

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Andersson Dennis, UHvåda	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från NVDB-råd 3-4 december 2015		

Plats: Lantmäteriet

Datum: 2015-12-3/4

Deltagande: Ove Sundström, Lantmäteriet
 Ulf Eriksson, Lantmäteriet
 Dennis Andersson, Trafikverket
 Åsa Eriksson, Trafikverket
 Tomas Löfgren, Trafikverket
 Marianne Leckström, SKL
 Gert Andersson, Skogforsk
 Marie Ljung, Botkyrka kommun
 Lena Eklund, Transportstyrelsen (Dag 2)

Frånvarande: Erik Levander, SKL

Delges: Deltagande
 Frånvarande
 Per Wenner, Trafikverket

1. 2015-12-03 - INLEDNING - DAGORDNING

Dennis inleder mötet och går igenom punkterna på dagordningen. Inga nya punkter tas upp.

Erik Levander har inte möjlighet att delta på mötet. Marianne meddelar att hon och Erik fortsätter att delta på NVDB-rådet. Åsa Eriksson, Trafikverket deltar på det här mötet och representerar tillhandahållandesidan på Trafikverket. Dessutom deltar Ulrika Johansson på två punkter under dag 1, Anders Pikkuniemi (workshop, dag 1), Torbjörn Djuvfelt (ANDA, dag 2) och Ingemar Halvorsen (ANDA, dag 2).

Beslut 1:1 Dagordningen godkändes

2. INFORMATION FRÅN LANTMÄTERIET

Ny organisation

Lantmäteriet har ny organisation från 1/1 2015. Division Geodata (tidigare Division Informationsförsörjning) har förändrats. Bland annat har tidigare GeoSE flyttats in i denna division under namnet Myndighetsuppdrag, har till 98% uppdrag mot Förvarsmakten. Projektet Svensk geoprocess ligger i denna division, under enheten Geografisk information.

Geodata i 3D

Regeringsuppdraget kring 3D har resulterat i att ett nytt formellt projekt för nationella geodata i 3D startas upp den 1 december i år, och som kommer att pågå 2016-2017, bl.a. har en 3D-demonstrator tagits fram. Inom Svensk geoprocess är bygnadsmodell för 3D under utveckling. Inom Smart Built Environment diskuteras också 3D-frågor.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, UHvåda	Dokumentdatum 2015-12-21	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Öppna data

Lantmäteriet arbetar aktivt för att göra kartor och geografisk information tillgängliga som öppna data. De data som beslutats att öppnas upp och blivit fritt tillgängliga och fria att använda är från den 1 juli 2015 Översiktskartan och en enkel höjdmodell. Från den 1 januari 2016 kommer Väg-, Terräng- och Fjällkartan samt Swepos-nätverk (meter-noggrannhet) bli öppna data.

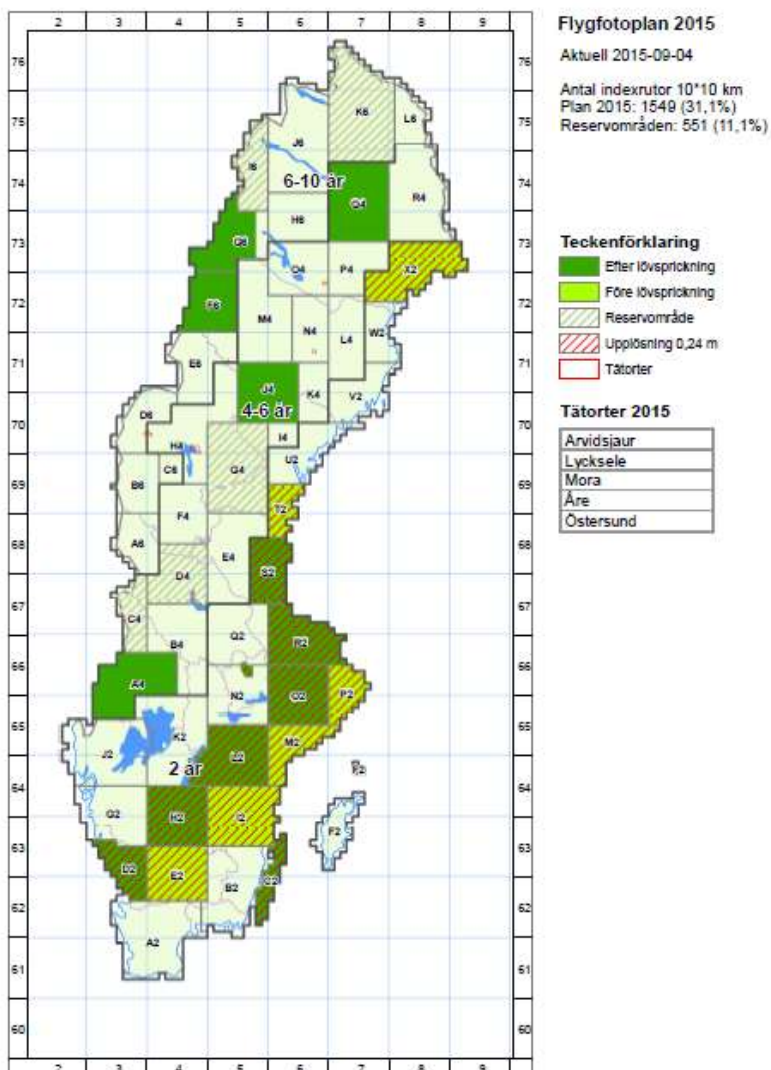
Den 18 december 2015 kommer data från Lantmäteriet att släppas till Minecraft, vilket i Danmark skedde för ett år sedan.

