

Opptak av vegbilder gjøres for å samle inn opplysninger om selve vegnettet. Det må likevel påregnes at innsamling av vegbilder i henhold til oppgavene i forskriftens kapittel 11 ikke lar seg gjøre uten at det samtidig kan behandles personopplysninger om trafikanter, kjøretøyeiere eller øvrig publikum. Etter Statens vegvesens vurdering er det nødvendig å

¹⁶ I dag via internett

kunne innhente vegbilder som også inneholder personopplysninger for at formålet med innhenting av vegbilder skal kunne nås. Når bildene først er samlet inn, skal bildene i utgangspunktet anonymiseres dersom de inneholder personopplysninger. Det vises her til den nærmere beskrivelsen av den nasjonale tjenesten for vegbilder i notatet under punkt 6.11 om de nasjonale systemene og tjenestene.

Vegdirektoratet vurderer at alle aktørene i forskriften skal ha rett til å samle inn vegbilder som samtidig inneholder personopplysninger. Som en konsekvens av dette foreslås det at alle aktørene i forskriften skal ha adgang til å samle inn og deretter anonymisere vegbilder. Vegdirektoratet vurderer at fylkeskommunen, kommunen og vegselskapet også må ha adgang til å sende bildene, herunder ikke-anonymiserte rå-filer, til Statens vegvesen. Forslaget til § 5-4 er derfor formulert slik at alle aktørene kan hente inn og utveksle denne type opplysninger. Statens vegvesen vil deretter sørge for at veggbildene anonymiseres, i den utstrekning dette er praktisk mulig. I alle tilfeller skal det ikke publiseres vegbilder på nett som inneholder personopplysninger, og foreslåtte bestemmelse inneholder derfor heller ingen slik adgang til offentlig publisering av personopplysninger.

Henvisningen til behandlingsaktiviteten anonymisering i foreslått § 5-4 vil etter Vegdirektoratets vurdering åpne for at aktørene kan ta i bruk ulike digitale filtre eller andre tekniske mekanismer for å sikre at materialet som samles inn blir lagret uten personopplysninger.

Videre er det Vegdirektoratets vurdering at det i medhold av foreslått § 5-4 skal kunne samles inn vegbilder både ved bruk av kjøretøy og luftfartøy, i tillegg til andre bevegelige enheter, slik som droner. Dette foreslås presisert i § 5-4 andre ledd.

I sum er det Vegdirektoratets vurdering at adgangen til å samle inn vegbilder vil være en lite inngripende behandlingsaktivitet, all den tid hovedformålet med bildene som samles inn er å innhente dokumentasjon om vegen og vegtraseer, og ikke om trafikken eller om publikum.

6.7 Behandling av lokaliseringsdata fra bevegelige enheter

Behandling av lokaliseringsdata fra bevegelige enheter ansees som en relevant opplysningskategori i forbindelse med de oppgaver som Statens vegvesen og enkelte andre aktører skal være involvert i etter forskriften. Det vises til oppgavene som følger av forskriften kapittel 7 til 15.

Etter Vegdirektoratets vurdering hjemles foreslåtte § 5-5 i veglova § 10 annet ledd og veglova § 62 første og fjerde ledd.

Det vurderes at behandlingsgrunnlaget for denne type personopplysninger er GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e) i kombinasjon med vegloven § 11 f samt foreslått § 5-5 i forskriften som supplerende rettsgrunnlag.

For Statens vegvesens del siktes det særlig til at det er aktuelt å behandle både etterskuddsvis og sanntids GPS-data fra strø- og brøytekjøretøy. På denne måten vil Statens vegvesen kunne tilby bedre data og bedre publikumstjenester. Vegdirektoratet vil i denne forbindelse presisere at det foreslås adgang til behandling av denne type personopplysninger i forskrift ettersom det vil være behov for å behandle personopplysninger ut over det som i normale tilfeller følger av hva som er nødvendig for å

oppnå formålet med driftskontrakten. For det tilfellet at behandlingen av GPS-data samles inn med grunnlag i avtale,¹⁷ er det Vegdirektoratets vurdering at opplysningene vil kunne viderebehandles med hjemmel i foreslåtte § 5–5.¹⁸

Videre antas det relevant å kunne behandle opplysninger om også andre typer bevegelige enheter enn strø- og brøytekjøretøy. I denne forbindelse antar Vegdirektoratet at også fjernstyrte droners sanntids lokalisering og lokaliseringshistorikk vil kunne innebære behandling av personopplysninger om fører av drone. Når det gjelder innsamling av data (vegbilder) fra droner, vises til omtalen i punkt 6.6.26.6.2.

Vegdirektoratet antar også at det vil bli stadig mer aktuelt å behandle denne typen personopplysninger.

6.7.1 Særlig om bruk av kameraer på døgnhvileplasser

Det foreligger et behov for å kommunisere sanntidskapasiteten på døgnhvileplasser (pauseplasser) til bruk for yrkessjåfører. Vegdirektoratet legger til grunn at dette behovet kan løses ved å ta i bruk webkameraer tilsvarende kameraene som benyttes til webkamasystemet slik dette følger av notatet punkt 6.12.15.

Kameraene på døgnhvileplasser vil bli stilt inn slik at det i minst mulig grad skal skje innhenting av personopplysninger. Vegdirektoratet vurderer at foreslåtte § 5–4 og forskriften kapittel 13 åpner for bruk av kamasystem på hvileplasser. Vegdirektoratet legger til grunn at det bør foretas en nærmere personvernkonsekvensvurdering før oppstart av denne aktiviteten, herunder at det blir vurdert hvilke tiltak som må implementeres, blant annet for å sikre ivaretagelsen av prinsippet om dataminimering.

6.8 Utvikling og test

Vegdirektoratet foreslår at det i forskriften inntas en bestemmelse om aktørenes adgang til å behandle personopplysninger til utvikling- og testformål. Det vises til foreslått § 5–6.

Vegdirektoratet anerkjenner at behandling til denne type formål i prinsippet kan innfortolkes i de allerede angitte øvrige formål, slik det følger av foreslåtte §§ 5–1 til 5–5. Når bestemmelsen likevel foreslås, er dette for å tydeliggjøre adgangen til slik behandling for alle involverte aktører. Videre foreslås bestemmelsen som en presisering av hvilke typer personopplysninger som skal kunne benyttes til dette formålet.

Det foreslås at bestemmelsen ikke i seg selv skal regulere behandling av særlige kategorier personopplysninger. Vegdirektoratet gjør derfor ikke en nærmere vurdering av forholdet til aktuell unntakshjemmel i forordningen artikkel 9 nr. 2 bokstav g). Vegdirektoratet presiserer imidlertid at alle aktørene i prinsippet kan benytte særlige kategorier personopplysninger til testformål, dersom dette er nødvendig og i den utstrekning det finnes et egnet behandlingsgrunnlag.

Et mulig behandlingsgrunnlag for Statens vegvesen hva gjelder testing i NVDB, er foreslått forskrift § 5–3, i kombinasjon med vegtrafikkloven § 43 b. Vegdirektoratets standpunkt er

¹⁷ GDPR artikkel 6 nr 1 bokstav b)

¹⁸ GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e)

imidlertid at testing med særlige kategorier personopplysninger som regel både bør og vil kunne unngås.

6.9 Statistikk og forskning

Vegdirektoratet legger til grunn at det vil være nødvendig å behandle statistiske data fra alle ovennevnte datasett, for at forskriftens formål skal nås og for at aktørenes oppgaver skal kunne løses. Vegdirektoratet er kjent med at viderebehandling av personopplysninger til statistikk og forskning regnes som forenlig behandling i henhold til GDPR. Likevel foreslås en egen bestemmelse om denne typen behandling, se forslaget § 5–7, slik at retten til å behandle personopplysninger til dette formålet kommer tydelig frem.

Vegdirektoratet vil fremheve at ordet «analyser» er inntatt i bestemmelsen, og at dette er ment å tilføre aktørene et noe større handlingsrom enn det som allerede følger av GDPR og personopplysningsloven. **Det bes særlig om høringsinstansenes innspill på dette punkt** og om det er behov for en nærmere detaljering av hva som vil omfattes av uttrykket «analyser». Vegdirektoratet foreslår også at bestemmelsen viser til det overordnede formål som følger av forskriften § 1, snarere enn til de nærmere bestemte oppgaver som følger av kapittel 7 til 14.

Vegdirektoratets ønsker å dele mest mulig data med flest mulig. Det er følgelig viktig også å kunne produsere statistikk som det ikke er nødvendig med behandlingsgrunnlag for å behandle. Dette betyr igjen at dette nivået av statistikken ikke kan inneholde personopplysninger, jf. GDPR artikkel 2 nr. 1.

For at et datasett som opprinnelig inneholdt personopplysninger ikke lengre skal inneholde personopplysninger må det foretas en anonymisering.

Offentlig statistikk vil bestå av anonymiserte opplysninger som skal kunne legges ut som statistikk på en nettside som skal være fritt tilgjengelig for alle. Det innebærer at statistikken ikke skal inneholde personopplysninger og derfor ikke være underlagt GDPR. Det behøves derfor ikke noen hjemmel for å motta disse opplysningene.

6.9.1 Om behandling av særlige kategorier personopplysninger til statistiske formål

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt det er nødvendig å behandle særlige kategorier etter foreslått § 5–8 i forskriften. Grunnlaget for slik behandling kunne etter Vegdirektoratets vurdering i tilfelle være GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav j).¹⁹ Dette unntaket i forordningen ville kreve en nærmere regulering i forskrift, herunder forholdet til dataminimering og konkrete tiltak for å ivareta den registrertes interesser. Vegdirektoratet vurderer at behovet for behandling av særlige kategorier personopplysninger etter den foreslåtte forskriften allerede er dekket av forslaget til §§ 5–2 og 5–3. Vegdirektoratet viser for øvrig til at viderebruk til forskning og statistikk ansees som forenlig viderebruk, hvilket også bør regnes som relevant for viderebruk av særlige kategorier personopplysninger. Videre er det Vegdirektoratets vurdering at den statistikken det er behov for å produsere og behandle på dette området, typisk vil falle inn under formålet «trafiksikkerhetsarbeid» slik dette følger av

¹⁹ Se i denne forbindelse Prop. 56 LS (2017–2018) pkt. 7.1.

vegtrafikkloven § 43 b. Det vises til punkt **Feil! Fant ikke referanseilden.** og til omtalen av trafikkdata i punkt **Feil! Fant ikke referanseilden.** og ulykkesdata i punkt 6.5.

6.10 Lagringsbestemmelser

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt det bør innføres konkrete sletteregler for alle personopplysninger etter forskriften. Hensyntatt kompleksiteten og variasjonen av behovet for lagring og utveksling av data, har Vegdirektoratet kommet til at det ikke er hensiktsmessig å detaljregulere lagringstid for personopplysninger som behandles i medhold av foreslåtte bestemmelser §§ 5-1, 5-4, 5-5 og 5-6. Videre er det Vegdirektoratets vurdering at det ikke er nødvendig å innføre lagringsbestemmelser for de nevnte behandlinger.

Omvendt har Vegdirektoratet kommet til at det er nødvendig å regulere nærmere lagringsbestemmelser for personopplysninger av særlige kategorier. Det vises til forslaget §§ 5-2 og 5-3.

Som en konsekvens av dette, foreslår Vegdirektoratet at det innføres en egen bestemmelse om lagringstider, se forslaget til § 5-8. Her vil forordningens generelle prinsipp hva gjelder lagring presiseres i første ledd. I andre ledd inntas konkrete lagringsbestemmelser for særlige kategorier personopplysninger.

6.10.1 Forholdet til arkivloven

Vegdirektoratet presierer at foreslåtte lagringstider for personopplysninger omfattet av § 5-2 og 5-3 beror på en vurdering av lagringsbehovet til de formålene som er angitt i forskriften, og som er drøftet ovenfor. På bakgrunn av at både TRULS og NVDB er systemer som også blir benyttet som arkiv for Statens vegvesen, vil personopplysninger bli lagret i disse systemene også til dette formålet. Som det fremgår ovenfor, vil flere opplysninger lagres i lenger tid enn det som følger av arkivloven.

For personopplysninger som behandles etter øvrige bestemmelser, vil det bero på en konkret vurdering om personopplysningene til det enkelte formål blir lagret i lenger tid enn det som følger av arkivloven. I den utstrekning personopplysninger kun lagres i henhold til arkivloven, vil de ikke samtidig være tilgjengelig for alle aktørene slik det følger av forskriften, ettersom opplysningene i slike tilfeller ikke behandles med det formål og det grunnlag som følger av forskriften. Arkivloven er generelt omtalt i punkt 3.8

6.11 Forholdet til personopplysninger som er underlagt taushetsplikt

Vegdirektoratet vurderer at behandlinger av opplysninger underlagt taushetsplikt i hovedsak vil være aktuelt i forbindelse med behandling av ulykkesdata som omfatter ulykkesalvorlighets- og skadegrad. Etter Vegdirektoratets forståelse vil det likevel kun være unntaksvis at slike opplysninger er underlagt taushetsplikt.

Ettersom det ikke kan utelukkes at det er aktuelt å behandle personopplysninger som samtidig er underlagt taushetsplikt, foreslår Vegdirektoratet at det presiseres i forskriften

§ 5–11 at vegmyndighetene kan behandle taushetsbelagte personopplysninger uten hinder av forvaltningsloven § 13, dette med hjemmel i forvaltningsloven § 13 g.²⁰

6.12 Forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene

Retten til privatliv er en grunnleggende forutsetning for et fritt demokratisk samfunn som blant annet følger av Grunnloven § 102, Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) artikkel 8 og FNs internasjonale konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP) artikkel 17.

Det er antatt at SP artikkel 17 ikke gir den enkelte en bredere beskyttelse enn det som følger av EMK artikkel 8, se også tilsvarende vurderinger i Prop. 131 L (2018–2019) punkt 4.2.

Etter Statens vegvesens vurdering, ligger adgangen til behandling av personopplysninger i forskriftsforslaget innenfor de lovbestemmelser som forskriften foreslås hjemlet i. Det siktes i denne forbindelse til veglova § 10 annet ledd, § 11f annet ledd, § 62 første og fjerde ledd, vegtrafikkloven § 43b første og fjerde ledd og forvaltningsloven § 13 g.

Slik Statens vegvesen ser det, fremgår det ikke av forarbeidene til nevnte lovbestemmelser at det er foretatt nærmere vurderinger av retten til privatliv i relasjon til de rettigheter og plikter som detaljeres i forslaget til ny vegdataforskrift. Vegdirektoratet har derfor foretatt en vurdering av hvorvidt de sentrale behandlingene av personopplysninger etter forskriften sannsynligvis vil utgjøre et inngrep etter EMK art. 8 og hvorvidt et eventuelt inngrep er lovlig.

Som et generelt utgangspunkt er det Vegdirektoratets vurdering at behandling av personopplysninger typisk vil utgjøre et inngrep hvis innhenting finner sted i den private sfære. Personopplysninger som samles inn fra åpne kilder eller i det offentlige rom, vil ikke uten videre være dekket av retten til privatliv.²¹ Det vises i denne forbindelse til Prop. 80 L (2019–2020) punkt 4.2.2. En naturlig språklig forståelse tilsier at ordlyden «privatliv» og «hjem» ikke gjelder steder der offentligheten har fri adgang, slik det i prinsippet vil være med opplysninger som samles inn fra det offentlige vegnett. Mer systematiske former for innhenting og f.eks. spaning vil derimot utgjøre et inngrep, jf. Den europeiske menneskerettsdomstolen (EMD) sin avgjørelse *Peck mot Storbritannia* (28. januar 2003). I saken *Uzun mot Tyskland* (2. september 2010) uttalte EMD at en person utenfor sitt private hjem og sfære må kunne forvente å være synlig for andre, men ved mer systematisk innsamling vil privatlivsbetraktninger kunne gjøre seg gjeldende. Vegdirektoratet anerkjenner imidlertid at nyere avgjørelser fra EMD tilsier at terskelen for inngrep er nokså lav, herunder at inngrep i enkelte tilfeller kan anses å finne sted bare ved at personopplysninger i det hele tatt lagres.²² Et nærmere vurderingstema som kan bidra til avklaring av inngrepsterskelen, er etter Vegdirektoratets forståelse hvorvidt behandlingen av personopplysninger skjer ut over det som må regnes som forutberegnelig eller forventet.²³

²⁰ Bestemmelsen trådte i kraft 1. juli 2021. Se Prop 166 L (2021–2021).

²¹ Se også: Guide on chase-law of the European Court of Human Rights av 31. august 2022 pkt. I.A.1 nr. 11 (side 9).

²² Det vises i denne forbindelse til domstolens avgjørelse i *Big Brother Watch et al. vs UK* (mai 2021), se premiss 324.

²³ Se EMDs avgjørelse *Benedik v. Slovenia*, særlig premiss 100, 103 og 109.

Forslaget til forskrift innebærer at det vil kunne foretas systematiske innsamlinger av personopplysninger fra og av privatpersoners bevegelser på offentlig veg. Det siktes her til følgende behandlinger:

- Trafikkdata, jf. punkt 6.3.1: Et kjøretøys passeringstid- og sted, fart, lengde, type, vekt og tidsluke mellom kjøretøy, herunder særlig når det benyttes identifikator for kjøretøyet
- Reisetidsdata, jf. punkt 6.3.2: Tidspunkt for passering av målepunkter og identifikator for kjøretøyet
- Behandling av personopplysninger ved (VTS), jf. punkt 6.4.1: Bilder og video av hendelser på veg, samt VTS-hendelseslogg.

Videre er det Vegdirektoratets vurdering at behandling av ulykkesdata, jf. punkt 6.5, i prinsippet kan regnes som et inngrep, selv om foreslått behandling i forskriften i prinsippet kun omfatter viderebehandling av allerede innsamlede data.

Etter Vegdirektoratets syn, er ovennevnte behandlinger likevel av mindre omfattende og intensiv art enn den behandling som eksempelvis er knyttet til innkreving av bompenger og ferjebillettering.²⁴ Sistnevnte behandling er tidligere også vurdert opp mot retten til anonym ferdsel. Etter Vegdirektoratets vurdering, er ikke foreslåtte behandlinger i forskriften her i direkte konflikt med retten til anonym ferdsel. Slik Vegdirektoratet ser det, er de foreslåtte behandlinger av langt mer midlertidig art. Personopplysninger i trafikkdata og reisetidsdata blir i liten grad beholdt i sin innsamlede form, opplysningene aggregeres eller anonymiseres kort tid etter innsamlingen av dataene. Det vises i denne sammenheng også til distinksjonen mellom anonyme og såkalt sporfrie løsninger i bompengesektoren. Tidligere sporfrie løsninger involverte også behandling av personopplysninger, men opplysningene ble slettet etter kort tid. Vegdirektoratet vurderer at behandlingene som finner sted etter foreslått forskrift med hensyn til trafikkdata og reisetidsdata prinsipielt har likhetstrekk med konseptet sporfri løsning. Vegdirektoratet viser her til Personvernemndas vedtak PVN-2005-11 der sporfritt alternativ er nærmere beskrevet. Etter Vegdirektoratets syn er behandlingene etter vedtaket ikke i konflikt med retten til anonym ferdsel.

Når det gjelder spørsmålet om de foreslåtte behandlinger samlet sett må anses som inngrep etter EMK artikkel 8, er Vegdirektoratet under tvil kommet til at dette er tilfelle. Det vises hovedsakelig til at omfanget av foreslått behandling er systematisk og omfattende.

Etter Vegdirektoratets vurdering bør inngrepene riktignok ikke regnes for å ligge innenfor kjerneområdet av retten til privatliv. Kjerneområdet er tradisjonelt blitt delt i fem kategorier som ikke vil bli redegjort for i det følgende. Etter Vegdirektoratets vurdering er det særlig overvåkning og hemmelig innsamling av informasjon som er blitt vurdert som inngrep innenfor kjerneområdet av retten til privatliv.²⁵ Samfunnsmessige behov kan gå foran enkeltindividenes rett til privatliv. Inngrep er likevel bare tillatt dersom det foreligger hjemmel i nasjonal lov, inngrepet forfølger et legitimt formål og anses nødvendig i et demokratisk samfunn.

²⁴ Det vises i denne sammenheng til Prop. 116 L (2020-2021) pkt. 4.1.

²⁵ Det vises eksempelvis til EMDs avgjørelser Amann mot Sveits, Rotaru mot Romania og Uzun mot Tyskland.

6.12.1 Lovskravet

Det følger av Grunnloven § 113 at myndighetenes inngrep overfor den enkelte må ha grunnlag i lov. Tilsvarende krav følger også av EMK. Det er ikke holdepunkter for at Grunnloven § 102 første ledd første punktum stiller strengere krav enn EMK artikkel 8 i denne sammenheng, jf. Prop. 56 LS (2017–2018) s.34. Vegdirektoratet viser også til at Høyesterett i HR–2015–206–A avsnitt 60 og HR–2014–2288–A avsnitt 23 til 30 har innfortolket en tilsvarende inngrepsadgang i Grunnloven som etter EMK. Grunnlovens hjemmelskrav i § 113 må på dette området tolkes og anvendes i samsvar med lovskravet i EMK.

Det følger av praksis fra EMD at det bør foretas en tre stegs-test ved avgjørelsen av om et inngrep er «i samsvar med loven». Inngrepet må ha grunnlag i nasjonal lovgivning, loven må være tilgjengelig og loven må være formulert på en slik måte at individet kan forutse hvilke konsekvenser en bestemt handling kan innebære. Jo mer inngripende tiltaket er, desto strengere krav stilles til det rettslige grunnlaget.

Når det gjelder kravet om at inngrepet har grunnlag i nasjonal lovgivning, er det Vegdirektoratets syn klart at forskriftsforslaget i §§ 5–1, 5–2 og 5–3 oppfyller dette kravet, i sammenheng med de respektive lovbestemmelsene som disse bestemmelsene foreslås hjemlet i. Vegdirektoratet vurderer at foreslåtte forskriftsbestemmelser er tilstrekkelig presist angitt.

