



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, UHvåda	Dokumentdatum 2015-06-17	Version 1.0
Fastställt av (i förekommande fall) [Fastställt av (personlista)]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Ev. projektnummer [Projektnummer]
Dokumenttitel <b>Minnesanteckningar från NVDB-råd 17 juni 2015</b>		

Plats: Skogforsk, Uppsala

Datum: 2015-06-17

Deltagande: Ove Sundström, Lantmäteriet  
Ulf Eriksson, Lantmäteriet  
Dennis Andersson, Trafikverket  
Tomas Löfgren, Trafikverket  
Jan-Eric Oskarsson, Trafikverket  
Lena Eklund, Transportstyrelsen  
Marie Ljung, Botkyrka kommun  
Erik Levander, SKL

Frånvarande: Marianne Leckström, SKL  
Gert Andersson, Skogforsk  
Mikaela Hedberg, Transportstyrelsen

Delges: Deltagande  
Frånvarande  
Per Wenner, Trafikverket

---

## 1. PRESENTATION AV SKOGFORSK

Magnus Thor hälsar välkommen till Skogforsk. Skogforsk ska tillföra tillämpbara kunskaper, tjänster och produkter som bidrar till ett lönsamt, hållbart svenskt skogsbruk och på så sätt säkerställa viktiga samhällsmål. Har ca 110 stycken anställda på orterna Uppsala, Sävar och Ekebo.

Är organiserat i två forskningsområden och sex forskningsprogram. En viktig del är planering, där man bland annat utvecklar och arbetar med planerings- och analysverktyg för skogsvård och avverkning, hjälpmedel för optimering, samt olika standards, här jobbar bl.a. Gert Andersson. Under ett år sker ca 200 000 stycken avverkningar som ska transporteras till cirka 1000 stycken platser.

## 2. INLEDNING - DAGORDNING

Dennis inleder mötet och går igenom punkterna på dagordningen.

Dennis hälsar Erik Levander, SKL välkommen som ny medlem i NVDB-rådet. Dessutom avtackas Jan-Erik Oskarsson som slutar på Trafikverket och i NVDB-rådet.

Kort presentationsrunda där alla medlemmar presenterade sig.

**Beslut 2:1 Dagordningen godkändes**



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-06-17	1.0

### 3. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Genomgång av föregående minnesanteckningar.

#### **Beslut 3:1 Mötesanteckningar 2015-04-15 godkändes**

### 4. INFORMATION

#### **Transportstyrelsen informerar om automatisering av trafikföreskrifter**

Lena informerar om automatisering av trafikföreskrifter.

STFS/RDT är den databas där trafikföreskrifter ska finnas för att vara giltiga. Det är upp till respektive beslutsmyndigheten som levererar data dit att se till att det är rätt kvalitet på uppgifterna. Transportstyrelsens uppgift är att tillhandahålla en lagringsplats och en webbplats som visar upp dessa föreskrifter. Trafikverket tillhandahåller sedan den lägesknutna informationen vidare till användare.

En projekt har pågått där målet har varit en helautomatiserad process, det vill säga från att informationen kommer till RDT och tills den finns tillgänglig för kunder på Trafikverket, men de tester som genomförts i projektet visar att omfattande insatser kommer att behövas för att den automatiserade processen ska ge trafikregeldata i NVDB med en acceptabel kvalitet. Därför stoppas nu projektet och två utredningsuppdrag initieras.

Ett uppdrag är att klarlägga hur samhällets behov av trafikregeldata med hög kvalitet kan tillgodoses på ett effektivt sätt och vilka förändringar som behövs för det. Det projektet drivs av Transportstyrelsen och ska vara klart den 18 juni och det andra uppdraget är att utifrån en beskrivning av nuläget för en manuellt hanterad ajourhållning - inklusive avvikelshantering- av trafikregeldata till NVDB föreslå förändringar som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till att möta de behov som ställs på trafikregeldata i NVDB.

Exempel på brister som upptäckts:

Det utan jämförelse största problemet är att data från externa system (kommunala LTF-system) i för hög grad har brister i vägnätsanknytningen.

De externa systemen har brister som gör att fel genereras automatiskt. Exempelvis finns det system som genererar fel i trafikregeln *Förbud mot infart*, där systemet redovisar att förbudet gäller i båda riktningarna trots att det bara ska gälla i en bestämd riktning.