Geodatasamverkan

Kommuner fortsätter att ansluta sig. Kiruna och Heby är snart på gång in. 209 kommuner är nu med och ett tiotal tillkommer vid årsskiftet.

Flygfoto och ortofoto

Målet uppnått enligt bildförsörjningsprogrammet: 35% 2015.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, UHvåda	Dokumentdatum 2015-12-21	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Nationella höjdmodellen

Hela fjällområdet kommer inte att klaras av under 2015. Ajourhållning ska ske från flygbilder, laserskanning eller annat. Inom Svensk geoprocess kommer man att samarbeta kring flygfotografering och laserskanning mellan Lantmäteriet och kommunerna. Test pågår i Stockholms län.

3. INFORMATION FRÅN BLÅLJUSPROJEKTET

Bakgrund

Blåljusaktörerna har idag inget gemensamt kartstöd och det fungerar inte tillfredsställande hos många aktörer. Det finns stort utrymme för förbättring.

Under 2014 och 2015 genomfördes ett samverkansprojekt - "Alla blåljusaktörer ska ha bästa geodata - och samma". Tanken var att ingen ska ha sämre karta än vad som kan tas fram inom offentlig verksamhet. Projektet finansierades av MSB 2:4 krishantering.

Projektet resulterade i en beskrivning av den utpekade informationsmängd som blåljusaktörer bör ha tillgång till samt beskrivning av den gemensamma process i vilken informationen skapas.

Informationsmaterial och aktiviteter för att sprida informationen, ett av projektets huvudsyften, togs fram, liksom förslag och rekommendationer för fortsatt arbete. Ytterligare ett resultat blev att konceptet för "Blåljuscertifiering" av (kartverksamheten i) kommuner testas tillsammans med Södertörns kommunerna. Tanken är att kommuner ska kunna mäta sig med varandra kring huruvida deras geodata är blåljuscertifierade.

I juli 2015 gick Lantmäteriet ut med ett pressmeddelande om planerna om gemensamma geodata för blåljus och gensvaret blev stort. Frågan är angelägen och det är relativt okänt att Blåljus inte självklart är försörjda med bra kartor och adresser. Ekonomistyrningsverket uppmärksammade initiativet och samverkan och lyfte fram att "Samhällsnyttan och inte det egna uppdraget har blivit vägledande för de olika aktörerna".

Slutsatsen från projektet är att en nationell samordning behövs, så att det blir konkreta förbättringar och enklare för blåljus att ha tillgång till rätt kartstöd – en gemensam "blåljuskarta".

Nytt projekt

Lantmäteriet har i och med detta tagit initiativ till fortsatt samverkan för att ta fram en "blåljuskarta". Planering har påbörjats och ansökan om 2:4-medel har lämnats in till MSB. Besked om finansiering lämnas till projektet i februari -16.

Målsättningen är att det ska vara lätt att hitta rätt data och kunna uppdatera. Alla ska ha aktuell information från Lantmäteriet, Trafikverket och kommunerna i sina system (som lägsta nivå), utifrån den objektlista som togs fram i tidigare projekt. En "blåljusprodukt" ska kunna konsumeras på ett sätt som är funktionellt för blåljusaktörerna dvs även av system som ska fungera off-line. Rutiner och organisation ska skapas så att blåljusaktörerna har en gemensam ingång för beställning, hämtning, uppdatering och felrapportering.

Deltagare i projektet är Lantmäteriet, Trafikverket, blåljusaktörer, systemleverantörer (Carmenta, Daedalus, Core, Alamos, CRISS), Trafikverkets projekt för nytt ledningsstöd för operativ trafikledning, MSB och SKL/kommunerna.

