

## Samarbeidsavtale

mellom

Statens vegvesen, Divisjon Transport og samfunn (heretter kalt SVV)

og

Nye veier AS, (heretter kalt Selskapet)

angående

**Nasjonale VTS tjenester for vegnett som Selskapet bygger, drifter og  
vedlikeholder**

## Innholdsfortegnelse

1	Avtalens parter og innhold .....	3
2	Bakgrunn og formål .....	3
3	Ansvar, roller mv.....	3
3.1	Rolle og ansvar SVV, VTS .....	3
3.2	Rolle og ansvar Selskapet .....	4
4	Tekniske krav .....	5
5	Samarbeid mellom Partene .....	5
5.1	Nye trafikkstyringsanlegg .....	5
5.2	Driftsfasen .....	6
5.3	Årlig evaluering.....	6
5.4	Beredskap .....	6
5.5	Overvåkning og feilhåndtering .....	6
6	Kostnadsfordeling.....	7
7	Ikrafttredelse av avtalen.....	8
8	Endring av avtalen og varighet .....	8
9	Tvisteløsning.....	8
10	Signatur.....	8

## 1 Avtalens parter og innhold

Denne avtalen beskriver og regulerer ansvarsfordelingen mellom SVV ved divisjon Transport og Samfunn og Nye Veier, Selskapet, (heretter samlet kalt Partene) i forbindelse med Selskapets tilknytning av tunneler og anlegg langs veg til Vegtrafikksentralenes (VTS) systemer for hendelseshåndtering og trafikkstyring.

Det er per tidspunkt et pågående arbeid med å utarbeide forskrift om nasjonalt register for vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg i medhold av veglova og vegtrafikkloven m.fl. Forskriften vil blant annet nærmere regulere samarbeidet mellom Partene knyttet til VTS-ene i forskrift. Det kan bli behov for å revidere denne avtalen når nye forskrifter er på plass.

## 2 Bakgrunn og formål

SVV ved VTS, har som nasjonal oppgave å overvåke og levere trafikkinformasjon på riks- og fylkesveg, herunder varsle og formidle informasjon om status og hendelser på vegnettet til aktuelle vegstyresmakter og Selskapet. Heretter benevnt som vegeiere og Selskapet.

Formålet med avtalen er å avklare ansvar, roller og rutiner mellom SVV og Selskapet. Det er et samlet mål å sørge for sikkerhet og forutsigbar fremkommelighet. Partene må sikre at oppgaver rundt drift, utvikling og utbygging av de tekniske systemene er ivaretatt for det vegnettet som Selskapet har ansvar for.

I henhold til **Overbygningsavtalen** mellom Selskapet og Statens vegvesen er dette en fagspesifikk etatsovergrepene avtale og erstatter tidligere inngått avtale (Samarbeidsavtale versjon 2 mellom Statens vegvesen og Nye Veier angående Infrastruktur i veganlegg tilknyttet VTS, med dokumentdato den 11.10.2018 i Mime under saksnummer 18/152783-5).

## 3 Ansvar, roller mv.

Det vises til veglova § 10 1.ledd (i kraft fra 1.januar 2020). Bestemmelsen gir Statens vegvesen ansvaret for nasjonale oppgaver som gjelder trafikkinformasjon for offentlig veg. Ut fra forarbeidene til bestemmelsen (prop 79 L 2018-2019) omfatter ansvaret til VTS trafikkinformasjon, trafikkstyring og trafikkberedskap.

Dette ansvaret omfatter trafikkmessig drift av vegene som Selskapet har ansvar for å bygge ut, vedlikeholde og drifte. Trafikkmessig drift defineres i denne avtalen som operativ hendelseshåndtering. Dette betyr operativ trafikkstyring, overvåking, trafikkregulering, informasjon og kommunikasjon med trafikanter og andre berørte.

Selskapet skal sørge for at alle trafikkstyringsanlegg og tilhørende kommunikasjonsinfrastruktur som skal tilknyttes VTS-ene, er i henhold til de til enhver tid gjeldende krav for utstyr for implementering i SVV's systemer for trafikkinformasjon og trafikkstyring.

### 3.1 Rolle og ansvar SVV, VTS

- SVV ved VTS er systemeier og systemforvalter for de ulike videosystemene og trafikkstyringssystemene på VTS-ene. Trafikkstyringssystemene omtales ofte som SCADA-systemer (Supervisory Control And Data Acquisition).
  - Grensesnittet for SCADA-systemene skal være mot OPC-serveren i anlegget. Selskapet må forholde seg til at det er ulike SCADA-systemer, grensesnitt og funksjoner for de ulike VTS-ene.
  - Grensesnittet til videosystemene skal være mot 'recording server' i anlegget. Selskapet må forholde seg til at det er ulike videosystemer for de ulike VTS-ene.
- SVV skal gi Selskapet tilgang til SCADA for forvaltning, drift og vedlikehold av egne trafikkstyringsanlegg.

