



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Andersson Dennis, Trafikverket	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från NVDB-råd 3-4 maj 2017		

Plats: Transportstyrelsen, Borlänge

Datum: 2017-05-03 (13.30) – 2017-05-04 (12.00)

Deltagande: Ulf Eriksson, Lantmäteriet
Ove Sundström, Lantmäteriet
Marianne Leckström, SKL
Aron Davidsson, Skogforsk
Marie Ljungh, Botkyrka kommun
Ylva Lidberg, Transportstyrelsen
Roger Hiding, Transportstyrelsen (punkt 1-5)
Lars Hammar, Transportstyrelsen (punkt 1-5)
Dennis Andersson, Trafikverket
Åsa Eriksson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket
Patric Jansson, Trafikverket (punkt 1-5)
Thomas Norlin, Trafikverket (punkt 6-13)
Daniel Selander, Trafikverket (punkt 6-13)

Delges: Deltagande
Per Wenner, Trafikverket
Torsten Wiborg, Sveaskog

1. 2017-05-03 - INLEDNING OCH VÄLKOMSTHÄLSNING, VAD GÖR MAN PÅ TRANSPORTSTYRELSEN

Dennis inleder mötet och lämnar över ordet till Roger Hiding som hälsar alla välkomna och berättar vad man gör på Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen är en myndighet som ligger under näringsdepartementet och har ca 2000 anställda fördelade på 13 orter och med huvudorterna Norrköping, Borlänge och Örebro. Tf GD heter Jonas Bjelvenstam.

Syftet med bildandet av Transportstyrelsen var att samla arbetet med utformning av regelverk, tillståndsgivning, tillsyn, registrering och register i en myndighet. På så sätt skapas förutsättningar att få ett tillgängligt transportsystem för alla fyra trafikslagen med hänsyn till medborgarnas säkerhet, miljö och hälsa. Dessutom kan man samverka bättre och dra nytta av varandras erfarenheter trafikslagen emellan.

De största avdelningarna heter Körkortsavdelningen, Sjö- och luftfartsavdelningen, Skatte- och avgiftsavdelningen, Transportregisteravdelningen och Väg- och järnvägsavdelningen.

Sektion Vägtrafik hanterar trafikregler, trafikföreskrifter, ITS, Vägvisning, vägmärken, tunnelsäkerhet, vägsäkerhet, mm.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2017-05-18	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

2. TRAFIKREGELDATA IDAG - TRAFIKFÖRESKRIFTER FRÅN BESLUTSMYNDIGHET TILL ANVÄNDNING (GÅ TILL BOTTEN MED TRAFIKREGLERING)

Lars Hammar ger oss en historik om biltrafik, regler och vägvisning.

Den äldsta vägvisningen skedde muntligt utefter budkavlevägen av dem som skötte budkavlen.

Vägvisningen fick form först med drottning Kristinas gästgivareordning 1649 och kan därför anses börja med denna förordning.

Med biltrafiken följde behovet av olika varnings-, förbuds- och upplysningsmärken.

Första gången behovet av detta nämns i officiellt sammanhang är i ett väglagsförslag år 1916.

Sverige har förbundit sig till FN:s konvention om vägmärken och signaler, som togs i Wien 1968 och genomfört denna i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter med stöd av denna. Till skillnad från fordonslagstiftningen har således trafiklagstiftningen inte sitt ursprung i gemenskaps- eller unionsrättsliga bestämmelser.

Konventionerna beskriver ett internationellt system för trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik.

1998 trafikförordningen

Det finns många generella regler som man som förare ska följa, bashastighet är 70 km/h på vägen, alla hastigheter kräver någon form av regler, föraren ska alltid anpassa farten efter hur det ser ut, man ska kunna stanna inom, sänka hastigheten vid tex skolar, mm, aktsamhetsregler. Trafikverket/kommuner, länsstyrelser, mm kan skriva trafikföreskrifter.

Skriver man ett tättbebyggt område så innebär det att bashastigheten blir 50 km/h och speciella parkeringsregler börjar gälla.

2007 vägmärkesförordningen

Ska ge trafikanten vägledning och styrning. Säger vem som får använda vägmärken.