Datainnehåll

- Bakgrundskarta (Lm) som har harmoniserad presentation genom skalområden, jmf Topografisk webbkarta, SOS-Alarms Sverigekarta.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

- Adresser (Lm), i ett sökbart format
- Namn på platser och andra objekt (Lm) ortnamn, byggnadsnamn, anläggningsnamn, populärnamn m.m.
- Väginformation från NVDB + TrV, där urval och presentation anpassats till blåljusaktörernas behov. Sökbara begrepp som vägnamn, trafikplats m.m.
- Järnvägsinformation från NJDB
- Ändamål/funktion (Lm) för byggnad och anläggningsområden sökbart. Ex. skola, sjukhus, avfallsanläggning, fotbollsplan

Tidplan

Planering och bemanning sker under 2015. Definition av en produkt, specificering av funktion och organisation för "en ingång" sker under 2016, liksom utveckling och test av produkten samt driftsättning av "en ingång". Utvärdering och information sker under 2017.

4. SVENSK GEOPROCESS TEMAUPPDRAG KOMMUNIKATION

Inledning

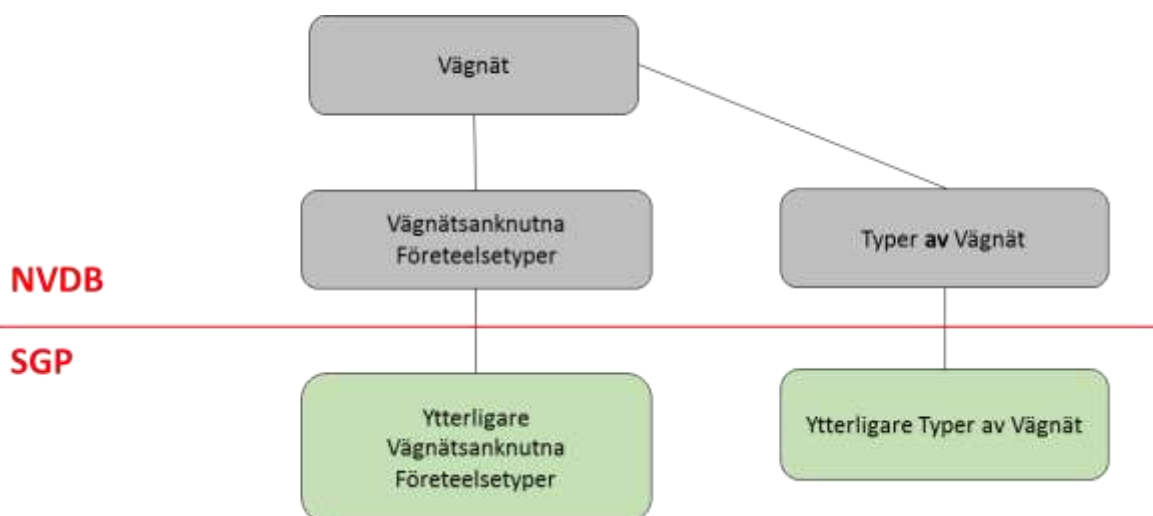
Status för Tema Kommunikation/Väg och Järnväg: Projektet befinner sig "mitt i arbetet" och är försenat tidsmässigt.

Detta tema handlar, liksom projektet Svensk geoprocess i sin helhet, om kommunernas och Lantmäteriets samarbete men Trafikverket är också viktigt i detta tema. Syftet är främst att stödja nybyggnation och projektering men det finns också ett syfte att stödja övergripande transportplanering och ruttplanering.

Projektet ser bland annat behov av en ny klassning av vägnätet, i och med att Funktionell Vägklass (FVK) inte är anpassat för samhällsbyggnadsprocessen (Gert Andersson rekommenderar projektet att kontakta Skogens datacentral, SDC, för att få reda på hur FVK tillämpas inom skogsnäringen). Projektet ser även framför sig fler typer av vägar som idag inte finns i NVDB (traktorvägar, ridvägar, MTB-leder etc.).

Utökning till NVDB

Idén är att den nya dataproduktspecificationen ska utgöra en utökning eller ett förslag till utökning av NVDB enligt figur nedan. Projektet menar att det vore önskvärt om en utökning av NVDB kunde genomföras och förvaltas inom ramen för nuvarande NVDB.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

En annan frågeställning är om Svensk geoprocess utifrån främst kommunala behov behöver tillhandahålla en alternativ datautbytesmodell som kan användas med andra aktörer än Trafikverket och kanske också som en temporär lösning innan utökning av NVDB har skett.

Dataproduktspecifikationen beskriver tillsammans med processbeskrivningen ett framtida scenario av detta tema och ett arbetsflöde där flera aktörer samverkar för att effektivisera samhällsbyggnadsprocessen.

