



# RIKSARKIVAREN

Statens Vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Deres ref  
15/206818-11

Vår ref  
2016/17333 HANKNU

Dato  
24.10.2016

## **Vedtak om bevaring og kassasjon - Ferjedatabanken**

Vi viser til e-post datert 10. august 2016 med vedlagt brev av 4. juli 2016 og forslag til bevarings- og kassasjonsplan for fagsystemet Ferjedatabasen.

Bortsett fra kassasjon av enkelte hjelpetabeller foreslår Statens vegvesen å bevare Ferjedatabanken i sin helhet.

Med hjemmel i lov av 4. desember 1992 nr. 126 (arkivloven) § 9 bokstav c) vedtar Riksarkivaren at fagsystemet Ferjedatabanken skal bevares, bortsett fra nevnte hjelpetabeller.

Vi gjør oppmerksom på at Arkivverket fra 14. september 2016 og om lag et år framover ikke inngår nye avtaler om deponering og avlevering av elektronisk skapte arkiver. Les mer på våre hjemmesider:

<http://www.arkivverket.no/arkivverket/Offentleg-forvalting/Avlevering/Arkivverket-maa-forbedre-loesninger-for-elektroniske-arkiver>

Vi beklager lang saksbehandlingstid.

Med hilsen

Vilde Ronge  
fungerende avdelingsdirektør

Hans Knut Trælhaug  
arkivar

*Dette brevet er godkjent elektronisk, og har derfor ingen håndskrevet signatur.*



## Statens vegvesen

Riksarkivet  
Postboks 4013 Ullevål Stadion  
0806 OSLO  
Att: Knut Trælhaug

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Wencke Karlsen Sørnes /  
75552988

Vår referanse:  
15/206818-11

Deres referanse:

Vår dato:  
04.07.2016

### Oversendelse av bevarings- og kassasjonsplan for godkjenning – fagsystemet Ferjedatabanken

Viser til tidligere kontakt med Riksarkivet vedrørende bevarings- og kassasjonsplan for fagsystemet Ferjedatabanken, ved Jan-Tore Jørgensen. Planen sendes herved for godkjenning.

Informasjonsforvaltningsseksjonen  
Med hilsen

Jacob Sonne  
Avdelingsdirektør

Sørnes Wencke Karlsen  
Kontorsjef

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Telefon: 02030  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Dreyfushammarn 31/33  
8002 BODØ

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

**Statens vegvesen**  
**elektroniske arkivmateriale**

Kartlegging

Bevarings- og kassasjonsplan  
for

**FERJEDATABANKEN**

Kristiansand, 21.04.2016

Jan Tore Jørgensen

# Innhold

<b>FORORD.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 PROSJEKTET.....</b>	<b>4</b>
1.1.1 PROSJEKTETS DRIFT OG INNHOLD.....	4
1.1.2 STATENS VEGVESEN .....	4
1.1.3 SYSTEMBESKRIVELSE .....	5
1.1.4 TEKNISK BESKRIVELSE .....	6
1.1.5 SAMARBEID MED ARKIVSKAPER.....	6
<b>1.2 BEVARINGS- OG KASSASJONSKRITERIER .....</b>	<b>7</b>
1.2.1 GENERELLE KRITERIER .....	7
1.2.2 BEVARINGSKRITERIER .....	8
1.2.3 ANDRE BEVARINGSKRITERIER .....	9
1.2.4 KASSASJONSKRITERIER .....	9
<b>1.3 SYSTEMOVERSIKT .....</b>	<b>10</b>
1.3.1 TABELLBESKRIVELSE FERJEDATABANKEN FRA 1988 TIL 2006.....	10
1.3.2 TABELLBESKRIVELSE FERJEDATABANKEN SATT I DRIFT I 2006 .....	11
<b>HOVEDDEL 2 - INFORMASJON SOM FORESLÅS BEVART .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1 FERJEDATABANKEN, DBASE-VERSJON .....</b>	<b>13</b>
2.1.1 TABELL-OPPBYGGING.....	13
2.1.2 BEGRUNNELSE FOR BEVARING .....	13
2.1.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	13
2.1.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	13
<b>2.2 FERJEDATABANKEN, ORACLE-VERSJON .....</b>	<b>14</b>
2.2.1 REGISTRE .....	14
2.2.2 TRAFIKK.....	14
2.2.3 BEGRUNNELSE FOR BEVARING .....	14
2.2.4 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	14
2.2.5 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	15
<b>HOVEDDEL 3 INFORMASJON SOM FORESLÅS KASSET .....</b>	<b>16</b>

# Forord

I den tidligere rapporten fra Vegtatsprosjektet (Riksarkivet 22.12.2003) ble bevarings- og kassasjonsplaner for elektronisk arkivmateriale i Statens Vegvesen presentert integrert med bevarings- og kassasjonsplaner for papirarkiver. Presentasjonen var holdt på et høyere og mer oversiktlig nivå, men presenterte også en oppdeling av de elektroniske arkivene i funksjoner innenfor hovedsystemene. Således ble det foreslått at fra hovedsystemet FerjeDataBanken (FDB) som håndterer saker relatert til vegvesenets styring av ferjetrafikk på offentlige veier i Norge, skulle databasen bevares.