Regeringen beslutar om nya vägmärken, Transportstyrelsen tar fram förslag (utgår från Wien konventionen).

Regler genom föreskrifter – STFS

Svensk trafikföreskriftssamling (STFS), innehåller trafikföreskrifter som ska publiceras. Av förordningen framgår vilka slags trafikföreskrifter som ska publiceras, till exempel hastigheter, bärighetsklasser, hastighet på motorväg, motortrafikled och väghållarbeslut.

Lokala trafikföreskrifter, 10 kap 1, 2, 3 §

Kommuner, länsstyrelser och poliser kan skriva lokala trafikföreskrifter.

Transportstyrelsen har inget ansvar för innehållet i STFS utan det har kommuner, länsstyrelser och Trafikverket.

Transportstyrelsen ansvarar för webbplatsen, säkerheten och gällande register.

Transportstyrelsen vägnätsknyter inte längre trafikföreskrifter (det slutade man med för två år sedan).

Knappt hälften av landets kommuner har möjlighet att vägnätsknyta trafikföreskrifter via egna system, Länsstyrelserna vägnätsknyter inte, Trafikverket vägnätsknyter.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

NVDB hämtar idag data från STFS/RDT manuellt och en manuell härledning genomförs för bland annat hastighetsdata. Data blir sedan tillgängligt via Trafikverkets tillhandahållande-miljö (Lastkajen).

3. TRAFIKREGELDATA IMORGON - HUR MAN JOBBAR INTERNATIONELLT

FOI-projekt som Transportstyrelsen driver - Trafikreglering för automatiserade trafik

Forskningsprojekt för att få kunskapsutveckling utifrån att tekniska system på sikt ersätter föraren, anpassa den traditionella trafikregleringen för att möjliggöra automatiserad trafik, hur bör den framtida trafikregleringen se ut.

Forskningsfrågor man vill ha svar på:

- Hur går dagens trafikreglering till i Sverige och i andra länder?
- Vilka trafikregler klarar fordonen
- Vilka trafikregler behöver komma från databas
- Vilka trafikregler behöver/ska delas med andra fordon
- Hur kommer generella trafikregler och lokala trafikföreskrifter hanteras av fordonet?
- Är det möjligt med samma skyldigheter?
- Hur bör trafikregleringen gå till?

Önskat resultat - kunskap om trafikregleringsprocesser, vad processen för trafikreglering behöver kunna hantera med avseende på automatiserade fordon, styrkor och svagheter med dagens process för trafikreglering och övergripande principer för framtida trafikregleringsprocess.

Internationellt arbete som Transportstyrelsen deltar i

Ylva deltar i arbetet med Cooperative ITS (C-ITS) och här finns även deltagande från Trafikverket.

Fem områden är utpekade och några är mer intressanta för NVDB, tex "Vilken infrastrukturrelaterad data behövs och hur får man tag på den, Vilken roll har offentliga myndigheter vid tillhandahållande av högupplösta kartläggningar, trafikinformation i realtid mm.

4. RUNDTUR I ISA-BIL

En kort rundtur genomförs i Borlänge centrum med ISA-bil där man får stöd för att se vilken hastighet som gäller på sträckan utifrån NVDB-data.

5. ÖVERSYN LÄGESNOGGRANNHETEN PÅ BILVÄGNÄTET

Patric Jansson informerar om det projekt som startats upp och som ska ge förslag på vilka nivåer av förbättrad lägesosäkerhet som ska finnas i NVDB, och som ska vara ett stöd för att ta beslut i NVDB-rådet om framtida nivåer för lägesosäkerhet i plan och höjd i NVDB. Projektet planeras vara klart i september 2017.

