

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Oslo, 23.11.2023

Innspill fra Norsk kommunalteknisk forening til forslag ny vegdataforskrift

Det vises til direktoratet brev av 15.6.2023.

På vegne av Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen ved Vegdirektoratet sendt ut forslag til forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. (Forskrift om vegdata og trafikkinformasjon) på høring. Direktoratet ber om høringsinstansenes syn. Høringsfristen er utsatt fra 20.10.2023 til 1.12.2023.

Som ledd i å følge opp denne høringen har Norsk kommunalteknisk forening (NKF), sammen med Veger for Byer og tettsteder (VBT), gjennomført et åpent høringsmøte blant medlemmene, hvor det var mulig for alle kommuner å bidra med sine innspill.

Høringsinnspillet er koordinert med samarbeidsorganisasjoner, og er også behandlet i foreningens organer.

Kort oppsummering av NKFs innspill

NKF mener forslaget til veg dataforskrift synliggjør og tydeliggjør veiens betydning og viktighet i dagens samfunn, som en kritisk og helt nødvendig faktor, hvor de kommunale vegene har avgjørende betydning for et helhetlig transporttilbud for innbyggere og næringsliv.

NKF er positive til forslaget til nye forskrift, men har følgende overordnede bekymringer:

1. Kommunenes forpliktelser til oppdatering og levering av data er ikke finansiert

Forsalg til forskrift legger absolutte krav på hva kommunene som vegeier vil bli forpliktet til å levere data på for å holde vegnettet oppdatert. Kommune Norges vegbudsjett er allerede hardt presset grunnet ekstremvær og for lavt vedlikehold over lang tid. Prisvekst og nye krav som miljø og beredskapssikring mangler allerede finansiering. Det vil bli kostnader ved å legge inn oppdaterte data, endring av rutiner, og nyinnkjøp eller oppgradering av systemer. Dette er kostnader med høy usikkerhet, begrenset kapasitet i organisasjonen til gjennomføring, og det er få kommuner NKF kjenner til som har avsatt midler til dette.

2. Endring av praksis fra å «stole» på statens vegvesens løsninger vil ta lang tid fra forskriften er innført grunnet lav kapasitet i kommunenes vegforvaltning



NKF er positive til digitalisering og ser at det vil effektivisere dagens organisasjon. NKF gjennomførte høsten 2022 en undersøkelse om status på digitalisering innenfor kommunaltekniske fagområder. Resultatene fra undersøkelsen viste at veg data var dårlig forvaltet i kommunen, og at det var lite sammenheng mellom ulike systemer i veg drift og forvaltning. Kommunene lener seg tungt på Statens Vegvesens løsning, men har for eksempel vært dårlige til å kravstille bruk av data i egne FDVU-systemer. NKF mener dette er en av årsakene til at kommunene har lav bevissthet rundt oppdatering av for eksempel veglistene, da data ikke i liten grad blir brukt til egen forvaltning og drift.

NKF erkjenner at det er flere årsaker til at status er som det er. Vi har sammen med Statens Vegvesen tatt en aktiv opplæring og formidlingsrolle for viktigheten av oppdaterte veglister. Vi har i disse øktene fått tilbakemelding på at veghverdagen i en kommune har stor variasjon, og avviker til dels mye fra en tilsvarende dag hos Statens Vegvesen. NKF mener at dette har medført at løsninger som nå tilbys kommunene som vegforvalter, må utvikles ytterlig for å gi ønsket effekt av felles data. Portalen for oppdatering har delt tilbakemelding, for eksempel er valg av roller fra enhetsregisteret muligens ikke god nok for den praktiske delegeringen av oppgaver som skjer i en kommune. Dette er for eksempel årsaken til at mange kommunale digitale løsninger benytter FIKS-plattformen for integrasjon til sine løsninger. Dette ble foreslått av NKF i et møte med Statens Vegvesens team i Oslo i januar 2023, men ble ikke fulgt opp.