6.12.2 Legitimt formål

Eventuelle inngrep må i utgangspunktet forfølge et eller flere av de formål som følger av EMK artikkel 8 nr. 2. De angitte legitime formålene som kan forfølges er hensynet til «den nasjonale sikkerhet, offentlige trygghet eller landets økonomiske velferd, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral, eller for å beskytte andres rettigheter og friheter». Etter departementets syn vil behandlingen av trafikkdata, reisetidsdata og ulykkesdata bidra til å sikre offentlig trygghet og landet økonomiske velferd, samt beskytte helse. Vegdirektoratet anser også at behandlingen kan være egnet til å forebygge uorden. Det vises kort til at formålet med behandlingene i forskriften er særlig knyttet til trafikkinformasjon, trafikkstyring og beredskap.

6.12.3 Forholdsmessighet

Det tredje kravet som må oppfylles for at et inngrep kan tillates, er at inngrepet er «nødvendig i et demokratisk samfunn». Det følger av EMDs praksis at inngrepet ikke trenger å være uunnværlig, men at inngrepet må være mer enn bare rimelig eller ønskelig.²⁶

Etter Vegdirektoratets syn vil forslaget om behandling av personopplysninger i trafikkdata, reisetidsdata og ulykkesdata, samt ved videoovervåkning, utgjøre et begrenset inngrep. Særlig kan det fremheves at personopplysninger i trafikkdata og reisetidsdata vil bli aggregert eller anonymisert kort tid etter innsamling. Allerede innsamlede ulykkesdata vil

²⁶ Vegdirektoratet viser i denne forbindelse til HR–2015–206–A hvor Høyesterett i avsnitt 60 uttaler at forholdsmessighetsvurderingen «må ha for øye balansen mellom de beskyttede individuelle interessene på den ene siden og de legitime samfunnsbehovene som begrunner tiltaket på den andre».

kun sammenstilles og deles i den utstrekning dette er nødvendig. Den overordnede forholdsmessigheten i å utføre tjenester som sikrer trafikkinformasjon, trafikkstyring og beredskap følger etter Vegdirektoratets vurdering også av veglova §§ 10, 11 f, 62 første og fjerde ledd, samt av vegtrafikkloven § 43b. Når det gjelder videoovervåking av vegnettet ved VTS, kan denne behandlingen regnes som mer intensiv enn behandling av personopplysninger i trafikkdata og reisetidsdata. Det samfunnsmessige behovet for behandling er likevel tilsvarende større, og det vises i denne forbindelse til omtalen i punkt 6.4. Videre foreslår Vegdirektoratet en nærmere regulering av adgangen til viderebruk av personopplysninger fra HBT og VTS-hendelseslogg for å kunne fastsette, gjøre gjeldende eller forsvare et rettskrav i forbindelse med skade på offentlig veg.²⁷ Vegdirektoratet vurderer at samfunnets interesse i at staten og øvrige vegmyndigheter skal kunne holde skadevoldere ansvarlige for sine handlinger er tilstrekkelig begrunnelse for at behandlingen må ansees forholdsmessig. Dette må etter Vegdirektoratets syn også gjelde der det eventuelt er nødvendig å behandle særlige kategorier personopplysninger, slik unntaket i GDPR artikkel 9 annet ledd bokstav f også åpner for.

Når det gjelder behandlingen av ulykkesdata, kan også dette regnes som mer sensitivt enn behandlingen knyttet til trafikkdata og reisetidsdata, men hensynet til trafikksikkerhet gjør seg gjeldende med styrke på dette området, se også punkt 6.5.

Etter Vegdirektoratets vurdering bør det fremheves at trafikantene har en noe begrenset mulighet til å innrette sin handlemåte slik at behandling ikke finner sted. Innrettelsesbehovet gjør seg likevel først og fremst gjeldende for adferdsregulerende bestemmelser. Ovennevnte behandlinger foreslås ikke innført for å påvirke borgernes handlingsmønster. Trafikantene vil med utgangspunkt i forskriften få kunnskap om at ferdsel på veg innebærer behandling av personopplysninger, altså at det vil være forutberegnelig for den enkelte at det innhentes personopplysninger om den enkeltes ferdsel på veg. I tillegg er det Vegdirektoratets vurdering at det for publikum bør anses forutberegnelig og forholdsmessig at vegmyndighetene innhenter informasjon fra veg for å sørge for trafikkinformasjon, trafikkstyring og beredskap.

Videre er det Vegdirektoratets vurdering at GDPR er et relevant regelverk å hensynta i forholdsmessighetsvurderingen. Forordningen oppstiller klare forpliktelser til de behandlingsansvarlige når det gjelder behandlingen av personopplysninger. Det vises til de grunnleggende prinsippene i artikkel 5, herunder prinsippet om dataminimering.²⁸ De foreslåtte reguleringer i forskriften er utformet med formål om å oppfylle kravene i GDPR. På denne måten foreligger det allerede relevante begrensninger i lov som fører til at inngrepet i den enkeltes privatliv må anses begrenset.

Samlet sett er det Vegdirektoratets vurdering at de foreslåtte behandlinger er nødvendig ut fra samfunnsmessige behov og at inngrepene står i forhold til formålene som søkes oppnådd.

²⁷ Se forskriftsforslaget § 5–2 annet ledd.

²⁸ Se i denne forbindelse eksempelvis Satakunnan Markkinapörssi Oy and Satamedia Oy v. Finland (27. Juni 2017), premiss 129 flg.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene i forskriften

Oppbyggingen av forslaget til forskrift innebærer at forskriften er inndelt i to hoveddeler: En generell del som omfatter kapittel 1 til 6 (samt kapittel 16 om ikrafttredelse), og en spesiell del, kapittel 7 til 15, som regulerer ansvar og oppgaver til de nasjonale tjenestene.

Fagkapitlene har forholdsvis lik struktur, med bestemmelser knyttet til hver enkelt tjeneste og system. Enkelte fagkapitler har spesifikke bestemmelser om samarbeid som utfyller de generelle samarbeidsbestemmelsene i kapittel 4. Det tas forbehold om at konkrete navn som er benyttet for systemer og tjenester i forskriftsforslaget kan bli endret gjennom fremtidig systemutvikling.

7.1 Til kapittel 1. Formål og virkeområde

Den nye forskriften har, sammenlignet med gjeldende vegdataforskrift, utvidet virkeområdet til også å inkludere riksveg og alle kommunale veger. Forskriften stiller krav til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene som vegmyndigheter, og til vegselskapet.

7.1.1 Til § 1–1 Formål

Første ledd handler om å sikre oppdatert datagrunnlag om det offentlige vegnettet og trafikken der samt å bidra til god vegtransport og godt underlag for planlegging og forvaltning av offentlige vegnett, samt til fastsetting av økonomiske rammer. Bestemmelsens andre ledd viser at forskriften vektlegger bruk, analyse og tilgjengeliggjøring av dataene for å dekke vegbrukernes behov for data gjennom informasjonstjenester og et digitalt og navigerbart vegnett. Bestemmelsens tredje ledd viser at forskriften skal sikre at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan kan ivareta sine oppgaver, slik de er beskrevet i § 3–1, for å ivareta et sikkert, fremkommelig og velfungerende vegsystem.

7.1.2 Til § 1–2 Virkeområde

Bestemmelsen fastlegger hva som er regulert i forskriften. Det fremgår at dette er ansvar, ulike oppgaver og samarbeid for pliktsubjektene knyttet til data til nasjonale tjenester, samt ansvar for og oppgaver innen trafikkstyring, trafikkberedskap og trafikkinformasjon for offentlig veg.

Med ordet «innhente» menes innsamling av data fra vegnettet. Med ordet «formidle» menes levering av dataene fra vegmyndighet og til de nasjonale tjenestene slik de er definert i § 3–1.

7.2 Til kapittel 2. Definisjoner

Forskriften har et eget kapittel om definisjoner for å forenkle lesingen av forskriften. Definisjonene i kapittel 2 gjelder for begrepene slik de skal forstås i denne forskriften. Definisjonene er ikke ment å gjelde utover virkeområdet for forskriften. Alle fagkapitlene (kap. 7 til 14) har egne bestemmelser om definisjoner i kapittel 2.

7.2.1 Til § 2-1 Overordnede definisjoner

Statens vegvesen har flere roller som er regulert i forskriften. Rollen som nasjonalt fagorgan defineres i bokstav a). I bokstav b) er vegmyndighet definert, og vi ser av denne at Statens vegvesen anses som en vegmyndighet på lik linje med øvrige vegmyndigheter. Det medfører at når begrepet vegmyndighet brukes i forskriften, omfatter dette Statens vegvesen, som vegmyndighet for riksveg, i tillegg til fylkeskommunene og kommunene.

7.2.2 Til § 2-2 Definisjoner vedrørende personopplysninger og digital sikkerhet

I bokstav a) forklares at særlig for kapitlene 5 og 6 om personopplysninger og digital sikkerhet er Statens vegvesen brukt både om rollen som nasjonalt fagorgan og som vegmyndighet. Bakgrunnen for dette er at Statens vegvesen er behandlingsansvarlig som virksomhet for all behandling av personopplysninger som skjer i etaten.

Det samme prinsippet er valgt i bestemmelsene om digital sikkerhet. Statens vegvesen som virksomhet er ansvarlig for sikkerhetstiltak ved behandling av data og for å håndtere sikkerhetshendelser og etablering av tiltak for å hindre skade på informasjon.

I bokstav b) er digital sikkerhet definert til å omfatte både beskyttelse av infrastruktur i digitale tjenester inkludert utstyr, komponenter, kommunikasjon og programvare, samt beskyttelse av dataene og informasjonen som behandles.

7.2.3 Til §§ 2-3 til 2-10

Dette er definisjoner av begreper som benyttes i fagkapitlene (kap. 7 til 15).

7.3 Til kapittel 3. Ansvarsområder og generelle bestemmelser

7.3.1 Til § 3-1 Nasjonale oppgaver

I bestemmelsene §§ 3-1 og 3-2 vises det til Statens vegvesens oppgaver som nasjonalt fagorgan. § 3-1 lister opp og gir en oversikt over oppgaver som hører til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Alle tjenestene nevnt i bestemmelsen har tilhørende bestemmelser i kapitlene 7-15.

Det er viktig å merke seg at første ledd i § 3-1 angir at ansvaret for de nasjonale tjenestene inkluderer både forvaltning og utvikling. Det skal sikre at de til enhver tid oppfyller behovene, både funksjonelt og teknologisk.

Andre ledd utdyper Statens vegvesens ansvar med varsling av brukerne og retting ved oppdagede feil. Tredje ledd tildeler ansvar til Vegdirektoratet for å fastsette formater for dataformidling til de nasjonale tjenestene. Formatene skal i størst mulig grad være basert på internasjonale standarder og den reguleringen av formater som kreves i forordningene under ITS-direktivet. Det forutsettes at slike formatkrav tas inn i veiledninger og tekniske beskrivelser.

Dynamisk informasjon og data i sanntid om veg-, trafikk- og føreforhold m.m. skal tilgjengeliggjøres i Datex II formatet. Det er et gjennomgående krav i ITS-direktivet og

særrettsaktene at dette formatet brukes for utveksling og tilgjengeliggjøring av dynamisk trafikkinformasjon.

Når det gjelder statiske data som beskriver veginfrastrukturen og dens egenskaper, er det en klar utvikling mot et standardformat for utveksling og tilgjengeliggjøring av slike data. Datautvekslingen mellom nasjonale vegdatabanker og brukerne av vegdata, som f.eks. produsenter av kartgrunnlag til navigasjonssystemer i biler, vil da kunne skje mer effektivt, raskere og med færre feilkilder. En internasjonal standard for format og metodikk, TN-ITS, som Norske fagmiljøer har deltatt i utvikling av, er tatt inn som krav i nye forordninger under IT-direktivet fra EU. Implementering i Europa av denne standarden er i rask utvikling.

I den grad det er behov for å endre eller definere nye formater vil det bli en del av det faglige samarbeidet etter kapittel 4 i forskriften.

7.3.2 Til § 3–2 Særlig om vegtrafikksentral

Bestemmelsen i første ledd slår fast at ansvaret for VTS ligger til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Andre ledd beskriver VTS sitt ansvar og oppgaver for offentlig veg og trafikken der. Tredje ledd fastlegger at VTS skal iverksette vedtak om midlertidige trafikkreguleringer vedtatt av vedtaksmyndighet, jf. Vegtrafikkloven § 7 andre ledd. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5.7.3.

VTS har som oppgave å overvåke og styre vegtrafikken for statlige og fylkeskommunale veier. VTS gir trafikkinformasjon til publikum og andre etater om hendelser på vegnettet og konsekvenser av disse. Oppgavene omfatter både normalsituasjonen, avvikssituasjoner og uønskede hendelser, samt planlagte og akutte situasjoner. VTS håndterer hendelser som for eksempel skred og flom, ekstreme værforhold, spesielt vanskelige kjøreforhold, skade på infrastruktur, ulykker og kjøretøystans.

VTS mottar sikkerhetskritiske alarmer fra tunneler og trafikkstyringsanlegg ved hjelp av videoovervåking med lukket nett, automatisk hendelsesdetektering (ofte koplet til videoovervåkingen), samtaler fra SOS-telefoner fra tunnel, informasjon om hendelser fra politi og redningsetater, publikum, veieiere/entreprenører/fergeselskap og andre samarbeidspartnere, som for eksempel media og bilbergere.

Samarbeid og samhandling med nødetatens operasjonssentraler står sentralt i hendelseshåndteringen. VTS varsler andre aktører ved hendelser. Drift og vedlikehold av vegnettet utføres av driftsentreprenører og elektroentreprenører som har avtale med vegmyndighet. VTS skal ha oversikter med kontaktinformasjon om entreprenører, byggherreorganisasjon, ledelse og andre ressurser for å håndtere hendelser på og langs veg hele døgnet. I Statens vegvesens vegnormal N601 (Sikkerhetskrav for elektriske anlegg i og langs offentlig veg) er det fastsatt krav til kontrollromssystemer på VTS, krav til systemsikkerhet og utforming og betjening.

Alle trafikkstyringsanlegg som kan fjernstyres skal være knyttet til VTS som kan utføre stenging og regulering av kjørefeltbruk, stenging og etablering av omkjøringsvisning, toveisregulering i ett løp på flerfeltsveier, nedskilting av fart ved bruk av variable fartsgrenser, tilfartskontroll og køvarsling. Dette skal være basert på at fullmakt til iverksetting av slik trafikkregulering er gitt gjennom vedtak fra skiltmyndighet. Slikt vedtak

kan gjelde for alle aktuelle trafikkstyringsanlegg og gjelde inntil videre. Aktivisering av vedtak for trafikkstyring ved avvikssituasjoner skal loggføres. Politiet har det overordnede ansvaret for trafikkregulering når hendelser oppstår. Både politiet, Statens vegvesen og kommunen har myndighet til å stenge en veg og omdirigere trafikken hvis dette er nødvendig i forbindelse med en hendelse. Politiets myndighet til å regulere trafikk er gitt i vegtrafikkloven § 9.

VTS har ansvar for systemene for trafikkovervåking som inkluderer lukket system for videoovervåking, telefonisystem, hendelsesbasert toppsystem (HBT), VTS-hendelseslogg og styringssystem for trafikkstyringsanlegg. Flere av disse kan medføre behandling av personopplysninger. Dette er nærmere omtalt i kapittel 6.

VTS' ansvar og oppgaver er i dag ikke forskriftsfestet. Vegdirektoratet foreslår derfor å forskriftsfeste VTS som en nasjonal tjeneste.

7.3.3 Til § 3-3 Vegmyndighetene og vegselskapet

Bestemmelsen fastsetter vegmyndighetenes og vegselskapets ansvar for at dataene som innhentes, kvalitetssikres og formidles, er tilpasset de nasjonale systemene og tjenestene for trafikkstyring, -beredskap og -informasjon. At dataene som mottas er oppdaterte, sammenlignbare og av kjent kvalitet, er avgjørende for tjenestenes pålitelighet og at de som bruker datainnholdet kan være trygge på dataenes gyldighet.

Det er et gjennomgående krav i forskriften at detaljerte oppskrifter for innhenting og formidling av data skal defineres i fastsatte veiledninger og tekniske beskrivelser som utarbeides i samarbeid mellom vegmyndighetene og vegselskapet jf. § 4-1. Det følger av § 3-3 at vegmyndighetene og vegselskapet har ansvar for at innhenting, kvalitetssikring og formidling av data gjøres i tråd med bestemmelsene i forskriften, samt i datakatalogen, veiledninger og tekniske beskrivelser som er utarbeidet i samarbeidet. Dette kravet gjentas ikke i hvert enkelt fagkapittel.

Bestemmelsen fastsetter i bokstav b) et ansvar for å varsle om avvik og feil i data, dataleveranser, systemer og utstyr og iverksetting av nødvendige tiltak i henhold til tekniske beskrivelser og veiledningsmateriell etter kapittel 4.

7.3.4 Til § 3-4 Særlig om Oslo kommune

Bestemmelsen medfører en videreføring av dagens vegdataforskrift. Paragraf § 3-4 gjelder særskilt for Oslo kommune fordi det i Oslo kommune er noen kommunale veger som skal behandles som fylkesveg etter denne forskriften.

7.3.5 Til § 3-5 Økonomisk ansvar

Bestemmelsen fastslår i bokstav a) vegmyndighetenes og Statens vegvesen som fagorgan sitt økonomiske ansvar. Alle disse har et selvstendig økonomisk ansvar for kostnader knyttet til eget vegnett, egne oppgaver knyttet til systemer, utstyr og egne kostnader som følger av samarbeidsbestemmelsene. Det økonomiske ansvaret korresponderer med ansvaret for oppgavene gitt av bestemmelsene i forskriften.

Bestemmelsen fastsetter i bokstav b) at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og vegselskapet skal dekke kostnader for testing og tilpasninger av egne systemer ved innføring av ny teknologi eller metodikk.

7.4 Til kapittel 4. Samarbeidsbestemmelser

7.4.1 Til § 4-1 Samarbeid

Forskriftens kapittel 4 er hjemlet i veglova § 10 annet ledd og er en konsekvens av regionreformen, opphøret av «sams vegadministrasjon» og Stortingets beslutning om å styrke lokal handlefrihet.

For å opprettholde samfunnsviktige nasjonale tjenester med gode, sammenlignbare data og samordnet tjenestenivå gjennom landet, er det nødvendig med detaljerte tekniske beskrivelser og veiledninger som utfyller denne forskriften, og som i stor grad viderefører og oppdaterer dagens praksis. I henhold til dagens vegdataforskrift er det opp til Vegdirektoratet å bestemme alle nødvendige detaljer jf. vegdataforskriften § 3. Nå foreslås det et pliktig, faglig samarbeid som skal bidra til økt medvirkning. For å sikre medvirkning for vegmyndighetene og vegselskapet er derfor forskriftens bestemmelser om samarbeid svært viktige. Samarbeidet skal skje i faglige fora under ledelse av Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan og hvor vegmyndighetene og vegselskapet har egne faglige representanter.

Leveransene fra samarbeidsforaene, i første rekke tekniske beskrivelser og veiledninger, skal fastsettes av Vegdirektoratet for å sikre best mulig nøytralitet og likeverd i samarbeidet.

§ 4-1 Samarbeid har bestemmelser som kortfattet regulerer at:

- (første ledd) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan gis ansvar for å organisere og lede faglige samarbeidsfora som skal inkludere utvikling, innovasjon og innføring av ny teknologi.
- (andre ledd) Vegdirektoratet har ansvar for å fastsette de tekniske beskrivelsene og veiledningene, samt å påse at alle parter har lik mulighet til medvirkning.
- (tredje ledd) samarbeidet skal beskrive prinsipper for fastsettelse av omfang av datainnhenting samt plassering og forvaltning av installasjoner (inkludert planlegging, testing og idriftsettelse). Bakgrunnen er de store ulikhetene mellom pliktsubjektene avhengig av vegnettets funksjon og betydning. Disse prinsippene forutsettes inkludert i veiledninger og tekniske beskrivelser.
- (fjerde ledd) samarbeidet skal omfatte digital sikkerhet inkludert håndtering av sikkerhetshendelser.
- (femte ledd) alle vegmyndighetene og vegselskapet er pliktige til enten å delta selv, eller være representert, i samarbeidsfora for en nasjonal tjeneste dersom de er tilkoblet den aktuelle nasjonale tjenesten.

I enkelte fagkapitler er det særskilte bestemmelser om samarbeid fordi det i disse tjenestene er spesielle forhold som må spesifiseres i forskriften. Dette gjelder §§ 8-2, 12-2 og 14-2. Noen ansvarsbestemmelser i forskriften benytter betegnelsen «i samråd med». Dette gjelder

der Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan skal fastsette omfang, prinsipper eller detaljer og hvor dette skal skje etter nærmere samarbeid med berørte vegmyndighet/vegselskap.

Det praktiske rundt etablering og drift av samarbeidet samt eventuell formalisering og forankring av samarbeidsfora er ikke fastsatt foreløpig. Det er lang praksis for samarbeid mellom vegmyndighetene og Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, for eksempel ved utvikling og endring av Statens vegvesens håndbøker, som i stor grad benyttes av alle fylkeskommuner. En del er også regulert via bilaterale avtaler med Statens vegvesen. Dette uformelle samarbeidet skal pågå som vanlig og fortsette som før inntil det erstattes av et mer formelt samarbeid.

Nasjonale veiledninger og tekniske beskrivelser vil erstatte dagens håndbøker innenfor forskriftens virkeområde. For å sikre dataleveranser og funksjon av nasjonale tjenester, er det nødvendig med en overgangsperiode der dagens håndbøker og andre veiledninger vil gjelde. For kommunene er pliktene etter forskriften nye. For kommunenes vedkommende må samarbeidet ta stilling til om data fra kommunal veg i første omgang skal leveres etter prinsipper fastsatt i eksisterende håndbøker og veiledninger i påvente av fastsettelse av reviderte tekniske beskrivelser og veiledninger.

7.5 Til kapittel 5. Behandling av personopplysninger

Forskriftsforslaget inneholder et eget kapittel som hjemler nødvendig behandling av personopplysninger etter forskriften. Dette gjelder særlig behandling av personopplysninger ved innhenting og utveksling av data til og fra de nasjonale systemene. I dette kapitlet omtales Statens vegvesen som virksomhet, både i rollen som nasjonalt fagorgan og som vegmyndighet. Nærmere omtale av personvernrettslige problemstillinger følger av notatet kapittel 6.