Dagens krav på den absoluta lägesnoggrannheten i NVDB är:

- i plan: 4 meter (95% konfidensgrad)
- i höjd: 4 meter (95% konfidensgrad)

Kraven på lägesosäkerheten i NVDB har varit oförändrade sedan NVDB skapades.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

Aktiviteter i projektet:

1. Beräkna/bedöm nyttoeffekter kopplat till olika nivåer av lägesosäkerheter
2. Bestäm/utkristallisera (högst) tre metoder att utvärdera
3. Beskriv metoderna; utred vilken lägesosäkerhet som går att få, hur försörjs metoderna med data, beskriv fördelar och nackdelar,
 - kostnader i kronor – extern
 - kostnader i kronor – internAjourhållningsfrågan är viktig och ska beskrivs.
4. Utse bästa metod eller metodkombination
(vi kan ev. ha olika metoder och krav för olika vägnät;
statligt/kommunalt/enskilt)
5. Gör en bättre skattning av interna och externa kostnader för den föreslagna metodkombinationen för att framställa geometrin
6. Trafikverkets förslag presenteras för NVDB-rådet.

Några knäckfrågor

- Homogen eller heterogen lägesosäkerhet (statligt, kommunalt, enskilt)
- Bara bilnät eller även cykelnät?
- Både plan- och höjdläge eller bara höjdläget?
- Framtida ajourhållning
- Import/inläsningsrutiner – ”flaskhals”
- När ska förbättring av lägesosäkerheten vara genomförd?

Diskussion:

Efter presentationen blev det en diskussion och följande noterades:

Är det rätt tajming att se över detta nu, med tanke på att autonoma fordon står runt hörnet och att man i dagsläget inte vet vilka krav de ställer (Lantmäteriet)?

Kräver stor arbetsinsats för att höjdsätta vägnätet, tveksamt om man ska fokusera på det, börja med att förbättra plangeometrin (Botkyrka).

Viktigt att få det statliga vägnätet höjdsatt (Skogforsk).

En höjdsättning kommer att minska bränsleförbrukningen för skogsnäringens lastbilar (Skogforsk).

Lasermätning pågår på det statliga vägnätet med en noggrannhet på 25 cm, kommer finnas för allt statligt vägnät under 2021 (Trafikverket).

Kommunerna ser en nytta med att ha höjddata för att bland annat genomföra avrinningsanalyser (Trafikverket).

Viktigt att tydliggöra vad som är nyttan med att höjdsätta och höja noggrannheten (alla).

Justera tidplanen och fokusera på nyttan till nästa NVDB-råd (alla).

Beslut 5:1 På nästa NVDB-råd presenteras nyttoeffekter med en höjdsättning/bättre lägesnoggrannhet

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

6. 2017-05-04 – INLEDNING, DAGORDNING OCH FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Dennis inleder mötet dag två med att gå igenom dagordningen samt föregående minnesanteckningar. Trafikverket meddelar att man är positivt inställd till en dialog med Lantmäteriet för att få fram tjänster som kan passa för *Gemensam Blåljuskarta*.

Beslut 6:1 Dagordningen godkändes

Beslut 6:2 Mötesanteckningar 2017-02-14 godkändes

7. STATUS DATAPRODUKTUTREDNINGAR

På Trafikverket arbetar man med framtagande av nya dataprodukter enligt framtagen rutin, där det finns två ”beslutssteg” som ska passeras via NVDB-rådet. Det första beslutssteget passeras innan man påbörjar en större utredning om den nya dataprodukten (företeelsen) och det andra beslutssteget passeras när utredningen är genomförd och det är dags att skapa dataproduktspecifikationer.

Två dataproduktutredningar tas upp för beslut och det är:

CTI – skogsnäringen önskar att införa en ny dataprodukt i NVDB (beslut 1)

CTI-systemet innebär att tunga fordon sänker trycket i däckerna när de ska köra på vägar med dålig bärighet. Det ökar framkomligheten. CTI förbättrar också arbetsmiljön för förarna genom minskade vibrationer och ökad dragkraft hos fordonen.

CTI-fordon får ha större last än vad som annars är tillåtet på vägar som tillhör bärighetsklass 2 eller 3.

Reglerna möjliggör även att ge dispens för transporter på vägar med tillfällig bärighetsnedsättning under tjällossningen.

TRV och skogsnäringen gick tidigare (2009) igenom sträckor lämpliga för CTI. Detta resulterade i en uppdaterad föreskrift hos Transportstyrelsen (*TSFS 2010:75*).