NKF anbefaler at iverksettelses perioden av forskriften må gis noe tid, og ta hensyn til at vintersesongen er hektisk for de fleste kommunene og det er så godt som ingen kapasitet til omstilling og endring av rutiner og bruk av nye systemer.

3. Myndighetsrollen til Statens Vegvesen må utvides med forvaltning av forskriften og koordinering med Kartverket og andre direktorater som pålegger oppgaver til kommunen som vegeier

NKF støtter også avklaring av ansvar og roller mellom de ulike aktørene plasseres, samt presiseringen av Statens vegvesen (SVV) sine to roller. Vi påpeker viktigheten av samhandling og koordinering mellom ulike myndigheter på forskjellige nivåer og etter ulikt regelverk.

All den tid ansvar for forvaltning av veg og tilhørende kartløsninger er delt på ulike departementer, henholdsvis Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distrikts departementet, stiller NKF spørsmål ved hvem som ser og holder i helheten og sammenhenger i regelverket og prosessene. NKF er kjent med at Kartverket, som er underlagt Kommunal- og distrikts departementet (KDD), har vært med i høringsarbeidet, men er ikke kravstilt da forskriftsforslaget er hjemlet i veglova. NKF etterlyser en *koordinerende* statlig myndighet innenfor vegsektoren, og foreslår at SVVs mandat kan utvides med tilhørende finansiering.

NKF finner også grunn til å påpeke at regelverket innenfor vegsektoren gammelt og til dels fragmentert, samt preget av ulike sektor- og faginteresser (ref. ledningsforskriften, ledningsregistreringsforskriften, luftfartshinderforskriften) med til dels motstridende interesser og fokus.

Det er også NKFs erfaring at mange kommuner verken har kapasitet eller ressurser til å besvare høringer; dette er en av svært mange.

4. NKF er bekymret for at sikkerhet er lagt som oppgave til kommunene



Nasjonal data sikkerhet er en del av vår totale beredskap. Våre vegger er en viktig del av mobilitet og når sentrale data for kommunale vegger og informasjonen om det nasjonale transporttilbudet.

Kommunen som dataeier har samlet sett stor kompleksitet, og vil her trenge et tilbud fra SVV på sikkerhet med løsninger og plattformer som bidrar til høy nok sikkerhet på data.

5. Språket i forskriften må forenkles og presiseres

NKF presiserer at det er svært viktig for kommunene at det blir et enkelt regelverk, som har en tydelig og presis hjemmel. Ord og uttrykk i forskriftsteksten som krever enten definisjon eller bruk av skjønn, f.eks. i veiledning, må i størst mulig grad unngås.

NKFs innspill til hvert enkelt kapittel i forslaget

Kapittel 1 Formål og virkeområde

Forskriften skal bl.a. sikre oppdatert data- og kunnskapsgrunnlag om vegnettet og trafikken der, for å medvirke til en sikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig vegtransport og et godt underlag for utvikling, planlegging, forvaltning, drift og vedlikehold av offentlig veg. SVV sin rolle både som vegmyndighet og som nasjonalt fagorgan blir tydeliggjort.

NKF har ingen merknader til formålet. Statens vegvesen (SVV) har to roller i forskriftsforslaget, og SVV er bl.a. også en av 368 likeverdige vegmyndigheter. Slik vi ser det er det positivt at den nye veg dataforskriften tydeliggjør Statens vegvesen sine to ulike roller.

Kapittel 2 Definisjoner

Kapittel 2 i utkastet til veg dataforskrift lister opp en rekke definisjoner, m.a. trafikkberedskap, trafikkstyring og vegtrafikkentral. NKF omtaler kun det vi har merknader til:

§ 2-9, bokstav c) Omkjøringsrute definerer alternative ruter for en eller flere stengte veg lenker, som gjelder for alle eller utvalgte typer kjøretøy eller vogntog. Forslaget definerer imidlertid ikke når en omkjøringsvei kan tas i bruk. Etter NKFs sin vurdering bør forhåndsdefinerte omkjøringsruter kun være knyttet til *akutte* hendelser som f.eks. flom, skred eller større ulykker. Det bør ikke være åpning for at omkjøringsruter til en kommunal veg automatisk kan brukes ved planlagte hendelser/aktiviteter som f.eks. dekkelegging på riks- eller fylkesvegnettet. Det vil kunne medføre hindringer for planlagte aktiviteter på kommunale vegger (se mer nedenfor i kap. 13 og 14).