7.5.1 Til § 5-1 Behandling av personopplysninger i trafikkdata og reisetidsdata

Bestemmelsene er ment å gi pliktsubjektene generell adgang til behandling av personopplysninger når det er nødvendig for å utføre de oppgaver som følger av forskriftens kapittel 8. Det er presisert i første ledd at de mest aktuelle behandlingsaktiviteter er innhenting, utveksling, sammenstilling og anonymisering av personopplysninger.

Hvilke personopplysninger som kan behandles som en del av trafikkdata, følger av bestemmelsens andre ledd. De personopplysninger som kan behandles i forbindelse med reisetidsdata er angitt i tredje ledd. I fjerde ledd foreslås presisert at trafikanter og kjøretøyeiere er de to relevante kategorier registrerte.

7.5.2 Til § 5-2 Behandling av personopplysninger ved vegtrafikksentral

Bestemmelsen er ment å gi Statens vegvesen adgang til å behandle personopplysninger ved sine vegtrafikksentraler. Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for personopplysninger som samles inn og behandles ved VTS, herunder i videosystem, hendelseslogg og telefonisystem. Vegdirektoratet foreslår at vegmyndighetene og vegselskapet som samler inn videobilder fra veg, gjør denne behandlingen på vegne av Statens vegvesen som databehandlere. Se i denne forbindelse også kommentaren til foreslått § 5-8.

De personopplysninger som samles inn i denne forbindelse omfatter også opplysninger om ulykker, og følgelig også informasjon som er omfattet av GDPR artikkel 9 og 10. Det vises til foreslått § 5-2 annet ledd.

I annet ledd følger en bestemmelse som fastslår at Statens vegvesen kan behandle personopplysninger i forbindelse med skade på veg, herunder utlevere slike opplysninger til vegmyndighetene og vegselskapet til samme formål. Utlevering til vegselskapet kan skje i den utstrekning opplysningene ikke samtidig regnes som taushetsbelagte opplysninger. Bestemmelsen gjelder opplysninger knyttet til person og kjøretøy som har voldt skade og som er nødvendig å behandle for å avgjøre hvorvidt vegmyndighetene, vegselskapet eller Statens vegvesen har et erstatningskrav. Når det gjelder forvaltningsmyndighetenes adgang til å behandle opplysningene, vises det i denne forbindelse til GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e). For særlige kategorier personopplysninger vises det til unntaksregelen i GDPR artikkel 9 nr. 2 bokstav f).

I tredje ledd følger hvilke personopplysninger som kan behandles, inkludert personopplysninger som vil være omfattet av GDPR artikkel 9 og 10. Kategorier av registrerte følger av femte ledd, og vil her være trafikanter, kjøretøyeiere og publikum.

7.5.3 Til § 5-3 Behandling av personopplysninger i data om trafikkulykker i NVDB

Bestemmelsen gjelder behandling av data om trafikkulykker (ulykkesdata) i NVDB. I første ledd er det angitt at Statens vegvesen kan lagre ulykkesdata fra Statens vegvesens trafikkulykkesystem i NVDB. På denne måten kan fylkeskommunene, kommunene og vegselskapet få tilgang til utvalgte ulykkesdata via NVDB, jf. annet ledd. Det følger av forskriftsforslaget § 5-11 at dette også gjelder i de tilfeller opplysningene må ansees taushetsbelagt. De opplysninger som lagres i NVDB i kraft av foreslått § 5-3 skal ikke gjøres offentlig tilgjengelig.

I bestemmelsens tredje ledd følger hvilke personopplysninger som kan behandles i NVDB. Kategorier av registrerte er trafikanter og kjøretøyeiere, hvilket er presisert i fjerde ledd.

7.5.4 Til § 5-4 Behandling av personopplysninger fra webkamera og i vegbilder

Foreslått § 5-4 omfatter overordnet sett to ulike behandlingsformål. I første ledd foreslås en regulering av personopplysninger i bilder av trafikk på veg via webkameranettet. I andre ledd foreslås en regulering av behandling av personopplysninger i bilder som dokumenterer selve vegen, såkalte vegbilder. Personopplysninger kan behandles for å gjennomføre de oppgaver som følger av henholdsvis kapittel 10 og 11 og kapittel 15. Videre følger det av første ledd at de mest aktuelle behandlingsaktivitetene er innhenting, utveksling og anonymisering.

Det antas at det vil behandles langt flere personopplysninger i bilder av trafikk på veg enn for vegbilder. Webkameranettet skal fange opp trafikk på veg og bildene legges ut fortløpende på internett. Bestemmelsen kan også gi adgang til offentlig tilgjengeliggjøring av bilder på annen måte enn via internett. I dagens systemer er det lagt opp til vesentlige begrensninger i bildekvaliteten og bildefrekvensen. Bildene som legges ut på nett er i størst mulig grad ment å vise trafikk på veg snarere enn det enkelte kjøretøy.

For vegbilder gjelder at det vil være nødvendig å samle inn bilder av vegen for dokumentasjonsformål. For å kunne foreta slik innsamling er det etter Vegdirektoratets vurdering nødvendig å kunne behandle personopplysninger, slik at vebildene kan tas også når det kan dukke opp kjøretøy eller enkeltpersoner på bildene. Vegbilder som inneholder personopplysninger vil anonymiseres før de eventuelt legges ut offentlig tilgjengelig. Det foreslås presisert i forskriften at vegbilder kan samles inn ved hjelp av både kjøretøy og luftfartøy eller andre bevegelige enheter.

Kategorier av registrerte er trafikanter, kjøretøyeiere og øvrig publikum. Dette fremgår av fjerde ledd.

7.5.5 Til § 5-5 Behandling av personopplysninger fra bevegelige enheter

Bestemmelsen gjelder behandling av lokaliseringsdata fra bevegelige enheter, slik som kjøretøy og droner. Behandling av GPS-data fra kjøretøy kan være nødvendig for at Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen og vegselskapet skal kunne løse sine oppgaver slik det følger av forskriftens kapittel 7 til 15. Det vil si at bestemmelsen åpner for at lokaliseringsdata kan behandles i forbindelse med alle fagkapitlene. Det er den enkelte myndighet som i det konkrete tilfellet må vurdere om det er nødvendig å benytte GPS-data for å utføre oppgavene. Bestemmelsen er ment å åpne for behandling av både historisk og sanntids lokaliseringsdata. I den utstrekning den enkelte aktør allerede behandler denne type data i kraft av avtale med leverandører, vil bestemmelsen gi mulighet for viderebruk av slike data. Bestemmelsen vil også kunne sikre innhenting og viderebruk av slike personopplysninger der dette er nødvendig.

Det følger av bestemmelsens andre ledd at kategorier av registrerte er ment å være førere av bevegelige enheter. Dette omfatter også førere av fjernstyrte enheter.

7.5.6 Til § 5-6 Behandling av personopplysninger til utviklings- og testformål

Bestemmelsen gjelder behandling av personopplysninger til utviklings- og testformål, for alle aktører omfattet av forskriften. Alle personopplysninger som behandles i kraft av forskriften §§ 5-1 til 5-5 foreslås omfattet. Det presiseres imidlertid at bestemmelsen ikke foreslås som et eget grunnlag til å behandle personopplysninger omfattet av GDPR artikkel 9 og 10. Dersom det anses nødvendig å benytte særlige kategorier personopplysninger til utvikling og test-formål, må dette i tilfelle søkes hjemlet i vegtrafikkloven § 43 b, herunder foreslåtte bestemmelser §§ 5-2 eller 5-3.

7.5.7 Til § 5-7 Behandling av personopplysninger til statistikk, analyse og forskning

Bestemmelsen gjelder behandling av personopplysninger til statistikk, analyse og forskning, for alle aktører omfattet av forskriften. Alle personopplysninger som behandles etter forskriften kan behandles til disse formålene.

Bestemmelsen foreslås imidlertid ikke som et eget grunnlag for å behandle personopplysninger omfattet av GDPR artikkel 9 og 10. Dersom det eksempelvis anses nødvendig å benytte særlige kategorier personopplysninger til statistikkformål, må dette i

tilfelle søkes hjemlet i vegtrafikkloven § 43 b, herunder foreslåtte bestemmelser §§ 5–2 eller 5–3.

7.5.8 Til § 5–8 Behandlingsansvar

Det foreslås en egen bestemmelse som definerer hvem som er behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger etter forskriften. Bestemmelsen er delt i to ledd. Første ledd gjelder Statens vegvesen sitt behandlingsansvar og andre ledd gjelder fylkeskommunenes, kommunenes og vegselskapets behandlingsansvar.

Statens vegvesen er, jf. forskriftsforslaget §§ 3–1 og 3–2, ansvarlig for utførelsen av nasjonale tjenester og oppgaver. I § 5–8 første ledd presiseres at Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for personopplysninger knyttet til disse og for personopplysninger i sentrale systemer ved VTS, det vil si videoovervåkning, hendelseslogg og telefonisystem. Forslaget innebærer at det vil være aktuelt å inngå databehandleravtaler med fylkeskommunen, kommunen og vegselskapet når de på dette området innhenter opplysninger på vegne av Statens vegvesen.

Det fremgår videre av første ledd at Statens vegvesen har behandlingsansvar for personopplysninger knyttet til oppgavene de har i egenskap av å være vegmyndighet, slik disse fremgår av § 3–3. Av forslaget § 5–8 andre ledd fremgår det at fylkeskommunene, kommunene og vegselskapet på samme måte er behandlingsansvarlige for personopplysninger ved utøvelsen av ansvaret og oppgavene § 3–3 pålegger dem i tilknytning til de nasjonale tjenestene.

Det følger av Vegdirektoratets forslag at de ulike aktørene ikke er ment å skulle definere det nærmere ansvaret mellom seg. Følgelig skal det ikke være aktuelt med et felles behandlingsansvar mellom aktørene.

7.5.9 Til § 5–9 Ansvar for utlevering til Statens vegvesen

Bestemmelsen presiserer at fylkeskommunen, kommunen og vegselskapet har en plikt til å levere personopplysninger til Statens vegvesen, i den utstrekning dette er nødvendig for å oppfylle kravene som følger av foreslått § 3–3.

7.5.10 Til § 5–10 Lagring

Det foreslås en egen bestemmelse der hovedprinsippet om lagring kun så lenge det er nødvendig presiseres. Dette følger av bestemmelsens første ledd. I annet ledd foreslås inntatt enkelte spesifikke lagringstider. Vegdirektoratet vurderer at behovet for lagringstider gjør seg gjeldende på området for behandling av særlige kategorier personopplysninger. I annet ledd er det derfor angitt at ulykkesdata i NVDB kan lagres for alltid.

Videoovervåkingsopplysninger lagres inntil 7 dager og i hendelsesloggen lagres opplysninger inntil 10 år.

7.5.11 Til § 5–11 Forholdet til forvaltningsloven § 13

Bestemmelsen gjelder presisering av Statens vegvesen og vegmyndighetenes adgang til å utlevere og motta personopplysninger som samtidig er gjenstand for taushetsplikt.

Vegdirektoratet vurderer at det er adgang til å gi slik bestemmelse om unntak fra forvaltningsloven § 13 i medhold av forskriftshjemmelen i forvaltningsloven § 13 g. Etter Vegdirektoratets syn omfatter denne adgangen imidlertid ikke vegselskapet.

7.6 Til kapittel 6. Digital sikkerhet

Forskriftsforslaget inneholder et eget kapittel om digital sikkerhet. Bestemmelsene medfører i stor grad en tydeliggjøring av ansvar som er regulert i andre regelverk eller nedfelt i anerkjente tekniske standarder.

I dette kapitlet omtales Statens vegvesen som virksomhet, både som nasjonalt fagorgan og som vegmyndighet.

7.6.1 Til § 6–1 Tiltak for digital sikkerhet

Bestemmelsen fastslår i første ledd at Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og vegselskapet, gjennom planlagte og systematiske tiltak, skal sørge for sikkerhet ved behandling av data og informasjon som benyttes i nasjonale systemer og registre, samt for informasjon om trafikkberedskap.

Andre ledd slår fast ansvaret for å stille krav til sikkerhet og beskyttelse i henhold til anerkjente sikkerhetsstandarder og regelverk til datasystemer og tjenester inkludert tilhørende infrastruktur. Det finnes mange sikkerhetsstandarder og normer. Fagmiljøene for digital sikkerhet velger hva som til enhver tid gir beste beskyttelse, derfor benyttes begrepet «anerkjente sikkerhetsstandarder og normer». Dette vil i praksis inkludere nasjonal sikkerhetsmyndighets grunnprinsipper for forsvarlig digital sikkerhet, samt føringer som følger av Nasjonal strategi for digital sikkerhet. Relevant regelverk er sikkerhetsloven og forvaltningslovens e-forvaltningsforskrift.

Etter tredje ledd skal det gjennomføres jevnlig risikoanalyser og tester for å påse at risikoen styres innenfor akseptable grenser av informasjonssikkerhet.

7.6.2 Til § 6–2 Sikkerhetshendelser

Bestemmelsen pålegger Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og vegselskapet å sørge for å overvåke sine systemer, ha evne til å oppdage, registrere, varsle og håndtere hendelser som oppstår og ha evne til å komme tilbake til normal situasjon raskest mulig etter hendelser.

I tillegg skal Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan ha ansvar for et fagmiljø for håndtering av digitale sikkerhetshendelser i vegsektoren som inkluderer systemer og tjenester omfattet av denne forskriften.

7.7 Til kapittel 7. NVDB

NVDB er en nasjonal database for lagring av vegdata med tilhørende tjenester, fagsystemer og åpne programmeringsgrensesnitt for utveksling av data. Innholdet av data er nødvendig med tanke på planlegging, forvaltning, vedlikehold og drift av det offentlige vegnettet og for

å prioritere og å planlegge tiltak på dette. Videre er det nødvendig for effektivt å kunne fatte korrekte vedtak i forvaltningssaker, overvåke miljøutfordringer, og for å utforme og følge opp driftskontrakter og vedlikeholdskontrakter. Dataene er også nødvendige for å gi offentlige myndigheter kunnskapsgrunnlag til å fastsette mål og prioriteringer i vegsektoren, samt økonomiske rammer og tilskudd til vegformål. Databasen forvaltes av Statens vegvesen.

NVDB inneholder data om vegnettet med geologi og topologi, utstyr langs vegen, ulykker og trafikkmengder og grunnlagsdata for bruk i støyberegner og trafikkmodeller. Det nasjonale vegreferansesystemet, som er en del av NVDB, danner grunnlag for registreringer med nøyaktige lokaliseringsdata. En nøyaktig og sammenhengende beskrivelse av det fysiske vegnettet, inkludert private veger, med permanente trafikkreguleringer, restriksjoner, adresser og fartsgrenser utgjør et digitalt navigerbart vegnett. Dette omfatter alle kjørbare veger ned til 50 meters lengde og oppdateres i et etablert samarbeid mellom kommunene, Statens kartverk og Statens vegvesen. Det digitale, navigerbare vegnettet gjør det mulig å beregne ruter mellom alle steder eller adresser i Norge og er nødvendig for at bilenes navigasjonssystemer skal virke.

NVDB inneholder også en lang rekke andre datatyper. Eksempler er data om spor, jevnhet og friksjon knyttet til vegdekke, vegbilder, data om grøntanlegg, politirapporterte ulykker, holdeplasser, vedtak for tillatt aksellast, skilt og oppmerking, vegkonstruksjon, veggeometri, vegutstyr og miljøforhold.

Data om bruer ligger i Statens vegvesens fagsystem for bruforvaltning (Brutus). Dette er et forvaltningssystem for bruer, ferjekai og andre bærende konstruksjoner. Systemet inneholder informasjon (herunder klassifisering av bæreevne) om alle bruer på riks- og fylkesvegnettet, inkludert inspeksjoner med brutilstand. For tunneler er fagsystemet Trygg tunnel, et verktøy for å ivareta sikkerhetsforvaltningen av tunneler.

NVDBs datakatalog definerer hvilke datakategorier og datatyper NVDB inneholder. Datakatalogen er derfor svært viktig for forvaltningen av NVDB. De viktigste nasjonale fagdataene legges inn av Statens vegvesen, mens øvrige data legges inn av vegmyndighetene og vegselskapet. NVDB består dermed både av nasjonale data om alle vegtyper, og data som vegmyndighetene ønsker å legge inn og forvalte i NVDB.

Dataene i NVDB er i prinsippet tilgjengelig for alle, med unntak for noen datasett med tilgangsstyring. Tilgjengelighet til NVDB er viktig fordi dataene utgjør grunnlaget for ruteplantjenester, statistikk til SSB, drift og vedlikehold av veg, veglister og trafikkberedskap samt en mengde andre anvendelser på mange samfunnsområder. I fremtiden vil vegdataene, inkludert det digitale, navigerbare vegnettet, være et helt nødvendig grunnlag for avansert førerstøtte og automatisert transport.

NVDB inneholder data om statlige, fylkeskommunale, kommunale og private veger. Selv om NVDB inneholder informasjon om private veger, er det kun offentlige veger som reguleres i denne forskriften. Private veger utgjør en svært stor del av det totale vegnettet i landet. Det digitale navigerbare vegnettet, som er en viktig del av innholdet i NVDB, inneholder alle veger (ned til 50 meters lengde) og er knyttet til adresser og andre geodata. Dette datasettet gjør det mulig å navigere og beregne ruter mellom alle veg-tilknyttede punkter i hele Norge.

7.7.1 Til § 7-1 Ansvar

Bestemmelsens første ledd fastslår at Statens vegvesen som fagorgan har det nasjonale ansvaret for NVDB. I bokstav a) til e) listes det opp hva det nasjonale ansvaret omfatter:

- at innholdet i NVDB gjøres tilgjengelig for bruk
- at Statens vegvesen skal fastsette datakatalogen i samråd med vegmyndighetene og vegselskapet
- at nasjonale data om offentlig vegnett blir registrert, herunder trafikkulykker
- at vegmyndighetene og vegselskapet gis tilgang til og kan hente ut data fra NVDB
- at Statens vegvesen utarbeider sammenstillinger og oversikter over det offentlige vegnettets egenskaper og tilstand basert på datainnholdet slik at myndighetene får tilstrekkelig data- og kunnskapsgrunnlag til å fastsette økonomiske prioriteringer og rammer til vegformål

Bestemmelsens andre ledd bokstav a) omhandler datatyper som er obligatorisk for alle vegmyndighetene å rapportere inn:

- data for digitalt navigerbart vegnett
- data for å fastsette veglister som omfatter data om bruer og vegunderganger
- data om tunneler
- data om skred- og flomhendelser
- øvrige vegdata slik det er fastsatt i datakatalogen

Bokstav b) fastslår at vegmyndighetene og vegselskapet skal formidle og oppdatere vegdata fra eget vegnett i henhold til datakatalogen, føre jevnlig kontroll samt oppdatere uten unødig opphold.

Bestemmelsens tredje ledd gjelder bare for statlige og fylkeskommunale veger, inkludert de kommunale vegene i Oslo som skal behandles som fylkesveg. Kravene i bestemmelsen gjelder tilstandsdata, dvs. data om kvalitet på vegens konstruksjon, dekke, oppmerking, skilt, sideterreng og lignende. Bestemmelsen er ikke til hinder for at kommunene kan velge å legge slike data fra sitt vegnett inn i NVDB i samråd med Statens vegvesen, men det er ikke et krav.

7.8 Til kapittel 8. Trafikkdata og reisetidsdata

Bestemmelsene i dette kapittel skal sikre:

- en nasjonal tjeneste for trafikkdata med enhetlige og sammenliknbare data fra det offentlige vegnett. Data som beskriver dekkutrustning og andre miljøfaktorer kan inkluderes.
- en nasjonal tjeneste for reisetidsdata slik at presis informasjon om reisetid på utvalgte strekninger, hovedsakelig på riksvegnettet, er tilgjengelig for trafikanter og vegbrukere i sanntid og som historiske data.

- at vegmyndighetene og vegselskapet har tilgang til de nasjonale tjenestene for trafikkdata og reisetidsdata, samt bidra til at samfunnets og vegbrukernes behov for trafikkdata og reisetidsdata ivaretas.
- at trafikkdata og reisetidsdata gir nødvendig kunnskapsgrunnlag for forvaltning, planlegging, trafikksikkerhetsarbeid, transportanalyser, konsekvensutredninger, fastsetting av økonomiske rammer og beregning av miljøkonsekvenser.

Data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles i henhold til fastsatte veiledninger og tekniske beskrivelser, jf. §§ 4-1 og 3-3. For fagområdet trafikkdata vil Statens vegvesens håndbok V 714 veileder trafikkdata være utgangspunktet for utarbeidelse av tekniske beskrivelser og veiledninger. Fagområdet reisetid har ingen tilsvarende håndbok å ta utgangspunkt i, men det finnes likevel dokumenter som kan gi grunnlag for utarbeidelse av tekniske beskrivelser og veiledninger.

Den nasjonale tjenesten for trafikkdata består av datasystemer som samler, lagrer og tilgjengeliggjør trafikkdata fra hele riks- og fylkesvegnettet samt utvalgte kommunale veier. Datasystemene og tjenesten forvaltes av Statens vegvesen. Trafikkdata samles i all hovedsak inn fra trafikkregistreringspunkt langs vegnettet som leverer data online til trafikkdatasystemet. Standard rutiner for innsamling og håndtering av trafikkdata sikrer sammenlignbare data av kjent kvalitet. Ny teknologi, nye sensorer og tilgang til data fra kjøretøy i trafikk, vil kunne bidra til å utvikle den nasjonale tjenesten fremover.

Trafikkdata er i denne sammenheng data om trafikken, transporten og kjøretøyene som beveger seg på vegnettet. Det er eksempelvis trafikkmengde, trafikkvariasjon, trafikksammensetning, fartsnivåer og kjøretøykategorier. I tillegg åpner forskriften for at miljørelaterte data slik som dekkutrustning og fremdriftsteknologi kan inkluderes. Innhenting av slike data er ofte knyttet til byvekstavtaler eller særskilte analyser. Begrepet kjøretøy inkluderer også sykler og andre tohjulinger. Det registreres og behandles også data for gangtrafikk.