Skogsnäringen vill kunna använda utpekade CTI-nät i ruttplaneringsverktyg. Detta går inte idag.

En registrering och ajourhållning i NVDB/STVDB skulle göra CTI kvalitetssäkrat och användbart i större omfattning.

Konsekvenser

Införande av CTI som dataprodukt innebär att ansvaret för ajourhållning av det utpekade CTI-vägnätet måste tydliggöras.

Vägsträckorna som pekas ut i Transportstyrelsens föreskrift måste registreras i NVDB eller STVDB.

Vägslag (och Gatutyp) – Svensk Geoprocess önskar att införa nya dataprodukter i NVDB (beslut 2)

En större utredning är genomförd av Trafikverket tillsammans med Svensk Geoprocess där man bland annat sett över behovet mot NVDB:s riktlinjer, som bedöms vara uppfyllda. Ett intensivt arbete har genomförts där produktutredaren och SGP arbetsgrupp har fokuserat på

- Typerna i Vägslag
- Avstämningar om vägslag med flera parter
- Beskrivning av en möjlig teknisk lösning och verifiering med IT att det kan fungera

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

- En kostnads/nyttoanalys

–

Tyngre poster i kostnads-/nyttoanalysen har varit:

- Genomföra en informationsinsats om Gatutyp till kommuner och indatastödjare, beredare och registrerare
- Få till en teknisk lösning för Vägslag på Trafikverket
- Genomföra beredning och registrering av justeringar hos Trafikverket

Vägslag kommer att aggregeras från ett antal andra dataprodukter, bland annat motorväg, motortrafikled, vägtyp, funktionell vägklass, vägnummer, mm. En fråga som kom upp var om "mötesfri väg" behöver delas upp fler typer? Marie stämmer av det med övriga medlemmar i Svensk Geoprocess.

Bärighet

Den 16 maj kommer datakatalogen för NVDB att uppdateras och då kommer man att införa attributvärde för 74-ton samt möjlighet att registrera vinterbärighet i dataprodukten bärighet.

Beslut 7:1 Mötet beslutade att Trafikverket ska genomföra en utredning kring ett införande av CTI i NVDB.

Beslut 7:2 Mötet beslutade om ett införande av Vägslag/gatutyp i NVDB, där nästa steg blir att ta fram dataproduktspecifikationer.

Beslut 7:3 Marie stämmer av med övriga medlemmar i Svensk Geoprocess om Mötesfri väg ska delas upp i fler typer.

8. STATUS HANDLINGSPLAN NVDB 2017

Kort avrapportering kring de aktiviteter som är aktuella i handlingsplanen för 2017:

Test automatiserad incheckning

Test att genomföra en automatiserad incheckning i NVDB planeras av Trafikverket tillsammans med Botkyrka kommun och deras systemleverantör. Uppstartsmöte genomfört under april.

Handbok för trafikföreskrifter - Vad jag bör tänka på när jag skriver

Handbok finns nu framtagen av SKL som kan användas av kommuner som ett stöd när man skriver trafikföreskrifter. Återstår att fixa layout. Inget datum klart, när den släpps.

Översyn för att förbättra ajourhållningen på det skogliga bilvägnätet

Arbete pågår med att förbättra ajourhållningen på det skogliga vägnätet. Skogsnäringen genomför flera SVDB-möten per år, där frågan hanteras.

Kundundersökning

Under 2017 ska kundnöjdhetsundersökningar genomföras med avseende på innehåll, kvalitet, kvalitetsmetadata och tillhandahållande. Mest fokus på kvalitet, kvalitetsmetadata och tillhandahållande. Den 15 maj kommer man i samband med möte med Trafikverkets supportavtalskunder ta upp aktuella frågor, för att få deras synpunkter.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

Kommunikationsplan

Under 2017 planerar NVDB för att delta på följande träffar samt förbättra informationen på webbsidor.