- SVV skal gi Selskapet tilgang til løpende hendelsesdata. Selskapets behandling av hendelsesdata er regulert i egen avtale.
- SVV involverer og samarbeider med Selskapet i forbindelse med standardisering og utviklingsarbeid for å ivareta Selskapets behov.
- SVV vil gi tilgang til videostrømmer fra Selskapets egne anlegg under forutsetning om at data behandles i henhold til gjeldene lovverk og personvernforordningen (GDPR).
- SVV vil tilrettelegge for tilgang til styringsdata (maskin-til-maskin) fra Selskapets egne anlegg.
- SVV har driftsansvaret for lokale SCADA-servere der dette er relevant. Ved behov for fysisk uttrykning er dette Selskapets ansvar. Selskapet er ansvarlig for å erstatte serveren hvis denne skulle feile.
- SVV skal forvalte IP range.
- SVV skal forvalte prosessgrensesnitt/OPC-grensesnitt som gjelder for alle vegeiere og Selskapet.
- SVV skal forvalte nasjonal SOS nummerplan for alle vegeiere og Selskapet

### 3.2 Rolle og ansvar Selskapet

Selskapet skal sørge for at alle trafikkstyringsanlegg og tilhørende kommunikasjonsinfrastruktur som skal tilknyttes VTS-ene, er i henhold til de til enhver tid gjeldende tekniske krav.

- Selskapet har ansvaret for alle installasjonene i anlegget.
- Selskapet har ansvaret for å anskaffe og drifte OPC-serveren og 'recording server'.
- Selskapet har ansvaret for å anskaffe og implementere lokale SCADA-servere der dette er relevant.
- Selskapet har ansvaret for kommunikasjonsinfrastrukturen fra anlegget og helt frem til avtalt tilkoblingspunkt, normalt frem til den lokale VTSen.
- Selskapet gir SVV ved VTS tilgang til video/bilder under forutsetning om at data behandles i henhold til gjeldene lovverk og personvernforordningen (GDPR).
- Selskapet skal vedlikeholde og følge opp sine trafikkstyringsanlegg og ha nødvendige systemer for dette.

Selskapet har ansvar for gjennomføring av tester av nye trafikkstyringsanlegg i henhold til NEK600 EI og ekom i vegtrafikksystem. Her defineres testene Factory Acceptance Test (FAT), Entreprenørens Egen Test (EET), Site Acceptance Test (SAT) og Garanti Akseptanse Test (GAT). SVV ved VTS vil gjennomføre og kvittere for sin del av User Acceptance Test (UAT), og vil bidra på gjennomføring av Selskapet sin SAT, knyttet til trafikkstyringsanlegg omfattet av denne avtalen. Dette planlegges nærmere som beskrevet i kapittel 5.

## 4 Tekniske krav

Selskapet har det totale sikkerhetsmessige, tekniske og økonomiske ansvar for utstyr, innretninger, kommunikasjonsinfrastruktur mv. på og langs veger i trafikkstyringsanlegg som Selskapet har i sin portefølje, og har ansvar for å drifte og vedlikeholde dette fram til avtalt tilkoblingspunkt mot SVV sine VTS'er som beskrevet i dette kapitlet. Selskapet har ansvar for all teknisk forvaltning som innebærer at VTS sine trafikkstyringssystemer kan tilknyttes Selskapets trafikkstyringsanlegg.

Selskapet skal etablere et komplett teknisk grensesnitt mot sine trafikkstyringsanlegg som skal inkludere følgende:

1. Grensesnitt for trafikkstyring og alarmer som skal inkludere en OPC-server med eksponert prosessgrensesnitt/OPC-grensesnitt, som følger gjeldene standard for prosessgrensesnitt/OPC-grensesnitt og funksjonsbeskrivelse for styringsobjekter, for å sikre integrasjon mot trafikkstyringssystem på VTS. Selskapet må forholde seg til lokale forskjeller i grensesnitt og funksjon.
2. Grensesnitt for ITV, som følger gjeldende standard for å sikre integrasjon mot videoovervåkningsystem på VTS. Det er ulike videosystemer for de ulike VTS-ene som Selskapet må forholde seg til.
3. Grensesnitt mot sambandssystemer inkl. nødtelefoni, som følger gjeldende standard for å sikre integrasjon mot sambandssystemene på VTS.

