

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2022-12-09	Version 1.0
Fastställt av (i förekommande fall) Planath Susanne, Trafikverket	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Ev. projektnummer [Projektnummer]
Dokumenttitel Minnesanteckningar från NVDB-rådet – 29 november 2022		

Plats: Jönköping

Datum: 2022-11-29 (08:00 – 15:00)

Deltagande: Linnea Söderblom, Lantmäteriet
Mikael Bergqvist, Skogforsk
Torsten Wiborgh, Sveaskog
Selda Taner, SKR (fom 11.30)
Marianne Leckström, SKR
Linn Wihlborg, Helsingborgs stad
Lars Hammar, Transportstyrelsen
Susanne Planath, Trafikverket (ordförande)
Åsa Eriksson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket
Jörgen Ryding, Trafikverket

Delges: Deltagande
Jenny Gustafsson, Lantmäteriet
Marie Ljungh, Botkyrka kommun
Filiph Sundqvist, Sandvikens kommun

1. INLEDNING

Rådsmötet är uppdelat i två delar; Förmiddagen ägnades åt ett fältbesök där vi tillsammans med Biometria tittar hur det går till att samla in information på skogliga vägar i Götalandsprojektet.

Eftermiddagen ägnas åt att fånga upp vilka utmaningar och mål vi ser inom NVDB för en treårsperiod framåt.

2. FÄLTBESÖK

Förmiddagen ägnades åt ett fältbesök där vi tillsammans med Biometria tittar hur det går till att samla in information på skogliga vägar i Götalandsprojektet.

Jonas Karlsson, Biometria deltog och berättade om det arbete som pågår i Götalandsprojektet. Det har pågått sedan 2019 och en kvalitetshöjande insats görs på det skogliga vägnätet och inventerar cirka 15-25 000 km vägar per år. Planeras bli klart under nästa år.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2022-12-09	1.0

Vi besökte en skogsbilväg väster om Jönköping där Jonas tillsammans med Torsten och Mikael berättade och visade hur det går till att klassa vilken framkomlighet och tillgänglighet bilvägen ska ha. Även hur det går till att klassa vändmöjlighet och vilka svårigheter som finns för att få fram var det finns broar och vilken bärighet dom klarar av.



Bild. Mikael har genomgång vid en vändplan

Det var ett uppskattat besök som gjorde att deltagarna fick en större förståelse för de utmaningar man står inför vid fältinventering/datainsamling.

3. INLEDNING EFTERMIDDAG

Susanne inleder eftermiddagens möte med att hälsa alla välkomna. Vi startar med en kort "laget runt".

4. DAGORDNING

Susanne går igenom dagordningen. Inga övriga punkter tas upp.

Beslut 4:1 **Dagordningen godkändes**

5. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Ok. Som ett alternativ till att genomföra en dragning om hur Produktionen på Trafikverket jobbar, ser Trafikverket över möjligheten att spela in en film och som kan bli tillgänglig för alla.

Beslut 5:1 **Mötesanteckningar 2022-09-15 godkändes**

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2022-12-09	1.0

6. SCENARIOANALYSEN PÅ TRAFIKVERKET

Uppdraget med scenarioanalysen som påbörjades på Trafikverket för ett år sedan var att fokusera på hur förändrade krav från omvärlden skulle påverka verksamheten. 3-5 olika scenarier skulle tas fram och analyseras utifrån en SWOT-analys.

Resultatet skulle vara ett underlag för framtagande av en strategi för NVDB.

Hur genomfördes uppdraget

Intervjuer genomfördes både inom Trafikverket, med NVDB-rådet och med externa användare för att kartlägga ett nuläge, framtida trender och förväntningar som kan påverka förutsättningarna för NVDB. Resulterade i fyra scenarier. Tittade på respektive scenario utifrån målgrupp, datamängd, datakvalitet, datainsamling och koppling till andra databaser.

Därefter genomfördes en workshop med syfte att kvalitetssäkra och fördjupa framtagna scenarier och en workshop med syfte att identifiera svagheter, styrkor, risker och möjligheter jämfört med nuläget.

Slutrapport som beskriver scenarierna och SWOT-analysen.

Sammanfattning scenario

Scenario 1

NVDB har en hög kvalitet på data som är väl ajourhållen med ett begränsat innehåll, här prioriteras en hög täckningsgrad. Trafikverket tar ansvar för all data som finns i databasen och stöttar dataleverantörer i inrapporteringen av data. NVDB har fokus på samhällets behov och ska var enkelt att använda.

Scenario 2

Ett verktyg för Trafikverket - NVDB är utformat utifrån Trafikverkets behov och innehåller data som Trafikverket behöver för att fullfölja sina åtaganden. Datakvalitet och täckningsgrad bestäms av Trafikverkets behov, liksom användbarheten som formas med fokus på Trafikverkets användare. Trafikverket tar ansvar för all data som finns i databasen.

Scenario 3

Digital spegling - NVDB innehåller stora mängder data med hög kvalitet och täckningsgrad vilket upprätthålls med hjälp av automatiserade metoder (t.ex. lidardata / 360-scanning) snarare än inrapporterad data från kommuner och andra aktörer.

Brett samarbete och bred grupp av användare. Stora mängder data som resulterar i komplex databas där specialkompetens behövs för att nyttja informationen. Automatisering är en förutsättning. Trafikverket tar ansvar för databasen men hämtar hem data från andra databaser. NVDB finns tillgänglig för "alla" med olika behörighetsnivåer.

Scenario 4

Ett referenssystem - NVDB är Sveriges referenssystem för väginfrastrukturen.