- Information till och tätare dialog med Lantmäteriets geodatasamordnare
- Systemleverantörernas användar/kommunträffar (3 tillfällen per år)
- Kartdagarna
- Trafik- och gatudagarna (SKL arrangör)
- Träff med supportavtalskunder (Trafikverket arrangerar i maj)
- Regionala GIS-träffar (ett antal under året)
- Blåljus i Skåne (planeras i juni)
- Förbättrad information på webbsidor trafikverket.se och nvdb.se (påbörjade aktiviteter, inte klart)
http://www.trafikverket.se/tjanster/Oppna_data/
<http://www.trafikverket.se/geodata/>
<http://nvdb.se/sv>
- Förbättrade DPS:er och utökad metadata på Geodataportalen (arbete pågår, inte klart)

Användning av NVDB

Användningsområden för NVDB beskrivs med utgångspunkt från de fem prioriterade samhällsutmaningarna i Nationella Geodatastrategin.

- Innovation och tillväxt - geodata skapar möjligheter till ny affärsutveckling.
- Digitalisering och offentlig förvaltning - geodata bidrar till effektiviteten och ökar medborgarnas insyn och deltagande.
- En effektivare samhällsprocess - geodata ger bättre och säkrare underlag för planering och beslut.
- Klimatanpassningar och miljöhoten - geodata är nödvändiga för att både följa utvecklingen, förebygga och finna lösningar.
- Försvar, samhällsbyggnad och beredskap - där tillförlitliga geodata är kritiska för att vi ska kunna förebygga och hantera olika slags kriser

9. INFORMATION OM ANDA-PROJEKTET

Thomas Norlin ger information om ANDA-projektet som pågår på Trafikverket.

Vad är ANDA?

ANDA är ett stort Trafikverksprojekt som påverkar alla verksamhetsområden inom Trafikverket. ANDA står för anläggningsdata och hanterar anläggningsdata både på väg- och järnväg. Fokus är att Trafikverket ska få bättre kontroll på sina anläggningar. Det är ett verksamhetsprojekt med tre grundbultar:

- Information
- Styrning, arbetssätt och organisation
- Teknik och anpassning av utvalda IT-lösningar

Konceptet ANDA ska ha en lång livslängd, minst 20 år, och livscykelhanteras.

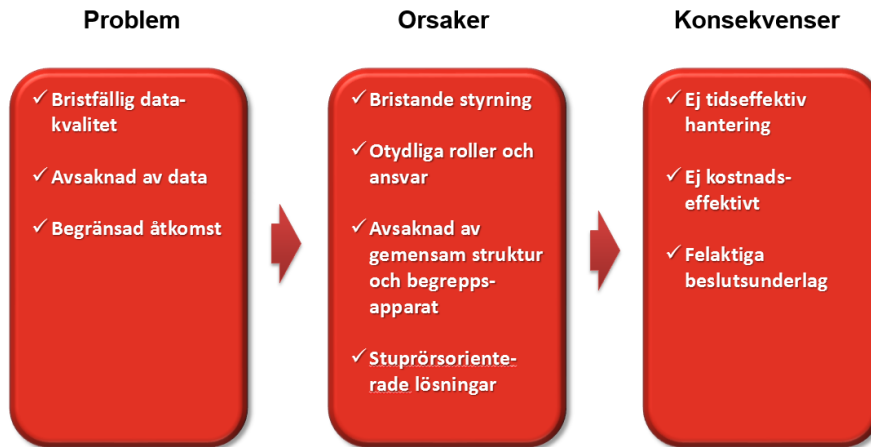
Arbetssätt ännu inte klart men tekniklösningen är snart klart.

Förutom ANDA ska ett underhållssystem (GUS) tas fram för att hantera händelser och åtgärder.

Nedan beskrivs den problembild som bland annat låg till grund för att projektet startades.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2017-05-18	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Problembild



Projektet Andra förväntas ge följande direkta effekter

Effektivare hantering av verksamhetens informationsbehov genom ökad andel Trafikverksgemensamma lösningar och rutiner.

Bättre kontroll över Trafikverkets anläggningstillgångar genom gemensam struktur i anläggningsinformationen.

Tillförlitligare beslutsunderlag genom förbättrad informationskvalitet.

Kostnadseffektivt och tillförlitligt informationsutbyte med kunder och leverantörer genom standardiserade gränssnitt.

