

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Planath Susanne, Trafikverket	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel Minnesanteckningar från NVDB-rådet – 22 maj 2025		

Plats: Trafikverkets kontor, Solna Strand

Datum: 2025-05-22 (10:00 – 16:00)

Deltagande: Kristina Thureson, Sveaskog
Dan Lindström, Skogforsk
Daniel Noreland, Skogforsk (Punkt 7)
Alexander Karbassi, SKR
Veronica Sjöden, Nynäshamns kommun
Anna Kårén, Sundsvalls kommun
Linnéa Söderblom, Lantmäteriet
Susanne Planath, Trafikverket (ordförande)
Åsa Eriksson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket
Anna Forsell, Trafikverket (Punkt 1)
Prem Huq, Trafikverket (Punkt 1)
Caroline Morin, Trafikverket (Punkt 5)
Christopher Patten, Transportstyrelsen

Delges: Deltagande
Ahmed Amin, Lantmäteriet
Nilla Billing, Åstorps kommun
Jörgen Ryding, Trafikverket

1. MASKINLÄSBARA TRAFIKREGLER

Prem Huq och Anna Forsell, Trafikverket och Christopher Patten, Transportstyrelsen ger en statusrapport kring uppdraget med Maskinläsbara Trafikregler.

Uppdraget startade under hösten 2023 utifrån den överenskommelse som undertecknats mellan Transportstyrelsens och Trafikverkets GD. Målet är att leverera en realistisk genomförandeplan senast 30 juni 2026.

I genomförandeplanen ska man ta fram en tidplan för att få maskinläsbara trafikregler med data av god kvalitet för hela det samlade svenska vägnätet. Det ska harmonisera med utvecklingen av internationell lagstiftning inom området. Uppdraget omfattar alla trafikregler men följer prioriteringen i ITS-direktivet.

Fem deluppdrag har blivit fyra:

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

1. Piloter: kvalitetssäkra överensstämmelse mellan data, föreskrift och vägmärke
2. Begreppsmodellering: modeller för att beskriva begrepp och dess relationer
3. Regelverk: analys av juridiska förutsättningar och ändringar i trafikförordningen
4. Stöd till föreskrivande myndigheter och hantering av nationella databaser

Deluppdrag 1 – Pilot

Syftet med piloten är att visa hur mycket arbete som krävs för en kommun att uppnå full maskinläsbarhet för utvalda föreskrifter och belysa arbetsbelastningen mellan nuvarande lagstiftning, som inte kräver maskinläsbarhet, och en framtid där detta är obligatoriskt.

Den ska också demonstrera nyttjandet av maskinläsbara trafikregler för att kvalitetssäkra övriga data.

I piloten deltar följande kommuner: Göteborg, Västerås och Umeå. Alla tre kommuner har LTF-system som möjliggör skapandet av maskinläsbara trafikregler. För att data ska vara maskinläsbara ska föreskrifterna vara vägnätsanknutna. Totalt har ca 175 kommuner ett LTF-system idag. LTF-systemen är uppbyggda utifrån styrande & stödjande dokument hos Transportstyrelsen.

Det finns drygt 200 000 gällande trafikföreskrifter meddelade av kommuner idag (ca hälften berör parkering) och av dessa är 80% vägnätsanknutna. Det kan finnas fel i de föreskrifter som är vägnätsanknutna. Piloten fokuserar på Tättbebyggt område, Hastighetsgräns och Bärighetsklass.

Sammanfattningsvis kan man säga att alla tre kommunerna är stora och har både kompetens och förståelse för att arbeta med maskinläsbara trafikföreskrifter, de använder redan ett LTF-system och har en hög grad av maskinläsbarhet i sina föreskrifter. Kommunerna ser tydligt nyttan med maskinläsbarhet och god datakvalitet, men är samtidigt medvetna om att det fortfarande finns brister i deras föreskrifter.