Trafikkdata fra den nasjonale tjenesten blir tilgjengeliggjort gjennom trafikkdataportalen. Utvalgte sanntidsdata overføres til Statens vegvesen sin Datex-tjeneste og er en kilde til automatisk trafikkinformasjon. Aggregerte data og tall for årssdøgntrafikk formidles til NVDB. Nasjonale trafikkdata er grunnlag for vegplanlegging, bompengefinansiering, areal- og transportplanlegging, samfunnsplanlegging på mange områder, samt for beregning av luftkvalitet, støy og andre konsekvenser av vegtrafikk. Trafikkdata inngår i viktige indekser som for eksempel vegtrafikkindeksene og til å kartlegge miljøkonsekvenser av vegtrafikken. Indeksene er viktige for å følge med på trafikktviklingen nasjonalt, regionalt og lokalt. Trafikkdata inngår også som en del av grunnlaget for transportmodeller og -analyser. I tillegg benyttes sanntids trafikkdata til operative formål, som f.eks. trafikkstyring og håndtering av hendelser.

Nasjonal tjeneste for reisetidsdata forvaltes av Statens vegvesen og består av systemer for automatisk innhenting, beregning og publisering av reisetid på strekninger. Systemet produserer både sanntidsdata og historiske data om reisetider. I dag innhentes data gjennom å lese av Autopass-brikker. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5. Det registreres passeringsdata med en gjenkjennbar ID for en statistisk tilstrekkelig andel av passerende

biler. For motorkjøretøy blir data om reisetid målt på delstrekningen mellom målestasjoner. Reisetid for lengre strekninger beregnes som sum av delstrekninger. Reisetidsdata er i denne forskriften de beregnede reisetider, forsinkelser eller reisemønstre, samt de passeringsdata som gjør det mulig å gjøre beregningen.

Reisetidsdata blir tilgjengeliggjort på reisetid.no, på den kartbaserte trafikkinformasjontjenesten, på informasjonstavler langs vegen og via Statens vegvesens Datex-tjeneste hvor de er tilgjengelig for videre bruk av eksterne informasjonstilbydere. Dataene brukes både til planlegging, analyser og i ruteplanlegging, samt for operative formål som trafikkinformasjon og trafikkstyring fra VTS. Det er svært få reisetidsregistreringsstasjoner utenom riksveg. Tjenesten omhandler derfor i all hovedsak strekninger på riksveg.

Informasjonstavlene er ikke en del av den nasjonale tjenesten for reisetidsdata. De er primært etablert for å kunne varsle om hendelser, omkjøringer og lignende. Reisetidsinformasjonen vises på tavlene, formidlet direkte fra Statens vegvesens Datex-tjeneste, når det ikke er høyere prioritert informasjon som er aktiv.

Ferjedata faller utenfor denne forskriften da disse dataene følger bestemmelsene i yrkestransportlova og yrkestransportforskriften. Ferjeinformasjon meldes til Entur AS og forsinkelser på ferjer meldes til VTS fra den enkelte vegmyndighet eller operatør. VTS formidler trafikkinformasjon om forsinkelser på ferjer.

7.8.1 Til § 8-1 Ansvar

Bestemmelsens første ledd fastsetter Statens vegvesens nasjonale, faglige ansvar:

Bokstav a) slår fast at Statens vegvesen har ansvaret for den nasjonale tjenesten for trafikkdata og de oppgavene som følger.

Bokstav b) sier at Statens vegvesen skal fastsette krav til omfang, herunder antall tellepunkter, plassering av disse og hyppighet i registreringer i samråd med vegmyndigheter og vegselskapet. Bakgrunnen for dette er at behovet for å innhente trafikkdata kan være ulikt avhengig av vegens funksjon og samfunnsmessige betydning.

Av bokstav c) følger det at Statens vegvesen kan fastsette omfang av innhenting og formidling av særskilte trafikkdata, herunder miljørelaterte data, knyttet til avtaler, analyser og modeller, i samråd med berørte vegmyndigheter/vegselskap. Dette er data som ikke innhentes rutinemessig, men som det er behov for knyttet til f.eks. byvekstavtaler, analyser og transportmodeller samt for å vurdere behov for miljøsoner.

Bokstav d) sikrer at vegmyndighetene og vegselskapet har tilgang til dataene i den nasjonale tjenesten. Det betyr at de har tilgang til også å hente ut rådata. Bokstav d) omhandler nasjonal tjeneste for reisetidsdata og hvilke vegstrekninger den skal inkludere. Dette fastsettes av Statens vegvesen i samråd med berørte vegmyndigheter og vegselskapet ut fra behovet for å data om reisetid.

Bokstav e) gir Statens vegvesen i ansvar å tilgjengeliggjøre reisetidsdata, herunder historiske data.

Av bokstav f) følger det at Statens vegvesen har ansvar for at trafikkdata og reisetidsdata i sanntid er tilgjengelig i Datex-tjenesten for videre-bruk.

Bokstav g) angir Statens vegvesens nasjonale oppgaver knyttet til bruk og sammenstilling av dataene (utarbeide statistikk og indekser for vegtrafikk).

Andre ledd fastsetter vegmyndighetenes og vegselskapets ansvar:

Bokstav a) slår fast at vegmyndighetene og vegselskapet har ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle trafikkdata fra sitt eget vegnett til den nasjonal tjeneste for trafikkdata. Detaljerte oppskrifter for dette skal defineres i fastsatte veiledninger og tekniske beskrivelser som skal utarbeides i samarbeidet, jf. § 4-1. Dataene skal innhentes, kvalitetssikres og formidles i henhold til fastsatte veiledninger og tekniske beskrivelser.

Bokstav b) regulerer vegmyndighetenes og vegselskapets ansvar for innhenting av reisetidsdata for de strekninger som er omfattet av nasjonal tjeneste for reisetidsdata.

Bokstav c) regulerer at vegmyndighetene og vegselskapet skal innhente, kvalitetssikre og formidle særskilte trafikkdata fra eget vegnett, knyttet til bestemmelsen i bokstav c) i § 8-1 første ledd. Årsaken til at «Statens vegvesen» er angitt som mottaker er at dette ikke nødvendigvis er data som inngår i den nasjonale tjenesten for trafikkdata. Ofte vil det gjelde miljørelaterte trafikkdata. Et eksempel er data om dekkutrustning (f.eks. andel kjøretøy med piggdekk) for å vurdere behovet for en gebyrsone for piggdekk. I tillegg vil det være behov for trafikkdata for støykartlegging og for å beregne helsevirkninger av dette, jf. forurensningsforskriftens kapittel 5. For å kunne oppfylle kravene til støykartlegging på en bedre og mer effektiv måte, vurderer Vegdirektoratet at det er behov for å stille krav om at kommunene formidler oppdaterte trafikkdata til den nasjonale tjenesten, slik at trafikkdata fra kommunal veg hentes fra samme kilde som trafikkdata for riks- og fylkesveg. Det bemerkes også at nye støyberegningemetoder vil kreve mer detaljerte trafikkdata fremover – f.eks. data om trafikkfordeling over døgnet. Trafikkdata er også et grunnlag for særskilte trafikk- og transportanalyser og –modeller.

Bokstav d) gjelder årstdøgntrafikk. For riksveger og fylkesveger skal dette oppdateres og formidles hvert år til den nasjonale tjenesten for trafikkdata. Dette gjelder også et utvalg av kommunale veger. Utvalget av aktuelle kommunale veger gjøres i samarbeidet.

Bokstav e) regulerer at vegmyndighetene og vegselskapet skal dokumentere kvaliteten på trafikkdata og reisetidsdata samt sørge for tilpassing til de nasjonale tjenestene.

7.8.2 Til § 8-2 Særlige bestemmelser om samarbeid

§ 8-2 gir særskilte bestemmelser om samarbeid knyttet til fagkapittelet om trafikkdata og reisetidsdata. Bestemmelsen supplerer de generelle samarbeidsbestemmelsene i § 4-1. Bestemmelsen angir at det kan samarbeides om anskaffelse og kontroll av utstyr, om metoder for datainnhenting og formidling, og om systemer. Formålet med dette er at partene i samarbeidet i størst mulig grad kan bli enige om hvilket utstyr som skal benyttes, hvordan det skal anskaffes og kontrolleres og hvilke metoder som skal brukes for å sikre at målet om sammenlignbare data med kjent kvalitet samles inn fra vegnettet uavhengig av hvem som er vegmyndighet.

7.9 Til kapittel 9. Værdata og værstasjoner

Bestemmelsene i kapittel 9 omhandler den nasjonale tjenesten for vegrelaterte værdata. Denne tjenesten består i første rekke av datasystemet Vegvær. Systemet henter inn, bearbeider og bruker/tilgjengeliggjør værdata.

Formålet er tredelt:

- å gi vinterdriften (byggherre og entreprenører) informasjon om vær- og føreforhold langs veg som beslutningsstøtte for ulike tiltak (salting, brøyting og strøing)
- å tilgjengeliggjøre informasjon om vær- og føreforhold fra vegnettet til bruk i forbindelse med naturfareberedskap (skred og flom)
- å tilgjengeliggjøre i ulike kanaler for trafikantinformasjon og til bruk for VTS i deres overvåking av trafikken

Vegvær består av en innsamlingsenhet og en webapplikasjon med database, og brukergrensesnitt. Det er om lag 400 værstasjoner i drift langs veg (2021). Disse er dataloggere som samler inn værdata fra meteorologiske sensorer på hver enkelt værstasjon. Værdataene lagres i Vegvær database. Værdataene er tilgjengelig for interne og eksterne konsumenter/kunder via Datex-tjenesten og via eget brukergrensesnitt til brukere av Vegvær med direkte tilgang.

Kapittel 9 er altså avgrenset til å gjelde ansvar og oppgaver knyttet til den nasjonale tjenesten og det utstyret som er tilkopledd til tjenesten på offentlig vegnett. Bestemmelsene i kapitlet skal sikre at måleutstyr og data-kommunikasjon som er tilkopledd, er tilpasset den nasjonale tjenesten.

Den nasjonale tjenesten er hovedsakelig begrenset til riksveg og fylkesveg, men bestemmelsen i kapittel 9 innebærer at kommunene kan koble opp egne værstasjoner i samråd med Statens vegvesen.

7.9.1 Til § 9-1 Ansvar

Første ledd angir at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvaret for den nasjonale tjenesten og ansvar for å fastsette omfanget og plasseringen av tilkoblede værstasjoner etter samråd med aktuelle vegmyndigheter og vegselskapet. Ansvaret omhandler også å gi vegmyndigheter og vegselskapet tilgang til tjenesten, sørge for at de kan forvalte sine målestasjoner, samt formidling av data i sanntid til den nasjonale Datex-tjenesten for trafikkinformasjon.

Andre ledd angir ansvar hos vegmyndigheter/vegselskap i den grad de har værstasjoner tilkopledd til den nasjonale tjenesten. Dette gjelder oppgaver knyttet til innhenting, kvalitetssikring, tilpasning og formidling av data til nasjonal tjeneste. Det gjelder også ansvar for å dokumentere teknisk utstyr og datakvalitet samt ansvar for å drive vedlikehold og rutinemessig kontroll av utstyr for vegrelaterte værdata inkludert målekvalitet.

7.10 Til kapittel 10. Webkamera

Kapittel 10 omhandler Statens vegvesens nasjonale tjeneste som formidler sekvenser av bilder fra vegrelaterte webkamera på internett. Denne tjenesten startet med installasjon av webkamera på værstasjoner. Hensikten var å bruke kamera som en tilleggssensor for lett å kunne verifisere om nedbøren på stedet var «hvitt eller vått». Bilder med ganske langsom oppdateringstid ble lagt ut som en tjeneste på internett under vegvesen.no. Dette viste seg å være vellykket og kamerabildene ble etterspurt, ikke bare av personell i vinterdriften, men av publikum. Tjenesten utviklet seg raskt. Kamera ble installert også for å se trafikkforhold, antallet vokste raskt og man innførte krav til plassering av kamerainstallasjonene, krav om kamerainnstillinger og sladding av deler av bildet for å unngå å fange personopplysninger. I senere tid er også baksystemet oppgradert slik at det kan bli mulig med rask bildeoppdatering, inntil ett bilde pr. sekund, noe som gir et større informasjonsinnhold fra trafikken. Tjenesten er den mest brukte deltjenesten på vegvesen.no og benyttes av VTS, trafikanter, næringslivet og media. Kamerabildene er tilgjengelig på [Vei- og trafikkinformasjon \(vegvesen.no/trafikk\)](http://Vei-og-trafikkinformasjon.vegvesen.no/trafikk), den landsdekkende tjenesten med kartbasert trafikkinformasjon.

Hensikten med tjenesten er å gi publikum og vegbrukere informasjon om forhold på vegnettet samt å støtte vegmyndigheter/ i deres beredskap og for vær- og føreavhengige oppgaver. Kapitlet omhandler webkameraer tilkople til nasjonal tjeneste. Kameraene er satt opp for å gi et inntrykk av trafikale kjøreforhold som kø-situasjon, vær og føreforhold. Kameraene skal ikke ta bilde av enkeltpersoner, og det skal heller ikke være mulig å identifisere personer eller registreringsnumrene til kjøretøy på bildene. Dette er krav som nå er foreslått i forskriften. Forholdet til webkamera og personopplysninger er omtalt i kapittel 6 i høringsnotatet.

Bestemmelsene i kapittel 10 er begrenset til den nasjonale tjenesten fra webkamera og de kameraene som er koplet til. Det kan by på fordeler både for publikum, vegmyndighetene og vegselskapet at webkameraer er tilkople til nasjonal tjeneste. Det er kun kameraer som gir informasjon om forhold for veg og vegtrafikk som er aktuelle for tilkobling til den nasjonale tjenesten.

7.10.1 Til § 10-1 Ansvar

Første ledd angir at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for den nasjonale tjenesten, for å gi vegmyndigheter og vegselskap tilgang til å forvalte sine kamerainstallasjoner som er tilknyttet tjenesten og for å sørge for at bilder og sekvenser av bilder blir formidlet til tjenesten på internett og er tilgjengelig i Statens vegvesens Datex-tjeneste.

Andre ledd angir at vegmyndigheter og vegselskapet har ansvar for drift og vedlikehold av sine egne kamerainstallasjoner som er tilkople til den nasjonale webkameratjenesten og for at de er i drift og tilpasset tjenesten.

7.11 Til kapittel 11. Vegbilder

Kapittel 11 omhandler nasjonal tjeneste for tilgjengeliggjøring av vegbilder. Denne tjenesten består av et nettbasert system som er utviklet og forvaltet av Statens vegvesen. Systemet, som kalles vegbilder, gir tilgang til bilder som tas årlig på store deler av det norske vegnettet, i hovedsak riks- og fylkesveg. Bildene tas i dag med kamera som er montert enten på målebiler, som samtidig måler spor og jevnhet, eller på biler som kun benyttes til innsamling av bilder langs det norske vegnettet.

Formålet med denne tjenesten er å støtte vegmyndighetenes og vegselskapets forvaltning av sine vegnett. Bildene gir en visuell beskrivelse av vegnettet hvor veggeometri, tilstand, sikt, oppmerking, skilting, rekkverk og sideterreng synes godt. Dette er til stor hjelp for vegmyndighet for vurdering av plassering av vegutstyr og tilstand for vegbane, utstyr, grøfter, vegetasjon m.m. Tjenesten støtter også Statens vegvesen sine oppgaver som nasjonalt fagorgan for å gjøre vurderinger av det offentlige vegnettet og bidrar til at skiltmyndighet kan utføre sine myndighetsoppgaver effektivt. Tjenesten sparer dessuten vegmyndighetene kostnader og tid ved å redusere omfanget av fysiske befaringer.

7.11.1 Til § 11-1 Ansvar

Første ledd i § 11-1 bokstav a) slår fast at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for den nasjonale tjenesten for vegbilder. Bokstav b) slår fast at dette også inkluderer et ansvar for anonymisering, lagring og tilgjengeliggjøring av bilder i tjenesten.

Andre ledd i § 11-1 slår fast at vegmyndighetene for riks- og fylkesveg, vegselskapet og Oslo kommune for så vidt gjelder de kommunale vegene som skal behandles som fylkesveg, regelmessig skal ta bilder på vegnettet og formidle disse til Statens vegvesen på en måte som er tilpasset den nasjonale tjenesten for vegbilder. Av tredje ledd følger det at også de øvrige kommunene, dersom de ønsker det, kan gjøre dette, men det har de altså ikke plikt til.

7.12 Til kapittel 12. Trafikkinformasjon

Bestemmelsene i kapittel 12 skal sikre at Statens vegvesens vegtrafikksentraler kan yte gode tjenester for trafikkinformasjon, ikke minst gjennom gode rutiner hos vegmyndigheter og andre informatører, knyttet til å oppdage, verifisere og varsle om hendelser.

Målet er å dekke trafikantenes og vegbrukernes behov for informasjon om rådende forhold på vegnettet og trafikken der. Trafikkinformasjon inneholder opplysninger om forhold på vegnettet og trafikken der, som for eksempel kjøreforhold, omkjøringer, hendelser på vegnettet, reisetid osv. Disse opplysningene er viktige for å ivareta trafikksikkerhet, fremkommelighet og forutsigbarhet for trafikanter, næringsliv og andre vegbrukere.

Trafikkinformasjon er fortsatt i hovedsak trafikkmeldinger som blir frembrakt av VTS etter innkomne varsler. Det er en utvikling mot mer automatisert innhenting og distribusjon av trafikkinformasjon, både til vegkantbaserte tavler, nett-tjenester, apper og direkte fra og til kjøretøyene. Reisetidssystemet og webkameratjenesten gir for eksempel viktig informasjon «uberørt av menneskehånd».

Trafikkinformasjon omfatter både data om planlagte hendelser slik som vegarbeid og arrangementer samt data om uplanlagte, uforutsette hendelser med øyeblikkelig konsekvens for vegtrafikken. Det siste krever gode rutiner for oppdagelse, verifikasjon og varsling til VTS og bruk av automatisk hendelsesdetektering fra vegkant.

Trafikkinformasjon formidles gjennom VTS, på elektroniske tavler på og ved veg, gjennom Statens vegvesens egen trafikkinformasjon på nett og i app, og gjennom Datex-tjenesten. Dette er basisløsninger som ligger tilgjengelig på vegvesen.no og som i stor grad er samlet i en kartbasert tjeneste [Vei- og trafikkinformasjon \(vegvesen.no/trafikk\)](http://Vei-og-trafikkinformasjon(vegvesen.no/trafikk)). Tjenesten ble i 2022 utviklet videre med en mobil-app med tillegg av informasjon spesielt nyttig for tungbilsjåførere.

Formålet med bestemmelsene er at alle kategorier av trafikanter, næringsliv og andre vegbrukere har god oversikt over rådende forhold, får grunnlag for å gjøre riktige valg før og under reisen og opplever forutsigbar fremkommelighet på vegnettet. Data fra trafikkinformasjon gir også grunnlag for å beregne indikatorer som f.eks. oppetid på vegstrekninger.

7.12.1 Til § 12-1 Ansvar

Første ledd i § 12-1 handler om ansvar og plikter som ligger til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Dette inkluderer å formidle oppdatert trafikkinformasjon på det offentlige vegnettet, gjøre denne og andre dynamiske data tilgjengelig for videre bruk gjennom den nasjonale DATEX-tjenesten, sikre og tilgjengeliggjøre en basisløsning for trafikkinformasjon til publikum, lagre og tilgjengeliggjøre historiske data om avvik og hendelser på vegnettet, samt å varsle vegmyndighetene og vegselskapet om hendelser som påvirker fremkommeligheten eller trafikksikkerheten gjennom VTS.

Andre ledd handler om vegmyndighetenes og vegselskapets ansvar og plikter overfor VTS. De skal uten unødig forsinkelse informere om uforutsette hendelser på eget veinett som gir vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafikksikkerhet, inkludert ferjetraffikk. Videre har de informasjonsplikt om planlagte hendelser som forventes å gi vesentlige konsekvenser og til å holde VTS løpende oppdatert om status for en pågående hendelse. De har også ansvar for å formidle automatisk innhentet trafikkinformasjon til den nasjonale Datex-tjenesten.

Tredje ledd stiller krav til at vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd har ansvar for å melde inn vedtak til VTS om midlertidige trafikkreguleringer for planlagte hendelser med vesentlig konsekvens. Dette gjelder f.eks. ved vegarbeider.

7.12.2 Til § 12-2 Særlige bestemmelser om samarbeid

§ 12-2 gir særskilte bestemmelser om samarbeid knyttet til fagkapittelet om trafikkinformasjon. Bestemmelsene supplerer de generelle samarbeidsbestemmelsene i § 4-1.

Det er krav om at vegmyndighetene og vegselskapet skal samarbeide med VTS, politi og nødetater og andre aktuelle aktører om å etablere rutiner for oppdagelse, verifikasjon og varsling av avvikssituasjoner og hendelser på eget vegnett. På samme måte som i kapittel 14

er dette et samarbeid av operativ karakter. Det at andre aktører som politi, andre nødetater osv. er nevnt i bestemmelsen betyr ikke at forskriften pålegger disse plikter. Plikten til å involvere de andre nevnte aktørene gjelder for Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og vegselskapet.

Videre skal vegmyndighetene, vegselskapet og Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan samarbeide om å beskrive prinsipper for hensiktsmessige forskjeller i hva slags type hendelser som skal innrapporteres til VTS. En kjøretøystans på en avsides kommunal veg eller fylkesveg får ikke de samme trafikale konsekvensene som på en høytrafikkert riksveg. Vurderingen av i hvilken grad hendelser på kommunal veg skal innrapporteres til VTS må f.eks. bero på en vurdering av i hvilken grad hendelsen får trafikale konsekvenser på tilstøtende riks – eller fylkesveger i form av tilbakeblokkering (kø).

Disse særlige kravene til samarbeid kommer i tillegg til den generelle samarbeidsbestemmelsen som pålegger at det skal utarbeides tekniske beskrivelser og veiledninger. For fagområdet trafikkinformasjon betyr dette i praksis at det må samarbeides om en revisjon/oppdatering av innholdet i Statens vegvesens håndbok R 612 Vegmeldingstjenesten.