Dette forslaget ble gjentatt i et "Utkast til forelopige bevarings- og kassasjonsbestemmelser for Statens Vegvesen, elektroniske arkiver, 06.05.2004".

FerjeDataBanken er et eget frittstående system med egen systemeier, men med kobling mot Nasjonal VegDataBank (NVDB). Systemet var mer omfattende tidligere, da SVV drev mange ferjer selv. Nå er det mest kontrakter med private rederier og innsamling av statistikkdata.

Jeg har valgt å legge vekt på omtale av informasjonen og mindre vekt på beskrivelse av systemet i denne omgang.

I rapporten kommer Statens Vegvesen ofte til å bli kalt for SVV, mens FerjeDataBanken kan bli kalt FDB.

JTJ

# 1.1 Prosjektet

## 1.1.1 Prosjektets drift og innhold

Prosjektet, å utforme en bevaringsplan for elektronisk arkivmateriale i FERJEDATABANKEN hos Statens vegvesen, ble startet ved prosjektmøte i Vegdirektoratet tirsdag 01.09.2015. På møtet ble prosjektet diskutert og relasjoner til kontaktpersoner i Statens vegvesen ble etablert. Kontaktpersoner ble de som satt med mest kompetanse om FerjeDataBanken. Wenche Karlsen Sørnes var også, gjennom sitt totalansvar for kartleggingen av elektroniske arkiver i SVV, med i prosjektmøtet (gjennom datalinje fra Bodø).

Informasjon om og bakgrunnsmateriale fra det tidligere Vegetatsprosjektet i 2003 var satt sammen og var med og dannet grunnlag for kartleggingsdelen, og mye av informasjonen kom tilsendt fra FDB-ansvarlige i Vegdirektoratet.

Under prosjektets gang har vi hatt et oppstartsmøte og et prosjektmøte hos Vegdirektoratet i Oslo og ellers har kontakten vært e-mail og telefon. Beskrivelsen av Bevarings og kassasjonsplan for FerjeDataBanken er gjort av rådgiver Jan Tore Jørgensen ved Statsarkivet i Kristiansand etter tilsendt dokumentasjon fra Najat Mahnin, Joachim Rønnevik, Tor Myklebust og Tor Harald Eliassen.

Delmål underveis har vært:

- 1) Kartlegging av elektronisk arkivmateriale i databasen FerjeDataBanken.
- 2) Bevarings- og kassasjonsvurdering i henhold til bevaringskriteriene.
- 3) Beskrivelse av avleveringsbegrunnelsen for bevaringsverdige tabeller i FerjeDataBanken.

Prosjektarbeidet har foregått over noen måneder og førsteutkastet til bevaringsplan ble sendt til kommentering 20/10-2015.

## 1.1.2 Statens vegvesen

### Vegvesenets oppgaver

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan som har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet. Etaten har som oppgave å utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, trafikantopplæring og kjøretøy, og føre tilsyn med kjøretøyer, trafikanter og trafikkavvikling. Statens vegvesen har også ansvaret for forvaltning av riksferjer.

### Organisasjon

Statens vegvesens virksomhet er underlagt sentrale lover som gjelder for offentlige forvaltningsorganer – forvaltningsloven, offentlighetsloven, mv. Etableringen av Statens vegvesen kan føres tilbake til opprettelsen av vegdirektørembete i 1864. Senere (i mellomkrigstiden) ble det etablert en distriktsadministrasjon bestående av statlige vegkontorer med ansvar for statens veganlegg i det enkelte fylke, og egne kontorer for bilsakkyndige med ansvar for bl.a. vognkort og førerkort. I 1978 skiftet Statens bilsakkyndige navn til Biltilsynet og det ble opprettet en fagavdeling på hvert vegkontor.

Statens vegvesen er fra 1.1.2003 organisert med Vegdirektoratet, regionsvegkontorer og distriktsvegkontorer. Vegdirektoratet er et frittstående direktorat underlagt Samferdselsdepartementet. Under Vegdirektoratet sorterer fem regioner med et regionskontor i hver region, som omfatter tre til fem fylker. Regionene er igjen inndelt i 30 distrikter, hvor hvert distrikt har sitt distriktskontor. Vegdirektoratet har et overordnet ansvar knyttet til forskriftsmyndighet, styring, klagebehandling m.v, mens regionskontorene er det utøvende leddet med ansvar for de operative oppgavene.

### 1.1.3 Systembeskrivelse

I henhold til Vegloven er ferjesamband en del av veinettet og ferjene utgjør således en del av vegen. Statens vegvesen har derfor ansvaret for forvaltning av riksvegferjene. Drift av ferjesamband reguleres gjennom Yrkestransportloven. Ferjene kommer inn under lovens bestemmelser for passasjerskip i innenriks rutedrift og dette innebærer at rederiene må ha konsesjon for fergedrift. Sjøfartsdirektoratet er myndighet for ferjene når det gjelder regelverket for sjøsikkerhet.