Resultat av genomgång av föreskrifter och vägnätsanknuten data

Tättbebyggt område • Även om det är 100% är vägnätsanknutna enligt statistiken så finns det utmaningar • LTF-systemen och eventuellt STFS kan inte hantera stora polygoner – Göteborgs föreskrift ej fullt maskinläsbar på grund av detta • Det är texten som gäller även om det finns en polygon som är maskinläsbar

Hastighetsgräns • Statistiken ger en missvisande bild – metadata är inte korrekt i STFS (t.ex. är de flesta som inte är vägnätsanknutna i Göteborg upphävandeföreskrifter som borde varit bortsorterade) • Hur hantera upphävandeföreskrifter – de är ej vägnätsanknutna • Det finns glapp mellan olika föreskrifter • Det finns även överlapp

Bärighetsklass • Statistiken ger en missvisande bild – metadata ej korrekt • Det finns glapp mellan olika föreskrifter • Det finns även överlapp

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

Deluppdrag 2 – Begreppsmodellering

För att de data som utbyts inom offentlig förvaltning ska vara korrekta och tillgängliga finns ett nationellt ramverk för grunddata. Trafikverket ansvarar för utveckling av en grunddatadomän för transportsystemet.

Begreppsmodellen beskriver vad ett "vägnät" är, hur det skiljer sig från ett "vägobjekt" och vad som menas med ett "vägnamn".

Informationsmodellen beskriver att en *Vägsträcka* har attribut som *ID*, *geometri* och *vägnummer* och den är kopplat till en *Kommun*.

Dataspecifikationen beskriver att ett objekt av typen *Vägsträcka* ska levereras i GML-format med ett visst XML-schema, där attributet *vägnummer* är ett heltal och *geometri* anges som en linje i EPSG:3006.

Deluppdrag 3 - Regelverk

Vad ska uppdraget leverera? En realistisk genomförandeplan av maskinläsbara trafikregler för det samlade svenska vägnätet. En analys behöver genomföras:

- Maskinläsbara trafikregler med data av god kvalitet finns tillgängliga för det samlade svenska vägnätet.

Vad är maskinläsbara trafikregler?

- Definition av Maskinläsbara trafikregler:
 - Ett filformat som är strukturerat på ett sådant sätt att det enkelt kan läsas av ett datorprogram, vilket definieras i 1 kap. 4 § öppna datalagen (2022:818).
- Reglerna
 - Regeringen trafikregler (Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen) och lokala trafikföreskrifter (LTF), Bashastighet, högerregeln

Varför ska vi ha Maskinläsbara trafikregler?

Framgent behöver ADS-fordon kunna köra lika bra som en kompetent och pigg mänsklig förare (SAE 4-5) ○ Trafikregler är en viktig del av detta

- Trafikregler i ett maskinläsbart format är ett komplement till andra fordonssystem som optisk avläsning
- Förarstödsystem (ADAS) behöver data (SAE 1-3)
- Transportsystemet kan effektiviseras, exempelvis logistikplanering

I deluppdraget behöver man se över STFS-förordningen samt föreskrifter och om de behöver förtydligas eller behöver något tillägg.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

Deluppdrag 4 (och 5) - Stöd till myndigheter och hantering av nationella databaser

Stöd till föreskrivande myndigheter ○ Deluppdraget ska utgå från kartläggningen av föreskrivande myndigheters behov av stöd och utbildning vid förändrade krav som tas fram i deluppdrag 1. Deluppdraget kommer även utgå ifrån resultat från deluppdrag 3, som beskriver minimumkrav för leverans av trafikföreskrifter.

På kort sikt behöver TVTF utvecklas och ta fram information. På längre sikt behöver RDThandboken ses över, fortsatt utveckling av TVTF samt ta fram utbildningsunderlag.

Effektiv hantering av nationella databaser ○ Deluppdraget ska utreda olika alternativ för lagring, fastställande av geografisk position och kungörande av trafikregler för att tillgodose maskinläsbarhet och effektiva arbetssätt inom statliga myndigheter, kommuner samt näringslivets konkurrenskraft.