7.13 Til kapittel 13. Trafikkstyring

Kapittel 13 gjelder trafikkstyring og de ulike aktørenes ansvar for at dette fungerer og samordnes best mulig. Formålet med bestemmelsene om nasjonal samordning av trafikkstyring er å sikre at vegmyndigheter og vegselskapet etablerer trafikkstyringsanlegg med kommunikasjon på en standardisert måte slik at de kan overvåkes og styres fra VTS styringssystem. Dette må til for å gjøre VTS i stand til effektiv og sikker styring av trafikk gjennom iverksetting av midlertidig trafikkregulering i tråd med vedtak gjort av vedtaksmyndighet etter vegtrafikklovens § 7 andre ledd. Dette vil bidra til god håndtering ved hendelser, trafikk sikkerhet og forutsigbar fremkommelighet. Bestemmelsene regulerer ansvarsdeling som skal gjelde for styringsdata mellom trafikkstyringsanlegg hos vegmyndighet/vegselskap og VTS.

De ulike vegmyndigheter og vegselskapet har det sikkerhetsmessige, tekniske og økonomiske ansvaret for egne trafikkstyringsanlegg. De har også ansvar for å drifte og vedlikeholde anleggene og for kommunikasjon fram til sentralt tilknytningspunkt mot VTS. Vurdering av behovet for oppgradering av eksisterende, eller opprettelse av nye trafikkstyringsanlegg, skal skje etter prinsipper som fastsettes i samarbeid, jf. § 4-1 (3). Før oppføring eller endring av trafikkstyringsanlegg som ikke er omfattet av tunnelsikkerhetsforskriftene, kan vedkommende vegmyndighet eller vegselskapet i samarbeid med VTS utføre en analyse av behovet for oppføring eller endring av trafikkstyringsanlegg. En slik behovsanalyse vil gjøres ved planlegging av ny veg, men det kan også gjøres en analyse av behovet på en eksisterende veg.

Med trafikkstyringsanlegg menes styrbare installasjoner på og langs veg for midlertidig trafikkstyring og trafikkinformasjon. Trafikkstyring utøves av VTS, og skal bidra til å ivareta trafikk sikkerhet og framkommelighet i vegnettet. Eksempler på trafikkstyring kan være variable fartsgrenser som iverksettes når det oppstår en hendelse på vegen, variable veivisningsskilt som iverksettes ved omkjøring, eller bruk av bom og trafikklyssignaler når

en tunnel skal stenges. Trafikkstyringsanlegg kan bestå av alt fra helt enkle bommer på fjelloverganger til store kompliserte systemer med mange installasjoner og videoovervåking. Normale trafikksignalanlegg som regulerer kryss og gangfelt er ikke inkludert i bestemmelsene om trafikkstyring i forslaget til forskrift.

Alle trafikkstyringsanlegg som kan fjernstyres, eller faller innenfor tunnelsikkerhetsforskriften, skal være tilknyttet en VTS som kan utføre stenging og regulering av kjørefeltbruk, stenging og etablering av omkjøringsvisning, toveisregulering i ett løp på flerfeltsveger, nedskilting av fart ved bruk av variable fartsgrenser, tilfartskontroll og køvarsling. Denne trafikkstyringen skal være basert på vedtak fra skiltmyndighet i medhold av vegtrafikkloven. Slikt vedtak kan gjelde for alle aktuelle trafikkstyringsanlegg og være gyldige inntil videre. Aktivisering av trafikkstyring ved avvikssituasjoner skal loggføres.

Trafikkovervåking med bl.a. videokameraer i lukket system er en helt nødvendig del av VTS informasjonstilgang for å oppdage og verifisere avvikssituasjoner. Overvåkningskameraene inngår i de mest avanserte trafikkstyringsanleggene og er en del av et lukket videosystem koplet til VTS. Videostrøm fra et slikt kamera er å forstå som styringsdata fra trafikkstyringsanlegget som kun er tilgjengelig for VTS. Derfor er behandling av bilder fra videoovervåkingen begrenset til Statens vegvesen ved VTS. Slike opptak kan inneholde personopplysninger og er omtalt i kapittel 6.

For å oppnå en mest mulig problemfri testing og iverksettelse av nye anlegg slik at brukerne får tilgang til et trafikkikkert og effektivt vegsystem med maksimal oppetid er det nødvendig at roller, ansvar, tekniske krav og grensesnitt er definert og godt beskrevet i samarbeid mellom vegmyndighet og VTS. De store investeringene i trafikkstyrings- og sikkerhetsutstyr på vegnettet medfører økt aktivitet for VTS. Omfanget av trafikkovervåkingen øker hvert år. Gevinsten er bedre trafikkikkerhet og framkommelighet på vegnettet. Standardiserte funksjoner og driftssikkerhet betyr mye for hvor effektivt VTS kan begrense skadeomfang under alvorlige uforutsette hendelser. Bestemmelsene i forskriftens kapittel 6 om digital sikkerhet er også av stor betydning for å sikre pålitelighet og robusthet på dette funksjonsområdet.

Kapittel 13 omhandler trafikkstyringsanlegg som kan iverksette trafikkregulering eller viktig trafikkinformasjon, styrt fra VTS. Det betyr at kapitlet ikke gjelder for lokale anlegg som regulerer trafikk, slik som trafikksignalanlegg eller andre autonome (selvstyrte) anlegg med bommer, variable skilt eller signaler. Dette medfører at kapitlet i liten grad berører kommunene som vegmyndighet i dag, men det er unntak fra dette.

7.13.1 Til § 13–1 Ansvar

Bestemmelsene i første ledd i § 13–1 handler om ansvaret for trafikkstyring som ligger til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, i stor grad forvaltet av VTS. Dette inkluderer også å bestemme plasseringen av sentrale tilknytningspunkt i samråd med aktuell vegmyndighet/vegselskapet og å gi disse tilgang til styringssystem på VTS som trengs for at de skal kunne forvalte sine egne trafikkstyringsanlegg.

Andre ledd slår fast at vegmyndighetene og vegselskapet har ansvar for trafikkstyringsanlegg på eget veinett og for å formidle styringsdata som er tilpasset

trafikkstyringssystem på VTS til sentralt tilknytningspunkt for VTS . De skal også ha nødvendige systemer for å håndtere driftsalarmer fra egne trafikkstyringsanlegg.

7.13.2 Til § 13–2 Enhetlige trafikkstyringsanlegg

Utforming av trafikkstyringsanlegg er regulert av vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter om skilt og signaler, men det er viktig at vegmyndigheter og vegselskapet medvirker, innenfor vegtrafikklovens bestemmelser, til at slike anlegg fremstår enhetlige for trafikantene. Bestemmelsen fastslår at de har plikt til slik medvirkning.

7.13.3 Til § 13–3 Særlige bestemmelser om kostnadsfordeling

Bestemmelsen gjelder ved tilkoping til VTS av nye trafikkstyringsanlegg eller endringer i eksisterende anlegg som gjør det nødvendig med endringer i VTS' styringssystem. Det kan f.eks. være behov for endringer i signalplaner, skjermbilder, styringslogikk og annet som er direkte relatert til det nye eller endrede trafikkstyringsanlegget. Kostnader for slike endringer skal dekkes av vedkommende vegmyndighet/vegselskapet. Dette er en særlig bestemmelse som avviker fra de generelle samarbeidsbestemmelsene i § 4–1.

7.14 Til kapittel 14. Trafikkberedskap

Bestemmelsene i kapittel 14 skal sikre nasjonal trafikkberedskap på det offentlige vegnettet. Ved avvik fra normalsituasjonen og ved uforutsette hendelser er målet å sørge for fremkommelighet og trafiksikkerhet forbi stedet eller området som er berørt av hendelsen. Målet er at hendelser håndteres så effektivt som mulig, slik at negative konsekvenser for samfunnet unngås eller minimeres i størst mulig grad.

Statens vegvesen har et nasjonalt ansvar for trafikkberedskap, jf. veglova § 10. En viktig side ved trafikkberedskap handler om å sikre fremkommelighet på veg når det oppstår uforutsette hendelser. I denne sammenheng er de nasjonale vegkorridorene, for eksempel slik disse er definert i Nasjonal transportplan (St.meld. 20, 2020–2021), særlig viktige. Veglovas §10 første ledd er tydelig på at vegmyndighetene har et selvstendig ansvar for beredskap på sitt vegnett, i tråd med ansvarsprinsippet, som innebærer at den som har ansvar for et fagområde i en normalsituasjon, også har ansvaret for nødvendige beredskapsforberedelser og for å håndtere ekstraordinære hendelser på området. Trafikkberedskap er derfor et område der Statens vegvesen, både i rollen som nasjonalt fagorgan og i rollen som vegmyndighet, fylkeskommunene, kommunene og vegselskapet må samarbeide tett.

Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan skal fastsette prinsippene for den beredskapsmessige kategoriseringen av det offentlige vegnettet og behovet for trafikkberedskapsplaner i samarbeid med vegmyndighetene og vegselskapet. Vegmyndighetene og vegselskapet har ansvar for å kategorisere eget vegnett for trafikkberedskapsformål, basert på de fastsatte prinsippene.

Omkjøringsruter for de nasjonale vegkorridorene skal fastsettes av Statens vegvesen i samråd med berørt vegmyndighet. Det bemerkes at begrepet stengningslenke også dekker tilfeller hvor vegen er delvis stengt. Eksempelvis kan dette gjelde hvis hovedvegstrekingen

er åpen for lette kjøretøy, mens tungtransport blir henvist til omkjøringsruter. Ved helt stengt hovedvegstreking kan fastsatte omkjøringsruter også være forskjellige for lette og tunge kjøretøy. For ulike typer tungtransport kan fastsatte omkjøringsruter også være forskjellige avhengig av kjøretøyenes og vogntogenes vektor og dimensjoner. For eksempel kan det være nødvendig å fastsette andre omkjøringsruter for de lengste og tyngste vogntogene (modulvogntog, tømmervogntog og spesialtransport) enn for ordinære vogntog. Omkjøringsruter for nasjonale vegkorridorer må videre fastsettes ut fra det vegnettet som er tilgjengelig og med den standard som vegnettet har til enhver tid. Formålet er å fastsette omkjøringsruter som er egnet for de ulike typene av kjøretøy og vogntog som trafikkerer en nasjonal korridor så lang det er praktisk mulig.

Forslaget legger opp til at vegmyndighetene og vegselskapet har ansvar for å vurdere behovet for å utarbeide trafikkberedskapsplaner for de vegstrekingene der det er nødvendig, og å formidle disse til den nasjonale vegdatabanken, som deretter tilgjengeliggjør dem. Trafikkberedskapsplanene skal utarbeides i samarbeid med VTS, politi, øvrige nødetater og andre aktuelle aktører for å sikre at alle berørte aktører er koordinert. Forskriften tydeliggjør også at vegmyndighetene og vegselskapet skal samarbeide med disse aktørene ved gjennomføring og evalueringen av øvelser for å sikre god nasjonal trafikkberedskap.

Beredskapsopplegget vil variere avhengig av hendelsens type, lokalisering og tidspunkt, hva slags vegstreking som blir påvirket, samt trafikksituasjonen. Dette skal være nedfelt i trafikkberedskapsplaner for utvalgte strekninger på det offentlige vegnettet som velges ut på grunnlag av risiko- og sårbarhetsvurderinger.

For strekninger på de viktigste nasjonale korridorene og andre strekninger av høy samfunnsmessig betydning, eller som har stor trafikk, skal det i trafikkberedskapsplanene være utpekt stengningslenker med omkjøringsruter som ofte vil ha ferdig montert omkjøringsvisning eller fjernstyrte trafikkstyringsanlegg.

7.14.1 Til § 14-1 Ansvar

Første ledd i § 14-1 ledd omhandler Statens vegvesens plikter som nasjonalt fagorgan.

Andre ledd handler om vegmyndighetenes og vegselskapets selvstendige ansvar og plikter knyttet til trafikkberedskap. Det gjelder kategorisering av eget vegnett, av hvor man trenger trafikkberedskapsplaner og utarbeidelse av disse planene med innhold som angir:

- omkjøringsruter og stengingslenker for aktuelt vegnett
- planer med vedtak om midlertidige trafikkreguleringer
- varslings- og informasjonsrutiner
- andre nødvendige tiltak
- vegnett sårbart for naturfare,

Andre ledd handler også om aktørenes ansvar og plikter for å gjennomføre rutinemessige risiko- og sårbarhetsvurderinger, formidle trafikkberedskapsplanene på digitalt format til NVDB og utføre sine oppgaver i henhold til planene når de iverksettes.

7.14.2 Til § 14–2 Særlige bestemmelser om samarbeid

§ 14–2 gir særskilte bestemmelser om samarbeid knyttet til fagkapittelet om trafikkberedskap. Disse supplerer de generelle samarbeidsbestemmelsene i § 4–1.

Det skal samarbeides om prinsipper for kategorisering av vegnett og valg av omkjøringsruter og stengningslenker.

Det er også krav om at vegmyndighetene og vegselskapet skal samarbeide med VTS, politi og nødetater ved både utarbeidelse av trafikkberedskapsplanene, ved gjennomføring og evaluering av øvelser og evaluering av faktiske hendelser.

Det samarbeidet som reguleres her er av en mer operativ karakter, det vil si utarbeidelse av konkrete trafikkberedskapsplaner samt å gjennomføre og evaluere øvelser og hendelser. Det at andre aktører som politi, nødetater osv. er nevnt i bestemmelsen betyr ikke at forskriften pålegger disse plikter. Plikten til å involvere disse aktørene gjelder for vegmyndighetene og vegselskapet.

Disse særlige kravene i § 14–2 kommer i tillegg til den generelle samarbeidsbestemmelsen som pålegger at det skal utarbeides tekniske beskrivelser og veiledninger. For fagområdet trafikkberedskap betyr dette i praksis at det må samarbeides om en revisjon/oppdatering av innholdet i Statens vegvesens håndbok R 611 om trafikkberedskap.

7.15 Til kapittel 15. Skred- og flomberedskap

Formålet med kapittel 15 er å sikre god håndtering av skred- og flomhendelser på det offentlige vegnettet slik at best mulig sikkerhet og fremkommelighet ivaretas. Kapitlet skal bidra til samordning både av operativ håndtering av skred- og flomhendelser og av aktiv skredsikring som for eksempel automatisk skreddeteksjon og forebyggende skredutløsning.

Det følger av forarbeidene (Prop. 79 L (2018–2019)) at Statens vegvesen skal stille med nasjonale felles ressurser innenfor skred- og flomberedskap. Statens vegvesen har siden 1.1.2020 driftet nasjonal skred- og flomberedskap for riksveg og fylkesveg. Behovet for en slik beredskap er tuftet på at det registreres ca. 2500 faktiske skred og nedfall fra vegskjæringer på riks- og fylkesvegnettet hvert år. I tillegg kommer flomhendelser.

Skred- og flomberedskap er en nødvendig nasjonal tjeneste, som dekker både riks- og fylkesvegnettet. Skred- og flomberedskap samordnes med den nasjonale trafikkberedskapen og bidrar til at strekninger med høy risiko for naturfarehendelser har ferdige trafikkberedskapsplaner. Planene inneholder bl.a. varslingsplaner, trafikkstyring, omkjøringsruter og trafikkinformasjon, samt tiltak for å redusere konsekvensene for trafikkavvikling og godstransport. De generelle samarbeidsbestemmelsene gjelder for dette fagkapitlet. Mye av samarbeidet om skred- og flomberedskap vil inngå i samarbeidet om trafikkberedskap.

Nasjonal skred- og flomberedskap opererer med en firetrinns skala for beredskapsnivå basert på tilgjengelig kunnskap om skred- og flomfare. Beredskapsnivået settes for et bestemt geografisk område og er gyldig to dager frem i tid. Ved anbefalt økning i beredskapsnivå utarbeides det daglige oppdateringer.

Beredskapen er operativ gjennom to vakttelefoner. De operative oppgavene til skred- og flomvakten er å kunne gi råd om spesifikke vurderinger av skred- og flomfare i et bestemt område, eller ved faktiske skred- og flomhendelser per telefon eller e-post.

Vakt for Sør-Norge dekker Sør-Norge sør for Nordland, og vakt for Nord-Norge dekker Nord-Norge nord for Trøndelag. To vegmyndigheter (Troms og Finnmark, og Vestland) har foreløpig valgt å ikke benytte seg av tjenesten.

Beredskapen innebærer at skred- og flomvakt enten selv rykker ut til en skred- og flomhendelse, eller skaffer fagkyndig hjelp til stedlig befarings og/eller rådgiving. Dersom hendelsen er på en fylkesveg, kontaktes fagfolk i fylkene først. Dersom det ikke er tilgjengelig fagfolk i et fylke, rykker fagfolk fra Statens vegvesen ut. Dersom det ikke er tilgjengelig fagfolk, hverken i fylkene eller Statens vegvesen, så mobiliseres fagfolk i rådgivningsbransjen.

Ansvaret og oppgavene omtalt i dette kapitlet berører ikke den nasjonale skred- og flomberedskapen som ligger til Norges vassdrags- og energidirektorat, utover plikten i § 15-1 bokstav d). Ansvar og roller innen trafikkinformasjon ved skred- og flomhendelser er regulert i kapittel 12, ansvar for å rapportere skred- og flomhendelser til NVDB er regulert i kapittel 7 og det generelle arbeidet med trafikkberedskap er regulert i kapittel 14. Alle disse forholdene er også viktige for god nasjonal skred- og flomberedskap.

7.15.1 Til § 15-1 Ansvar

Første ledd handler om ansvar og plikter som ligger til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Dette inkluderer ansvar for den nasjonale beredskapstjenesten for flom- og skredhendelser, veiledning av og bistand til vegmyndighetene og vegselskapet om beredskap for og håndtering av flom og skred, å stille til rådighet spesialutstyr for utløsning av snøskred og å rapportere skredhendelser til NVEs nasjonale register.

Andre ledd handler om generelt ansvar og plikter for vegmyndighetene og vegselskapet som skal inkludere risikovurderinger for flom- og skredhendelser på eget vegnett samt håndtering av slike hendelser. Dette ansvaret medfører i praksis et ansvar for å innhente nødvendig bistand og kompetanse.

7.16 Til § 16-1 Ikrafttredelse

Etter denne bestemmelsen fastsetter departementet forskriftens ikrafttredelse. Før forskriften trer i kraft, vil vegdataforskriften gjelde. Dagens vegdataforskrift gjelder ikke for kommunene (bortsett fra Oslo kommune). Det foreslås derfor i andre ledd at enkelte bestemmelser i den nye forskriften kan gis utsatt ikrafttredelse for kommunale vegmyndigheter, slik at kommunene får tid til å innrette seg. Dette vil for eksempel gjelde bestemmelser om NVDB, trafikkberedskap og trafikkinformasjon. Vi oppfordrer kommuner til å gi innspill til dette i høringen.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.1 Innledning

Forslaget til ny forskrift er vesentlig mer detaljert og omfattende enn gjeldende vegdataforskrift. Det er naturlig å tenke at en detaljert og omfattende forskrift som erstatter en kort og overordnet forskrift, innebærer økte utgifter for pliktsubjektene. Imidlertid må en slik vurdering også ta hensyn til veglovas generelle ansvarsbestemmelser og gjeldende praksis innenfor området. Store deler av innholdet i forslag til ny forskrift forskriftsfester gjeldende ansvar og praksis for vegmyndighetene innenfor vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap, trafikkstyring m.m. Denne praksisen er i dag i stor grad styrt av håndbøker og andre kravdokumenter og hjemlet i eksisterende vegdataforskrift. Endringen består hovedsakelig i at det som nå er styrt av håndbøker og andre kravdokumenter løftes inn i forskrift. Dette gjelder i en viss grad også i forhold til bestemmelser om pliktig samarbeid. Det er derfor ikke uten videre slik at økt detaljeringsgrad i ny forskrift, sammenlignet med gjeldende forskrift og gjeldende praksis, påfører pliktsubjektene økte kostnader.

Det er viktig å merke seg at forslaget legger opp til at det kan være forskjeller i omfang av datarapportering avhengig av vegmyndighet og vegtyper. Å fastsette disse prinsippene for de ulike fagtemaene er tatt inn i samarbeidsbestemmelsene. I fagkapitlene er det bestemmelser om at omfang av datainnhenting fastsettes av Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan i samråd med berørte vegmyndigheter.

Forskriftsforslaget legger til rette for at det vil skje utvikling og innovasjon knyttet til datainnhenting og oppgaver som er omhandlet i forskriftsforslaget. Forslaget vil derfor ikke skape hindringer for at vi i nær fremtid kan ta i bruk nye datakilder både fra infrastrukturen, fra kjøretøyene og fra andre mobile kilder. Det er ikke gitt konkrete bestemmelser om dette i forslaget, som i hovedsak gir konkretisering av dagens datatyper og oppgaver. Forslaget vil sikre en grunnmur av data fra veginfrastrukturen og trafikken der og sørge for en felles struktur for hele det offentlige vegnettet, uten at den enkelte vegmyndighet og vegselskapet vil miste sin selvråderett innenfor en slik struktur. På denne grunnmuren kan det legges utfyllende data og bygges nye tjenester for vegbrukerne.

8.2 Gevinster

Forslaget til ny forskrift vil gi pliktsubjektene fordeler og gevinster på flere områder. Et eksempel på mulig gevinst er samarbeidet som foreslås. Dette vil gi pliktsubjektene muligheten til å dele kunnskap, løsninger og erfaring. Det gjør det enklere å løse oppgaver på vegområdet for hver enkelt vegmyndighet og vegselskapet. Samarbeidet skal også legge til rette for innovasjon og utvikling. Det er grunn til å tro at pliktsubjektene gjennom samarbeidet vil kunne redusere egne kostnader.

Ny forskrift vil bidra til bedre data og dermed til bedre beslutningsgrunnlag for flere deler av virksomheten som vegmyndighetene og vegselskapet er ansvarlig for. Alle pliktsubjektene er

avhengig av gode data for effektiv forvaltning av det offentlige vegnettet. Det gjelder både til utvikling av vegnettet, vedlikehold, drift og trafikkavvikling. Disse oppgavene kan gjøres mer kunnskapsbasert og datadrevet. Det ligger store besparelser og muligheter for effektivisering ved å gjøre riktige tiltak til rett tid og rett sted.