Referenssystemet har god datakvalitet, t.ex. genom bra X-Y-Z positionering. Har en hög kvalitet på data som är väl ajourhållen med ett begränsat innehåll. Olika aggregeringsnivåer

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2022-12-09	1.0

(körfältsnivå, sammanhängande länkar etc.) erbjuds för ökad användbarhet. Det kräver väl fungerande kopplingar till andra databaser och en kompletterande arkitektur för att dataset enkelt ska kunna knytas till referenssystemet. Metadata om kvalitet viktigt för kompletterande arkitektur.

Sammanfattning

Trafikverket avser inte att gå vidare med något enskilt scenario från analysen och materialet är inte avsett för egentlig spridning. Framtagna scenarier och SWOT-analys ska ses som ett stöd för ett fortsatt arbete med att ta fram en strategi för NVDB som troligen är en kombination av de antagna scenarierna.

En grupp på 5-6 personer på Trafikverket har börjat titta på detta. En prognos är att jobba fram ett underlag till våren. Kommer att presenteras på kommande rådsmöte.

EU-krav/ITS-direktivet pekar på att medlemsländerna ska fokusera på vägdata, till exempel trafikregeldata och pekar på att det ska finnas tillgängligt på större statliga vägar senast 2025 och på alla statliga och kommunala vägar senast 2028. Ett beslut är troligen på gång inom kort. Kommer också att påverka strategin.

Parterna i NVDB-rådet är viktiga och här är det viktigt att alla kan vara med och bidra för att få ut en så bra produkt som möjligt.

Beslut 6:1 Statusrapport om strategin på kommande rådsmöte

7. UTMANINGAR OCH MÅL

Resten av eftermiddagen ägnades åt att fånga upp utmaningar och mål vi ser inom NVDB för en treårsperiod framåt. Redovisning och diskussioner där respektive part redovisade vad man ser.

Skogsnäringen

NVDB är viktig för skogsnäringen och stora investeringar är införda för att använda data, både när det gäller kvalitetshöjande åtgärder i Götaland och applikationer för användning, tex Krönt vägval. Man räknar på en nyttofaktor 5:1.

Vill öka användningen ytterligare och ser behov av bättre kvalitet på höjddata, men även behov av bättre kvalitet på det skogliga vägnätet i Svealand och Norrland. Skogforsk har fått i uppdrag att titta hur man kan automatisera en insamling av data i Svealand och Norrland genom att nyttja data från lastbilar men även via fjärrhantering. Inget beslut taget än.

Viktigt med korta ledtider för att få in data.

Dynamiska data är viktigt och bland annat för att få bättre kontroll på vägar vid tjällossning. Även viktigt att ha kontroll på alla BK4-vägar.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2022-12-09	1.0

Transportstyrelsen

Tycker att scenarioanalysen och strategiarbetet är bra, ser ett behov av att reglera NVDB för att säkra ajourhållningen av data, det är en lång process, kan ta flera år.

Ser behov av att kombinera NVDB med andra datamängder, till exempel Strada som är beroende av ett heltäckande vägnät.

Utifrån projektet med framtidens trafikregler kommer troligen STFS behöva förändras, kanske dags att trafikföreskrifterna lyfts ur NVDB. En harmonisering av trafikföreskrifterna behövs för att i förlängningen göra dem maskinläsbara.

Transportstyrelsens har till uppgift att vara sista instans vid överklagningsärenden.

Utmaningar framåt är det ITS-direktiv som finns föreslaget, Rise utredning kring framtidens trafikregler, men även självkörande fordon, elektrifiering, digitalisering och automatisering kommer att påverka NVDB.

SKR/Helsingborg

NVDB behövs och är viktig för kommunerna men behöver anpassas för framtiden. För att det ska vara attraktivt att användas behöver ledtiderna för att checka in data kortas.

Viktigt också är att kunna lyfta fram den kommunala nyttan, men även att det finns möjlighet att ge ekonomiskt stöd till kommunerna för att dom ska ajourhålla data.

Se över om NVDB ska införa olika kvalitetsnivåer, och ställa relevanta krav på olika kommuntyper. Till exempel högre krav på befolkningstäta områden och lägre krav på mindre befolkningstäta.

Inom en kommun är det många avdelningar som jobbar med olika saker.

Det kommer bli ett större intresse från regioner att använda NVDB-data, jämfört med idag.

Helsingborg har idag fokus på egna vägdata, NVDB kommer i andra hand. Använder NVDBdata på statliga och enskilda vägar. Tydliggöra nyttan med att använda NVDB för att det ska få ett större fokus inom kommunen.

Helsingborg har vid några tillfällen tittat på att eventuellt inventera och leverera stadens gångnät i NVDB. Detta är inget aktuellt projekt men kommer på tal med jämna mellanrum.

Lantmäteriet

NVDB behövs och är viktig för Lantmäteriet. Satsar på att använda NVDB i sina kartprodukter och har tagit bort sin egen vägdata.

På sikt tänker Lantmäteriet även använda cykelnät och färjeleder från NVDB i kartprodukterna.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2022-12-09	1.0

För att det ska bli mer attraktivt är det viktigt att data kommer in snabbt och att ledtiderna kortas.

Det finns brister på det kommunala vägnätet i vissa kommuner, vad bör göras för att lyfta kvaliteten i de områdena?

När det gäller kvalitetsparametrar är lägesnoggrannhet och aktualitet de viktigaste.

Navigering för blåljus är viktig samhällsnytta och bör satsas ytterligare på.

8. AVSLUT OCH KOMMANDE MÖTE

Trafikverket plockar med det som kommit upp under mötet och med in i strategiarbetet.

Susanne tackar för dagen och mötet avslutas.

På mötet tagna beslut:

Beslut 4:1 Dagordningen godkändes

Beslut 5:1 Mötesanteckningar 2022-09-15 godkändes

Beslut 6:1 Statusrapport om strategin på kommande rådsmöte