- Uppdraget kommer utreda och redovisa vilka regeländringar som krävs för att genomföra detta.

På kort sikt behöver BEATA och STFS utvecklas. På längre sikt fortsatt utveckling av BEATA och STFS samt utveckling av NVDB.

Vad händer nu och vad är nästa steg?

Tidplanen är att leverera en realistisk genomförandeplan senast 30 juni 2026, men innan dess ska olika författningsförslag utredas.

2. INLEDNING

Susanne hälsade alla välkomna till ordinarie NVDB-rådsmöte och till Trafikverket.

3. DAGORDNING

Susanne gick igenom agendan. Inga ytterligare inspel på övriga frågor.

Beslut 3:1 ***Dagordningen godkändes***

4. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Fråga om någon hade synpunkter på föregående mötesanteckningar och det var inga synpunkter så de kunde läggas till handlingarna.

Beslut 4:1 ***Mötesanteckningar 2025-03-06 godkändes***

5. STATUS AKTUELLA AKTIVITETER PÅ TRAFIKVERKET

Indatastöd och Ajourhållning

Långa utbredningar

Det finns långa utbredningar i NVDB som skapades under den forcerade uppbyggnaden i början av 2000-talet. De här utbredningarna gör att det blir krångligt att ajourhålla

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

företeelser, vilket blir tidskrävande. Trafikverket har startat ett arbete med att stycka upp dessa utbredningar och målet är att alla kommuner med företeelser med över 100 utbredningar ska vara åtgärdad under 2025. *Upplever man att man fortfarande har för stora utbredningar efter att kommunen är åtgärdad, kan man kontakta Trafikverket för en punktinsats.*

Tidplanen som är uppsatt håller fortfarande och av 235 kommuner är nu 45 klara varav 34 st. xml-kommunerna (av 89 st.).

Korta länkar

Av totalt 263 kommuner som ska åtgärdas så har vi delat in dem i priogrupper utifrån ifall de använder tekniska system för leverans/hämtning av data och huruvida de använder direktincheckning eller inte:

Prio 1: direktincheckning – 23 st.

Prio 2: "vanliga" xml-leverantörer – 35 st.

Prio 3: övriga kommuner som har xml-system men levererar inte in via det – 60 st. Prio

4: kommuner som hämtar data till LV-databas – 25 st.

Prio 5: alla övriga – 120 t

49 kommuner är klara (av totalt 263/58 xml)

Prognosen är att vi sannolikt kommer att hinna med prio 1-4 innan uppdragets slut 30 juni.

Statistik – NVDB på Karta/Dataleverans

Applikationerna öppnades upp för allmänheten den 8 april 2024, och det första ärendet skickades in den 9 april.

I skrivande stund har 4161 ärenden skickats in via de två applikationerna. (3658 via NVDB dataleverans och 954 via NVDB på karta). Via NVDB dataleverans så har 265 användare skickat in ärenden, och 357 via NVDB på karta.

Topplista Kommun (inskickade förändringar per kommun)

1. Kävlinge (2888 förändringar)
2. Gotland (1633 förändringar)
3. Halmstad (1020 förändringar)
4. Laholm (823 förändringar)
5. Leksand (821 förändringar)

Det finns inskickade förändringar i alla kommuner i Sverige.

Biometrias inventering av Götaland – aktuell status

Skogforsk planerar en uppföljning av Biometrias inleveranser. Hur mycket är klart? Dan tänker göra en analys och därefter en rapport. Är det några särskilda områden som inte är aktuella så det går att göra ett snitt på hur komplext det kan vara. Återkoppla.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

Beslut 5:1 ***Följ upp arbetet med långa utbredningar och korta länkar på nästa möte***

Beslut 5:2 ***Återkoppla till Dan beträffande status av inventeringen i Götaland***

Dataprodukter och kvalitet

NVDB-Samverkan

Syftet med NVDB-samverkan är att, tillsammans med Lantmäteriet och kommuner, skapa ett forum där man kan utbyta erfarenheter kring kvalitetsbrister, förenklingar och förbättringar med syfte att säkra NVDBs dataproduktutbud. Senaste mötet genomfördes den 20 maj och följande deltog förutom Trafikverket: Lantmäteriet, Linköping, Ludvika, Västerås och Örnköldsvik.