Ved utgangen av 2002 var det 95 riksvegferjesamband i Norge som ble trafikkert av 151 ferjer med en gjennomsnittsalder på 20 år. Ferjesambandene ble drevet av ferjeselskaper med konsesjon innenfor sitt ruteområde. Ferjedriften ble i 2002 utført av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ferjeselskapene var dels private og dels fylkeskommunale. Vegvesenet kjøpte tjenester av ferjerederiene for drift av sambandene. Prisen ble hvert år fastsatt gjennom forretningsmessige forhandlinger mellom Statens vegvesen og ferjerederiene. Ferjeforvaltningen var et forholdsvis lite arbeidsområde målt i antall personer som arbeidet innen området i vegetaten, men den forvaltet store økonomiske ressurser. Rederiene fikk statstilskudd for å dekke deler av kostnadene. Det statlige tilskuddet ble bevilget over budsjettet for Statens vegvesen. Vegvesenet i det enkelte fylke var tilskuddsmyndighet. Ansvarsforholdet mellom vegvesenet og rederiene ble regulert gjennom en hovedavtale og en årlig tilskuddsavtale.

Etter at Yrkestransportloven åpnet for konkurranseutsetting av ferjedriften har SVV redusert sitt engasjement i drift av ferjer og i stedet leid inn ferjekapasitet fra private ferjerederier. Nå forvalter Statens vegvesen ansvaret for riksvegferjedriften og fylkeskommunene har ansvar for fylkesferjesambandene. I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 fikk fylkeskommunen overført ansvaret for en stor del av riksvegnettet med tilhørende ferjeforbindelser. Gjennom samarbeidsavtalen med vegadministrasjonen blir likevel en del fylkeskommunale ferjesamband lyst ut og fulgt opp av Statens vegvesens regionkontor. Ferjesamband med status som riksvegferjesamband blir fulgt opp av Statens vegvesen direkte.

Vegdirektoratet har det overordnede ansvaret for riksvegferjedriften, i tillegg til å ha et sektoransvar for ferjedriften i Norge. Dette gjelder rådgivning og veiledning overfor vegkontorene, kontakt med sjøfartsdirektoratet og fastsetting av driftsstandarder.

Ferjesambandene trafikkeres av ferjer leid inn av ferjeselskapene. Fram til 2005 var ferjekontraktene i all hovedsak et forhold mellom Statens vegvesen og ferjeselskapene, og regulert gjennom rammavtaler og årlige forhandlinger. Etter 2005 er innkjøpsformen konkurranse gjennom anbud. Det varierer mellom bruttokontrakter og nettoprinsippet, der henholdsvis Staten og ferjeselskapene har inntektsansvaret.

Vegkontorene har et selvstendig ansvar for de utøvende oppgaver. Fram til 2002 var fylkesvegkontorene også konsesjonsmyndighet. Siden 1999 er en del oppgaver blitt spesialisert og lagt ut til bestemte vegkontorer (Sogn og Fjordane, Nordland). Disse vegkontorene skal ha forhandlinger med ferjeselskapene og arbeide med de årlige ferjedisponeringsplanene.

Ferjedrift vil være dokumentert gjennom etatens saksarkiver i Vegdirektoratet og på vegkontorene. Statens vegvesen har et eget fagsystem for drift og forvaltning av ferjesaker. Ferjedatabanken er et register med nøkkeldata om trafikkgrunnlag, satser og kostnader/inntekter forbundet med ferjedriften. Ferjeselskapene leverer data fra sine respektive billettsystemer til Ferjedatabanken basert på kategorier definert i Riksregulativet for ferjetakster. Dataformatet for levering til Ferjedatabanken er spesifisert i et eget format, som fra 2007 ble endret til et XML-format. Plikten til å levere data til Ferjedatabanken er regulert i driftskontraktene. Innsamlende data i Ferjedatabanken gir informasjon om trafikkvolum for ferjesambandene, fordelt på person og kjøretøykategorier. Data fra Ferjedatabanken blir brukt som grunnlag for de videre vurderinger og planer for ferjekontrakter, og oppfølging av disse.

### **1.1.4 Teknisk beskrivelse**

FerjeDataBanken (FDB) er et gammelt system som først ble utviklet i et DBASE-miljø (XBASE) programmet i Clipper av firmaet Teknisk Data Informatikk AS. Systemet består av en registreringsmodul og en statistikk- og beregningsdel. Systemet inneholder også en del faste registre som fylke, ferjeselskap, ferjesamband, ferjestrekninger, ferjer og så videre. Operativsystemet var til å begynne med MS-DOS, men er senere blitt oppgradert til moderne Windows operativsystemer og Oracle database.

De enkelte vegkontorene hadde tilgang til dataene i sitt fylke via programmet på harddisken på sine lokale maskiner, mens en sentral database for hele landet lå i Vegdirektoratet. Databanken inneholder data tilbake til 1967, men det er først senere at filer fra ferjeselskapene ble lest inn. Det var mulighet til manuell registrering av trafikken om bord. Før man hadde elektronisk billetteringssystem ble alle billett opplysningene skrevet inn på et skjema som ble manuelt registrert inn i FDB. Data fra filer (fdbfiler) ble registrert inn enten i Kjøretøygrupper eller i Takstgrupper. I 2016 er det takstgrupper som har overlevd. Ferjedatabanken er senere lagt på en server hvor Statens vegvesens regionskontorer har tilgang.