Probleminventering

Processbeskrivningen innehåller en redogörelse av hur samverkan kring insamling, lagring och tillhandahållande ska gå till och tas också fram inom Svensk geoprocess. Projektet har under detta arbete identifierat viktiga problem i processerna kring NVDB/vägdata/järnvägsdata:

- Samverkan är otydlig och ofullständig
- Samverkan är inte effektiv

Marie redogjorde för samverkansprocessen ur ett kommunperspektiv. Det handlade om

- Problem med inleverans, bl.a.
 - Registrering i LTF medför inte att det blir rätt i NVDB
 - Saknas ett verktyg för att redigera allt i NVDB, vilket minskar viljan att leverera
- Avtalsmässiga problem, bl.a.
 - Sammanhållet ansvar för leverans saknas hos kommunerna
 - Avtalen har ingen morot eller vite
- Otydligheter i samverkan mellan kommuner och Trafikverket, bl.a.
 - Långsam uppdateringstakt
 - Kommunerna har många företeelsetyper att uppdatera, används verkligen alla? Ge återkoppling kring användningen!
- Kommunernas nytta med NVDB, bl.a.
 - Fler kommunala företeelsetyper behövs för att det egna kommunala nätet ska kunna släppas
 - Klassning av vägnätet behöver ändras och kompletteras

Även kvalitetsfrågor presenterades:

- Klassning
 - Lantmäteriets definitioner stämmer inte mot NVDB
 - Saknas enhetlig klassning av vägarna i NVDB. Funktionell vägklass fungerar dåligt.
- Datastruktur
 - NVDB har komplex struktur
 - Saknas adresskoppling till vägnätet för navigering till adresser
- Fullständighet
 - Fullständighet för vägnamn/gatunamn saknas i NVDB
- Lägesnoggrannhet
 - Geometrier matchar inte mellan NVDB och Lantmäteriet (+-4m)
- Aktualiteten brister och är ”osäker”
 - Saknas metadata om LM:s väginformation
 - Enskilda vägar – för lång omloppstid.
 - Skogens uppdatering vs. LM:s bildförsörjning, behövs tätare kommunikation/samsyn?
 - Långa intervall mellan dataleveranser leder till resursproblem hos NVDB's interna verksamhet
 - Uppdatering i grunddata (internt LM mellan div F och I) sker inte per automatik

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

5. WORKSHOP – HANDLINGSPLAN NVDB

Bakgrund

Ett inriktningsdokument för NVDB 2014 – 2016 togs fram i slutet av 2013, med tillhörande handlingsplan med aktiviteter. Det är denna inriktning som styr hur arbetsinsatser ska prioriteras i NVDB-verksamheten. För att kunna prioritera rätt är det viktigt att inriktningen följer med i utvecklingen och kan förändras vid behov. Därför är det nu dags att se över inriktningen inför de kommande åren 2016 – 2018.

Syfte och mål

Syftet med denna workshop är att revidera inriktningsdokumentet och prioritera aktiviteter för en uppdaterad handlingsplan. Målet är att få fram underlag för att revidera inriktningsdokumentet och att få inspel till handlingsplanens prioriteringar

Nyheter och trender som påverkar inriktningen

Deltagarna "brainstormade" och kom upp med en mängd nyheter och trender som påverkar NVDB. Deltagarna grupperade dessa på tavlan och kom gemensamt fram till följande kategorier (utan inbördes rangordning):

- Finans/Rationalisering (Nya förutsättningar för tillhandahållande, Minskade statliga anslag, Urbaniseringen: Små kommuner - mindre resurser, Digitaliseringen i samhället har ökat, Nya förutsättningar för samverkan kring insamling)
- Förväntningar (Större spridning och intresse för geodata bl.a. p.g.a. Iphone, Ipad etc., "Alla" förväntar sig att hitta "allt" med datorstöd, Nya och hårdare krav från användaren, Ökad efterfrågan på cykeldata, Öppna data på LM och TRV, Säkerhet och blåljus ända ut i skogen, Kravet på gratis, 90-ton, Behov av snabb återkoppling av levererade data: snabbare tempo i samhället)
- Samverkan (Samverkan på alla nivåer från EU till lokalt, Ökad samverkan mellan kommuner, Standardisering: ökat behov av att byta data)
- Miljö (Miljöpåverkan allt viktigare, Bränsleminimering kräver hög datakvalitet)
- Kvalitet (Förarlösa fordon kvalitetskrav, Hög kvalitet på hastighetsdata/försäkringsbolag, Användning av automatisk hastighetsinfo i fordon, Data om hastigheter - högre krav)
- Övriga okategoriserade förändringar (Behov av incitament att börja uppdatera NVDB, Öppna data LM, kommuner, NVDB - Svensk Geoprocess, ANDA, NVDB kontra INSPIRE. Nya datamängder. Fixat och klart?, Länkade data stabila/unika identiteter, Nya format/sätt att tillhandahålla, Regionaliseringar, Vissa kommuner ökar användningen av NVDB, 74 ton?)
-

Beskriv och prioritera utmaningar

Övningen började med en genomgång av de utmaningarna som finns beskrivna i det gällande inriktningsdokumentet. Därefter genomförde deltagarna en "prick-övning" där varje deltagare fick tre prickar att fördela på de åtta utmaningarna.