På mötet presenterade Lantmäteriet sin utredning kring cykelvägnätet där man är intresserad att nyttja NVDBs. Man tror att man kan använda Cykelvägskategorier och ta bort delar då man byter skalområden. Man ser också ett behov av data från Gatunamn, Bro och tunnel, mm.

Dessutom en diskussion kring Gatutyp och dess klassning där vägnätet ligger i gränslandet för Tättbebyggt område.

Blåljuskollen

Lantmäteriet och Trafikverket har uppdaterat checklisten för Blåljuskollen. Förtydliganden och några förändringar. För vägdata har man bytt ut Funktionell vägklass mot Gatutyp.

Hur går det till att genomföra Blåljuskollen?

Man startar med en föransmälan och får en förkontroll på utpekade vägdata. Därefter anmäler man sig och rättar upp de brister som är upptäckta samt ser över sina arbetsprocesser. När man är klar och allt ser bra ut blir man godkänd.

I förkontrollen sker det maskinella kontroller på Funktionell vägklass, GCM-passage, Slitlager, Vaghållare, Vägnätsgeometri, Bro och tunnel, Gatunamn, Höjdhinder, Korsning och Övrigt vägnamn. Dessutom sker det visuella kontroller för Farthinder, Färjeled och Vaghinder.

Resultatet för Funktionell vägklass, GCM-passage, Slitlager, Vaghållare publiceras på Lastkajen och de andra kontrollerna skickas till kommunen.

Veronica tar upp att det inte kommer ut en komplett lista med brister, utan att man får ett visst antal, men nästa månad kommer det fler. Trafikverket undersöker det.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

Tillhandahållande

Väginformationskartan

Årets upplaga av Väginformationskartorna är nu publicerade och finns på Trafikverkets DiVA-portal. Finns som PDF-filer.

Metadatakatalog

Trafikverket testar skördning av metadata från egen metadatakatalog till de nationella portalerna (Dataportal.se och Geodataportalen).