FerjeDataBanken ble etter hvert delt opp i flere årsversjoner av databasen hvor hver årsversjon hadde data for et eller flere år. Så kunne disse dataene settes sammen igjen i andre programmer og danne statistikker der en kunne se utviklingen. Kapasitetsproblemer på basen var grunnen til at man kjørte ut årsversjonene, som ble arkivert som backup på serveren.

Den nåværende versjonen ble utviklet av VegInformatikk AS / Triona i et prosjekt som startet i 2006 og hvor siste versjon er fra 2014. Dette er en web-applikasjon der ferjene/ferjeselskapene og vegdirektoratet sitter på lokale PCer eller mobiltelefoner og kobler seg opp mot applikasjonsserveren hos Triona via Internett. Denne serveren er igjen satt opp mot datalageret som er en Oracle database som ligger på samme fysiske server.

Ferjedatabanken er delt opp i 5 systemer, Register, Trafikk, Sikkerhet, Brukskvalitet og Drift. Til sammen 39 tabeller.

### **1.1.5 Samarbeid med arkivskaper**

Samarbeidet med de involverte personene i SVV har vært enkelt og hyggelig, men arbeidspress har gjort at det har vært vanskelig å få tilstrekkelig prioritet. Derfor har prosjektet tatt mye lenger tid enn beregnet.



# 1.2 Bevarings- og kassasjonskriterier

## 1.2.1 Generelle kriterier

Prosjektet har fulgt de kriterier som er beskrevet i Bevaringsutvalgets innstilling i 2002.

Denne metodikk og disse kriteriene er i hovedtrekk som følger:

Man skal først vurdere systemenes bevaringsverdi ut fra behovet for å dokumentere offentlige organers funksjoner i samfunnet (F1). Dersom systemenes verdi ikke tilsier bevaring ut fra en slik vurdering, skal man vurdere om systemet gir informasjon om forhold i samfunnet som gjør det bevaringsverdige (F2). Dersom systemet heller ikke her gis tilstrekkelig bevaringsverdi, skal man foreta en vurdering av om systemet dokumenterer personers og virksomheters rettigheter i en slik grad at det fortjener bevaring. (F3). Også kriteriet for dokumentasjon av arkivskapers rettigheter og plikter i forhold til andre instanser skal vurderes (F4). Bevaringsformålene F3 og F4 vil ofte være tidsbegrenset.

Uansett bevaringsformål (F1 - F4) skal det undersøkes om materialet er redundant, dvs. finnes tilfredsstillende bevart andre steder. I så fall må det vurderes om systemet/informasjonen skal bevares i foreliggende system eller annet system.

Samtidig med bevarings- og kassasjonskriteriene fra Bevaringsutvalgets rapport, vurderer vi også den egenart som vi finner i Ferjedatabankens elektroniske arkivmateriale.

### Informasjon som grunnleggende kunnskap

FerjeDataBanken er Statens vegvesens verktøy for styring og kontroll med ferjetransporten i Norge. På bakgrunn av vegvesenets opplysninger vil Samferdselsdepartementet overføre et statlig tilskudd til ferjene.

FerjeDataBanken har stor betydning for SVV og for de som benytter ferjene til daglig. Statistikkene som blir tatt ut er blant annet grunnlaget for tilskuddet.

### Mengden av informasjon

Arkivmaterialet omfatter mange år. Helt tilbake til 1967 har datafilene med årstrafikk tall blitt tatt vare på. Disse dataene gir et bilde av utviklingen på ferjesektoren i Norge og viser hvordan ferjesambandene har vært viktige for folk. Til sammen blir dette nesten 50 år med ferjetrafikk og ferjetrafikkutvikling.

Informasjonen er komplett i den forstand at ingenting er blitt slettet i det gamle systemet, men tabelloppbygging og innhold i tabellene kan være endret i forbindelse med konverteringer.

## 1.2.2 Bevaringskriterier

### Bevaringspåbud ifølge lov/forskrift eller bevaring som følge av tidligere bevaringsvedtak

Vi ser i denne sammenhengen bort fra bestemmelser som pålegger bevaring av mer tidsbegrenset karakter. Typisk i denne sammenhengen vil være krav om bevaring i forhold til klagefrister o.l. Også for regnskapssystemer gjelder bestemmelser om bevaring av data et visst antall år. SVV sørger selv for å oppfylle denne type bevaringspåbud, jf. juridisk dokumentasjon.

### Bevaringskriterier i henhold til Bevaringsutvalget

I Bevaringsutvalgets rapport fra mars 2002 er det satt opp noen formål med bevaring av offentlig arkivmaterieil. Vi har brukt disse formålene som styringsverktøy for vår gruppering av bevaringskriterier.