Resultatlista:

1. Det ska vara enkelt att leverera och ajourhålla NVDB-data, 8 prickar
2. NVDB:s innehåll ska ge dataanvändaren och samhället stor nytta, 4 prickar
3. NVDB ska ha rätt innehåll utifrån avvägningen kostnad/nytta, 3 prickar
3. NVDB ska möjliggöra ett väl fungerande informationsutbyte med andra geodatakällor, 3 prickar
4. Nyttorna med NVDB är kända för dataanvändare och dataleverantörer, 2 prickar
5. Data från NVDB ska vara tillgängligt, tillförlitligt och användbart, 1 prick
6. NVDB ska ha en modern teknisk plattform, 0 prickar
6. Villkor och avgifter för användning av NVDB-data är enkla och enhetliga, 0 prickar

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

Diskussion om de viktigaste utmaningarna och åtgärderna

Deltagarna diskuterade vilka utvecklingsbehov som finns och bör tillkomma i den viktigaste utmaningen. Det handlade om följande:

- Enkla tjänster med god prestanda som indataleverantörerna kan jobba i vid uppdatering finns tillgängliga. Ger hög effekt men har låg genomförbarhet.
- Gränssnitt (standardiserade för tjänster). Ger hög effekt men har låg genomförbarhet.
- Kortare handläggningstider. Ger medeleffekt och genomförbarheten klassades som medel.
- Stödja samverkan mellan indataleverantörer. Ger medeleffekt och genomförbarheten klassades som medel.
- Utvecklingsbehovet "Lösningar där projekteringsverktyg levererar direkt till NVDB används" valdes bort, till förmån för större fokus på enkla tjänster samt standardiserade gränssnitt.

Nästa steg

Trafikverket reviderar utifrån underlag från denna workshop inriktningsdokument och handlingsplan. Hänsyn kommer att tas till synpunkterna från de föregående presentationerna under detta möte, med avseende på Svensk geoprocess och de problem som identifierats kring processerna och kvaliteten. Trafikverket skickar ut remiss inför nästa NVDB-råd.

Beslut 5:1 Trafikverket reviderar inriktningsdokument och handlingsplan, skickar ut på remiss inför nästa NVDB-råd

6. 2015-12-04 - FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Genomgång av föregående minnesanteckningar. Ta bort sista stycket på laget runt (Skogforsk).

Synpunkter på dokumentet om NVDB-rådet, vi genomför en ny remissrunda, och synpunkter skickas till Tomas, därefter justera och skicka ut ny version till alla.

Beslut 6:1 Minnesanteckningar 2015-09-17 godkändes efter justering av synpunkter

Beslut 6:2 Remissrunda av dokumentet om NVDB-rådet

7. INFORMATION ANDA

Torbjörn Djuvfelt och Ingemar Halvorsen från Trafikverket informerar om projektet ANDA som pågår på Trafikverket.

I en förstudie 2012-2013 konstaterades att Trafikverket samlar in och hanterar anläggningsdata på ett mindre bra kvalitativt och effektivt sätt.

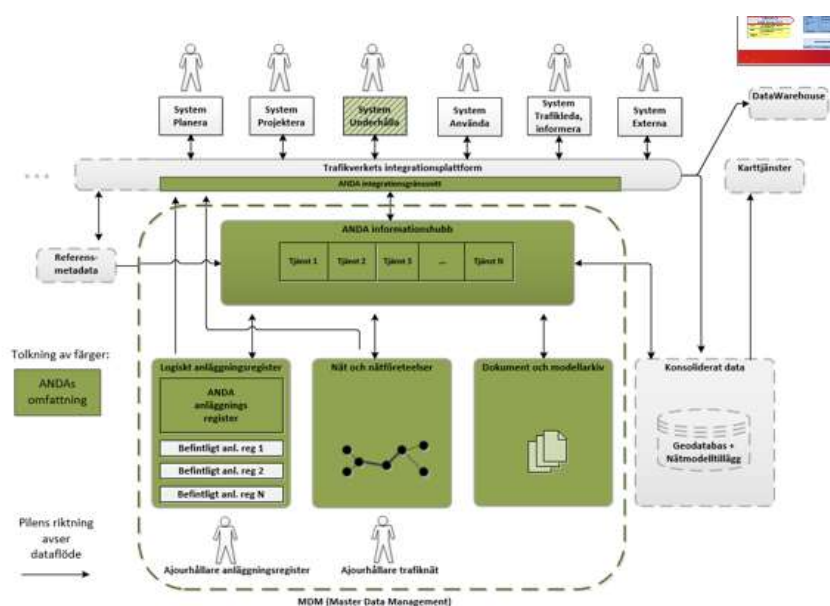
För att förbättra hanteringen av anläggningsdata har Trafikverket initierat projektet ANDA vars målsättning är att kunna förse Trafikverkets intressenter med rätt information av rätt kvalitet samt att förbättra informationshantering, arbetssätt och tillgång till anläggningsdata. Projektet ska bland annat leverera:

- En informationsmodell för anläggningsdata
- Funktionalitet för att koppla anläggningsinformation till trafknät
- Etablerade processer, arbetssätt och en organisation för ajourhållning av anläggningsdata och trafknät
- Åtkomst och uppdatering baserat på en gemensam systemlösning

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, UHvåda	Dokumentdatum 2015-12-21	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Detta är planerat att vara klart till första januari 2017 för trafiknät, första april 2017 för anläggningsregistret och informationshubben. Därefter påbörjas ett omfattande arbete med att migrera data från olika befintliga datakällor. Migreringen ska vara helt slutförd till första januari 2018.

Acando har tillsammans med Triona fått förtroendet att utveckla Trafikverkets ajourhållningsmiljö för Trafiknät, nästa steg påbörjas i början av 2016.



Vad händer med NVDB?

Målbild

- Behålla nuvarande överföringsformat (med ett undantag).
- Öppna för användning av nya format (t.ex. OGC GeoPackage)
- Mer lättanvänt gränssnitt för inleverans.
- Starkt förbättrade egenkontroller av data innan inleverans.
- Hög grad av automation vid inleverans.
- Styrning och uppföljning med stöd av ärendehanteringssystem.
- Effektivare processer och arbetsätt.
- Snabbare hantering från inleverans till data är tillgängligt.

ANDA – datainsamling

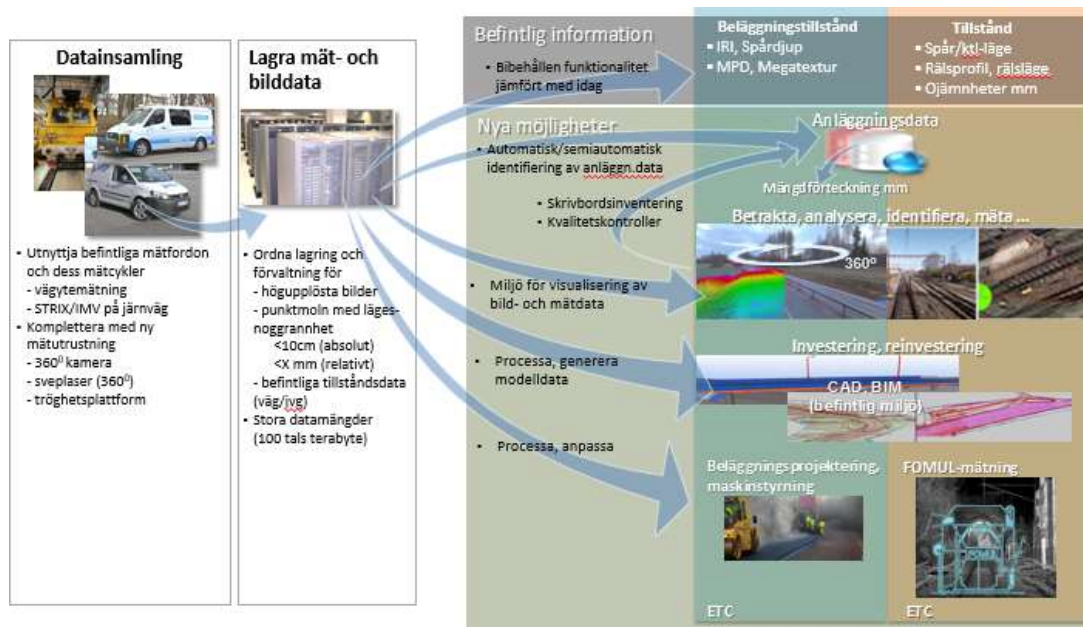
Enkäter och djupintervjuer genomförda under 2013-2014 för att ta reda på upplevda databrister (saknad data eller kvalitetsbrister). De mest efterfrågade dataprodukterna med saknad data eller kvalitetsbrister var:

Vägtrummor, Vågräcke, GC-nät, Bullerskärmar och Avvattningsystem och Trafikflöden.