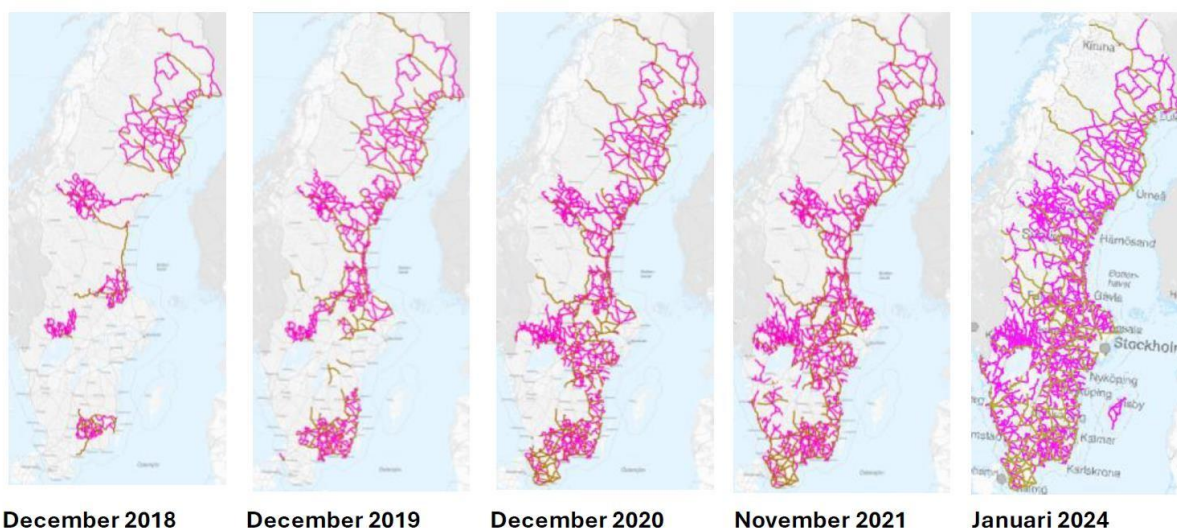
Navigering för Blåljus

Ny dataprodukt är utformad för navigering och innehåller egenskaper och regler för vägen som bedöms viktiga för att navigera rätt. Vagnätet är i 2D och man har reducerat datamängden för att göra den mer användarvänlig.

Beslut 5:3 Trafikverket undersöker listan med brister vid Blåljuskollen, är den komplett?

6. BK4-KOLLEN, VAD ÄR DET?

BK4-vagnätet har växt mycket sedan 2018 och är viktigt för skogsnäringen.



Figur 2. BK4-vagnätets utveckling sedan 2018. Bruna vägar är BK4 och rosa vägar är BK4s.

BK4-Kollen har till uppgift att visa på ställen där man genom att öppna upp för högre bärighet får ett bättre transportflöde.

Man tittar och gör analyser på befintligt vägnät i tre nivåer, hela landet, regionalt och lokalt. Fram till semestern kommer man göra de första analyserna.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

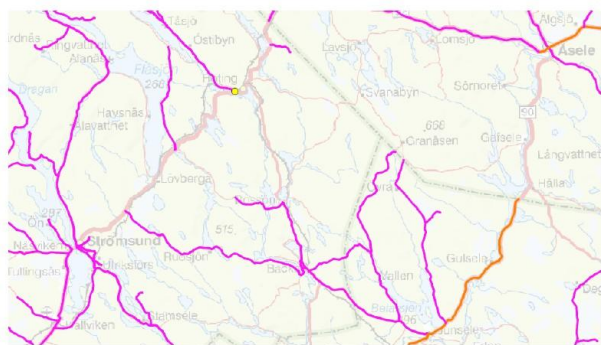
Hela landet

Analys av BK4 vägnätet nationellt. Syfte: Ge stöd till möten med den nationella bärighetsgruppen där "BK4-Kollen" avrapporteras minst 1 ggr/år.

Regional analys

Regional analys och förslag på BK4-förstärkningar. Syfte: Stöd till prio-möten med den regionala bärighetsgruppen. Ett exempel är en analys från virkesterminalen i Hoting, som visar svårigheter för omlastningsplats till tåg.

tydligt att det saknas ytterligare ett antal sträckor vilket kraftigt försvårar virkesterminalens användbarhet som omlastningsplats till tåg. Totalt hanterar Hotings virkesterminal omkring 185 000 ton virke och skogsbränsle årligen, motsvarande 3 500 – 4 100 enskilda transporter beroende på om de sker med 64- eller 74-tonsekipage, tomkörningarna efter avlastning oräknat.

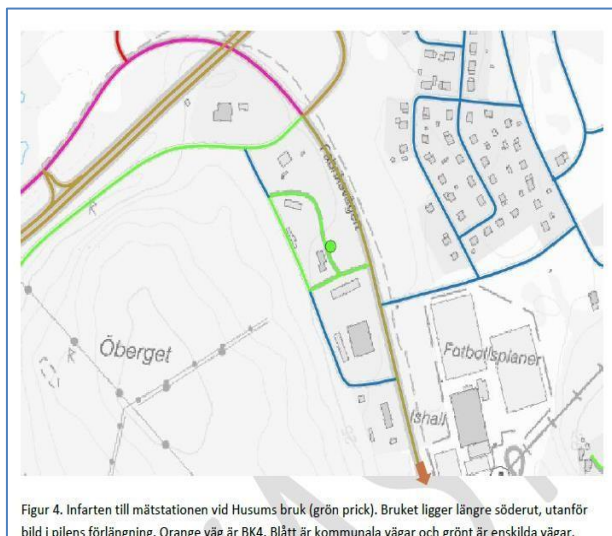


Figur 6. BK4-vägnätet runt Hotings virkesterminal där stora mängder virke lastas om till tåg. Här fattas flera korta sträckor för att möjliggöra transporter på BK4.