*F1: å dokumentere offentlige organers funksjon i samfunnet, deres utøvelse av myndighet, deres rolle i forhold til det øvrige samfunn og deres rolle i samfunnsutviklingen.*

Dokumentasjon av riksvegferjene for ettertiden er et hovedkriterium som vi har vurdert SVVs FerjeDataBank mot. Spesielt har vi vektlagt dokumentasjon av saksbehandlingen i direktoratet og på vegkontorene som vi mener dette bevaringskriteriet skal måles mot. Litt mer nyansert, stadig i følge bevaringsutvalgets rapport, har vi vurdert ut fra administrativt nivå, saksbehandlingstype, saksbehandlingsledd og til en viss grad ekstraordinære/ordinære aktiviteter og primærfunksjoner. Her er det spesielt besluttende saksbehandling og oppfølging av besluttende saksbehandling som kan være bevaringsverdig. Det oppstår presedenssaker som er retningsgivende for ettertiden, og det dokumenteres premisser og grunnlag for beslutningene.

FerjeDataBanken dokumenterer en del av Statens Vegvesens ansvar for transport av folk og varer på riksvegnettet i Norge. Det er Samferdselsdepartementet som er vegvesenets sjef og det er Samferdselsdepartementet som styrer utviklingen av riksvegnettet, men det er vegvesenet som har det operative ansvar. I denne sammenheng er det ferjedriften som er deres ansvar, men også beregning av grunnlag for trafikk som godtgjør at det kan være regningsvarende å bygge broer og tunneller, kan leses ut fra disse dataene.

*F2: å holde tilgjengelig materiale som gir informasjon om forhold i samfunnet på et gitt tidspunkt, og som belyser samfunnsutviklingen.*

FDB gir et typisk eksempel på driften av riksveitrafikk over mange år. Helt tilbake til slutten av 1960-årene og fram til i dag. Nesten 50 år med utvikling av ferjetrafikk. Dette er data som synliggjør overgangen fra ferjedrift på alle fjorder og sund som hindret biltrafikken, til dagens broer og tunneller som gjør biltrafikken mer uavhengig. Og reisetiden blir forkortet, færre ferjer er nødvendige og tilskudd fra Samferdselsdepartementet blir redusert. I løpet av disse årene er det også skjedd en overgang fra ferjer som vegvesenet eide og driftet til dagens system der de fleste ferjene er leid inn fra private rederier.

*F3: å dokumentere personers og virksomheters rettigheter og plikter i forhold til det offentlige, og i forhold til hverandre.*

FDB dokumenterer folks bruk av ferjene. Også hvordan varetransporten har benyttet ferjene for å bringe varer til og fra folk langs riksvegene, er dokumentert i statistikkene. Det er likevel ikke opplysninger som berører personer eller virksomheters rettigheter og kan på dette punktet ikke brukes som et bevaringskriterium..

*F4: å dokumentere de arkivskapende organers rettigheter og plikter i forhold til andre instanser.*

FerjeDataBanken er Samferdselsdepartementets utgangspunkt for beregning av tilskudd til ferjetrafikken og vil som sådan dokumentere grunnlaget for tilskuddene.

### **1.2.3 Andre bevaringskriterier**

Noen andre kriterier i forhold til bevaringsplanen ble vurdert, uten at de ble oppfattet som aktuelle. Dette gjelder punkter som spesialvekt på ekstraordinære aktiviteter, spesielle kvalitative kriterier, alder eller symbol-/identitetsverdi. Felles for de sistnevnte kriteriene, og det kunne vært nevnt flere, var at de var ”underpunkter” i forhold til formål som allerede var besluttet å vurdere registrene mot.

### **1.2.4 Kassasjonskriterier**

Den informasjonen som vi går inn for å kassere, har kun intern interesse i øyeblikket eller i en tidsbegrenset periode og har ikke betydning for hensynene under Bevaringsutvalgets formål F1-F4.

# 1.3 Systemoversikt

## 1.3.1 Tabellbeskrivelse Ferjedatabanken fra 1988 til 2006

Det første systemet som ble laget for å registrere trafikken med ferjene i Norge, ble satt i drift i 1988/1989. Dette systemet, som ble programmert i DBASE, samlet sammen alle data om ferjedriften helt fram til 1998. Da var tabellene blitt så store at de ikke fungerte hensiktsmessig for brukerne. Alle tabeller ble da kopiert til en backupdisk og alle etablerte tabeller i databasen ble nullstilt og klargjort for nye registreringer. Denne prosedyren ble så fulgt videre framover. Når tabellene ble for store og sene, ble det laget en ny backupdisk og de nye tabellene i databasen ble klargjort for nye data. Det finnes således 6 sett med backupdisker fra avsluttede perioder. Nyeste (siste) backupdisk er fra perioden 2006 til 2007, og da ble det samtidig utviklet et nytt system for FerjeDataBanken.

Det neste systemet, som ble utviklet og igangsatt i 2006, er beskrevet under punkt 1.3.2 i BK-planen.