Idag genomförs datainsamling på Trafikverket på en mängd olika sätt, det är stora kostnader och informationen man får ut är bristfällig.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, UHvåda	Dokumentdatum 2015-12-21	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Vad vill man göra? Få till en samordnad datafångst och lagring av bild och mätdata. Nyttja befintliga mätfordon och komplettera med ny mätutrustning. Ordna lagring och förvaltning för dessa stora datamängder och högupplösta bilder, samt processa fram information ur dessa data. Kan även användas vid kvalitetskontroller.



Var är vi nu?

Beslutade och startade aktiviteter för väg och som kommer att pågå till och med 2017:

- Vägsökning
 - Nyinsamling av basal avsaknad vägdata t.ex. bullerskärmar och räcken
 - Hjälpmiddel för kvalitetsförbättring av befintlig data
- Fältinventering av vägtrummor

Aktiviteter	Omfattning	Kostnad, mkr
Truminventering: <ul style="list-style-type: none"> • 2015: Ta fram teknik & metodik för insamling, nyttja underlag från Robusthetsplanering • 2015: Etablera lagringsformat och lagringsplats • 2015-2016: Genomför datainsamling 	Prioriterade vägvägnitt där riskerna för stora kostnader vid trumskador är störst, ca 550-600 mil. **) Fortsatt inventering görs i linjen (från 2016)	ca 7
Scanning (laser och bild): <ul style="list-style-type: none"> • 2015-2016: Genomför scanning • 2015-2016: Etablera teknik för lagring och användning av data • 2016: Etablera nya arbetsätt som möjliggörs med de nya data – dvs sälj in tekniken i linjen • 2016-2017: Säkra att tekniken fungerar vid ordinarie vägytemätning • Säkra att tekniken ingår som krav vid nästa upphandling av vägytemätning (från 2019) 	Stamvägnätet, ca 1000 mil Fortsatt regelbunden scanning kan ske från 2019 om tekniken används vid ordinarie vägytemätning	Ca 13,5

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

Information om trafikföreskrifter

Lena informerar att 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.

Transportstyrelsen ser ett problem med att både ansvara för RDT, vägnätsknutna föreskrifter, skapa HTR och dessutom vara sista instans vid överklaganden.

Beslut taget att Trafikverket på uppdrag av Transportstyrelsen ska ansvara för drift och förvaltning av RDT. Trafikverket/Transportstyrelsen tittar nu tillsammans på hur en övergång av RDT från Transportstyrelsen till Trafikverket ska gå till. Mer information på nästa NVDB-råd.

Marianne informerar att en Handbok ska tas fram hos SKL under 2016 om lokala trafikföreskrifter, som kommer att hjälpa till att höja kvaliteten i NVDB (Erik Levander).

Lena informerar dessutom om ITS-direktivet och att mycket är på gång och man bör tänka efter kring våra olika roller och vad vi gör, så att vi inte bygger upp liknande databaser på olika ställen.

Information om "Köra säkert"

Tomas informerar att Folksam har gått ut med en pressrelease den 19 november där man informerar att man erbjuder sina kunder en indikator, en hjälpreda, som gör det lättare att hålla hastighetsgränsen. Den placeras enkelt i bilen och ger omedelbar återkoppling när man bör lätta på gasen. Om man håller hastighetsgränsen får man ett lägre pris på sin bilförsäkring. Man kommer att använda hastighetsdata från NVDB. Kommer att startas upp under våren 2016.

Vad gör Trafikverket inför starten?

- Genomföra informationsaktiviteter riktade mot kommuner (trafikingenjörer)
- Verifierar datakvalitet på hastighetsdata
- Se över rutinen för inrapportering av avvikelser, avvikelshantering så att den fungerar på ett tillfredställande sätt.

Information om att höja kvaliteten på bilvägnätet

Skogsnäringen har önskemål om högre lägesnoggrannhet (plan och höjd) på bilvägnätet. Detta för att Krönt Vägval ska kunna användas fullt ut. Önskemål finns också att redovisa vägbredd på alla vägar, broar med tillhörande bärighetsinformation på alla vägar och svängmöjlighet på vägar.

Workshop genomförd i slutet av augusti med Skogforsk, SDC och Trafikverket, med fokus på kostnads- nyttoanalys om man förbättrar lägesnoggrannheten. Den stora nyttan med en bättre lägesnoggrannhet är att man kan få till effektivare affärsrelationer inom skogsnäringen och att det ger ett ökat förtroende för Krönt Vägval

Däremot är det svårare att få fram vilka kvalitetshöjningar som krävs för att uppnå dessa nyttor, och då blir det svårt att beräkna kostnaderna. Fortsatt arbete föreslås där man genomför en test i ett geografiskt område, med målsättning att få fram vilka kvalitetshöjningar som behövs.