Lokal analys

Lokal analys och förslag på BK4-förstärkningar. Syfte: Stöd till prio-möten med skogsföretag/industrier. Ett exempel är en analys från mätstationen vid Husums bruk, där delar av vägnätet är BK2-vägar.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0



7. FOI-HÖJDDATA, RAPPORT KLAR, VAD BLIR NÄSTA STEG?

Daniel Noreland, Skogforsk berättade om det FOI-uppdrag som man tillsammans med Trafikverket genomfört. Projektet startade 2023-06-01 och avslutas 2025-01-31.

Behov

Skogforsk har i tidigare projekt observerat behov av högre noggrannhet på höjd- och plankoordinater i NVDB.

- Karaktärisering av rullmotstånd
- Realtidsuppföljning av vägstandard (ytuppmjukning mm)
- Siktsträcka för avläggsplacering mm.
- Nya ersättningsmodeller som tar hänsyn till energianvändning
- Energieffektiv ruttplanering (extra viktigt för elfordon)

Projektet "Förbättrade höjdvärden i NVDB"

Tillsammans med Trafikverket har Skogforsk nu genomfört ett projekt som syftar till att förslå:

- Metoder för att bestämma höjdvärden på samtliga Sveriges vägar till hög noggrannhet
- En datarepresentation som inte skapar konflikter med nuvarande data • En process för "dataproduktion och ajourhållning"

Metoder

Statliga vägar

- Belagda statliga vägar undersöks regelbundet av bilar för RST (Road surface testing), som med lasermätning kartlägger vägytan med centimeterupplösning.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

- Data från RST används för att ta fram koordinatspår som representerar vägens centrumlinje (mötesseparerade vägar får ett spår i vardera riktning.)
- Noggrannhet: ca 5 cm i höjddled.

Kommunala vägar, statliga grusvägar och enskilda vägar

- Varje väglänks geometri draperas på Markhöjdmodellen
- Noggrannhet: varierar. Sämre än RST, men mycket bättre än nuvarande tolerans på flera meter.

Dataformat

Ny företeelsetyp skapas som får samma dataformat oavsett datahärkomst.

”Hopp” kan uppstå i skarven mellan olika metoder. Användaren får i förekommande fall själv hantera sådana hopp.

Produktionsprocess

Enskilda vägar, kommunala vägar och statliga grusvägar behandlas först med draperingsmetoden. Därefter används senast tillgängliga data från RST på statliga belagda vägar.

Processen repeteras på årsbasis som ajourhållning.

Produktionen föreslås utföras av Trafikverket, vars verktyg idag visserligen inte är prestandamässigt optimerade för uppgifterna, men fungerar och är robusta. Data föreslås att lagras i Trafikverkets tillhandahållandemiljö och inte i grunddatabasen.

Rapporten finns nu tillgänglig på Trafikverkets publikationsdatabas för rapporter, mm.

[Metod för ökad noggrannhet på höjdvärden i NVDB : En möjliggörare för noggranna energiberäkningar och effektiv ruttning](#)

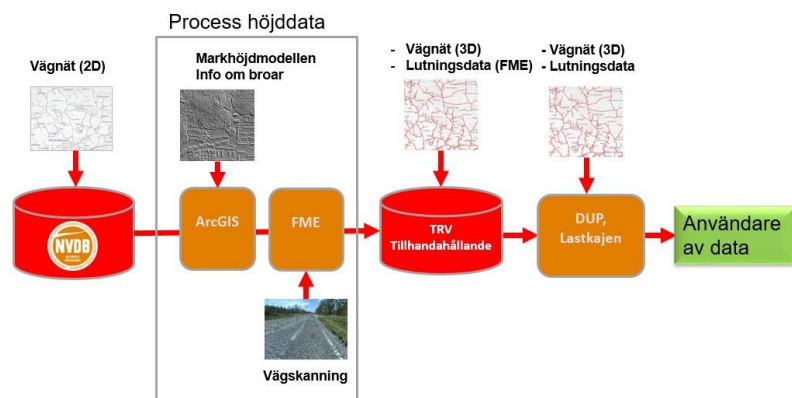
Test för ökad noggrannhet på höjdvärden i NVDB