Idag finns det fyra system som kan användas för att leverera trafikföreskrifter till RDT.

När nya vägavsnitt öppnas för trafik ska trafikföreskrifter ha beslutats och trätt i kraft i god tid. När trafikföreskrifterna kommer senare innebär det att det under en viss tid saknas nödvändiga trafikregler.

Mallar finns framtagna hur man ska skriva trafikföreskrifterna från Transportstyrelsen, men de används inte alltid, och detta gör att det kan bli svårt att tolka den.

Problematiken liknar till viss del det som Lantmäteriet har haft då de får data. LM har byggt ett system LINA för att lösa detta. Vad kan man göra inom beslutsmyndigheten? Kan man hjälpa varandra mera? Att utforma föreskrifter och att respektive nämnd (på kommun) tar beslut och publicering.

Många av kommunerna är idag inte medvetna om att det är stora kvalitetsbrister i BTR-data.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-06-17	1.0

De två viktigaste frågorna som behöver lösas innan man går vidare är rättsfrågan och hur man höjer kvaliteten på indata.

### Ny hemsida för NVDB

Nu finns en ny hemsida för NVDB, med ett modernare utseende där man försökt att göra det tydligare för indatuleverantörer, användare och för de som vill rapportera avvikelser att komma åt information. Adressen är som tidigare [nvdb.se](http://nvdb.se)

### Blåljusprojektet

På Lantmäteriets hemsida finns det nu upplagt information om Blåljusprojektet (Geodata för blåljus), [www.lantmateriet.se/blaljus](http://www.lantmateriet.se/blaljus)

En pressrelease är också på väg ut som informationsinsats kring detta och förhoppningsvis även en artikel i Svenska Dagbladet samt information på Almedalsveckan.

## 5. BESLUT

### Kommunal trafik

Trafikverket föreslår att man använder den rutin som används inom Trafikverket då man utreder om man ska ta in en ny dataproduct eller då man ska förändra en.

Rutinen går ut på att man vid två tillfällen tar beslut på om man ska gå vidare och införa dataproducten i databasen. Vid första tillfället görs en grov värdering på inkommet förslag om att ta in en ny dataproduct och då tar man beslut om att utreda frågan vidare om dataproducten. Nästa steg i utredningen är att titta på hur datainsamling ska gå till, göra en kostnads-/nyttoanalys, mm och utifrån det ta ett beslut att införa dataproducten eller inte i NVDB-databasen.

Följande steg genomförs i rutinen:

1. Gör en grov värdering med grundläggande fakta. Ta beslut om utredning ska genomföras.
2. Ta fram kravställare, nytta/vinst, kostnader, att man kan samla in data på ett bra sätt
3. Besluta på NVDB-råd om dataproducten ska tas med i NVDB.
4. Förberedelsearbete för initial fångst och produktionssättning inklusive dokument (DPS, insamlingsregler mm) och vilka generella verktyg, tillämpningar och tjänster som ska användas för att tillhandahålla denna dataproduct.
5. Initial fångst och laddning. Denna aktivitet kan utföras i projektform eller inom löpande verksamhet. När denna är genomförd sker överlämning till förvaltning/löpande verksamhet.

Trafikverket föreslår att man genomför en utredning om att införa en ny dataproduct i NVDB – Kommunal trafik, där man gör mätningarna på ett enhetligt sätt. Detta skulle underlätta för Trafikverket vid användning ibland annat EVA-systemet och då man tar fram trafikprognoser (Samper och Emme) som då får tillgång till verkliga trafikmätningar i stället för som nu utgå från simuleringar. Kommunerna skulle få tillgång till Trafikverkets



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-06-17	1.0

trafikmätningar på det statliga vägnätet, samt simulerad trafik på icke mätta sträckor oavsett väghållare.

***Beslut 5:1 NVDB-Rådet godkänner att Trafikverket genomför en utredning om att införa en ny dataprodukt kommunal trafik.***

## 6. BEHOV AV BRA KVALITET PÅ HASTIGHETSGRÄNSER

Besök av Helena Stigson på Folksam som berättar om behovet av bra kvalitet på hastighetsdata i NVDB och kopplingen mellan vägs skylt och trafikföreskrift. Hon visar på den modell för säker trafik som finns och hur hastigheten påverkar vid krockar. Det finns tydliga samband att dödligheten minskar om man sänker hastigheten. Uppskattning att man kan minska med 40-60 liv per år, om man håller hastigheten.