Alternativa lösningar har diskuterats, det vill säga titta på andra dataprodukter som finns på Trafikverket och som kan ge ett bra stöd i Krönt Vägval. Möte ska planeras in mellan Skogforsk och Trafikverket för att titta vidare på detta.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

Ledtider i NVDB

Kommunsidan har önskemål om att snabba upp ledtiderna för att hantera inkomna ärenden i NVDB, man upplever att det tar för lång tid. Idag har man olika ledtider i NVDB för att hantera ett ärende, beroende på hur det ser ut. Man delar upp ärendena i special-, ajourhållning- och avvikelseärenden och om de levereras i en xml-fil eller inte. Idag varierar tiden mellan 5- 60 arbetsdagar, men till exempel för ajourhållning med xml-filer går det oftast på cirka 2 arbetsdagar.

Ett förslag som kom upp var att via autosvar till leverantören informera om det är längre hanteringstider än vanligt i Produktionen.

Boka in ett möte med SKL, Södertörn, Trafikverket, mfl? För att diskutera hur Produktionen ska prioritera ärenden, med mera.

Beslut 7:1 Tomas kallar till möte kring ledtider i NVDB

8. LAGET RUNT

Lantmäteriet: Samverkans- och ersättningsmodellen mellan Lantmäteriet och SKL/kommunerna bygger idag på Lantmäteriets intäkter. En ny samverkansmodell håller på att tas fram som bygger på andra parametrar än Lantmäteriets intäkter bl.a. utifrån att öppna geodata är på gång både hos kommunerna och Lantmäteriet. Tidplanen är att modellen ska bli klar under 2016 så att nya avtal kan tecknas under 2017 som börjar gälla fr.o.m. 1/1 2018.

En ny Geodatastrategi ska finnas klar till halvårsskiftet 2016, arbetet sker tillsammans med Geodatarådet.

Transportstyrelsen: Mycket aktuella frågor kring traktorer, tunga fordon och cyklar. Nationell cykelstrategi på väg att släppas, dialog har skett på departementet.

Botkyrka: Uppdatera Tätortskartan för Södertörn med NVDB-data. Man har varit med på GIS-seminarie i Stockholm, där man redovisade hur man jobbar med NVDB och en koppling mot Blåljus.

Skogsnäringen: Man ser att bolagen börjar se nyttan med NVDB. Man kombinerar data från RAÄ, LM, mm så kan man planera var nya vägar ska brytas. Använder NVDB för att beräkna vägkapitalet. Seminarie genomfördes i oktober kring ajourhållning enskilda vägnätet, med bland annat Lantmäteriet, Trafikverket och skogsbolagen.

Trafikverket: Trängselskatter kommer att införas på Essingeleden i Stockholm från och med 1 januari 2016. I samband med införandet av trängselskatter på Essingeleden så kommer även nivån på trängselskatt i befintligt tullsnitt att justeras. Trafikverket kommer att delta på "Hack of Sweden" med NVDB-data, genomförs i mars 2016. Förstudie tillhandahållandemiljö på Trafikverket i början av 2016.

9. ÖVRIGA FRÅGOR

Transportstyrelsen framförde önskemål att respektive organisation själva står för sina kostnader för kost och logi i samband med rådsmötena. Alla samtyckte och beslut togs att införa detta.

Önskemål om punkter att ta upp på nästa NVDB-råd: Tillhandahållande och specifikt hur man tillhandahåller cykeldata på Trafikverket.

Beslut 9:1 Respektive organisation står för egna kostnader för kost och logi

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, UHvåda	2015-12-21	1.0

10. KOMMANDE MÖTEN

Förslag på mötestider för 2016:

- 3 mars (Skype)
- 3-4 maj (Botkyrka)
- 7 september (Skype)
- 30 november (Trafikverket)

Försöka hitta nya datum istället för 3 mars och 3-4 maj som inte fungerar. Tomas skickar ut nya förslag. Förslag till vårt fysiska tvådagarsmöte i vår är att Botkyrka delar på mötet med SKL, och att man är i Botkyrka dag 1 och på SKL dag 2.

Beslut 10:1 *Tomas skickar ut förslag på nya mötestider*

På mötet tagna beslut:

Beslut 1:1 *Dagordningen godkändes*

Beslut 5:1 *Trafikverket reviderar inriktningsdokument och handlingsplan, skickar ut på remiss inför nästa NVDB-råd*

Beslut 6:1 *Minnesanteckningar 2015-09-17 godkändes efter justering av synpunkter*

Beslut 6:2 *Remissrunda av dokumentet om NVDB-rådet*

Beslut 7:1 *Tomas kallar till möte kring ledtider i NVDB*

Beslut 9:1 *Respektive organisation står för egna kostnader för kost och logi*

Beslut 10:1 *Tomas skickar ut förslag på nya mötestider*