Nästa steg blir att testa att lägga på höjdvärden enligt föreslagen metod under hösten. Det kommer att genomföras på Trafikverket med befintliga verktyg.

Vägnätet hämtas då från NVDB i 2D och därefter sker processing med höjddata från Markhöjdmodellen och Trafikverkets vägskanning. Då läggs höjddata på vägnätet från NVDB. Man börjar med enskilda vägar, kommunala vägar och statliga grusvägar behandlas först med draperingsmetoden. Därefter används senast tillgängliga data från Trafikverkets vägskanning på det statligt belagda vägar.

Glapp kommer att skapas där det finns broar, då höjdvärden i Markhöjdmodellen ligger på ytan under bron och inte på bron. Dessutom skapas en dataprodukt med lutningsdata. Tanken är att ajourhållning sker en gång per år och på hela det befintliga bilvägnätet.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0



En utvärdering kommer att genomföras efter testen och därefter tas ett beslut om det ska införas i produktion. Mer information på rådsmötet i höst.

Beslut 7:1 Följ upp testen med höjddata på nästa möte

8. UPPSTART AJOURHÅLLNING PÅ LANTMÄTERIET, HUR HAR DET GÅTT?

Ordinarie leveranser Lantmäteriet

Lantmäteriet ajourhåller enskilda vägnätet utanför kommunernas leveransområden. Ajourhållningen sker via ortofototolkning och felrapporter från kunder – höjd läggs på från markhöjdmodellen. Snabbat upp leveranstider och veckan efter inmätning levereras de direkt in i NVDB via Trafikverkets miljö och tekniska system. *Fungerar mycket bra!*

Skogliga leveranser

Idag tilldelas man ärenden av Trafikverket. Man är idag 5 stycken operatörer som hanterar ärenden. Successiv kompetensöverföring – bra dialog med Trafikverket. *Det går bra och är kul att jobba med!*

Problem med att hantera olika skogliga leveranser då de ser olika ut från olika leverantörer. Handledningar behöver tas fram för de olika leveranserna. Det här gör att ledtiderna blir långa. Bra med en gemensam mall för alla skogliga leveranser. Trafikverket har presenterat ett förslag på mall på SVDB-rådsmöte den 25 mars, där skogsbolagen tyckte det var en bra lösning. Beslutas att Trafikverket gör ett utskick till Skogsbolagen där man beskriver behovet att införa en mall och ett datum då det börjar gälla.

Ärenden från skogsstyrelsen

Har hanterat alla tilldelade ärenden ca 180 st. Konverterar ärenden till geodatabas och registrerar sedan i indataloggen och ViaEdo samt återkopplar. I början granskade Trafikverket ärendena men nu granskar Lantmäteriet varandra.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

Fortsättning

Man kan börja hantera leveranser från fler aktörer, felrapporter från kunder samt kvalitetshöjande åtgärder. Handledningar behöver tas fram.

Beslut 8:1 Trafikverket gör ett utskick till Skogsbolagen där man beskriver behovet att införa en mall och ett datum då det ska börja gälla.

9. STRATEGISK INRIKTNING FÖR NVDB –ÅRSHJULET

En mindre revidering är gjord och inga justeringar behövde genomföras i dokumentet. Beslut om att dokumentet uppdateras med ny version. Ny revidering genomförs våren 2026.

Beslut 9:1 Strategisk inriktning för NVDB uppdateras med ny version

10. ÖVRIGA FRÅGOR

Inga övriga frågor.