Forslaget til ny forskrift skaper en bedre og mer formalisert struktur rundt innhenting, kvalitetssikring, formidling og tilgjengeliggjøring av hele dataomfanget som inngår i forskriftens virkeområde. Dataomfanget vil øke og kvaliteten på dataene vil bli bedre. Det gjør at kunnskapen om tilstanden på vegnettet blir bedre. Dermed kan pliktsubjektene planlegge sin virksomhet, i særlig grad innen drift og vedlikehold, på en mer datadrevet og effektiv måte. Grunnlaget for politiske beslutninger og prioriteringer på alle forvaltningsnivåer kan få økt kvalitet. Dette bidrar til at trafikksikkerhet, fremkommelighet, og muligheten til å drive en bærekraftig utvikling av vegtransportsystemet styrkes.

Ny forskrift stiller tydelige krav til vegmyndighetene og vegselskapet om innhenting av data og formidling til de nasjonale tjenestene. Kravene og ansvaret for tjenestene blir tydeliggjort, omfanget blir til en viss grad utvidet og tilgangen til data for alle vegmyndigheter og vegselskapet blir bedre. De store datamengdene som innhentes av vegmyndighetene og vegselskapet samles, forvaltes og tilgjengeliggjøres dels i egne støttesystemer hos den enkelte vegmyndighet samt i de nasjonale tjenestene. Dette betyr at vegmyndighetene får tilgang til store mengder data som er sammenliknbare og med kjent kvalitet, for hele det offentlige vegnettet. Bruksområdene for disse dataene kan være flere, for eksempel i planlegging, prioriteringer, beslutninger og i innspill til Nasjonal transportplan. De nasjonale tjenestene vil også gjøre det enklere for Statens vegvesen å forvalte sin rolle som nasjonalt fagorgan.

Forskriften vil bidra til at myndighetene får samlet oversikt over tilstanden til hele det offentlige vegnettet. Tilgangen til data og informasjon om vegnettet er viktig for at regjeringen og Stortinget skal ha et nødvendig kunnskapsgrunnlag om tilstand og ulike behov innen vegsektoren i sitt arbeid med å fastsette bl.a. de økonomiske rammene for veisektoren. Dette vil gi gevinster i form av riktig bruk av økonomiske ressurser på overordnet nivå.

Den enkelte vegmyndighet og vegselskapet vil gjennom å følge forskriftens bestemmelser samt de tekniske beskrivelsene utarbeidet i samarbeid, få tilgang til detaljerte data om eget vegnett. Dette datagrunnlaget bestående av geodata, vegdata, trafikkdata, vegbilder, vær- og føredata og tilstandsdata vil gjøre det mulig å effektivisere egen virksomhet. Dataene kan benyttes til prioritering, planlegging og gjennomføring av oppgaver innen både drift, vedlikehold og utbygging. Virksomheten vil bli mer data- og kunnskapsbasert. Det er store gevinster i å gjøre tiltak til rett tid og på rett sted for å opprettholde vegkapitalen. Det koster mer å gjøre tiltak for tidlig og det koster mer å gjøre tiltak for seint. Fagmiljøet for drift og vedlikehold anslår at slik databasert prioritering, planlegging og gjennomføring vil kunne gi en effektiviseringsgevinst på minst 5 %. De langsiktige gevinstene er trolig vesentlig større. Strekningsvise analyser for planlegging av vedlikehold og gjennomføring av tiltak vil sikre maksimal oppetid gjennom bedre samordning av aktiviteter på vegnettet. Vegforvalterne vil

mer effektivt kunne samordne drifts- og vedlikeholdsaktivitet seg imellom. Vegbrukerne vil i større grad slippe å oppleve at vegen blir stengt på grunn av ulike tiltak til ulike tider fordi de ulike vegforvalterne er dårlig koordinert. Dette gir samfunnsmessige gevinster.

Den nye §10 i veglova og denne forskriften blir viktige i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innenfor vegsektoren. Forskriftsforslaget dekker ikke hele spektret, men har bestemmelser for de viktigste faktorene for å ha beredskap og planverk som sikrer fremkommelighet og oppetid for vegnettet. Det gjelder forskriftsfesting av vegtrafikkentralenes oppgaver, trafikkberedskap, skred- og flomberedskap, samarbeid, samt bestemmelser som tydeliggjør ansvar og samhandling, også med eksterne aktører. Effektiv og helhetlig beredskap for uforutsette hendelser på veg som minimerer trafikale konsekvenser, opprettholder trafiksikkerhet og bedrer oppetid, gir store gevinster for samfunnet og for næringslivets transporter.

Bestemmelser om personvern og digital sikkerhet vil også kunne gi besparelser og bidra til økt bevisstgjøring om disse temaene. Dette vil både gi mer korrekt behandling av data som kan inneholde personopplysninger og bidra til pålitelige systemer og tjenester. Å oppnå digital sikkerhet har en kostnad, men kravene om dette i forskriften er en presisering av krav fra annet lovverk samt fra anerkjente sikkerhetsstandarder og normer og som derfor gjelder uavhengig av denne forskriften.

8.3 Tallfestingen er en utfordring

Ansvar for det offentlige vegnettet er delt på tre forvaltningsnivåer, ca. 370 vegmyndigheter samt ett vegselskap. Dette medfører at forskriftsforslaget regulerer en stor kompleksitet og et stort spenn av virksomheter. Dette gir utfordringer når det gjelder å oppnå felles kvalitet og sammenlignbare data; en utfordring som vil kunne prege hele digitaliseringsprosessen i vegsektoren. Forskriftsforslaget har viktige bestemmelser om faglig samarbeid mellom representanter for alle pliktsubjektene som trolig vil kunne bidra til å redusere en slik utfordring.

Fragmenteringen av vegmyndighet og forvaltningsansvar for det offentlige vegnettet representerer en betydelig utfordring for å anslå økonomiske og administrative konsekvenser. I tillegg er det slik at veglovens generelle bestemmelser og dagens vegdataforskrift også stiller krav til vegmyndighetenes oversikt og kunnskap om sine vegnett, noe som krever utstrakt datainnhenting. Forskriftsforslaget introduserer i liten grad helt nye krav utover det som er nødvendig datagrunnlag for nasjonale, regionale og lokale vegmyndigheter. Bestemmelsene er i første rekke en konkretisering av dagens regulering og praksis.

Fylkeskommunene, og i særlig grad kommunene, er ulike og konsekvensene av forskriften kan være tilsvarende ulike. Fordeling av kompetanse samt nåværende status i arbeidet med datainnhenting og digitalisering, varierer mye og kompliserer vurderingen av økonomiske og administrative konsekvenser.

De økonomiske og administrative konsekvenser som det er relevant å beskrive, er hva som vil følge direkte av ny forskrift. Konsekvensene må knyttes til endring eller omfang av krav sammenlignet med dagens forskrift og med dagens myndighetsansvar, ansvarsdeling og praksis. Generell utvikling av fagfeltene, av metodikk og teknologi eller nye prioriteringer, vil skje uavhengig av denne forskriften. Selv om forskriften legger opp til at slik utvikling skal kunne skje, er kostnaden for slik fremtidig utvikling ikke en direkte konsekvens av forslagens bestemmelser.

Vegdirektoratet har gjort en vurdering av sannsynlige konsekvenser, både mht. kostnader og gevinster for de ulike pliktsubjektene og forsøkt å få fram usikkerhetene i vurderingen. Vurderingene er knyttet til forskriftens bestemmelse i hvert kapittel i forskriften. Det er forsøkt å ta hensyn til både vegmyndighetenes ansvar ifølge veglova og til realitetene som foreligger i dag mht. til dataomfang og kvalitet.

8.4 Konsekvenser for pliktsubjektene

8.4.1 Fylkeskommunene

Fylkeskommunens ansvar og oppgaver endrer seg ikke vesentlig fra situasjonen under gjeldende vegdataforskrift. Pliktene knyttet til innhenting og formidling av data fra eget vegnett vil være de samme. Forskjellen består i at forslaget til ny forskrift konkretiserer hvilke nasjonale tjenester og hvilke datatyper som omfattes av forskriften. Etter dagens vegdataforskrift er det Vegdirektoratet som bestemmer i hvilket omfang data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles. Dette er i hovedsak nedfelt i håndbøker og andre tekniske beskrivelser utgitt av Statens vegvesen. Frem til 31.12.2019 ble kostnadene til drift og vedlikehold av vegkantutstyret som leverer data til noen av de nasjonale tjenestene dekket av staten via sams vegadministrasjon. Dette gjelder:

- trafikkregistreringsstasjoner som leverer data til det nasjonale trafikkdatasystemet
- værstasjoner som leverer data til det nasjonale systemet Vegvær
- webkamerautstyr – finnes på værstasjoner og som frittstående kamerastasjoner som leverer data til nasjonal tjeneste for webkamera

Ordlyden i kostnadsbestemmelsen i vegdataforskriften § 4 ble endret fra og med 1. januar 2020 ved at henvisningen til § 19 (sams vegadministrasjon) ble tatt ut. Bestemmelsen henviser nå bare til at staten, fylkeskommunene og Oslo kommune bærer kostnader i samsvar med bestemmelsene i veglova § 20.

Bestemmelsen i § 20 sier at staten bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksveger. Statens vegvesen bærer kostnadene for riksvegene de har ansvar for og vegselskapet for riksveger som selskapet har ansvar for. Fylkeskommunen og kommunen gjør det samme for sine vegnett. I forbindelse med regionreformen fikk fylkeskommunene vederlagsfritt overta vegkantutstyret som sørger for datainnhenting til nasjonale tjenester for trafikkdata, reisetider (i den grad det finnes på fylkesveg), vegvær og nasjonal tjeneste for webkamera. Ansvar for drift og vedlikehold av vegkantutstyret ble overført til fylkeskommunen. Dette ansvaret endres ikke med forslaget til ny forskrift.

Ansvar for innhenting og formidling av data om eget vegnett til NVDB og ansvar for egne trafikkstyringsanlegg (herunder videoovervåkingskameraer) og formidling av styringsdata fra disse til VTS og kostnader knyttet til dette, endres ikke.

I § 14-1 er det krav om at vegmyndighetene skal gjøre en beredskapsmessig kategorisering av sitt vegnett. En slik kategorisering er grunnlag for trafikkberedskapsplaner som skal utarbeides i samråd mellom vegmyndighetene som blir eller kan bli berørt. Selve kategoriseringsarbeidet vurderes til å ha liten kostnadmessig konsekvens.

I § 14-1 (1) bokstav a) foreslås at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan skal fastsette nasjonale vegkorridorer, samt fastsette stengningslenker og omkjøringsruter for disse. Dette skal gjøres i samråd med berørt vegmyndighet eller statlig utbyggingselskap for veg. En del av det fylkeskommunale vegnettet kan ha lavere veg- og driftsstandard enn hva som kreves av en omkjøringsrute for en nasjonal korridor. Omkjøringsruter for nasjonale vegkorridorer må imidlertid fastsettes utfra det vegnettet som er tilgjengelig og med den standard som vegnettet har til enhver tid. Formålet er fortsatt å fastsette omkjøringsruter som er egnet for de ulike typer av kjøretøy og vogntog som trafikkerer en nasjonal korridor så langt det er praktisk mulig. I dette ligger det også at fastsatte omkjøringsruter kan være forskjellige avhengig av kjøretøyenes og vogntogenes vekt og dimensjoner. For eksempel kan det være nødvendig å fastsette andre omkjøringsruter for de lengste og tyngste vogntogene (modulvogntog, tømmervogntog og spesialtransport) enn for ordinære vogntog. Forskriftsforslaget har derfor ikke økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen på dette punktet.

Det bemerkes imidlertid at dersom samrådet om fastsettelse av omkjøringsruter avdekker et behov for å f.eks. sette inn ekstra tiltak for å forbedre vinterdriften på en konkret omkjøringstrekning, er forskriften ikke til hinder for at det kan inngås bilaterale avtaler mellom SVV og berørt vegmyndighet for hvordan økte kostnader i forbindelse med dette skal dekkes dersom dette er hensiktsmessig.

Et sentralt element i forslaget til forskrift er bestemmelsen om pliktig samarbeid. Deltagelse i slikt samarbeid vil medføre noen kostnader. Dette gjelder for fylkeskommunen og tilsvarende for vegselskapet og de andre partene som deltar i samarbeidet. Konsekvenser av dette er omtalt nedenfor.

Vegdirektoratet mener at forslaget til ny forskrift i hovedsak følger dagens praksis og vurderes å ha beskjedene økonomiske og administrative konsekvenser for fylkeskommunene.

8.4.2 Vegselskapet

Forslaget gjør vegselskapet til pliktsubjekt i forskriften. Kravene i forslaget til forskrift er i dag i hovedsak nedfelt i bilaterale avtaler mellom vegselskapet og Statens vegvesen. Forskriften omhandler flere fagtemaer enn det som er regulert i avtalene. Vegselskapet har et selvstendig ansvar for å forvalte eget vegnett, jf. veglova § 10. De krav og ansvar som

tillegges dem i forslag til ny forskrift følger dermed av ansvaret som vegforvalter og av veglova. Vegdirektoratet legger til grunn at finansieringen Nye Veier får til nye vegprosjekt og til drift og vedlikehold av åpne vegstrekninger også dekker kostnadene vegselskapet har knyttet til bestemmelser i forslaget til ny forskrift. Når det gjelder vegselskapet (per i dag Nye Veier AS) sitt ansvar for data- og informasjon til vegtrafikksentralene og NVDB, er dette omtalt i St.prp. nr. 1 (2018–2019) der det heter at:

«Selskapet skal ha ansvaret for å gi Statens vegvesen, inkludert vegtrafikksentralene (VTS), det nødvendige grunnlaget for å foreta trafikkmessig drift både med hensyn til infrastruktur og informasjonsgrunnlag. Videre vil selskapet også ha ansvar for å tilføre nasjonal veidatabank (NVDB) med tilleggende fagsystemer de data og andre opplysninger som til enhver tid er nødvendig for at de nasjonale systemene skal fungere som forutsatt.»

Dette er videreført gjennom ny § 10 i veglova og de bilaterale avtalene som er omtalt over. Vegdirektoratet forutsetter at disse oppgavene er finansiert gjennom Samferdselsdepartementets rammer og overføringer til vegselskapet.

Vegdirektoratet mener at forslaget til ny forskrift i hovedsak ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser for vegselskapet.

8.4.3 Kommunene

Kommunene er pliktsubjekt etter forslaget til ny forskrift. Dette medfører konsekvenser av økonomisk og administrativ art for kommunene.

Etter § 7–2 andre ledd er det krav om innhenting av viktige datatyper som er obligatorisk for kommunene. Dette er data for det digitale navigerbare vegnettet, så som bredde, begrensninger og reguleringer, data for å fastsette veglister, herunder tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang, samt data om tunneler.

Geodata for det digitale navigerbare vegnettet innhentes i dag av kommunene og formidles til Kartverkets felles kartdatabase (FKB). Herfra overføres dataene til Nasjonal vegdatabank. Disse pliktene for kommunen følger primært av geodataloven og avtalefestet samarbeid mellom kommunene og Kartverket. Bestemmelsene i § 7–2 andre ledd bokstav a) som omhandler geodata, medfører derfor ikke nye økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunene.

Innhenting av fagdata om bru og tunnel har til en viss grad økonomiske og administrative konsekvenser for kommunene. Ved vurdering av konsekvenser for kommunene av forslaget til ny forskrift, tas det utgangspunkt i kommunenes helhetlige og selvstendige ansvar som vegmyndighet for kommunal veg etter veglova. Jf. Veglova §1.a:

«Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for

vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.»

Ansvar som er lagt til kommunal vegmyndighet må nødvendigvis inkludere å ha kvalitetssikrede data for bruer og tunneler, og vegdata ellers, for å kunne utvikle og forvalte sitt vegnett samt legge til rette for sikker, effektiv, forutsigbar og bærekraftig vegtransport på kommunalt vegnett. Dermed kan det hevdes at forslaget til forskrift formelt sett ikke inneholder krav om innhenting av andre data enn det de som vegmyndighet allerede har eller burde ha, og at forskriftsforslaget derfor ikke medfører økte kostnader for kommunene. Kostnader ved å innhente og kvalitetssikre helt nye data kan også påløpe, men forskriften stiller ikke krav til andre datatyper enn det de som vegmyndighet allerede burde ha registrert for sin egen vegforvaltning.

En økt innsats for å redusere etterslepet i kommunenes datagrunnlag om eget vegnett er tatt inn som mulig økonomisk konsekvens senere i dette kapitlet. Det er viktig å ta med i betraktningen av dette at det kan sees på som en kostnad til fremtidig besparelse. Kommuner med underdekning av vegdata vil gjennom et løft av omfang og kvalitet, få bedre oversikt over sitt vegnett og større mulighet til datadrevet og kostnadseffektiv forvaltning.

Omfang og kvalitet på vegdata varierer imidlertid mye mellom kommunene. Mange kommuner har god dekning av vegdata med egne digitale registersystemer for dette. Andre kommuner har et større gap i forhold til bestemmelsene i forslaget til forskrift. Dette gjelder særlig for data om bruer på kommunalt vegnett. Utredning gjort i tilknytning til arbeidet med denne forskriften, viser betydelig underdekning av brudata i nasjonale registre. En stor andel av de manglende data finnes likevel i interne kommunale registre. Formidling av disse til nasjonalt nivå, med tilhørende kvalitetssikring og tilpasning til de sentrale systemene, bruregisteret BRUTUS og NVDB, er krav i forslaget til forskrift. Et overordnet mål med forskriften er å oppnå nasjonale registre som gir best mulig og fullstendig datagrunnlag for hele det offentlige vegnettet. Det er viktig at innhenting av enkelte typer vegdata er hensiktsmessig tilpasset det varierte behovet på kommunal veg.

Når det gjelder data om bæreevne og tilstand for bruer, så er disse av stor viktighet for alle kategorier veger. Næringslivets behov er her en viktig premiss. Ut-transporter helt fra produksjonssted eller til-transporter helt fram til kunden, skjer ofte med tunge kjøretøyer for å oppnå effektiv transportlogistikk. Dette bidrar til behovet for fremkommelighet på kommunale veger for stadig tyngre kjøretøyer. Da er korrekte veglister basert på brudata en grunnleggende forutsetning. Det er et faktum at bruksklasse (bæreevne) for kommunale bruer ofte blir fastsatt på grunnlag av mangelfullt datagrunnlag og derfor kan gi feil bruksklasse i veglistene. Konsekvensen kan være lite effektive transport, ulovlig kjøring eller bru-kollaps med ulemper både for vegmyndighet, trafikanter og næringsliv. Derfor er det i forskriften foreslått obligatorisk formidling av et utvalg viktige datatyper til NVDB eller nasjonale fagregistre i forskriftens §7-1 (2), bokstav a). Av disse er trolig innhenting/beregning av data om tilstand og bæreevne for kommunale bruer det mest krevende sett i forhold til dagens underdekning på kommunal veg.

Målet bør derfor være et nasjonalt brudataregister som er komplett med kvalitetssikrede data for alle bruer på offentlig veg. Dette er i stor grad oppfylt for riks- og fylkesvegnettet, men for å dekke kommunalt vegnett er det trolig nødvendig med et nasjonalt «løft». En slik satsing vil kunne gi store gevinster for vegmyndighetene, trafikantene og næringslivet. Det kan organiseres på ulike måter og være forankret i forskriftens § 4 Samarbeid. Arbeidet bør kunne gjennomføres i løpet av 1–3 år avhengig av kommunale budsjetter og tilgang på kompetanse. I samråd med det brufaglige miljøet i Statens vegvesen har Vegdirektoratet anslått at kostnad til slik innleid felles kompetanse for kommunene er i størrelsesorden inntil 15–17 mill. kr. Vegdirektoratet vurderer at dette er en realistisk samlet kostnadsramme for å få brudata opp på akseptabelt nivå i kommunene, inkludert øvrige vegdata nødvendig for å fastsette veglister. Nærmere samarbeide og planlegging vil kunne skje relativt raskt.

Kommunen må i likhet med fylkeskommuner og Oslo kommune kvalitetssikre vegdata som de pålegges å formidle til NVDB. Arbeidet med tilknytning, kvalitetssikring, tilpasning og formidling av kommunale vegdata må utføres av den enkelte kommunale vegmyndighet. Utover den kostnaden som kommunene har til slikt arbeid i dag, vil det for enkelte kommuner kreve en ekstra innsats for å kvalitetssikre eksisterende vegdata, som skal formidles til NVDB, men som ikke har den kvalitet som kreves. Dette er vurdert til å gi noen, men beskjedne, kostnader og vil variere mye mellom kommunene. Det kan f.eks. også løses med innleid felles kompetanse til nødvendig bistand over 1–2 år. Kostnad for en slik løsning anslås til ca. 5 mill.kr. Dette kommer i tillegg til kostnadene for brudata nevnt tidligere og inkluderer data om tunnel.

For mange kommuner er det hensiktsmessig å ha sitt eget forvaltningssystem lokalt for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV). Slike systemer inneholder ofte mer detaljerte data enn det som er krevet at de formidler til sentrale tjenester. Formidlingen bør skje elektronisk gjennom standardiserte grensesnitt mot sentrale systemer slik at de aktuelle datatypene enkelt kan overføres dit. Det vil være effektivt og ressursparende både for kommunene og Statens vegvesen. Etablering av slike grensesnitt mot kommunene, i NVDB eller tilgrensende fagsystem, er hovedsakelig et ansvar og kostnad for Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan. Denne kostnaden er inkludert i anslagene for konsekvenser for Statens vegvesen.

Mange kommuner bruker NVDB for sine vegdata. Statens vegvesen legger til rette for at flest mulig kan gjøre det. Etter Vegdirektoratets erfaring med vegdata i NVDB fra riks- og fylkesveg, vil de kvalitetssikrede vegdataene som en vegmyndighet trenger for å ivareta sitt ansvar som vegmyndighet, også kunne inngå som nasjonale fagdata i NVDB og tilgrensende fagsystemer.

Kommunen må i likhet med fylkeskommuner og Oslo kommune kvalitetssikre vegdata som de pålegges å formidle til NVDB. For å få til en effektiv og helhetlig tilføring av vegdata fra kommunen, vil Vegdirektoratet legge opp til at kommunene i første omgang tilfører data med den kvalitet de har i de kommunale systemene og arkivene, men at kommunene oppfyller den nye forskriftens krav til kvalitet for de tilførte data så snart som mulig etter tilføring. Av hensyn til blant annet sikkerhet, næringslivets transporter og utnyttelse av investert kapital i offentlig vegnett, er det etter Vegdirektoratets vurdering naturlig å prioritere bruens bæreevne og øvrige data som er nødvendige for å fastsette tillatte vekter

og dimensjoner for kjøretøy og vogntog (veglister), i det etterfølgende kvalitetsarbeidet. Nye data forutsettes kvalitetssikret av kommunene før de legges inn i NVDB.