I det försök (Grönt Ljus) som gjordes på Folksam för några år sedan använde man hastighetsdata från NVDB som ett stöd för bilföraren att hålla rätt hastighet. Vid en utvärdering av försöket så hade 1 av 5 synpunkter och irritation på att NVDB och den skyltade hastigheten inte stämmer överens, och man bedömde att NVDB inte hade tillräckligt bra kvalitet.

Grönt ljus visar på att merparten håller hastighetsgränsen om man får en lägre kostnad på sin försäkringspremie.

Under den period som Grönt Ljus pågick kom det in cirka 7 400 stycken rapporter om fel i NVDB.

Trafikverket har gjort en kvalitetskontroll på de hastighetsdata som finns i NVDB och den visar att den stämmer till 99 % väl överens med trafikföreskriften, men att det är upp till 15% brister i förhållande till skylten. Därför är det viktigt i en avvikelshantering att beslutsmyndigheten justerar läget på skyltarna så att de överensstämmer med föreskriften.

Viktigt att få till en avvikelshantering där man åtgärdar avvikelser snabbt och att justering sker både på föreskrift och på skyltläge.

## 7. ÖVRIGA FRÅGOR

### **Brister mellan enskilda vägnätet och informationen i fastighetsregistret**

En jämförelse är gjord av SCA mellan väghållare i NVDB och informationen om vägsamfälligheter i fastighetsregistret (FR) på Lantmäteriet. Här finns det skillnader och ofta saknas eller ej uppdaterad information i NVDB. Lantmäteriet har startat ett arbete att uppdatera informationen om gemensamhetsanläggningen i FR utifrån samfällighetsföreningarnas uppgifter, men inget görs i det arbetet med kopplingen till vägnätet i NVDB.

- Hur ska vi gå vidare för att höja kvaliteten på väghållaruppgiften?

Frågan tas med till nästa NVDB-råd när skogsnäringen är med.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-06-17	1.0

## Svensk geoprocess

Arbete påbörjat för temat Kommunikation (väg/järnväg) inom Svensk geoprocess och ska vara klart i november 2015. Projektmålet är att ta fram specifikationer och samverkansprocesser. I arbetsgruppen finns det representanter från bland annat Lantmäteriet, kommunerna, Trafikverket och skogsnäringen. Olle Johansson, konsult från Metria, håller ihop gruppen.

Exempel på några frågeställningar som kommit upp vid första mötete i arbetsgruppen:

- Har kommunerna krav/behov på delar ur de nationella modellerna som idag inte är tillgodosedda?
- Vad behöver LM från NVDB?
  - Vägboom ajourhålls inte i GGD (*Lantmäteriets grunddatabas*), svåra att samla in.
  - Huvudjärnvägsspår (hur finns det i NJDB?)
- Behövs vägytor?  
Hur skulle man kunna skapa vägytor automatiskt.
- Lantmäteriets verksamhet i förhållande till kommunernas verksamhet. (*I vissa fall har Lantmäteriet mer aktuella geometrier än kommunerna inom kommunens egna ansvarsområde (s.k. kvalitetsområde) men levererar oftast inte dessa till NVDB*)
- Namnsättning av gator och vägar
- 
- Är kommunerna benägna att förändra sina processer?
- Var ska gatunamn lagras?  
Idag i NVDB, LM ska hämta hem gatunamn men gör det inte än så länge.

## Övrigt

Till nästa NVDB-råd återkommer Trafikverket med en eventuell ersättare för Jan-Eric. På mötet hann vi inte gå igenom punkten om syftet med NVDB-rådet, den tas med på nästa möte. Vi planerar för att gå igenom Inriktningsdokumentet på mötet i december.

## 8. KOMMANDE MÖTEN

Nästa möte blir ett lync-möte den 17 september. Förslag att vi utökar mötet i december till ett två-dagars möte. Trafikverket undersöker om det är möjligt.

### På mötet tagna beslut:

*Beslut 2:1 Dagordningen godkändes*

*Beslut 3:1 Mötesanteckningar 2015-04-15 godkändes*

*Beslut 5:1 NVDB-Rådet godkänner att Trafikverket genomför en utredning om att införa en ny dataprodukt kommunal trafik.*

---