Det forventes at endepunktene mellom Partene sikres for å unngå kompromittering og ondsinnet aktivitet.

Vegnormalene gjelder for Selskapets prosjekter med forutsetninger som beskrevet i gjeldende lovverk. Ved oppstart av et prosjekt skal Selskapet legge til grunn den nyeste versjonen av følgende av SVV sine retningslinjer:

- Håndbok R611 Trafikkberedskap
- Håndbok R612 Vegmeldingstjenesten
- Håndbok R311 Trafikkstyringssystemer på veg

## 5 Samarbeid mellom Partene

SVV ved VTS samarbeider med Selskapet og dets entreprenør for å få en mest mulig sikker og effektiv drift av vegnettet.

Det skal etableres et nasjonalt kontaktpunkt for Selskapet inn mot VTS'ene. SVV ved VTS arbeider med å utjevne de lokale forskjellene hos de ulike VTS-ene for å sikre en størst mulig likhet (standardisering) i systemer, grensesnitt og arbeidsprosesser på tvers av de regionale VTS-ene.

### 5.1 Nye trafikkstyringsanlegg

I hvert prosjekt skal det nomineres ansvarlige fra SVV ved VTS og Selskapet som minimum skal gjennomføre følgende samarbeidsmøter:

- Oppstartsmøte med presentasjon av prosjektets omfang og fremdriftsplaner. SVV informerer om prosessgrensesnitt/OPC-grensesnitt og relevante funksjonsbeskrivelser. Det er lokale forskjeller som Selskapet må forholde seg til.
- Designgjennomgang etter prosjektering og før programmering og innkjøp av komponenter/systemer startes. Selskapet skal vise SVV at valgte systemer, metoder og

komponenter vil fungere i det aktuelle utbyggingsområdet. SVV skal bistå med råd og veiledning for å sikre velfungerende løsninger.

- Testmøte for å planlegge testing mot VTS, avtale tidsplan og dermed sikre idriftsettelse av veganlegget.
- Endringsmøte i god tid før SAT hvor alle endringer i hvert prosjekt blir gjennomgått og verifisert hos alle parter.
- Oppsummering og erfaringsoverføring etter idriftsettelse av veganlegg.

Selskapet og SVV ved VTS skal oppnevne hver sine kontaktpersoner for oppfølging og koordinering av det enkelte prosjekt.

Selskapet er ansvarlig for å planlegge møter og forberede underlag for disse. Møter skal planlegges i god tid og all relevant informasjon skal vedlegges møteinnkallingen.

## 5.2 Driftsfasen

I driftsfasen skal det holdes jevnlig møter mellom VTS og Selskapet for å sikre høyest mulig sikkerhet og tilgjengelighet på veganleggene.

## 5.3 Årlig evaluering

Partene vil avholde årlig evalueringsmøte hvor partenes representanter og kontaktpersoner deltar. I forkant av evalueringsmøtene skal partene gjøre en vurdering av om gjennomføring av avtalen er i samsvar med formålet i kapittel 2 og samarbeidsbestemmelsene i kapittel 5, som deretter diskuteres mellom partene i evalueringsmøtene. Partene blir ved behov enige om felles tiltaksliste samt hovedpunkter i referat fra evalueringsmøter i fellesskap før møtets avslutning.

## 5.4 Beredskap

Selskapet skal ha etablert et betjent mottak som har 24-timers beredskap. Selskapet varsles av VTS ved hendelser på vegnettet til dette mottaket. Varsling fra VTS skjer i henhold til gjeldende nasjonal varslingsmatrise. Selskapet har et selvstendig ansvar for oppfølging av hendelse inklusive intern varsling og mediehandtering. Telefonnummer og e-post til mottaket skal være operativt og betjent ved avtaleinngåelse.

Selskapet er ansvarlig for beredskapsplaner i henhold til gjeldende lovverk.

Selskapet er ansvarlig for å involvere VTS i sine øvelser.

Selskapet må melde hendelser og planlagte vegarbeider på vegnettet til VTS. VTS må melde hendelser til Selskapet som kan påvirke trafikkmessig drift av vegnettet. Alle hendelser inklusive varsling, loggføres på VTS.

## 5.5 Overvåking og feilhåndtering

VTS overvåker og styrer Selskapet sine trafikkstyringsanlegg på samme måte som VTS overvåker og styrer vegeiernes trafikkstyringsanlegg. VTS mottar trafikkalarmer med alarmnivå som indikerer hvor alvorlig feilen er, og disse meldes til avtalt mottak som beskrevet i kapittel 5.4. Selskapet skal håndtere driftsalarmer fra trafikkstyringsanlegg på vegnettet uten involvering av VTS.