Øvrige krav om leveranser til nasjonale systemer vurderes å ha ubetydelig eller beskjeden økonomisk eller administrativ konsekvens for kommunene.

Det er i forslaget stilt krav til kommunene om oppgaver knyttet til øvrig datainnhenting til nasjonale tjenester og til trafikkinformasjon og trafikkberedskap. For trafikkinformasjon gjelder at kommunene skal melde fra til VTS så raskt som mulig om hendelser og situasjoner på eget vegnett som skaper vesentlige konsekvenser for fremkommelighet og/eller trafiksikkerhet. Se omtale av dette i høringsnotatet, kapittel 7.12.2. Dette vurderes å være i tråd med rådende praksis og ha ubetydelig økonomisk konsekvens.

For trafikkberedskap består de nye kravene til kommunene av at de skal kategorisere sitt vegnett og avklare behovet for trafikkberedskapsplaner. Prinsipper for beredskapsmessig kategorisering og behov for trafikkberedskapsplaner fastsettes av Statens vegvesen, basert på vegtyper, funksjon og samfunnsmessig betydning. Vegdirektoratet vurderer at dette gir beskjedne kostnader for de fleste kommunene. Den enkelte kommune vil kunne tilpasse bruken av de omtalte prinsippene på eget vegnett.

I enkelte fagkapitler for datainnhenting til nasjonale tjenester, slik som trafikkdata og værdata, skal omfanget fastsettes av Statens vegvesen i samråd med kommunene. Vegdirektoratet antar at dette omfanget vil bli begrenset og medføre beskjedne kostnader. For noen fagkapitler er det ikke obligatorisk at kommunene må koble seg på den nasjonale tjenesten. Slik tilkobling vil være basert på samråd med Statens vegvesen samt egne nytte/kost-betraktninger. Dette anses ikke å gi konsekvens for kommunene.

Forslagets § 16 om ikrafttredelse åpner i andre ledd for at Departementet kan fastsette at visse bestemmelser gis utsatt ikrafttredelse for kommunale vegmyndigheter. Dette betyr at merkostnader som er beskrevet vil kunne fordeles over flere år.

8.4.4 Oslo kommune

De særskilte bestemmelsene om Oslo kommune i forslaget til ny forskrift er i hovedsak en videreføring av de pliktene som følger av gjeldende vegdataforskrift. For veger og vegstrekninger som behandles som fylkesveg, mener Vegdirektoratet derfor at forslag til ny forskrift ikke medfører spesielle økonomiske eller administrative konsekvenser for Oslo kommune.

8.4.5 Statens vegvesen

Statens vegvesen har to roller i forslaget til forskrift; som vegmyndighet for riksveg og som nasjonalt fagorgan. Rollen som vegmyndighet med krav til datainnhenting og andre oppgaver, blir ikke endret som følge av ny forskrift. Dette er i dag forankret i instruksen til Statens vegvesen og vurderes derfor til ikke å gi økonomiske eller administrative konsekvenser knyttet til ny forskrift.

Forslaget til ny forskrift stiller økte krav til Statens vegvesen i rollen som nasjonalt fagorgan. Dette er i hovedsak knyttet til ansvaret for de nasjonale tjenestene med tilhørende oppgaver og systemer. I tillegg vil det være økte kostnader knyttet til ansvaret for å organisere og lede samarbeidet med vegmyndighetene og vegselskapet innen alle de aktuelle fagtemaene for å utarbeide nasjonale veiledninger og tekniske beskrivelser.

Kravene til innhenting og formidling av data til NVDB, som i forslaget er presisert overfor vegmyndighetene og vegselskapet og som inkluderer alle kommunene, vil medføre behov for å utvikle NVDB med større kapasitet og funksjonalitet. Tilføring av fagdataene til de nye objektforekomstene for bru og tunnel fra kommuner, vil etter Vegdirektoratets vurdering medføre utvidede oppgaver for Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil merarbeid og merkostnad (arbeid, programutvikling, utvikling og implementering av rutiner m.m.) blant annet være knyttet til å:

- utvikle NVDB og fagregistre som systemer og med tilhørende grensesnitt (API'er), jf. kapittel 4. Dette vil være nødvendig for etablering, drift m.m. av nye geodataforekomster med tilknyttede fagdata for kommunale bruer og tunneler og for data knyttet til utarbeidelse av veglister.
- avklare hvilke nasjonale data for kommunale bruer og tunneler og data for å utarbeide veglister, det er behov for i NVDB, herunder avklare hvilke slike data som kan tilføres fra interne registre i direktoratet og hvilke som må tilføres fra kommunene,
- tilføre fagdata fra interne registre i direktoratet og fra kommunene og knytte fagdataene til de nye objektforekomstene for kommunale bruer og tunneler i NVDB og
- tilrettelegge for at de nye objektforekomstene med tilknyttede fagdata inngår som en del av en helhetlig, effektiv og brukervennlig NVDB for riks-, fylkes- og kommunal veg.
- Bistå og veilede kommunale vegmyndigheter med å innhente, oppdatere og kvalitetssikre brudata slik at underdekningen reduseres.

Noe av dette merarbeidet og merkostnaden vil være arbeid og kostnad som påløper uavhengig av etableringen av nye objektforekomster for kommunale bruer og tunneler m.m. Det gjelder også å kvalitetssikre data som tilføres fra interne registre i Vegdirektoratet til NVDB.

I § 3-1 i forslaget til forskrift listes opp nasjonale tjenester og oppgaver som Statens vegvesen i rollen som nasjonalt fagorgan gis ansvar for etter denne forskriften. Formålet med tjenestene og hvilke leveranser som følger av tjenestene, beskrives i større detalj i hvert enkelt fagkapittel.

Under arbeidet med å utarbeide forskriften tok Vegdirektoratet utgangspunkt i en rekke håndbøker og andre kravdokumenter som i hovedsak gjelder internt i Statens vegvesen, men som det også er praksis å bruke hos de andre vegmyndighetene. Disse ble før omorganiseringen lagt til grunn for oppgaver utført hos sams vegadministrasjon og derfor i stor grad videreført hos fylkene og vegselskapet. De nasjonale tjenestene som foreslås regulert i forslaget til forskrift definerer og formaliserer ansvar og oppgaver som fagmiljøene i Statens vegvesen i dag har ansvar for, og som følger av håndbøkene og andre kravdokumenter.

I enkelte fagkapitler for datainnhenting til nasjonale tjenester, slik som trafikkdata og værdata, skal omfanget fastsettes av Statens vegvesen i samråd med berørte vegmyndigheter og vegselskapet. Vegdirektoratet antar at dette arbeidet og samrådet vil medføre noe ekstra kostnader, mens kostnader som følger av det fastsatte omfang først vil kunne vurderes senere. For noen fagkapitler er det ikke obligatorisk at kommunene må koble seg på den nasjonale tjenesten, men det er ikke noe i forslaget som er til hinder for slik tilkobling. Eventuell tilkobling vil være basert på samråd med Statens vegvesen samt egne nytte/kost-betraktninger. I hvilken grad dette vil skje er ikke mulig å anslå foreløpig, men om dette fører til økt belastning for de aktuelle tjenestene, vil det kunne gi merkostnad for Statens vegvesen.

Gjennom å presisere og formalisere ansvar og oppgaver for de nasjonale tjenestene i en forskrift, tydeliggjøres ansvaret til Statens vegvesen. Det tydeliggjøres også hvilket faglig samspill som kreves mellom Statens vegvesen, vegmyndighetene og vegselskapet, for at de nasjonale tjenestene skal virke etter hensikten. Selv om de nasjonale tjenestene omhandler oppgaver og ansvar som Statens vegvesen allerede har, vil forskriftsfestingen trolig øke behovet for ressurser nødvendig for å videreutvikle og drifte de nasjonale tjenestene på en god og fremtidsrettet måte. Utvidelsen av virkeområdet til å gjelde kommunal veg vil påføre Statens vegvesen økte oppgaver. Potensielt flere brukere av de nasjonale tjenestene kan også medføre økt omfang av oppgaver. Dette fører derfor til økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen. Hvor store ressurser som trenges i tillegg til dagens er vanskelig å estimere, men det ligger trolig innenfor det som er mulig å prioritere innenfor normale budsjettammer.

Det er vanskelig å estimere det totale merarbeid og merkostnad for Statens vegvesen som følge av forskriften. Vegdirektoratet vil kunne forbedre anslagene etter hvert som samarbeidet med de andre vegmyndighetene utvikles. Merkostnadene for Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan vil i stor grad gjelde utvikling knyttet til NVDB med tilgrensende fagsystemer. Men også de andre nasjonale tjenestene vil få utvidet datainnhold og/eller måtte tilpasse organisering og kapasitet slik at Statens vegvesen kan forvalte sin rolle som nasjonalt fagorgan og som leder av det pålagte faglige samarbeidet.

Utvikling av de nasjonale tjenestene er en viktig del av det ansvaret som følger av rollen Statens vegvesen har som nasjonalt fagorgan, i henhold til instruks og tildelingsbrev. Denne satsingen på utvikling av teknologi og funksjonalitet er finansiert innenfor normale budsjettammer. For å hente inn særlige etterslep eller prioritere en bestemt satsing kan det etableres prosjekter eller programmer for slik utvikling. Et program som kalles «Digital

drivkraft» er startet i 2022. Programmet er i hovedsak fokusert mot NVDB og adresserer tre viktige drivere:

- større kundefokus, vil kreve endring av system og organisering
- modernisering av teknologiske plattformer som i dag har blitt foreldet
- mer effektive prosesser og utvidet kapasitet som følge av forskrift om vegdata og trafikkinformasjon

Mye av det utviklingsarbeidet for NVDB som kan knyttes til forskriftsforslaget ligger innenfor Digital drivkraft og er ikke inkludert i anslaget for økte kostnader hos Statens vegvesen under. Systemutviklingen finansiert av Digital drivkraft, vil medføre økte driftsutgifter for de aktuelle IKT-systemene. Disse økte IKT-driftskostnadene er ikke dekket innenfor programmet Digital drivkraft. De er inkludert i anslaget for økte kostnader for Statens vegvesen og vil belaste normale budsjetttrammer.

Det foreløpige anslaget for økningen i Vegdirektoratets kostnader til å styrke organiseringen av de nasjonale tjenestene og til å oppgradere og drifte de tekniske løsningene er i størrelsesorden 20–25 mill. kr pr. år. Dette inkluderer både styrket bemanning og økte IKT-kostnader og er basert på vurderinger gjort i dialog med ledelsen for de aktuelle

8.5 Oppsummering

Kostnadsøkning og administrative konsekvenser vil etter Vegdirektoratets vurdering i første rekke komme hos Statens vegvesen som nasjonal fagmyndighet pga. behov for oppgraderinger og økt kapasitet og hos kommunene for å innhente etterslep på datagrunnlag. For Statens vegvesen og fylkeskommunen som vegmyndigheter samt for vegselskapet, anses forskriften å gi mindre økonomiske konsekvenser.

I det følgende oppsummeres oppgaver knyttet opp mot forskriftsbestemmelsene og da særlig de obligatoriske kravene i § 7-1 (2):

Vegmyndighetene og statlig utbyggingselskap for veg har ansvar for:

a) innhente, kvalitetssikre, formidle og oppdatere følgende typer vegdata om eget vegnett til nasjonal vegdatabank:

- 1) data for digitalt navigerbart vegnett for alle veger for kjørende, gående og syklende, herunder vegnettgeometri, vegkategori, funksjonell vegklasse, vegtype, fartsgrenser, trafikkreguleringer og restriksjoner,*

Dette kravet innebærer ikke noen ny kostnad for kommunene. Det er arbeid som gjøres knyttet til FVD-avtalene med Kartverket, hjemlet i Geodataloven.

- 2) data for å fastsette veglister i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy, herunder data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon,*

Her må det gjøres en jobb for å kvalitetssikre data om bruer på kommunale vegnett samt kvalitetssikre øvrige data for å fastsette veglister (kurvatur, bredde og stigningsforhold). Dette er dekket av de 15–17 mill. kr for å finansiere en forsert innsats med brudata fra kommunene organisert innenfor samarbeidet beskrevet i forskriften.

- 3) data om tunneler herunder lokalisering, lengde, stigningsforhold, egenskaper og restriksjoner,*
- 4) data om skred- og flomhendelser,*
- 5) øvrige vegdata i det omfang som fastsettes i datakatalogen.*

Kravene i 3), 4) og 5) vil i hovedsak være oppfylt i de fleste kommuner. Økt innsats er anslått til ca. 5 mill. og vil kunne dekket med en felles ressurs om kommunene ønsker det.

- For kommunene vil dermed total merkostnad ligge på ca. 20–22 mill. kr over 1–3 år.
- For fylkeskommunene og vegselskapet vil ikke kostnadene øke i noen særlig grad.
- Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan anslås å få et økt ressursbehov på i størrelsesorden 20–25 mill.kr. pr. år.

Forslag til forskrift

Forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg («Forskrift om vegdata og trafikkinformasjon»)

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) §10, §62, §11 f, lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikklov) §43, §43 b og lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) §13 g.

Kapittel 1. Formål og virkeområde

§ 1-1 Formål

(1) Forskriften skal sikre oppdatert data- og kunnskapsgrunnlag om vegnettet og trafikken der, for å bidra til en sikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig vegtransport og et godt underlag for utvikling, planlegging, forvaltning, drift og vedlikehold av offentlig veg, samt til fastsetting av økonomiske rammer.

(2) Forskriften skal legge til rette for tilgjengelige data, analyse, informasjonstjenester og et digitalt og navigerbart vegnett.

(3) Forskriften skal sikre at Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan kan ivareta sine oppgaver, for å ivareta et sikkert, fremkommelig, bærekraftig og velfungerende vegsystem.

§ 1-2 Virkeområde

Forskriften regulerer ansvar, oppgaver og samarbeid for Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og et statlig utbyggingsselskap for veg etter veglova § 9 knyttet til:

- a) innhenting, kvalitetssikring, formidling og tilgjengeliggjøring av data om vegnettet og trafikken der,
- b) trafikkstyring, trafikkberedskap og trafikkinformasjon for offentlig veg.

Kapittel 2. Definisjoner

§ 2-1 Overordnede definisjoner

I denne forskrift menes med:

- a) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan: Statens vegvesen i sin rolle som ansvarlig fagorgan for nasjonale oppgaver og tjenester regulert i denne forskriften,
- b) vegmyndighet: Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene med ansvar og oppgaver etter veglova §§ 9 første ledd og 10 første ledd.

§ 2-2 Definisjoner vedrørende personopplysninger og digital sikkerhet

I kapitlene 5 og 6 i denne forskrift menes med:

- a) Statens vegvesen: Etaten som virksomhet, både som nasjonalt fagorgan og vegmyndighet,
- b) digital sikkerhet: Beskyttelse av infrastruktur i digitale tjenester inkludert utstyr, komponenter, kommunikasjon og programvare, samt beskyttelse av data og informasjon som behandles.

§ 2-3 Definisjoner vedrørende Nasjonal vegdatabank

I denne forskrift menes med:

- a) Nasjonal vegdatabank: Et nasjonalt register for lagring av vegdata med tilhørende tjenester, fagsystemer, åpne grensesnitt for utveksling av data og en datakatalog,
- b) datakatalog: En oversikt over datainnholdet i nasjonal vegdatabank, med beskrivelse og kategorisering av data, herunder innhold, struktur, formater, samt hvilken kvalitet dataene skal ha,
- c) fagsystem: Systemer knyttet til nasjonal vegdatabank for ulike dataobjekter, herunder bru- og tunneldata,
- d) vegdata: Stedfestet informasjon om veger, herunder veggeometri, geodata og fagdata,
- e) digitalt navigerbart vegnett: Digital beskrivelse av det sammenhengende fysiske vegnettet, herunder ferjestrekninger, som muliggjør ruteberegninger, navigasjon, avansert førerstøtte og automatisert transport,
- f) tilstandsdata: Data om tilstand og kvalitet på vegens konstruksjon, dekke, oppmerking, skilt, rekkverk, sideterreng og lignende.

§ 2-4 Definisjoner vedrørende trafikkdata og reisetidsdata

I denne forskrift menes med:

- a) trafikkdata: Data om registrerte og beregnede trafikkmengder samt sammensetning og egenskaper som beskriver trafikk, kjøretøy og transport på vegnettet,
- b) reisetidsdata: Data om tidsbruk på vegstrekninger,
- c) Nasjonal tjeneste for trafikkdata: Nasjonale systemer, registre og rutiner for lagring og tilgjengeliggjøring av trafikkdata fra riksveger, fylkesveger og kommunale veger,
- d) Nasjonal tjeneste for reisetidsdata: Nasjonale systemer, registre og rutiner for innhenting og tilgjengeliggjøring av data om reisetid på vegstrekninger, herunder historiske data.

§ 2-5 Definisjoner vedrørende værdata og værstasjoner

I denne forskrift menes med:

- a) værstasjon: Installasjon til å registrere vær- og føreforhold,

- b) vegrelaterte værdata: Meteorologiske måleverdier fra det offentlige vegnettet,
- c) Nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata: Nasjonale systemer for innhenting, kvalitetssikring og tilgjengeliggjøring av informasjon om vær og kjøreforhold.

§ 2-6 Definisjoner vedrørende webkamera

I denne forskrift menes med:

- a) nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera: Systemer for innhenting, anonymisering og publisering av bilder på internett, samt forvaltning av webkamerainstallasjoner.
- b) bilder fra webkamera: Enkeltbilder og sekvenser av bilder i sanntid som beskriver veg-, føre- og trafikkforhold.

§ 2-7 Definisjoner vedrørende vegbilder

I denne forskrift menes med:

- a) vegbilder: Lagrede bilder som gir sammenhengende oversikt over vegstrekninger,
- b) nasjonal tjeneste for vegbilder: Systemer for lagring, anonymisering og publisering av vegbilder på internett.

§ 2-8 Definisjoner vedrørende trafikkinformasjon

I denne forskrift menes med:

- a) trafikkinformasjon: Informasjon om rådende vegforhold, kjøreforhold og trafikk,
- b) nasjonal Datex-tjeneste: Statens vegvesens tjeneste for tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjon og dynamiske data,
- c) dynamiske data: Data om veg- og trafikkforhold som endrer seg ofte eller regelmessig, herunder hendelser, kjøreforhold og fremkommelighet,
- d) planlagt hendelse: Planlagt forhold som påvirker trafiksikkerhet eller fremkommelighet hvor det må fattes vedtak om midlertidig trafikkregulering.

§ 2-9 Definisjoner vedrørende trafikkberedskap, trafikkstyring og vegtrafikksentral

I denne forskrift menes med:

- a) trafikkberedskap: Planlegging, organisering og gjennomføring av tiltak for effektiv håndtering av uforutsette hendelser med vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafiksikkerhet,
- b) stengningslenke: Delstrekning av en veg mellom to eller flere vegkryss hvor det er helt eller delvis stengt for trafikk,
- c) omkjøringsrute: Definert alternativ rute for en eller flere stengningslenker som gjelder for alle eller utvalgte typer kjøretøy eller vogntog,
- d) nasjonale vegkorridorer: Det viktigste vegnettet som knytter landsdeler og transportknutepunkt sammen, og som understøtter samfunnskritiske funksjoner,
- e) trafikkstyring: Midlertidig regulering av trafikken med informasjon, styrbare skilt, signaler og bommer i et trafikkstyringsanlegg,

- f) trafikkstyringsanlegg: Installasjoner på og ved veg for trafikkstyring, koblet til vegtrafikkssentral,
- g) trafikkstyringssystem: Sentralt system på vegtrafikkssentral for styring av trafikkstyringsanlegg,
- h) trafikkovervåking: Overvåking av vegtrafikk med systemer tilknyttet vegtrafikkssentral for oppdagelse og håndtering av hendelser, herunder videoovervåking, telefonisystem og hendelseslogg,
- i) styringsdata: Den informasjon som formidles mellom trafikkstyringsanlegg og trafikkstyringssystem på vegtrafikkssentral,
- j) sentralt tilknytningspunkt: Der ansvaret for kommunikasjonen av styringsdata skifter mellom vegmyndighetens eller statlig utbyggingsselskap for veg sitt trafikkstyringsanlegg og vegtrafikkssentral.

§ 2–10 Definisjon vedrørende skred- og flomberedskap

I denne forskrift menes med:

- a) nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap: En rådgivende døgnbemannet vaktordning for å bistå vegmyndighetenes håndtering av skred og flom, samt en tjeneste for å anbefale beredskapsnivå for drift av veger ut fra forventet skred- og flomfare.

Kapittel 3. Ansvarsområder og generelle bestemmelser

§ 3–1 Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for forvaltning og utvikling av:

- a) Nasjonal vegdatabank inkludert digitalt, navigerbart vegnett,
- b) nasjonale tjenester for trafikkdata og reisetidsdata,
- c) nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata,
- d) nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera,
- e) nasjonal tjeneste for tilgjengeliggjøring av vegbilder,
- f) nasjonal tjeneste med vegtrafikkssentraler,
- g) nasjonalt ansvar og tjenester for trafikkinformasjon,
- h) nasjonale oppgaver for trafikkstyring,
- i) nasjonal samordning av trafikkberedskap,
- j) nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap.

(2) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan skal varsle om avvik og feil i nasjonale systemer og tjenester til brukerne samt iverksette nødvendige tiltak.

(3) Vegdirektoratet fastsetter nærmere hvilke formater som skal benyttes ved formidling av data til de nasjonale tjenestene.

§ 3-2 Særlig om vegtrafikksentral

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan skal organisere en nasjonal tjeneste med vegtrafikksentral som overvåker trafikken, håndterer hendelser, styrer trafikken på offentlig veg og utarbeider og formidler trafikkinformasjon.

(2) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for trafikkovervåking ved vegtrafikksentral og for å utføre oppgaver etter bestemmelsene i kapittel 12 til 15.

(3) Vegtrafikksentralen skal iverksette vedtak om midlertidige trafikkreguleringer vedtatt av vedtaksmyndighet, jf. vegtrafikkloven § 7 annet ledd. Slik iverksetting skal loggføres.