11. LAGET RUNT

Lantmäteriet: Lantmäteriet har fått ett Regleringsbrevsuppdrag där man ska ta fram en ny nationell strategisk plan för den samlade informationsförsörjningen. Ska genomföras tillsammans med parterna i Geodatarådet. Redovisas till departementet den 30 augusti.

Trafikverket: Det pågår ett förändringsarbete på Trafikverket där man genomfört en genomlysning av hur man arbetar. Nu pågår en Kraftsamling som är ett förändringsarbete med fokus på att stärka Trafikverkets leveransförmåga.

Systemansvariga för väg respektive järnväg är beslutade. Anna Eriksson blir ansvarig för väg och Malin Holen ansvarig för järnväg. Tanken är att det här ska ge en bättre helhetssyn på leveranserna inom Trafikverket.

SKR/Nynäshamn/Åstorp/Sundsvall: SKR kommer att följa arbetet med maskinläsbara trafikregler och har skapat en referensgrupp på cirka 10 kommuner. Man har bjudit in uppdraget för att informera referensgruppen om ett par veckor.

Sundsvall har testat att skapa en egen AI-plattform för att enklare komma åt information i dataproduktspecifikationerna. *Anna kan dema på nästa möte*. Man har upptäckt en del brister i NVDB för vägghållare och håller på att rätta upp det.

Hos Nynäshamn tittar man på kvaliteten för övriga vägar till blåljus som man inte kan leverera till Trafikverket eller Lantmäteriet idag, till exempel elljusspår. Problem vid ajourhållning då man får felmeddelande även på gamla länkar. Vill ha de relevanta felen.

Skogforsk/Sveaskog: Man tittar på en förtolkning av Tillgänglighetsklass med hjälp av jordarter och fuktighetsklassning. I samband med avverkningsklassning används NVDB, kan

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2025-06-05	1.0

berätta mer om det på nästa rådsmöte. Börjat titta på dynamiska vägdata där man med hjälp av väder förutbestämmer transporter, tjäldjup, mm.

Sveaskog tittar på avverkningsdata för att bedöma när man kan avverka och hur man ska transportera sig från A till B. 2018 var det mycket bränder, hur kan man förebygga att det uppstår igen, vad har vi lärt oss? Viktigt med kännedom om vägarna och dess framkomlighet. Hur man får tillgång till vatten, mm. Man har tagit fram ett dataset med broar som man kommer att skicka över till Trafikverket, för att testa och lägga in i NVDB. Är intresserade av att snabba upp processen med data in till NVDB. Hittills levereras 1 ggr/år.

Transportstyrelsen: Maskinläsbarheten kommer påverka Transportstyrelsen och NVDB. NVDB behöver tillåta planerade vägar. Man behöver även lägga in tillfälliga föreskrifter som är kortare än 6 månader.

12. AVSLUT OCH KOMMANDE MÖTE

Susanne tackar för dagen och mötet avslutas.

Nästa möte blir via Skype den 16 september.

På mötet tagna beslut:

- | | |
|-------------------|--|
| <i>Beslut 3:1</i> | <i>Dagordningen godkändes</i> |
| <i>Beslut 4:1</i> | <i>Mötesanteckningar 2025-03-06 godkändes</i> |
| <i>Beslut 5:1</i> | <i>Följ upp arbetet med långa utbredningar och korta länkar på nästa möte</i> |
| <i>Beslut 5:2</i> | <i>Återkoppla till Dan beträffande status av inventeringen i Götaland</i> |
| <i>Beslut 5:3</i> | <i>Trafikverket undersöker listan med brister vid Blåljuskollen, är den komplett?</i> |
| <i>Beslut 7:1</i> | <i>Följ upp testen med höjddata på nästa möte</i> |
| <i>Beslut 8:1</i> | <i>Trafikverket gör ett utskick till Skogsbolagen där man beskriver behovet att införa en mall och ett datum då det ska börja gälla.</i> |
| <i>Beslut 9:1</i> | <i>Strategisk inriktning för NVDB uppdateras med ny version</i> |