Vegdirektoratet er nevnt flere ganger i forskriftsforslaget. NKF mener derfor det også må defineres konkret hvilken rolle Vegdirektoratet har i forskriften. Skillet mellom Statens vegvesen og Vegdirektoratet kommer ikke tydelig frem i forslaget slik det er presentert.

Forslaget § 2-9 omhandler definisjoner vedrørende trafikkberedskap, trafikkstyring og vegtrafikkentral, bokstav e): Her fremmer NKF forslag om at definisjonen av «trafikkstyring» blir presisert med ordet «*iverksetting av*» i forkant av setningen: «*midlertidig regulering av trafikken med informasjon, styrbare skilt, signaler og bommer i et trafikkstyringsanlegg*».

Høringsnotatet beskriver at trafikkstyring innebærer å iverksette vedtak som på forhånd er gjort av vegstyremaktene eller Politiet i samsvar med vegtrafikklova, men denne distinksjonen kommer ikke til



frem i forskriftsforslaget. En slik tydeliggjøring er viktig for å unngå feiltolking i tilknytning til ordet «regulering» i forslaget § 2-9 bokstav e).

Forslagets § 2-10 omtaler en «rådgivende døgnbemannet vaktordning for å bistå vegmyndighetenes håndtering av skred og flom...» NKF mener det bør fremgå uttrykkelig hva som her menes med «døgnbemannet», slik at det er forut beregnelig og kjent hva kommunen som vegmyndighet kan forvente.

Kapittel 3 Ansvarsområde og generelle bestemmelser

Dette kapittelet viser Statens vegvesen sitt ansvar som nasjonalt fagorgan, og vegmyndighetene sitt ansvar som vegeier. Her er det skilt mellom Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan, og Statens vegvesen som vegmyndighet for riksvegnettet. Eksempel på førstnevnte er NVDB, VTS og trafikkinformasjon, trafikk- og reisetidsdata, trafikkberedskap og skred- og flomberedskap.

Ansvaret til vegeiere i forslaget § 3-3 for innhenting, kvalitetssikring og levering av data til SVV er nytt for kommunene.

NKF vil presisere at vegmyndighetene, dvs. også kommunene, i henhold til forslaget § 3-5 er økonomisk ansvarlig for de oppgavene som følger av forskrifta. Dette gjelder også kostnader for testing og tilpassing av egne system ved innføring av ny teknologi. Slik NKF forstår forslaget er det både uklart og uklar på det økonomiske ansvaret kommunene her vil få, i tillegg til at det er uklart hva dette faktisk innebærer for kommunens vegmyndighet.

Forslaget til ny vegdataforskrift vil få økonomisk betydning for de kommuner som i dag ikke bruker NVDB, da forskriftsforslaget gjør kommunene til pliktsubjekt. Det vil naturligvis også få betydning for kommuner som i dag frivillig bruker NVDB. NKF er kjent med at det er betydelig etterslep i hvordan kommunene håndterer sitt vegnett og hvordan det holdes oppdatert.

Forslaget vil derfor i medføre at kommunene vil få behov for ny kompetanse og ressurser. Mange kommuner sliter allerede i dag med å få tak i riktige ressurser.

Forskriftsforslaget omtaler ikke eventuelle konsekvenser dersom plikten ikke overholdes.

Kapittel 4 Samarbeid

Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan blir tillagt ansvaret for å organisere og lede det faglige samarbeidet mellom vegmyndighetene for å:

- Utarbeide og oppdatere tekniske beskrivelser og veiledningsmaterieill
- Utvikling, innovasjon og innføring av ny teknologi relatert til nasjonale tjenester

Tanken som blir presentert i høringen er at veiledninger og tekniske beskrivelser skal erstatte dagens håndbøker fra SVV.

Samarbeidet er beskrevet som et hovedgrep i forskriftsforslaget, og skal være et pliktig, faglig samarbeid som skal bidra til økt medvirkning. Samarbeidet er for øvrig ikke beskrevet i særlig grad i forslaget. For NKF er det derfor usikkert både hvordan dette skal foregå, og hvordan det vil fungere. Det er også høyst uklart hvilken form, hvilke fag, antall, hvor mange representanter fra hver vegmyndighet, involvering av øvrige, mv.



NKF er bekymret for at kommunesektoren som en vesentlig vegeier vil få for lav og ikke representativ deltagelse i et slikt samarbeidsfora. De store kommunene vil ta seg tid til deltagelse i slike fora, de små vil finne dette vanskelig. NKF ønsker derfor en nærmere presisering om hvordan dette kan sikres, og foreslår en dialog hvor medlemmer i NKF's vegnettverk får en myndighet til å gi innspill til et slikt samarbeidsfora.

For NKF er det viktig å få frem en ordning som sikrer at kommunenes stemme best bli hørt i dette samarbeidet. NKF presiserer viktigheten av at dette blir et likeverdig og jevnbyrdig samarbeid mellom de ulike vegmyndighetene. NKF presiserer viktigheten av at dette samarbeidet sikrer at alle parter, dvs. vegmyndigheter, har lik medvirkning og innvirkning på samarbeidet, og at SVVs to roller her ikke blandes ref. Våre kommentarer over til forskriftens kap. 1.

For NKF står det sentralt at også kommunenes behov blir hørt og ivaretatt i framtidig utvikling av fagområdet. Dette gjelder ved utarbeidelse av tekniske beskrivelser og veiledninger, men også utvikling av system og tjenester som i dag er nasjonale. I og med at systemene er nasjonale og alle vegeiere må arbeide i de samme systemene, bør forskriften være enda tydeligere på at alle vegstyresmakter har lik påvirkning og ikke bare medvirkning.

NKF er usikker på om det er en god løsning at data fra kommunal veg i første omgang skal leveres etter prinsipper fastsatt i eksisterende håndbøker/veiledninger i påvente av fastsettelse av reviderte tekniske beskrivelser og veiledninger. Vi ser imidlertid at dette skal fastsettes på et senere tidspunkt, og legger da til grunn at kommunene vil bli involvert i beslutningen.

Kapittel 5 Behandling av personvernopplysninger

Kapittelet avgrensar hvilke personopplysninger som kan lagres som en del av veg datatjenestene.

NKF støtter viktigheten av at regelverket sikrer personvern, samtidig som forskriftsforslaget (§5-1) ikke bør avgrense hva som kan måles på en slik måte at eventuelle nye målemetoder ikke kan tillates fordi de ikke spesifikt er nevnt i forskriften. Hva som kan måles bør derfor gjøres rede for i veiledninger, slik at de lettere kan endres med teknologien.

Et eksempel på dette er at det etter forskriftsforslaget er tillatt å måle lengde på kjøretøyet, da dette er nevnt konkret. For smale veger kan det også være interessant å måle bredden, men dette er da ikke tillatt etter forslaget. Forskriftsforslaget bør derfor søke å finne en mer generell formulering som gir mer fleksibilitet.

NKF har for øvrig ingen merknader til kapittel 5.

Kapittel 6 Digital sikkerhet

Gjennom planlagte og systematiske tiltak skal vegeier sørge for tilfredsstillende sikkerhet ved behandling av data og informasjon omfatta av forskrifta. Tiltakene skal være i samsvar med anerkjente sikkerhetsstandarder, normer og regelverk.

NKF er opptatt av digitalisering, herunder digital sikkerhet, og støtter derfor forslaget. Vårt nasjonale vegnett er en viktig brikke i våre nasjonale beredskap. Den kommunale digitale infrastruktur hos kommunene som vegeier er i dag ikke robust nok til å møte de krav som er satt i forslaget til forskrift. NKF minner Statens Vegvesen på at en kommune har i overkant av 100 ulike IT-løsninger og at et sikkerhetskrav som angitt i forskriften, må skrives om og gjøres tydelig som en del av kommunens sikkerhetspolicy. NKF er usikker på om hvordan en skal sikre at våre vegdata er sikre, dersom ikke Statens



Vegvesen tar en aktiv rolle i verktøy som bidrar og plattformer og skyløsninger vi kan legge våre løsninger på. I henhold til nasjonale veiledninger, vil sikkerhet i økende grad bli en nasjonal oppgave med et tilhørende tilbud, dette perspektivet er ikke tatt med i forskriften.

Vi har for øvrig ingen merknader til innholdet i dette kapittelet i forskriftsforslaget.

Kapittel 7 Nasjonal vegdatabank

Forslagets § 7-1 bokstav a) omtaler/omhandler datatyper som det vil være obligatorisk for alle vegmyndigheter å rapportere inn:

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

Vegmyndighetene skal formidle og oppdatere vegdata fra eget vegnett iht datakatalogen, føre jevnlig kontroll samt oppdatere uten unødig opphold.

NVDB er en nasjonal database for lagring av vegdata med tilhørende tjenester, fagsystem og åpne programmeringsgrensesnitt for utveksling av data. Disse dataene er nødvendige for å gi offentlige myndigheter riktig kunnskapsgrunnlag til å fastsette mål og prioriteringer i vegsektoren. De samme data er viktig for et åpent og tilgjengelig vegnett i Norge.

Kapittelet klargjør ansvarsforholdet til SVV som fagorgan med ansvar for flere system og tjenester, samt vegvesenet, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS sitt ansvar som vegeier.

NKF har ikke merknader til ansvarsforholdene, men vil minne om at vegvesenet sammen med de andre vegeierne må ta ansvar for å stimulere markedet til å tilby funksjonelle og gode løsninger for å utvikle NVDB. En stor del av kommunene sitt arbeid er – og vil bli - basert på data fra NVDB, derfor er oppetid og tilgjengelighet særs viktig for at kommunen skal kunne utføre sitt arbeid som vegeier.

«NKF etterspør en stabil og kvalitetssikret driftsmodell for NVDB»

Det er også viktig for NKFs medlemmer at vilkår og forutsetninger for bruk av NVDB ikke endres uten varsel til brukerne, dvs. kommunene, slik at de har mulighet til å påvirke. Muligens vil det foreslåtte pålagte samarbeidet i forskriften forhindre nettopp dette.

NKF påpeker viktigheten av et varig stabilt system da brukerne vil være avhengig av stabilitet for bruk av data i sin arbeidshverdag. Eventuell nedetid på NVDB vil føre til forsinkelser, unødig bruk av knappe og kostbare ressurser, og medføre økonomisk tap for brukerne/kommunene, samt for de faktiske brukerne av veien.

«NKF savner en tydelig finansieringsmodell for NVDB»

NKF stiller spørsmål ved om kommunene kan/bør tilføres midler og ressurser til å få oppdatert vegnettet med påkrevde og obligatoriske vegobjekter. Et statlig bidrag til kommunene for å få oppdatert vegnettet med påkrevde vegobjekter som et landsomfattende prosjekt slik at alle kommunene får et likt startpunkt for videre ajourføring.



Det fremgår av forskriftsforslaget at kommuner skal legge konkret angitte data på enkelte eksisterende vegobjekter inn i NVDB, og at denne må kvalitetssikres. NKF stiller spørsmål ved om det er tilstrekkelig med kompetanse i markedet for nødvendig kvalitetssikring. Videre legger NKF til grunn at et slikt krav om kvalitetssikring vil øke prisen i markedet på slike tjenester, noe som vil gi økte kostnader for kommunene.

«NKF savner en bedre beskrivelse i forskriften som sikrer kvalitet på data og smarte løsninger for innsamling og oppdatering og gjenbruk av data»

NKF foreslår at det lages en (dynamisk) veileder til forskriften/datakatalogen som spesifiserer mer konkret hva kommunen skal levere og holde oppdatert av vegobjekter til NVDB.

Videre etterspør NKF en registreringsklient som må tilbys kostnadsfritt for kommunene og fylkeskommunene. På sikt ønsker NKF data modeller som i større grad å automatisere det som legges inn i NVDB, da potensialet her antas å være stort.

NKF vil også fremheve viktigheten av klargjøring av eierforhold dataene som legges inn i eksisterende og nye sentrale registre/systemer. På vegne av våre medlemmer ser NKF seg nødt til å uttrykke bekymring for allerede frivillig innrapportert data om kommunalt vegnett som er gjort til NVDB. Kommuner opplever at det er gjort endringer (av SVV/Kartverket) i data i NVDB som ikke er initiert av kommunen selv, f.eks. av ÅDT, noe som medfører at kommunens egne faktiske og riktige data er endret og borte. NKF påpeker at data om de kommunale vegene eies av den enkelte kommune, og NVDB må innrettes slik at det kun er den enkelte kommunen som kan initiere endringer.

NKF mener at de fleste data innenfor dette fagområde er offentlig eiendom og derfor må være tilgjengelig kostnadsfritt for kommuner, næringsliv og innbyggere. NKF legger til grunn at det er bevissthet rundt hva som deles av slik informasjon, og at noe informasjon kan være skjermingsverdig. NKF er innforstått med at dette utløser et finansieringsbehov hos den statlige myndigheten som får ansvaret for databasen med tilhørende tjenester. Enkle, omforente og standardiserte digitale løsninger er viktig for alle aktører innenfor område. NKF påpeker også viktigheten av at alle med et angitt og riktig behov gis tilgang til dataene.

NKF stiller spørsmål ved om kravene til hva som skal leveres og holdes oppdatert av objekter til NVDB er tilstrekkelige, tydelige og spesifikke nok i forslaget. Det er også stilt spørsmål som enda ikke er besvart, om oppdatering av NVDB med hensyn til svingforbud, høydebegrensninger, mm. noe som har stor betydning for fremkommeligheten for alle trafikanter.

For at data fra NVDB skal være til å stole på er det viktig at den viser riktig status på vegnettet. NKF's medlemmer erfarer at Kartverket ikke prioriterer oppdatering av status på det kommunale vegnettet. NKF er kjent med at Kartverket har vært involvert i arbeidet med den nye veg dataforskriften, men at de ikke er kravstilt i forskriftsforslaget. NKF er ukjent med hvilke føringer Kartverket har, og hvordan de prioriterer og saksbehandler slike oppdateringer på vegnettet. For NKF er det viktig at kommunale veger prioriteres på lik linje med andre veger, og vi ber om at det presiseres på riktig sted. Kartverkets prioriteringer må tydeliggjøres og kommuniseres til alle brukere av NVDB.

Som kjent opplever mange kommuner uklarhet rundt eierforhold til ulike typer veg objekter langs kommunal veg. (Det kan f.eks. være veglys som tilhører fylkesveien i en datakatalog, kommunen har ikke har anledning til å føre opp eller endre objekter langs senterlinjen til fylkesveg.) NKF stiller spørsmål til hvordan slike uavklarte grensesnittproblemstillinger skal løses. Vi mener forskriften må omtale hvilken



vegmyndighet som i slike tilfeller skal ha ansvar for å rapportere inn obligatoriske krav. Dette må også omhandle data for bruer.

«NKF etterlyser at forskriften også omtaler hvordan dagens geomatikk modell skal kunne brukes uten at den utløser kostnader for vegeier»

NKF ønsker også å peke på at dagens «geomatikk-modell» er en hybrid-løsning mellom kartverket, kommunene og private aktører, som utløser kostnader i innsamling av informasjon for ulike aktører når risiko skal utredes. Dette er ikke en hensiktsmessig modell i en digital fremtid hvor den nasjonale strategien peker på åpne tilgjengelige data ([Norge digitalt | Kartverket.no](https://norge.digitalt.no)). NKF foreslår derfor at alle typer ledninger som plasseres i/over/langs offentlig veggrunn, herunder veglys, legges inn i NVDB. NKF har også tidligere gitt uttrykk for at det må vurderes om ulike VA-kartløsninger og NVDB kan sammenstilles. Videre foreslo NKF at sentrale aktører innen naturfareområdet, herunder vei/samferdsel, sammen ser på hvordan lagring og deling av informasjon knyttet til hendelser, kan gjøres på beste måte.

Kapittel 8. Trafikkdata og reisetidsdata

Bestemmelsene skal sikre lik og nasjonalt sammenlignbare data for trafikk på vegnettet og presise data om reisetid på utvalgte strekninger. Det skal videre sikre tilgang til disse data for aktuelle vegeiere og forvaltere om nødvendig kunnskapsgrunnlag. Kapittelet omhandler også anskaffelser.

NKF er enig i utviklingen av felles nasjonale system og like data for alle aktører. Enkelte tjenester burde vært beskrevet mer generelt for ikke å hindre framtidig utvikling, som f.eks. Datex (datautvekslingsstandard for trafikkinformasjon) og § 8-2 om mulighet for felles anskaffelser. Mulighet for felles anskaffelser bør ikke avgrenses bare til trafikk- og reisetidsdata, men kunne omfatte alle sider av datahåndtering i tilknytning til vegnettet.

Kapittel 9. Værdata og værstasjoner

Kapittelet omhandler den nasjonale tjenesten for vegrelaterte værdata og ansvarsforhold relatert til dette. Tjenesten har som formål å gi informasjon til vinterdrift, naturfareberedskap og trafikantene. NKF har ikke merknader til kapittelet, ut over at kapittelet bør ha en paragraf som håndterer framtidig utvikling av system og tjenester og samhandling mellom de ulike vegeierne.

Kapittel 10. Webkamera

Kapittelet omhandler den nasjonale tjenesten for webkamera tilknyttet vegnettet. Dette har som formål å gi vegmyndighetene og publikum informasjon om trafikale forhold på veg som kø eller vær- og føreforhold.

NKF finner at det på samme måte som i kapittel 9 er behov for en paragraf som omhandler framtidig utvikling og samhandling mellom vegeierne.

Kapittel 11. Vegbilder

Dette gjelder bilde tatt med kamera som er montert på bil som blir tilgjengeliggjort i en nasjonal tjeneste som Statens vegvesen har ansvar for å tilby.

NKF noterer seg at vegmyndighetene «regelmessig» skal ta bilde av sitt vegnett, uten at det i forslaget er nærmere spesifisert hvilken frekvens det legges opp til.



Kapittel 12 Trafikkinformasjon

Kapittelet regulerer SVV som nasjonalt fagorgan og vegmyndighetene sitt ansvar for å utarbeide, oppdatere og formidle trafikkinformasjon for det offentlige vegnettet. Dette gjelder både uforutsette og planlagte hendelser.

Forskriften omhandler veg trafikksentralens (VTS) sine oppgaver, men det fremkommer ikke klart hva, eller hvordan kommunens vegmyndighet skal melde inn arbeider som har betydning for brukernes fremkommelighet. NKF anbefaler at forskriften omtaler klart og tydelig hva kommunene skal melde inn (hvilket «nivå»).

SVV har etablert system for elektronisk innmelding til VTS, det som kalles aktivering av arbeidsvarslingsplan når arbeidet starter og deaktivering når arbeidet er slutt. NKF mener det må lages en tilsvarende løsning for hele kommune-Norge for tilsvarende innmelding til VTS. Det må da også her defineres klart og tydelig hva kommunene skal melde inn (hvilket «nivå»).

En kommunal veg kan brukes som omkjøringsveg, beredskapsveg for europaveg og riksveg. Det finnes imidlertid i dag ikke noe system for gjensidig informasjonsutveksling om planlagte arbeider eller akutte hendelser hvor den kommunale vegen blir berørt og må tas i bruk. NKF mener en løsning er at kommunene må knyttes tettere opp mot VTS for at informasjon kan gå begge veier. Et alternativ kan også være at kommunen som vegmyndighet varsler VTS om alt av planlagte hendelser, så kan VTS si hva som skal kommuniseres til publikum. Kommunen som vegmyndighet må være representert i samarbeidet som er omtalt i forslaget § 12-2.

NKF mener det er svært viktig med kun en plattform for all data om trafikk.

NKF har for øvrig ingen merknader til dette kapittelet.

Kapittel 13 Trafikkstyring og Kapittel 14 Trafikkberedskap

Kapittel 13 og 14 i forslaget omhandler ansvar og samordning mellom de ulike aktørene innen vegsektoren. Dette gjelder nasjonal samordning og standardisering av trafikkstyringsanlegg og samhandling mellom vegmyndighetene om trafikkberedskap, bl.a. valg av veglenker for stenging, omkjøringsruter og risikoanalyser. Samarbeid med VTS og nødetatene står sentralt.

NKF finner dette som en positiv klargjøring av ansvar, roller og sentrale hensyn innen trafikkstyring og trafikkberedskap. Dagens praksis er til dels preget av ulik rolleforståelse og ulik tolking av gjeldende rammeverk

Ved bruk av omkjøringslenkene som blir fastsatt er det viktig å med et tydelig skille mellom uforutsette og planlagte hendelser. Ved uforutsette hendelser stiller selvsagt vegmyndighetene omkjøringslenke til rådighet, og legger til rette for best mulig trafikkavvikling.

Ved planlagte stenginger, som for eksempel vegarbeid på overordnet vegnett, kan ikke de ansvarlige for tiltaket uten videre legge til grunn at omkjøringslenkene fritt kan brukes uten at behov for avbøtende tiltak for å sikre framkommelighet og sikkerhet er avklart med vedkommende vegmyndighet i forkant.

Det er svært uheldig og kostnadsdrivende-/krevende om kommuner uten nærmere avklaring i forkant må avbryte pågående asfaltarbeid på eget vegnett fordi overordna vegmyndighet skal asfaltere på sin veg.



Dette er ikke en uforutsett hendelse, og kan derfor ikke gi noen rett til å ta i bruk omkjøringsvegen uten nærmere avklaring i forkant.

NKF savner at forskriften tydelig omtaler et behov for trafikkberedskap på tvers av vegeiere.

Kapittel 15 Skred- og flomberedskap

Kapittelet viser til SVV sitt ansvar for nasjonal tjeneste for skred- og flomberedskap.

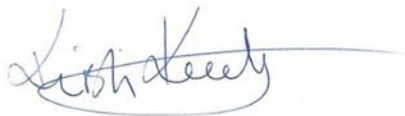
NKF mener det er viktig at tema beredskap er tatt med i forskriften, men savner hvordan forskriften er tenkt å regulere krav til data knyttet til beredskap. Etter Uværet «Hans» fra august 2023 vet vi at trafikkberedskap som omtalt i kapittel 14 ikke er godt nok når store mengder vann kommer. For eksempel kan planlagt omkjøring på kommunal veg ikke være tilfredsstillende over så lange perioder som vann kan skade større riksveger. Langvarige omkjøringsmønstre på grunn av store skader etter skred- og flomhendelse, kan medføre vesentlig trafikkmengder gjennom boligkater og dermed skape uønskede og trafikkfarlige løsninger.

NKF mener at forskriften må omtale denne type beredskap og hvordan vegmyndigheter samlet skal samarbeide rundt datagrunnlag og systemer som sikrer fremkommelighet.

Kapittel 16 Ikrafttredelse

NK støtter forslaget til overgangsbestemmelse.

Med vennlig hilsen



Kirsti Kierulf
Adm. Direktør
Norsk Kommunalteknisk Forening