Tabellene i det første systemet er delt opp i to grupper, en med faste opplysninger, og en med registrering av trafikken. De faste tabellene er:

1. Oppsett-tabell, med styreinformasjon for bruk av FerjeDataBanken
2. Fylkestabellen med opplysninger om fylkene i Norge
3. Selskapstabellen med opplysning om ferjeselskapene
4. Sambandstabellen med opplysning om ferjestrekningene
5. Ferjetabell med opplysninger om ferjene
6. Kai-tabell, med opplysninger om ferjekaiene
7. Grupperregister med opplysning om grupperingen av kjøretøy og takster
8. Pris / rikstakst, opplysning om rikstakstregulativet

Alle disse tabellene må bevares for å beholde informasjonen om ferjebestillingen i Norge.

I tillegg til de faste tabellene / registrene skal også opplysninger om trafikken bevares. Dette er tellinger som først ble registrert på skjemaer og sendt til Statens Vegvesen, men senere ble registrert direkte på håndholdte terminaler. Opplysningene som ble registrert ble delt i kjøretøygrupper og disse gruppene kunne være:

- Antall personbiler uten tilhenger
- Antall personbiler med tilhenger
- Antall varebiler
- Antall lastebiler uten tilhenger
- Antall lastebiler med tilhenger og semitrailere
- Antall busser
- Antall mopeder / motorsykler
- Antall personer inklusive førere
- Antall turer (en vei, inklusive turer uten trafikk)
- Antall gjenværende rest på land

Ut fra disse faste registrene og innmeldte trafikkteilingene, dannet SVV statistikker som viser trafikk og inntjening. Her kan man se gjennomsnittverdier for ønsket periode, fylke, selskap, samband, strekning, ferge og retning. Trafikkverdier er summen av trafikken pr. kjøretøygruppe dividert med antall dager i året. Dette gir årsdøgntrafikken (ÅDT) som er en grunnleggende styreparameter for SVV.

### 1.3.2 Tabellbeskrivelse Ferjedatabanken satt i drift i 2006

I følge en datamodell med tilhørende tabellbeskrivelser fra 2006, er informasjonen i den neste FerjeDataBanken fordelt på 5 grupper, som igjen har varierende antall tabeller. Tabellene innenfor en gruppe hører naturlig sammen og bevarings- og kassasjonsvurderingen er gjort på gruppenivå. Dette betyr at alle tabellene innenfor en gruppe er vurdert til bevaringsverdige hvis gruppen er bevaringsverdig.

Gruppene er:

- **Registre**, som har tabeller for faste opplysninger som samband, strekninger, ferjer osv.
- **Trafikk**, som er tabeller for biler og personer som reiser.
- **Datasikkerhet**, som er autentisering og tilgangskontroll.
- **Brukskvalitet**, som er opplysninger om brukere av databasen.
- **Drift**, som er opplysninger om systemtilstand og systemkonfigurasjon.

I dette bilde er **Registre** og **Trafikk** vurdert som bevaringsverdige, mens **Datasikkerhet**, **Brukskvalitet** og **Drift** er opplysninger som er nødvendige når FerjeDataBanken er i bruk, men som ikke har noen historisk interesse.

Tabellene som vurderes som bevaringsverdige er:

#### REGISTRE:

1. **Comment**, som er kommentarer til rader i andre tabeller
2. **Company**, som er opplysninger om ferjeselskap
3. **CompanyMerger**, som er fusjon mellom to eller flere ferjeselskaper
4. **Connection**, som er ferjesamband
5. **ConnectionCounty** som er sammenheng mellom ferjer og fylker
6. **ConnectionRoute**, som er sammenheng mellom ferjesamband og ferjestrekning
7. **Contact**, som er kontaktperson i ferjeselskap
8. **County**, som er fylke
9. **Ferry**, som er ferjeopplysninger
10. **FerryOwner**, som er ferjeeier
11. **NoServicePeriod**, som er periode uten ferjedrift
12. **PBE**, som er en kvadratmeterstørrelse på personbilenheter
13. **Region**, som er vegregion
14. **Route**, som er ferjestrekning
15. **Terminal**, som er ferjekai

#### TRAFIKK:

16. **DiscountClass**, som er rabattgruppe
17. **DiscountClassification**, som er rabattgrupper som hører sammen
18. **TrafficBatch**, som er trafikktellingsidentifikasjon
19. **TrafficClass**, som er tellegruppe
20. **TrafficClassification**, som er tellegrupper som hører sammen
21. **TrafficClassConversion**, som er sammenheng mellom tellegrupper
22. **TrafficClassType**, som er tellegruppekategori
23. **TrafficCount**, som er trafikkteiling
24. **TrafficNumber**, som er trafikktellingsnummer

Tabellene som kan kasseres når systemet ikke lengre er i bruk er:

**SIKKERHET:**

- 25. **Credential**, som er brukernavn og passord
- 26. **Group**, som er brukergruppe
- 27. **GroupPrivilege**, som er sammenheng mellom brukergruppe og tilgang
- 28. **Privilege**, som er tilgangsrettigheter
- 29. **Session**, som er påloggingssesjon
- 30. **User**, som er brukerkonto
- 31. **UserGroup**, som er brukergruppe

**BRUKSKVALITET:**

- 32 **Preference**, som er Preferanse
- 33 **PreferenceType**, som er preferanseklasse
- 34 **UserPreference**, som er preferanseverdi for hver bruker

**DRIFT:**

- 35 **AuditLog**, som er logging av databasendring
- 36 **SystemLog**, som er logging av systemendringer
- 37 **SystemMessage**, som er driftsmeldinger
- 38 **SystemSetting**, som er innstillinger i systemkonfigurasjonen
- 39 **SystemStatus**, som er systemets tilstand

Alle tabellene i gruppene Register og Trafikk foreslår vi å bevare, mens tabellene i gruppene Sikkerhet, Brukskvalitet og Drift foreslår vi å kassere.

## Hoveddel 2 - Informasjon som foreslås bevart

FerjeDataBanken er et system som har blitt brukt i mange år for å holde kontroll og oversikt over ferjetrafikken i Norge. Oppgaven er så langt kjørt på to forskjellige systemer, et DBASE-system som ble brukt fra 1988 til 2006 og et system med en ORACLE-database i bunnen som er brukt fra 2006 til 2016.

I dette kapitlet er begge systemene bevaringsvurdert og beskrevet siden det er litt forskjell på beskrivelsen av informasjonen fra databasene, og litt forskjell på forslag til uttrekksmetode.

### 2.1 FerjeDataBanken, DBASE-versjon

#### 2.1.1 TABELL-OPPBYGGING

Tabellene i DBASE-versjonen er delt opp i to grupper, en med faste opplysninger som priser, ferjer, ferjeruter og liknende, og en gruppe med registrering av trafikken. De faste opplysningene er nødvendige for å identifisere faste opplysninger i de variable trafikkteilingstransaksjonene, og de variable trafikkteilingene er grunnlaget for trafikkteilingene for statistikker og rapporter som programmene produserer.

Alle disse tabellene må bevares for å beholde informasjonen om ferjecoppsettet i Norge.

#### 2.1.2 Begrunnelse for bevaring

FerjeDataBanken er et viktig system for å fange opp oversikter over ferjetrafikken i Riksveinettet på 1990-tallet og første del av 2000-tallet. Det er et system som har vært i bruk fra slutten av 1980-årene og til cirka 2006/2007. Ferjene var et sentralt element i biltrafikken i områder med lange fjorder og mange øyer, og inneholder opplysninger om økningene i trafikken etter som det ble flere biler og mer velstand blant folk. Også trafikkendringene etter som veinettet ble utbygd med tunneler og broer er dokumentert i dette systemet.

#### 2.1.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra

Dataene for avlevering av det første databasesystemet er hentet fra registrering av tellclister i mange år. Den første FerjeDataBanken er programmert og blir kjørt i et DBASE-miljø, og alle grunnleggende filer har extention «.DBF». Dette er en type database som ikke lenger brukes, og dataene i filer i DBF-format må konverteres til ASCII tekstfiler. Det er i 2016 mange alternative konverteringsprogrammer å hente ned fra Internett, og det bør ikke være så vanskelig å få konvertert datafilene.

#### 2.1.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme

Årsfilene fra FerjeDataBanken ligger på en egen server med mappenavn som forteller hvilke tidsrom dataene er hentet fra. Hvis det er mulig å kjøre dette systemet på den gamle databasen, og at programvalget for eksport av filer til tekstformat virker, er enkleste avleveringsmåte å eksportere alle faste og variable data som tekstfiler til et avleveringsområde. Hvis det ikke er mulig må det hentes et konverteringsprogram fra Internett og kjøre dette på alle DBF-filene. Når eksporten eller konverteringen er gjort kopieres de filene som skal avleveres og som nå ligger som tekstfiler i avleveringsområdet, videre til selve avleveringen.

Avleveringen vil være en førstegangsavlevering av hele FerjeDataBanken, og både gamle og nye data skal være med. Men ved fremtidige avleveringer er det bare data fra den nye databasen som skal avleveres. For de gamle filene er denne avleveringen en engangsavlevering. Fremtidige avleveringer må skje med utgangspunkt i det nye FerjeDataBanksystemet og avleveringsdetaljene må beskrives på nytt. Hvis det er mange nye registreringer i faste data eller mange trafikktransaksjoner, bør systemet avleveres på nytt hvert femte år.

## 2.2 FerjeDataBanken, ORACLE-versjon

I følge en datamodell med tilhørende tabellbeskrivelser fra 2006, er informasjonen i denne databasen fordelt på 39 forskjellige tabeller. Disse tabellene er igjen samlet i 5 forskjellige grupper med forskjellig antall tabeller i hver gruppe. Tabellene innenfor en gruppe hører naturlig sammen og kan vurderes etter samme bevaringsregler. Dette betyr at bevarings- og kassasjonsvurderingen er gjort på gruppenivå og igjen betyr dette at alle tabellene innenfor en gruppe er vurdert til bevaringsverdige hvis gruppen er bevaringsverdig.

Gruppene er:

- Registre, som har tabeller for alle faste opplysninger som ferjeselskaper, strekninger, ferjer osv.
- Trafikk, som er tabeller med registrert bil- og persontrafikk.
- Datasikkerhet, som er autentisering og tilgangskontroll.
- Brukskvalitet, som er opplysninger om brukere av databasen.
- Drift, som er opplysninger om systemtilstand og systemkonfigurasjon.

Registre-gruppen og Trafikk-gruppen er vurdert som bevaringsverdige, mens Datasikkerhet, Brukskvalitet og Drift er opplysninger som er nødvendige når FerjeDataBanken er i bruk, men som ikke har noen historisk interesse.

### 2.2.1 REGISTRE

Den første gruppen i FerjeDataBank-systemet som vi foreslår bevart, er REGISTRE. Dette er en tabellgruppe som inneholder stort sett faste data, og som er grunnlaget for registrering av alle variable data. Opplysningene er fordelt på 15 forskjellige tabeller, der mange er hjelpetabeller, men vi foreslår at alle tabellene i REGISTRE-gruppen blir bevart.

### 2.2.2 TRAFIKK

Den andre gruppen er TRAFIKK-gruppen som inneholder alle opplysningene om trafikken på ferjene. Enten det er personer eller biler som transporteres. Dette er dataene som er grunnlag for statistikker, Samferdselsdepartementets tilskuddsordning og beregning av trafikkgrunnlag som skal til for å forsvare investering i nye broer og tunneller. Opplysningene er fordelt i 9 tabeller, hvorav mange er små hjelpetabeller. Men vi foreslår at alle tabellene i TRAFIKK-gruppen blir bevart.

### 2.2.3 Begrunnelse for bevaring

FerjeDataBanken er et viktig system for å fange opp oversikter over ferjetrafikken i Riksveinettet. Det er et system som er brukt i mange år og det bygger på programmer som ble brukt tidligere, til sammen er FDB-systemene brukt i neste 30 år. Systemet er viktig ved tilskuddsberegningen fra Samferdselsdepartementet.

### 2.2.4 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra

Informasjonen i avleveringstransaksjonene som er hentet fra FerjeDataBanken av 2006, ligger i flere tabeller i en ORACLE-database. Disse tabellene har en annen feltoppbygging og layout enn det tidligere systemet som ble kjørt i et DBASE-miljø. Det vil si at Vegdirektoratet har gamle databasefiler liggende med tidligere registreringer, helt tilbake til slutten av 1980-årene, og neste generasjon med datafiler fra 2006-versjonen.

Siden layouten på tabellene i de to systemene er så forskjellige, er det naturlig å operere med to forskjellige beskrivelser. Beskrivelsen av tabellene i 2006-versjonen kan finnes i dokumentet «Ny ferjedatabank» av Veginformatick AS opprettet 15. november 2006.



### **2.2.5 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme**

Avleveringen av FerjeDataBanken skal skje ved eksport av de tabellene som er bevaringsverdige, fra ORACLE-databasen til flate ASCII-filer. Alle feltene i tabellene skal være med.

Avleveringstransaksjonen kan inneholde semikolonseparerte felter eller felter med fast feltlengde. Hvis det er brukt ";" (semikolon) i tekster til et merknadsfelt, for eksempel i noen av merknadsfeltene i Comment-tabellen, kan det være bedre å bytte separasjonstegn til "|" (Vertikal Bar).

Avleveringen vil være en førstegangsavlevering av hele FerjeDataBanken, og både gamle og nye data skal være med. Men ved fremtidige avleveringer er det bare 2006-databasen som skal avleveres. For de gamle filene er denne avleveringen en engangsavlevering. Fremtidige avleveringer må skje med utgangspunkt i den nyeste versjonen av FerjeDataBankssystemet og avleveringsdetaljene må kanskje beskrives på nytt. Hvis det er mange nye registreringer i faste data eller mange trafikktransaksjoner, bør systemet avleveres på nytt hvert femte år.

## **Hoveddel 3 Informasjon som foreslås kassert**

DBASE-databasen består av datafilene med ekstension DBF, samt mange hjelpefiler. Disse hjelpefilene er statistikker, oversikter og beskrivelser, med forskjellige ekstensions som PRN, XLS, CDX eller bare TXT. Det er mange flere eksempler. Alle disse hjelpefilene foreslår vi å kassere, det er stort sett bare bearbeidede opplysninger, grunnlaget for rapportene er i DBF-filene.

FerjeDataBanken fra 2006 har mange tabeller. Vi foreslår å bevare tabellene fra tabellgruppene REGISTER og TRAFIKK, til sammen 24 tabeller, mens tabellene i gruppene SIKKERHET, BRUKSKVALITET og DRIFT foreslår vi å kassere. Det blir i tilfelle 15 tabeller som inneholder opplysninger om tilgangsrettigheter, datasikkerhet og logger. Disse opplysningene har bare kortvarig verdi så lenge brukerne registrerer data eller så lenge sikkerheten er nødvendig. Gamle filer som ikke er online, er ikke så mye utsatt for dataangrep eller uautorisert tilgang.