§ 3-3 Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg

Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg er ansvarlig for:

- a) å innhente, kvalitetssikre og formidle data tilpasset de nasjonale systemene og tjenestene i henhold til bestemmelsene i denne forskriften, datakatalog, veiledninger og tekniske beskrivelser jf. § 4-1,
- b) å varsle til Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, om avvik og feil i data, i henhold til veiledning og tekniske beskrivelser.

§ 3-4 Særlig om Oslo kommune

Vegdirektoratet fastsetter, etter at Oslo kommune er gitt mulighet til å uttale seg, hvilke kommunale veger i Oslo som skal behandles som fylkesveg etter denne forskriften.

§ 3-5 Økonomisk ansvar

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har økonomisk ansvar for de oppgavene som følger av ansvarsbestemmelsene i denne forskrift, i samsvar med veglova § 20.

(2) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg skal dekke kostnader til testing og tilpasninger av egne systemer ved innføring av ny teknologi eller metodikk.

Kapittel 4. Samarbeid

§ 4-1 Samarbeid

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan er ansvarlig for å organisere og lede faglig samarbeid med vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg for å utarbeide og oppdatere tekniske beskrivelser og veiledningsmateriell samt utvikling, innovasjon og innføring av ny teknologi relatert til de nasjonale tjenestene, jf. §§ 7 til 15.

(2) Vegdirektoratet har ansvar for å fastsette de tekniske beskrivelsene og veiledningsmateriellet og for å påse at alle vegmyndigheter og statlig utbyggingsselskap for veg har mulighet for medvirkning.

(3) Samarbeidet skal beskrive prinsipper for fastsettelse av omfang av innhenting og formidling av data samt for plassering, drift og oppgradering av installasjoner tilkoblet nasjonale tjenester, inkludert nødvendig planlegging, testing og idriftsettelse.

(4) Samarbeidet skal inkludere digital sikkerhet og håndtering av digitale sikkerhetshendelser, jf. kapittel 6.

(5) Statlig utbyggingsselskap for veg og vegmyndigheter som er tilkoblet en nasjonal tjeneste skal delta eller være representert i samarbeidet om den aktuelle tjenesten.

Kapittel 5. Behandling av personopplysninger

§ 5-1 Behandling av personopplysninger i trafikkdata og reisetidsdata

(1) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan behandle, herunder innhente, utveksle, sammenstille og anonymisere, personopplysninger i vegtrafikkdata for å utføre de oppgaver som følger av kapittel 8.

(2) For trafikkdata kan følgende opplysninger behandles:

- a) et kjøretøys passeringstid og -sted,
- b) kjøretøyets fart, lengde, kjøretøyklasse, vekt, dekkutrustning og fremdriftsteknologi,
- c) tidsluke mellom kjøretøy,
- d) en identifikator for kjøretøyet.

(3) For reisetidsdata kan følgende opplysninger behandles:

- (a) et kjøretøys passeringstid og -sted,
- (b) en identifikator for kjøretøyet.

(4) Kategorier av registrerte er trafikanter og kjøretøyeiere.

§ 5-2 Behandling av personopplysninger ved vegtrafikksentral

(1) Statens vegvesen kan behandle, herunder innhente, utlevere, sammenstille og anonymisere personopplysninger ved vegtrafikksentral, for å utføre de oppgaver som følger av § 3-2 og kapittel 12 til 15. Personopplysninger etter personvernforordningen artikkel 9 og 10 kan behandles når det er nødvendig for trafiksikkerhetsformål.

(2) Statens vegvesen kan behandle personopplysninger innhentet etter første ledd når det er nødvendig for å fastsette, gjøre gjeldende eller forsvare et rettskrav om skade på offentlig veg. Statens vegvesen kan til samme formål utlevere personopplysninger innhentet

etter første ledd til fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg

(3) Følgende opplysninger kan behandles: logg av samtaler og hendelser, navn på melder, melderens telefonnummer, beskrivelse av hendelse, skadegrad, stedsinformasjon, kjennemerke, kjøretøytype og farge, kontaktinformasjon til fører av kjøretøy og eier, bilder og video og annen relevant informasjon.

(4) Kategorier av registrerte er førere og eiere av kjøretøy samt øvrige trafikanter.

§ 5-3 Behandling av data om trafikkulykker i nasjonal vegdatabank

(1) Statens vegvesen kan behandle ulykkesdata fra Statens vegvesens trafikkulykkessystem i nasjonal vegdatabank for å utføre de oppgaver som følger av kapittel 7. Statens vegvesen kan også behandle personopplysninger etter personvernforordningen artikkel 9 og 10 når det er nødvendig for trafiksikkerhetsformål.

(2) Fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan for trafiksikkerhetsformål innhente og behandle ulykkesdata fra nasjonal vegdatabank, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10.

(3) Følgende personopplysninger kan behandles: opplysninger om alvorlighetsgrad for enkeltulykker, opplysninger om skadegrad for enkeltulykker, ulykkestype, ulykkessted, ulykkestidspunkt, vegforhold, involverte enheter, fører av enhet som har vært involvert, skadde personer og annen relevant ulykkesinformasjon.

(4) Kategorier av registrerte er førere og eiere av kjøretøy samt øvrige trafikanter.

§ 5-4 Behandling av personopplysninger fra webkamera og i vegbilder

(1) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan behandle, herunder innhente, utveksle og anonymisere, personopplysninger i bilder fra webkamera for å utføre de oppgaver som følger av kapittel 10, 11 og 15.

(2) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan behandle, herunder innhente, utveksle og anonymisere, personopplysninger i vegbilder når de utfører oppgaver som følger av kapittel 11. Vegbilder kan samles inn ved hjelp av kjøretøy og luftfartøy, eller andre bevegelige enheter.

(3) Kategorier av registrerte er førere og eiere av kjøretøy samt øvrige trafikanter.

§ 5-5 Behandling av lokaliseringsdata fra bevegelige enheter

(1) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan behandle, herunder innhente, utveksle og anonymisere lokaliseringsdata

inkludert sanntids data, fra bevegelige enheter for datafangst for å utføre de oppgaver som følger av kapittel 7 til 15.

(2) Kategorier av registrerte er førere av bevegelige enheter som benyttes til datafangst.

§ 5-6 Behandling av personopplysninger til utviklings- og testformål

Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan behandle personopplysninger som nevnt i §§ 5-1 til 5-5 når dette er nødvendig for utvikling og testing av teknologi og metode.

§ 5-7 Behandling av personopplysninger til statistikk, analyse og forskning

Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg kan behandle, herunder utveksle, personopplysninger omtalt i denne forskriften for å utarbeide statistikk og analyser og til bruk i forskning, til de formål som fremgår av forskriften § 1-1.

§ 5-8 Behandlingsansvar

(1) Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger etter dette kapittel for utførelsen av nasjonale oppgaver etter §§ 3-1 og 3-2 og ved utførelsen av oppgaver som vegmyndighet etter § 3-3. Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for trafikkovervåking ved vegtrafikkentral.

(2) Fylkeskommunen, kommunen og statlig utbyggingsselskap for veg er hver for seg behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger etter dette kapittel ved utførelsen av sine oppgaver etter § 3-3.

§ 5-9 Ansvar for utlevering til Statens vegvesen

Personopplysninger som fylkeskommunen, kommunen og statlig utbyggingsselskap for veg innhenter i henhold til §§ 5-1, 5-4, 5-5 og 5-6 skal utleveres til Statens vegvesen, i den utstrekning dette er nødvendig for å oppfylle kravene til levering av data etter § 3-3.

§ 5-10 Lagring

(1) Personopplysninger som behandles etter denne forskrift skal ikke lagres lenger enn det som er nødvendig for utførelsen av de oppgaver som følger av kapittel 7 til 15

(2) Følgende særlige lagringstider gjelder for personopplysninger som behandles etter denne forskriften:

- a) ulykkesdata i nasjonal vegdatabank: For alltid,
- b) vegtrafikkentral videoovervåking: 7 dager,
- c) vegtrafikkentral hendelseslogg: 10 år.

§ 5–11 Forholdet til forvaltningsloven § 13

Statens vegvesen kan, når det er nødvendig for trafikksikkerhetsformål, utlevere personopplysninger til vegmyndighetene uten hinder av taushetsplikt etter forvaltningsloven § 13.

Kapittel 6. Digital Sikkerhet

§ 6–1 Tiltak for digital sikkerhet

(1) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg skal gjennom planlagte og systematiske tiltak, i henhold til anerkjente sikkerhetsstandarder, normer og regelverk, sørge for tilfredsstillende sikkerhet ved behandling av data og informasjon som er omfattet av denne forskriften for å ivareta konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet.

(2) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg skal stille krav til sikkerhet og beskyttelse, inkludert tilgangsstyring, i henhold til sikkerhetsstandarder og normer til datasystemer og tjenester, samt til tilknytningspunkt, kommunikasjonsinfrastruktur og utstyr som er omfattet av forskriften.

(3) Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og statlig utbyggingsselskap for veg skal gjennomføre jevnlig risikoanalyser og kontroller for å påse at risikoen styres innenfor akseptable grenser.

§ 6–2 Sikkerhetshendelser

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg skal overvåke sine datasystemer slik at sikkerhetshendelser oppdages. Sikkerhetshendelser skal registreres og varsles til øvrige vegmyndigheter og statlig utbyggingsselskap for veg for koordinert håndtering og læring, og slik at normalsituasjon oppnås raskt og sikkert.

(2) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan skal ha ansvar for et fagmiljø for håndtering av digitale sikkerhetshendelser i vegsektoren som inkluderer systemer og tjenester omfattet av denne forskriften.

Kapittel 7. Nasjonal vegdatabank

§ 7–1 Ansvar

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:

- a) en nasjonal vegdatabank som definert i § 2–3 samt tilgjengeliggjøring av data,
- b) å fastsette datakatalogen for nasjonal vegdatabank i samråd med vegmyndigheter og statlig utbyggingsselskap for veg,

- c) at nasjonale data om vegnettet blir registrert i nasjonal vegdatabank, herunder data om trafikkulykker,
- d) at vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har tilgang til å registrere vegdata og data om vegprosjekter, og til å hente ut data i den nasjonale vegdatabanken,
- e) å utarbeide statistikk, indikatorer og oversikter over det offentlige vegnettets egenskaper og tilstand for blant annet å sikre at nasjonale myndigheter har kunnskapsgrunnlag til å fastsette økonomiske rammer og tilskudd til vegformål.

(2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for å:

- a) innhente, kvalitetssikre, formidle og oppdatere følgende typer vegdata om eget vegnett til nasjonal vegdatabank:
 - o data for digitalt navigerbart vegnett for alle veger for kjørende, gående og syklende, herunder vegnettgeometri, vegkategori, funksjonell vegklasse, vegtype, fartsgrenser, trafikkreguleringer og restriksjoner,
 - o data for å fastsette veglister i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy, herunder data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon,
 - o data om tunneler herunder lokalisering, lengde, stigningsforhold, egenskaper og restriksjoner,
 - o data om skred- og flomhendelser,
 - o øvrige vegdata i det omfang som fastsettes i datakatalogen.
- b) formidle vegdata fra eget vegnett tilpasset datakatalogen for den nasjonale vegdatabanken og gjennomføre jevnlig kontroll av egne vegdata og oppdatere disse uten unødig opphold.

(3) Vegmyndigheter for riks- og fylkesveg, statlig utbyggingsselskap for veg samt Oslo kommune for de kommunale veger som skal behandles som fylkesveg, jf. § 3–4, har ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle tilstandsdata for vegnettet, i henhold til fastsatt datakatalog.

Kapittel 8. Trafikkdata og reisetidsdata

§ 8-1 Ansvar

- (1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:
 - a) nasjonal tjeneste for trafikkdata,
 - b) å samordne og fastsette omfang for innhenting, formidling og tilgjengeliggjøring av trafikkdata i samråd med berørte vegmyndigheter og statlig utbyggingsselskap for veg,
 - c) å fastsette omfang for innhenting og formidling av særskilte trafikkdata, herunder miljørelaterte data, knyttet til avtaler, analyser og modeller, i samråd med berørte vegmyndigheter og statlig utbyggingsselskap for veg,

- d) å gi vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg tilgang til data i nasjonal tjeneste for trafikkdata,
- e) nasjonal tjeneste for reisetidsdata og fastsettelse av hvilke vegstrekninger den skal inkludere, i samråd med berørte vegmyndigheter og statlig utbyggingsselskap for veg,
- f) formidling og tilpasning av trafikkdata og reisetidsdata i sanntid til den nasjonale Datex-tjenesten,
- g) å utarbeide statistikk og indekser for vegtrafikk.

(2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for å:

- a) innhente, kvalitetssikre og formidle trafikkdata fra eget vegnett til nasjonal tjeneste for trafikkdata,
- b) innhente, kvalitetssikre og formidle reisetidsdata for strekninger som er tilknyttet nasjonal tjeneste for reisetidsdata
- c) innhente, kvalitetssikre og formidle særskilte trafikkdata fra eget vegnett, jf. § 8-1 (1) c).
- d) oppdatere og formidle årssdøgnetrafikk hvert år for riksveger og fylkesveger og utvalgte kommunale veger til nasjonal tjeneste for trafikkdata,
- e) dokumentere kvalitet på trafikkdata og reisetidsdata samt sørge for at de er tilpasset de nasjonale tjenestene.

§ 8-2 Særlige bestemmelser om samarbeid

Samarbeidet om trafikkdata og reisedata kan omfatte anskaffelse og kontroll av utstyr, metoder og systemer.

Kapittel 9. Værdata og værstasjoner

§ 9-1 Ansvar

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:

- a) nasjonal tjeneste for vegrelaterte værdata,
- b) å fastsette omfang og plassering av værstasjoner tilkoblet den nasjonale tjenesten, etter samråd med vegmyndighet og statlig utbyggingsselskap for veg,
- c) at vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har tilgang til data i den nasjonale tjenesten,
- d) å sørge for at vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg kan forvalte sine værstasjoner,
- e) formidling og tilpasning av vegrelaterte værdata i sanntid for tilgjengeliggjøring i den nasjonale Datex-tjenesten.

- (2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for:
- a) innhenting, kvalitetssikring, tilpasning og formidling av vegrelaterte værdata som omfattes av den nasjonale tjenesten
 - b) teknisk dokumentasjon og dokumentasjon av datakvalitet for værstasjoner på eget vegnett, for å sikre sammenliknbare data av kjent kvalitet,
 - c) å drive vedlikehold og rutinemessig kontroll av utstyr for vegrelaterte værdata, inkludert målekvalitet.

Kapittel 10. Webkamera

§ 10-1 Ansvar

- (1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:
- a) nasjonal tjeneste for bilder fra webkamera,
 - b) å sørge for at vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg kan forvalte sine webkamerainstallasjoner tilknyttet den nasjonale tjenesten,
 - c) at bilder fra webkamera er tilgjengelig på internett og i den nasjonale DATEX-tjenesten.
- (2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for:
- a) planlegging, drift og vedlikehold av webkamerainnstillinger på eget vegnett som er tilkoblet den nasjonale tjenesten for bilder fra webkamera, og å sørge for at disse er operative og tilpasset nasjonal tjeneste.

Kapittel 11. Vegbilder

§ 11-1 Ansvar

- (1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:
- a) nasjonal tjeneste for vegbilder,
 - b) anonymisering, lagring og tilgjengeliggjøring av bilder i den nasjonale tjenesten.
- (2) Vegmyndighet for riks- og fylkesveg, statlig utbyggingsselskap for veg og Oslo kommune for de kommunale veger som skal behandles som fylkesveg, jf. § 3-4, skal regelmessig ta bilder på sitt vegnett og formidle disse tilpasset den nasjonale tjenesten for vegbilder til Statens vegvesen,
- (3) Vegmyndigheter for kommunal veg kan ta bilder på sitt vegnett og formidle disse tilpasset den nasjonale tjenesten for vegbilder til Statens vegvesen.

Kapittel 12. Trafikkinformasjon

§ 12-1 Ansvar

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for å:

- a) utarbeide og formidle oppdatert trafikkinformasjon fra det offentlige vegnettet,
- b) gjøre trafikkinformasjon og dynamiske data tilgjengelig for videre bruk gjennom den nasjonale DATEX-tjenesten,
- c) sikre at det er tilgjengelig en basisløsning for trafikkinformasjon til publikum,
- d) lagre og tilgjengeliggjøre historiske data om avvik og hendelser på vegnettet,
- e) gjennom vegtrafikksentralen varsle vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg om hendelser, som påvirker fremkommelighet eller trafikksikkerhet.

(2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for å:

- a) uten unødig forsinkelse informere vegtrafikksentralen om uforutsette hendelser på eget vegnett som gir vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafikksikkerhet, inkludert avvik i ferjetrafikk,
- b) formidle informasjon til vegtrafikksentralen om oppstart, endringer og avslutning av planlagte hendelser som forventes å gi vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafikksikkerhet,
- c) holde vegtrafikksentralen løpende oppdatert om status for pågående hendelse frem til normalsituasjon er gjenopprettet,
- d) formidle automatisk innhentet trafikkinformasjon til den nasjonale Datex-tjenesten.

(3) Vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd har ansvar for å melde inn vedtak til vegtrafikksentralen om midlertidige trafikkreguleringer for planlagte hendelser som forventes å gi vesentlige konsekvenser for fremkommelighet eller trafikksikkerhet på vegnettet.

§ 12-2 Særlige bestemmelser om samarbeid

(1) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg skal samarbeide med vegtrafikksentral, politi, andre nødetater og andre aktuelle aktører om rutiner for oppdagelse, verifikasjon og varsling av avvikssituasjoner og hendelser på eget vegnett.

(2) Samarbeidet skal omfatte prinsipper for hensiktsmessige forskjeller i hva slags type hendelser som skal innrapporteres etter § 12-1 (2) a) og b).

Kapittel 13. Trafikkstyring

§ 13-1 Ansvar

- (1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:
- a) trafikkstyring på offentlig veg samt å bestemme plassering av sentrale tilknytningspunkt i samråd med aktuell vegmyndighet eller statlig utbyggingsselskap for veg
 - b) å gi statlig utbyggingsselskap for veg og berørte vegmyndigheter tilgang til styringssystem på vegtrafikksentral som er nødvendig for at de skal kunne forvalte sine trafikkstyringsanlegg.
- (2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for:
- a) trafikkstyringsanlegg på eget vegnett
 - b) formidling av styringsdata frem til sentralt tilknytningspunkt mot vegtrafikksentral, og at styringsdata er tilpasset trafikkstyringssystem på vegtrafikksentral,
 - c) å ha nødvendige systemer for håndtering av driftsalarmer fra sine trafikkstyringsanlegg.

§ 13-2 Enhetlige trafikkstyringsanlegg

Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg skal medvirke til at trafikkstyringsanlegg fremstår enhetlig for trafikantene.

§ 13-3 Særlige bestemmelser om kostnadsfordeling

Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg dekker kostnader til nødvendig tilpasning i trafikkstyringssystemet og overvåkingssystemer på vegtrafikksentral som følger av nye eller endrede trafikkstyringsanlegg.

Kapittel 14. Trafikkberedskap

§ 14-1 Ansvar

- (1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:
- a) å fastsette nasjonale vegkorridorer, samt å fastsette stengningslenker og omkjøringsruter for disse i samråd med berørt vegmyndighet eller statlig utbyggingsselskap for veg,
 - b) å fastsette prinsipper for beredskapsmessig kategorisering av offentlig vegnett, herunder behov for trafikkberedskapsplaner,

- c) å gjøre trafikkberedskapsplanene tilgjengelig for vegmyndighetene, statlig utbyggingsselskap for veg, vegtrafikkentralene, politi og andre nødetater, samt aktuelle entreprenører, gjennom nasjonal vegdatabank,
- d) vegtrafikkentralens oppgaver i henhold til trafikkberedskapsplan, herunder gi trafikkinformasjon om omkjøringsmuligheter.

(2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for:

- a) trafikkberedskap på eget vegnett,
- b) å kategorisere sitt vegnett og avklare behovet for trafikkberedskapsplaner etter fastsatte prinsipper,
- c) å utarbeide trafikkberedskapsplaner for aktuelle vegstrekninger, i samråd med andre berørte vegmyndigheter,
- d) å innhente nødvendige vedtak for midlertidige trafikkreguleringer fra vedtaksmyndighet etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd,
- e) å gjennomføre jevnlig risiko- og sårbarhetsanalyser som grunnlag for trafikkberedskapsplaner og omkjøringsruter, inkludert sårbarhet for naturfare og værrelaterte farer,
- f) å formidle trafikkberedskapsplanene til Nasjonal vegdatabank tilpasset datakatalogen,
- g) å utføre sine oppgaver i henhold til trafikkberedskapsplan, ved iverksetting av planen.

§ 14–2 Særlige bestemmelser om samarbeid

(1) Samarbeidet om trafikkberedskap skal omfatte prinsipper for kategorisering av vegnett, valg av stengningslenker og omkjøringsruter.

(2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg skal samarbeide med vegtrafikkentral, politi, andre nødetater og andre aktuelle aktører ved utarbeidelse av trafikkberedskapsplaner.

(3) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg skal samarbeide med vegtrafikkentral, politi, andre nødetater, driftsentreprenører og andre aktuelle aktører ved gjennomføring og evaluering av øvelser samt evaluering av faktiske hendelser.

Kapittel 15. Skred- og flomberedskap

§ 15–1 Ansvar

(1) Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan har ansvar for:

- a) nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap,
- b) å veilede, gi opplæring og bistå vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg om beredskap for og ved håndtering av skred- og flomhendelser,
- c) stille til rådighet spesialutstyr for utløsning av snøskred,

d) å rapportere skredhendelser til nasjonalt register for skredhendelser ved Norges vassdrags- og energidirektorat.

(2) Vegmyndighetene og statlig utbyggingsselskap for veg har ansvar for risikovurdering og håndtering av skred- og flomhendelser på eget vegnett, jf. § 14-1 (2).

Kapittel 16. Ikrafttredelse

§ 16-1 Ikrafttredelse

(1) Forskriften trer i kraft når departementet bestemmer. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift FOR-2010-12-03-1525 om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (vegdataforskriften).

(2) Departementet kan fastsette at visse bestemmelser gis utsatt ikrafttredelse for kommunale vegmyndigheter.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag