

## **Tilsynsrapport**

sak 2016-07

Etterlevelse av generell  
trafikksikkerhetsinformasjon etter  
kommisjonsdelegert forordning 886/2013 (ITS)

<b>Saksnummer</b>	2016-07
<b>Publiseringsdato</b>	30.09.2016
<b>Tilsynslag</b>	Ingebjørg Midthun, tilsynsleder Kenneth Lyngsgård, fagrevisor veg Tonje Tvilde, fagrevisor juridisk
<b>Tilsynspart</b>	Statens vegvesen, Vegdirektoratet

## Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Tilsynssaken tar for seg etterlevelse av generell trafikk sikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013 (ITS).

30.09.2016

Sign.:



Ingebjørg Midthun  
tilsynsleder

Sign.:



Trude Tronerud Andersen  
direktør

## Innhold

1. Innledning	4
2. Tilsynskriterium	5
3. Samsvarserklæringer	6
4. Stikkprøvekontroll	8
5. Funn	10
6. Vurderinger	11
<b>Vedlegg 1: Samsvarsrapport 2016</b>	<b>12</b>

# 1. Innledning

Vegtilsynet har i brev fra Samferdselsdepartementet datert 30.06.2016 fått tildelt kontrollfunksjon i henhold til Kommissjonsdelegert forordning 886/2013 av 15. mai 2013. Denne er en utfyllelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU.

Vegtilsynet skal i tråd med forordningen levere rapport til Samferdselsdepartementet innen 1. oktober hvert år.

Det ble gjennomført møte mellom Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Vegdirektoratet og Vegtilsynet den 31. august for nærmere avklaringer om hvordan tilsynet og oppfølgingen skulle foregå. Det ble presisert fra Samferdselsdepartementet at Vegtilsynets oppgave i år er å se på innhentet erklæring fra Vegdirektoratet, som den eneste relevante tjenesteutøveren, og eventuelt utføre en stikkprøvekontroll knyttet til denne.

Varsel om tilsyn i saken ble sendt Vegdirektoratet 1. september, med frist 12. september for å levere etterspurt dokumentasjon.

Vegdirektoratet leverte Samsvarsrapport 2016 til Vegtilsynet i henhold til fastsatt frist.

Vegtilsynet gikk gjennom samsvarsrapporten fra Vegdirektoratet og gjennomførte deretter en stikkprøvekontroll.

## 2. Tilsynskriterium<sup>1</sup>

Under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 (ITS-direktivet) om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportreformer, ble kommisjonsdelegert forordning nr. 886/2013 om utfylling av direktiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, vedtatt.

Forordning nr. 886/2013 setter nærmere krav til veioperatører<sup>2</sup> som sender trafikkinformasjon. Kravene til veioperatørene går frem av forordningen artikkel 3-8. Operatørene skal framlegge identifikasjonsopplysninger for Vegtilsynet og en nærmere beskrivelse av informasjonstjenesten de yter, samt en erklæring, inkludert samsvarsvurdering, om oppfyllelse av kravene fastsatt i nevnte artikler.<sup>3</sup>

Kort oppsummert skal egenerklæringene dekke både datainnsamling, utvalgt vegnett, nasjonalt tilknytningspunkt, dataformat og metoder for informasjonsformidling.

<sup>1</sup> Jf. delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013

<sup>2</sup> Med dette menes offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, jf. artikkel 9 pkt. 1.

<sup>3</sup> Jf. delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 artikkel 9 pkt. 2

### 3. Samsvarserklæringer

Vegdirektoratet yter tjenesten med oppgavene knyttet til datafangst og tilgjengeliggjøring av dataene på formatet Datex2 i et nasjonalt tilgangspunkt, jf. artikkel 3-7. Vegnettet som omfattes per i dag er strekningen E18/E6 mellom Sandvika og Svinesund.

Vegdirektoratet og NRK står for formidling av informasjon, jf. artikkel 8.

Vegdirektoratet har en samarbeidsavtale med NRK. Denne er ifølge Vegdirektoratet under revisjon fordi den skal tilpasses den teknologiske utviklingen med innføring av DAB og andre digitale tjenester, samt inkludere kringkasterens ansvar i forhold til artikkel 8. Vegdirektoratet mener derfor det er for tidlig for NRK å levere egenerklæring. Dette er heller ikke en del av oppgaven Vegtilsynet har fått ansvar for å undersøke i år.

Fullstendig samsvarsrapport fra Vegdirektoratet er tatt inn i rapporten som vedlegg 1.

#### **Gjennomgang av samsvarserklæring**

Vegtilsynet har gjennomgått Samsvarsrapport 2016 og vurdert denne opp mot delegert forordning nr. 886/2013 artikkel 3-8, jf. forordningen artikkel 9 pkt.2. Ved gjennomgangen av erklæringen fra Vegdirektoratet er det undersøkt om artikkel 3-8 er omtalt i oversendt erklæring. Vegtilsynet har ikke undersøkt om informasjonen som er gitt i samsvarserklæringen er korrekt.

#### **Resultat**

Artikkel 3-7 og 8 pkt. 2 -8 pkt. 3 er oppfylt etter forordningen. Det er mindre vesentlige kommentarer til punktene.

For artikkel 6 er det mellom Vinterbro og Svinesund en noe mangelfull instrumentering. Vegdirektoratet sier at det ikke er et absolutt krav til kontinuerlig instrumentering, men krav til at metoder for å oppdage hendelser er på plass.

Dette kan være trafikktelepunkter, fem web-kameraer, værstasjoner etc. På en så viktig strekning burde det likevel være flere kamera og reisetidsmålinger.

Vegdirektoratet sier videre at utfra erfaring er det rask oppdagelsestid på hendelser på strekningen grunnet mer tradisjonelle «metoder» som stor tilstedeværelse av politi, entreprenører og, rapportører fra buss-selskaper, transportfirma og andre trafikanter som melder hendelser til VTS.

Se tabell under.

Artikkel 8 pkt. 1 er ikke oppfylt etter forordningen. Se tabell under.

Tabellen under viser en skjematisk gjennomgang av Vegtilsynets undersøkelse av om artikkel 3-8 er inkludert i egenerklæringen fra Vegdirektoratet. Grønn farge i tabellen viser oppfyllelse av forordningen og rød farge viser ikke oppfyllelse.

Artikkel	Inntatt i egenerklæring
Artikkel 3 *	Green
Artikkel 4	
Artikkel 5 **	
Artikkel 6***	
Artikkel 7 pkt. 1	
Artikkel 7 pkt.2 ****	
Artikkel 7 pkt. 3	
Artikkel 7 pkt. 4	
Artikkel 8 pkt. 1*****	
Artikkel 8 pkt. 2	Green
Artikkel 8 pkt. 3	

\*Vegdirektoratet har valgt å endre ordlyden på kategori H) fra ekstraordinære værforhold til *ekstreme værforhold*.

\*\* Ca. 65 % av strekningen, Vinterbro Svinesund, fungerer ikke optimalt grunnet mangelfull instrumentering

\*\*\* Mangelfull instrumentering mellom Vinterbro og Svinesund

\*\*\*\*Ingen informasjon på Data.norge.no om hvilke strekninger som inngår i tjenesten

\*\*\*\*\* Det er forberedt et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon, men dette er foreløpig ikke formidlet til sluttbrukerne

## 4. Stikkprøvekontroll

På grunn av tidsperspektivet for tilsynssaken valgte Vegtilsynet tema for stikkprøvekontroll ut fra viktighet. Vegtilsynet valgte å undersøke hvordan VTS (Vegtrafikksentralen) har implementert ITS-lovgivningen i sine daglige rutiner, og hvordan rutinene blir håndtert i praksis.

### Gjennomføring av stikkprøvekontroll

Vegtilsynet har valgt å se nærmere på oppgavene VTS Region øst utfører. Oppgaven operatørene på VTS har med å informere om hendelser i sanntid for å kunne styre og avvikle vegtrafikken, er viktig for trafiksikkerheten.

### Resultat av stikkprøvekontroll

Vegtilsynet ba om å få intervju leder og to operatører i Region øst, men fikk intervju med faggrupeleder for veginformasjon, fordi operatørene ikke har vært involvert i forordningen og fått lite informasjon om den. Faggrupeleder kjente til forordningen, og jobber innimellom også som operatør.

Det har vært gjennomført samordningsmøter, med alle fem vegtrafikksentraler der det har blitt informert om forordningen.

Faggrupeleder opplyser at Vegtrafikksentralen ikke har fått en formell bestilling fra Veg- og transportavdelingen om at arbeid med implementering av forordningen skal settes i gang. Arbeidet har derfor ikke startet.

De fem kategoriene i forordningen artikkel 3 blir dekket av Vegloggen per i dag, men ordlyden er ikke den samme som i forordningen. Faggrupeleder hadde ikke fått informasjon om disse kategoriene før etter at Vegtilsynet ba om intervju i tilsynet.

Ifølge faggrupeleder gjenstår det arbeid med å få på plass de fem kategoriene for å få forordningen teknisk implementert. Det gjenstår også oppdatering av rutiner og opplæring og informering av operatører på VTS. I tillegg gjenstår noe instrumentering på vegnettet.



I etterkant av intervjuet har Vegtilsynet kontaktet Vegdirektoratet for avklaringer. Ifølge Veg- og transportavdelingen blir det vanligvis ikke sendt en formell bestilling til VTS, da det ikke er normal prosedyre å sende formell bestilling på endringer av eksisterende rutiner. På grunn av ressursmangel i Veg- transportavdelingen er ikke systemarbeidet ferdigstilt. VTS sin instruks og handbok for Vegmeldingstjenesten er ikke endret. Operatørene på VTS har ikke fått opplæring eller blitt informert om ITS-lovgivningen.

## 5. Funn

**Avvik:** Mangel på etterlevelse av krav.

### Funn 1 – avvik

Vegdirektoratet formidler ikke et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til sluttbrukere.

Tilsynskriterium<sup>4</sup>

Offentlige veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal formidle et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til sluttbrukere før de fremskaffer annen trafikkinformasjon som ikke er sikkerhetsrelevant.

Tilsynsbevis

Det er oversendt samsvarserklæring fra Vegdirektoratet der det går fram at kravet ikke er oppfylt i den norske tjenesten. Arbeidet med å forberede utskillelse av de prioriterte meldingskategoriene skal ifølge oversendt erklæring være gjennomført, men de er ennå ikke operative. Under Vegtilsynets stikkprøvekontroll ble det bekreftet at meldingskategoriene ikke er implementert i VTS sine rutiner.

<sup>4</sup> Jf. delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 artikkel 8 pkt. 1

## 6. Vurderinger

Vegdirektoratet har utført mye arbeid, teknisk tilrettelegging og de fleste av kravene i forordningen er implementert. Alle punktene i artikkel 3-7 og 8 pkt. 2 -8 pkt. 3 er oppfylt.

Gjennom stikkprøvekontroll kom det frem at forordningen ikke er implementert hos VTS, da oppdaterte rutiner og opplæring av operatører ikke er på plass. Dette skyldes at Vegdirektoratet ved Veg- og transportavdelingen har mangel på ressurser og således ikke har hatt kapasitet til å revidere instruks for VTS, revidere håndbok for Vegmeldingstjenesten, samt å lære opp operatører. Dette er også informert om i Samsvarsrapport 2016 fra Vegdirektoratet.

Den siste delen av forordningen, utsendelse av fem prioriterte meldingskategorier, er ikke implementert hos VTS (artikkel 8 pkt. 1). Selv om dette totalt sett utgjør en liten del av forordningen, mener Vegtilsynet at den er helt sentral i hvorvidt trafikkinformasjonen når sluttbrukerne.

Strekningen mellom E6 Vinterbro – Svinesund mangler noe instrumentering. Vegtilsynet vurderer utfra informasjon fra Vegdirektoratet at de oppfyller krav, men at det likevel bør suppleres med flere kamera og reisetidsmålinger på en så viktig strekning.

Vegtilsynet mener derfor at vegnettet mellom E18 Sandvika og E6 Svinesund ikke oppfyller kravene om minimum oppfyllelse av generell sikkerhetsrelevant informasjon til brukerne.

## **Vedlegg 1: Samsvarsrapport 2016**

# SAMSVARSRAPPORT 2016

FOR DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 886/2013

*om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig.*

Rapporten er laget av Trafikkforvaltningsseksjonen på Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet som svar på Vegtilsynets tilsyn.

## Bakgrunn for samsvarsrapporten

Forordningens krav til rapportering av samsvar er beskrevet i Artikkel 9, punkt 2 og 3:

2. "Offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal framlegge identifikasjonsopplysninger og en beskrivelse av informasjonstjenesten for de utpekte nasjonale organene samt en erklæring om samsvar med kravene fastsatt i artikkel 3-8.

Erklæringen skal inneholde følgende elementer, der det er relevant:

- a) de sikkerhetsrelevante kategoriene og veinettet som er omfattet av informasjonstjenesten,
- b) informasjon om tilknytningspunktet for sikkerhetsrelevante trafikkdata og bruksvilkårene,
- c) formatet på de sikkerhetsrelevante trafikkdataene som er tilgjengelige gjennom tilknytningspunktet,
- d) metodene for å formidle informasjonstjenesten til sluttbrukerne.

Offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal umiddelbart ajourføre samsvarserklæringene sine ved eventuelle endringer i formidlingen av tjenesten.

3. De utpekte nasjonale organene skal ved hjelp av stikkprøver kontrollere at erklæringene fra et antall offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, er riktige og be om bevis for at kravene fastsatt i artikkel 3-8 er oppfylt.

Hvert år skal de utpekte nasjonale organene rapportere til de nasjonale myndigheter om de framlagte erklæringene samt om resultatene av stikkprøvekontrollene."

## Tjenesten i Norge

I Norge er det primært Statens vegvesen som yter tjenesten. Tjenesten kan deles i to:

1. Oppgavene knyttet til datafangst og tilgjengeliggjøring av dataene på maskinlesbart format i et nasjonalt tilgangspunkt
2. Oppgaver knytte til formidling av informasjonen avledet av disse dataene

Vi har også andre tjenesteytere enn Statens vegvesen når det gjelder del 2. Det er både norske og internasjonale tjenesteleverandører med kartbaserte tjenester for trafikkinformasjon, slik som Google, Here, TomTom og andre. Dette er tjenester som sluttbrukerne benytter på sin PC, smarttelefon eller bil-navigator. De anvender Statens vegvesens Datex-node i tillegg til andre datakilder. Det blir i praksis umulig å kreve at slike aktører skal avgi egenerklæringer og være gjenstand for samsvarsvurdering i alle Europeiske land. Derfor foreslår vi at vi for private tjenesteytere velger følgende løsning for forordning 886/2013:

- For å få tilgang til trafikksikkerhetsrelatert trafikkinformasjon i nasjonalt tilgangspunkt (i praksis Datex-noden hos vegvesen.no), må firmaet akseptere en avtale basert på NLOD (Norsk lisens for offentlige data). Denne avtalen vil så snart som mulig bli justert for å inkludere krav etter Artikkel 8 – Formidling av informasjon.

Dette er etter vår oppfatning så langt man kan sikre at kommersielle tjenesteleverandører oppfyller intensjonen men forordningen.

Norske virksomheter som etter vår oppfatning er aktører som rammes av kravene etter forordningens artikler 3-8 er:

- Statens vegvesen for tilgjengeliggjøring av data (Artikkel 3-7)
- Statens vegvesen og NRK for formidling av informasjon (Artikkel 8)

Statens vegvesen har samarbeidsavtale med NRK fra 2007 om formidling av trafikkinformasjon. Denne er nå under revisjon for å passe den teknologiske utviklingen med innføring av DAB og andre digitale tjenester, samt å inkludere kringkasterens ansvar i forhold til Forordning 886/2013, Artikkel 8. Vi mener at det i 2016 er for tidlig å kreve egenerklæring om samsvar fra NRK også fordi de nå endrer mye av sitt tjenestetilbud pga. overgang til DAB. Statens vegvesen tar derfor med en kort beskrivelse av samarbeidet med NRK og de tjenesten de har i dag under «Beskrivelse av tjenesten» under.

## Nærmere beskrivelse av tjenesten

Hele tjenesten eller tjenestene som skal oppfylle kravene i Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 om tilgjengeliggjøring av trafikksikkerhetsrelevant trafikkinformasjon kan deles i tre oppgaver:

1. Datafangst
2. Tilgjengeliggjøring
3. Formidling

Under er denne verdikjeden beskrevet på et overordnet, funksjonelt nivå.

### *Datafangst*

Statens vegvesens fem regionale vegtrafikksentraler (VTS) er navene i etatens trafikkberedskap. De er mottak for varsling om hendelser og tilstand på vegnettet fra egne ansatte på vegnettet, entreprenører på oppdrag, politi og fra utvalgte rapportører slik som transportselskap med faste sjåførere. I tillegg har VTS tilgang på videoovervåking fra utvalgte strekninger og registrering av trafikkdata med sensorer. I mange tunneler er videoovervåkingen supplert med automatisk hendelsesdetektering som reagerer på kjøretøystans og gjenstander i vegbanen. Alt dette er på plass på den strekningen av E18/E6 mellom Sandvika og Svinesund hvor tjenesten er igangsatt.

Vi har i første fase konsentrert oss om følgende dataelementer som er uthevet:

- a) midlertidig glatt veibane,**
- b) dyr, mennesker, hindringer, avfall i veibanen,**
- c) ubeskyttet ulykkesområde,
- d) kortvarig veiarbeid,**
- e) nedsatt sikt,
- f) kjøretøy i feil kjøreretning,
- g) uskiltet blokkering av vei,**
- h) ekstreme værforhold.**

Det er fortsatt ønske om å kunne inkludere alle de 8 dataelementene i tjenesten og det er potensial for mer effektiv varsling av de utvalgte. Dette vil kreve investering i mer instrumentering langs vegen, i bedre rapporteringsmetoder og etter hvert datafangst fra samvirkende ITS direkte fra «oppkoblede» kjøretøy.

### *Tilgjengeliggjøring*

Etter mottatt varsel vil trafikkoperatør på VTS vurdere meldingens troverdighet og raskt kunne sjekke andre kilder for å verifisere. Om meldingen stemmer med kriterier for et av de utvalgte dataelementene, vil operatøren registrere meldingen i Vegloggen med egenskaper, tidspunkt og posisjon samt krysse av for kategori «prioritert». Da er meldingen «flagget» som del av tjenesten og blir overført til Datex-noden med dette «flagget». Meldingen er da tilgjengeliggjort og søkbar for formidling som prioritert melding i samsvar med tjenesten for trafiksikkerhetsrelevant trafikkinformasjon. Informasjonen er tilgjengelig fra det nasjonale tilgangspunktet **data.norge.no** og fra **vegvesen.no**. Selv om flagging av «prioritert melding» er implementert i Vegloggen og i systemene som inngår i dataflyten, så er det foreløpig ikke tatt i bruk i selve tjenesten. Dette skyldes ressursmangel for å revidere rutinebeskrivelse og drive opplæring av trafikkoperatører.



## *Formidling*

Formidlingen av de prioriterte meldingene er foreløpig inkludert i den normale formidlingen av trafikkinformasjon. Straks «prioritert melding» blir flagget og søkbar i Datex vil formidlingen kunne trekke ut denne informasjonen og gi den prioritet fremfor annen trafikkinformasjon.

Formidling av trafikkinformasjon skjer i hovedsak basert på vegvesenets Datex-node. Den har pr. 1.09.2016 ca. 150 registrerte brukere som må avgi kontaktinformasjon og godkjenne en erklæring basert på NLOD (norsk lisens for offentlige data). En stor del av disse driver aktive tjenester for trafikkinformasjon og noen er store internasjonale selskaper. Denne gjenbruken av våre data er en ønsket utvikling og en viktig hensikt bak den delegerte kommisjonsforordningen 886/2013 og andre forordninger om tilgjengeliggjøring av transportinformasjon. Det er som tidligere forklart, umulig å følge med på slike antall av ulike tjenester, men bruken av NLOD vil gi brukerne et ansvar for riktig bruk av dataene.

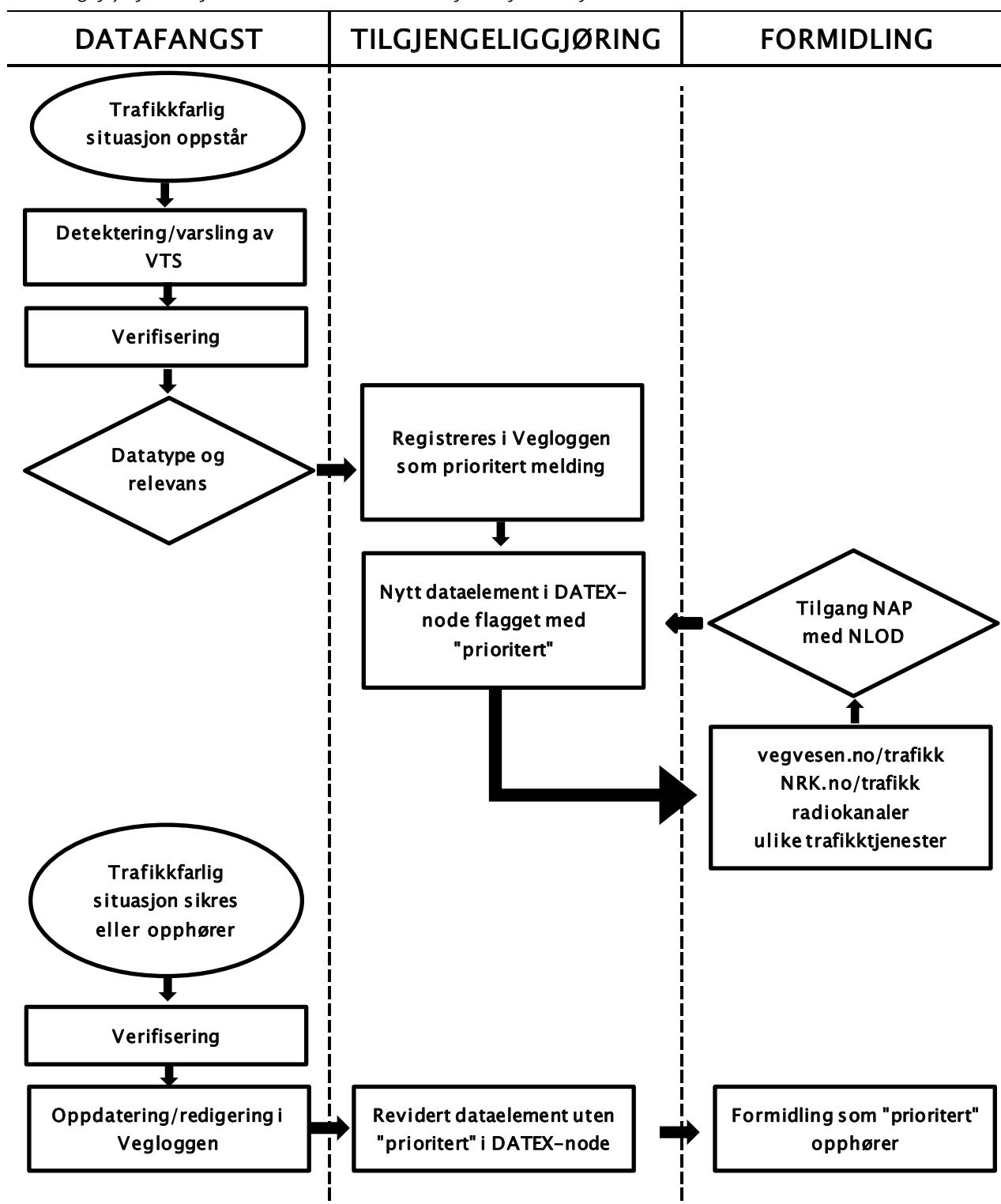
Statens vegvesen driver selv den viktigste formidlingstjenesten i Norge med sine vegmeldingstjenester på vegvesen.no, både som tekstlig informasjon og integrert i karttjenesten vegvesen.no/trafikk. Disse formidlingstjenestene viderebrukes også i andre norske nettsteder.

NRK har aktiv formidling av trafikkinformasjon basert på kringkasting i mange sendeflater både lokalt og riksdekkende. I tillegg formidler de viktige meldinger med RDS-TA (Radio data system – traffic announcement). Slike meldinger bryter inn i regulære sendinger og kan fanges opp av de fleste bilradioer på tvers av kanalvalg. På internett har NRK sin egen kartbaserte tjeneste (nrk.no/trafikk).

Mange andre norske radiokanaler formidler også trafikkinformasjon, men har en mer tilfeldig prioritering av slike meldinger enn NRK.

Så snart vegvesenets tilgjengeliggjøring av de utvalgte, prioriterte meldingene er fullført, med «flagging» og søkbarhet, vil det være aktuelt å be andre radiostasjoner å sørge for formidling av disse.

Formidlingstjenestene i radio vil bli vesentlig endret etter slukking av FM og full overgang til DAB i 2017.



Figur 1 Flytskjema for tjeneste etter 886/2013

## Egenerklæring om samsvar med Kommissjonsdelegert forordning 886/2013

Artikkel /pkt.	Krav	Erklært samsvar	Kommentar
Artikkel 3	Hendelsene eller forholdene som er omfattet av tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon, skal bestå av minst én av følgende kategorier: (a -h)	<b>JA</b>	Utvalgte elementer i 2016 er: a, b, d, g, h (se side 3 her)  Henvises også til rapport til EU i 2015:  Progress Report from Norway on Delegated Regulation (EU) No. 886/2013
Artikkel 4	<p>1. Informasjonen om sikkerhets-relevante hendelser eller forhold skal omfatte følgende punkter:</p> <p>a) hendelsens eller forholdets plassering, b) hendelsens eller forholdets kategori, og dersom det er hensiktsmessig, en kort beskrivelse av hendelsen eller forholdet, c) anbefalt kjøreatferd, dersom det er hensiktsmessig.</p> <p>2. Informasjonen skal trekkes tilbake dersom hendelsen eller forholdet opphører, eller skal endres dersom det skjer en endring i hendelsen eller forholdet.</p>	<b>JA</b>	<p>Kravet er oppfylt gjennom standard informasjons-innhold i vegmeldinger generert i Vegloggen og tilgjengeliggjort i Datex2-format.</p> <p>For generering av vegmeldinger henvises til følgende håndbøker/dokumenter:</p> <p>R611 Trafikkberedskap</p> <p>R612 Vegmeldingstjenesten</p> <p>Instruks om Vegloggens Registreringsrutiner versjon 1.3 av oktober 2015</p> <p>Prosess i KS-systemet: Dirigere og informere trafikanter</p>
Artikkel 5, pkt.1	<p>Medlemsstatene skal utpeke strekninger av det transeuropeiske veinettet der trafikk- og sikkerhetsforholdene krever innføring av tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhets-relevant trafikkinformasjon.</p> <p>De skal underrette Kommissjonen om disse veistrekningene.</p>	<b>JA</b>	<p>Utpekt strekning E18/E6 mellom Sandvika og Svinesund er Norges mest trafikkerte vegstrekning. EU-kommisjonen er underrettet i rapport fra oktober 2015:</p> <p>Progress Report from Norway on Delegated Regulation (EU) No. 886/2013</p>

Artikkel 6	Utelukkende på grunn av informasjonstjenesten skal offentlige og private veioperatører og/eller tjenesteytere etablere eller bruke metoder for å påvise hendelser eller fastslå forhold og skal samle inn sikkerhetsrelevante trafikkdata. Anvendelsen av disse metodene skal være i samsvar med vilkårene og kravene som er fastsatt i den nasjonale lovgivningen	<b>JA</b>	Den utvalgte strekningen som er en del av TEN-T, har tilstrekkelig overvåking til å fremskaffe de nødvendige data, men noe mangelfull instrumentering mellom Vinterbro og Svinesund. Metoder er i tråd med nasjonale vegnormaler, retningslinjer og instruksjoner.  Se håndbok R611 Trafikkberedskap
Artikkel 7, pkt.1	Offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere skal dele og utveksle dataene de samler inn i henhold til artikkel 6. For dette formål skal de gjøre dataene tilgjengelige i formatet DATEX II (CEN/TS 16157) eller et annet maskinleselig format som er fullt ut kompatibelt og samvirkende med DATEX II gjennom et tilknytningspunkt.	<b>JA</b>	Datex II formatet er benyttet som standard utvekslingsformat. DATEX II er en CEN standard, TS 16157. Pr. dato benyttes versjon 2.0 av Datex II standarden.
Artikkel 7, pkt.2	Medlemsstatene skal forvalte et nasjonalt tilknytningspunkt for dataene nevnt i nr. 1 som samler tilknytningspunktene som er etablert av offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere som driver virksomhet på deres territorium	<b>JA</b>	Vårt nasjonale tilknytningspunkt er data.norge.no forvaltet av DIFI. Der er den aktuelle trafikk-informasjonen tilgjengelig, lenket til vegvesen.no. Det arbeides med å utvikle nasjonale tilknytningspunkt for trafikkdata som er harmonisert i hele Europa
Artikkel 7, pkt.3	Disse dataene skal være tilgjengelige for utveksling og videre bruk av alle brukere av et minimum av generell sikkerhets-relevant trafikkinformasjon: a) uten forskjellsbehandling, b) innenfor Unionen	<b>JA</b>	Alle potensielle brukere har tilgang det nasjonale tilgangspunktet med rett til å viderebruke dataene gratis, på lik linje, uten noen form for diskriminering, forutsatt at de forplikter seg til å overholde bestemmelser i NLOD (Norsk lisens for offentlige data).  Se <a href="https://data.norge.no/nlod/no/1.0">https://data.norge.no/nlod/no/1.0</a>

	<p>c) i samsvar med direktiv 2003/98/EF (PSI),</p> <p>d) innenfor en tidsramme som sikrer at informasjonstjenesten innføres til riktig tid,</p> <p>e) gjennom det nasjonale tilgangspunktet</p>		<p>og <a href="http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/For+utviklere+API/Datex">http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/For+utviklere+API/Datex</a></p>
Artikkel 7, pkt.4	<p>Offentlige og private veioperatører og tjenesteytere skal sørge for at dataene som gjøres tilgjengelige gjennom tilknytningspunktene deres, ajourføres til rett tid og holder høy kvalitet.</p>	<b>JA</b>	<p>Dette oppfylles gjennom retningslinjer og håndbøker samt kvalitetssikring og kontroll med utførelse. Se:</p> <p>R611 Trafikkberedskap</p> <p>R612 Vegmeldingstjenesten</p> <p>Instruks om Vegloggens Registreringsrutiner versjon 1.3 av oktober 2015</p> <p>Prosess i KS-systemet: Dirigere og informere trafikanter</p>
Artikkel 8, pkt.1	<p>Offentlige veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal formidle et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikk-informasjon til sluttbrukere før de framskaffer annen trafikk-informasjon som ikke er sikkerhetsrelevant.</p>	NEI (foreløpig)	<p>Dette kravet er foreløpig ikke oppfylt i den norske tjenesten. Det er teknisk forberedt å skille ut de utvalgte meldingstypene slik at de kan formidles på en prioritert måte, men det gjenstår systemarbeid, rutinerevisjon og opplæring. Dette er forberedt, men har foreløpig ikke blitt utført pga. ressursknapphet.</p>
Artikkel 8, pkt.2	<p>Informasjonstjenesten skal oppfylle følgende vilkår:</p> <p>a) den skal formidles på en måte som sikrer at den når flest mulig av sluttbrukerne som er berørt av en bestemt hendelse eller et bestemt forhold som er nevnt i artikkel 3,</p> <p>b) den skal stilles til rådighet av offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere og/eller kringkastere som sender trafikkinformasjon,</p>	<b>JA</b>	<p>Dette er oppfylt for den utvalgte strekning av TEN-T og for de utvalgte, prioriterte meldingstypene. Se «Nærmere beskrivelse av tjenesten» over.</p> <p>Se:</p> <p>R611 Trafikkberedskap</p> <p>R612 Vegmeldingstjenesten</p> <p>Instruks om Vegloggens Registreringsrutiner versjon 1.3 av oktober 2015</p> <p>Prosess i KS-systemet: Dirigere og informere trafikanter</p>

	vederlagsfritt for sluttbrukerne, dersom dette er mulig.		
Artikkel 8, pkt.3	Offentlige og private veioperatører og tjenesteytere skal samarbeide for å harmonisere presentasjonen av innholdet i informasjonen som formidles til sluttbrukerne. De skal informere sluttbrukerne om at informasjonstjenesten finnes og hva den dekker.	<b>JA</b>	Statens vegvesen samarbeider med NRK for harmonisering i Norge. Vi deltar også i samarbeid i EIP (European ITS Platform) samt i oppfølgingsmøter arrangert av Kommisjonen for slik harmonisering.  Se også:  Progress Report from Norway on Delegated Regulation (EU) No. 886/2013