Ved feil på trafikkstyringsanlegget er det Selskapet sitt ansvar å utbedre feilen.

Med trafikkalarmer forstås prinsipielt alle alarmer som påvirker sikkerhet og/eller framkommelighet på vegnettet. Med driftsalarmer forstås alle øvrige alarmer.

VTS arbeider etter feilklassifiseringer, som beskrevet i Tabell 5-1 for å håndtere avvik. SVV ved VTS vil varsle Selskapet for klassifiseringene A og B i henhold til gjeldende varslingsmatrise. Selskapet håndterer selv varsling knyttet til feil klassifisert som C.

Nivå	Kategori	Beskrivelse
A	Kritisk	Vesentlige deler av trafikkstyringsanlegget er utilgjengelig, og tiltak skal iverksettes straks.
B	Alvorlig	Enkelte kritiske funksjoner i trafikkstyringsanlegget virker ikke, eller fungerer vesentlig dårligere enn en normalsituasjon skulle tilsi. Tiltak iverksettes første virkedag.
C	Mindre alvorlig	Ikke-kritiske funksjoner i trafikkstyringsanlegget virker ikke, denne type feil utbedres normalt ved planlagt drift- og vedlikeholdsarbeid i trafikkstyringsanlegget.

Tabell 5-1 Feilklassifiseringer

## 6 Kostnadsfordeling

Hver av partene dekker egne kostnader til administrasjon, samhandling, møter og reiser.

Selskapet dekker kostnader med etablering, vedlikehold og programmering av OPC-server og recording server. Selskapet dekker kostnader for anskaffelse og etablering av lokale distribuerte SCADA-servere. SVV har driftsansvaret for lokale SCADA-servere der dette er relevant. Selskapet dekker fremføring og løpende drift av kommunikasjonslinje frem til tilkoblingspunkt på VTS eller annet avtalt tilkoblingspunkt. Selskapet dekker kostnader til lisenser for utstyr og programvare på og langs veg. SVV ved VTS dekker kostnader til lisenser og programvare internt på VTS. Unntaket er at Selskapet dekker løpende lisenser til videosystem basert på antall kamera i trafikkstyringsanlegget. Selskapet dekker kostnader for etablering av tilgang til videostrømmer fra egne anlegg. Felles kostnader forbundet med vegeiernes og Selskapets tilgang til SCADA-systemene fordeles på alle vegeiere og Selskapet.

Selskapet dekker direkte kostnader for programmering og konfigurering av nye og eventuelt endring av eksisterende trafikkstyringsanlegg som skal legges inn i VTS-enes SCADA-systemer (trafikkstyringssystemer) og videosystemer. SVV ved VTS bidrar med bestilling og oppfølging av dette arbeidet gjennom inngåtte rammeavtaler med leverandører.

Selskapet dekker alle egne kostnader tilknyttet testing for tilknytning av sine trafikkstyringsanlegg til VTS sine styringssystem, basert på grensesnitt og funksjonsbeskrivelser, inkludert sikkerhetsgodkjent tunnel der trafikkstyringsanlegget inkluderer tunneler.

Kostnader som tilkommer som følge ytret ønske fra en av Partene, behandles i planlagte møter mellom disse.

## 7 Ikrafttredelse av avtalen

Ved ikrafttredelse av denne avtalen overtar Selskapet løpende driftskostnader for eksisterende anlegg og kostnader under utbygging.

Avtalen gjelder fra signeringsdato.

## 8 Endring av avtalen og varighet

Avtalen med vedlegg gir åpning for reforhandling hvert år etter initiativ fra en eller begge parter. Vurdering av reforhandling skjer rutinemessig ved møte i januar hvert år. Avtalen løper til den eventuelt sies opp av partene.

## 9 Tvisteløsning

Partene er enige om at dersom det oppstår uenighet om innhold og oppfølging av avtalen skal representanter for Partene fortløpende søke å komme fram til omforente løsninger. Dersom det ikke oppnås enighet innen 3 måneder, forelegges spørsmålet Vegdirektøren for endelig avgjørelse.

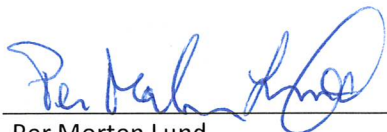
## 10 Signatur

For SVV

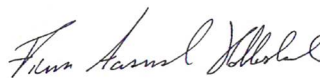
For Selskapet

Oslo /

Kristiansand / 03.02.2023



Per Morten Lund  
Divisjonsdirektør Transport og Samfunn



Finn Aasmund Hobblesland  
Direktør samfunn og utvikling

Vedlegg:

1. VTS oppgavebeskrivelse okt. 2020
2. Partenes representanter