Ökad informationskvalitet genom minskad dubbelregistrering och informationsflöden som hänger ihop.

Kortare ledtider för sammanställning av anläggningsrelaterad information genom enhetlig lagringsstruktur.

Definition av nät och anläggningsdata

Anläggningsdata med ett vägnät, tillstånd, anläggningens typ, mm.

Data som möjliggör effektiv styrning och underlag för planering, trafikledning, drift och underhåll inom Trafikverket.

Komplexa data som ska läggas in, vilket kommer att kräva större insatser för att samla in och lagra.

Nedan beskrivs den systemleverans som ingår i ANDA, där NovaPoint är det system som ska användas för redigering av nätdata och ANDA Studio används för in/utcheckning, filhantering samt redigering av anläggningsdata. Förutom dessa system ingår även ett webbaserat system, DQF där det finns möjlighet att rapportera avvikelser.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

Systemleverans



Open TNF

I ANDA finns möjligheten att nyttja Open TNF som är en öppen specifikation för bland annat utbyte av data på transportnät. Baseras på den öppna OGC standarden Geopackage.

Kan hanteras av FME, ArcGIS, QGIS m.fl. Hanterar de flesta aspekter av informationsmodeller för väg och järnväg. Den är framtagen som ett samarbete mellan Triona, Statens vegvesen, Vägverket, ViaNova (Trimble) m.fl.

OGC Geopackage

En standardiserad lösning som bygger på SQLite (open source) alternativt SpatialLite. Kan ses som en container där man kan lagra lite vad som helst, metadata om klasserna finns definierat, kan hantera stora datamängder i en databas.

Stöds av ArcGIS 10.2.2 och senare, FME 2015, Geoserver, m.fl.

Migrering av data

Tester är genomförda kring migrering av data och dessa har gått bra, och man kommer dessutom att genomföra datastädningar i samband med den skarpa migreringen under 2017/2018. Troligen kommer Trafikverket leva med dubbla miljöer under en period, och man kommer att lösa detta med hjälp av förändringstransaktioner där man flyttar över data från nuvarande miljö till den nya.

Tidplan

Verksamheten på Underhåll börjar testa de nya systemen under hösten, men det är osäkert när vägsidan kommer att gå över till den nya miljön. Troligen kommer NVDB-teknisk lösning finnas kvar ett par år till.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

10. ÖVERSYN AV PRODUKTIONEN PÅ TRAFIKVERKET

Daniel berättar om den upphandling av Produktionen som är på gång hos Trafikverket, då de nuvarande avtalen för produktionen av NVDB-data går ut under 2017 och det gäller:

- "Beredning" och "Registrering" vars avtal går ut den 2017-09-30
- "Registrera Special" och "RDT" går ut 2017-06-30.

Dessa avtal går inte att förlänga utan en ny upphandling pågår för dessa.

Trafikverket kommer att avropa Produktionen på ett nytt sätt där man inte delar upp arbetet i en beredningsdel och en registreringsdel utan istället kommer man att avropa på tre stycken uppdrag:

- Uppdrag som hanterar ärenden innehållande vägnät+företeelser
- Uppdrag som hanterar ärenden innehållande enbart företeelser
- Uppdrag som hanterar ärenden i XML-format

Förväntade vinster med det nya avropet och arbetssättet - ett urval

- Minskad administration mellan grupperna i produktionen
- Minskat ömsesidigt beroende mellan grupperingarna
- Varje uppdrag kan checka in
- Förtydligad beställarroll
- Effektivare hantering av ärenden
- Förbättrat flöde genom hela produktionen

Målet är att de här vinsterna tillsammans ska ge kortare ledtider i Produktionen.

11. LAGET RUNT

Inget laget runt genomfördes.

12. ÖVRIGA FRÅGOR

Inga övriga frågor togs upp.

13. KOMMANDE MÖTE

Nästa NVDB-råd är den 7 september och blir via Skype.

På mötet tagna beslut:

Beslut 5:1 På nästa NVDB-råd presenteras nyttoeffekter med en höjdsättning/bättre lägesnoggrannhet

Beslut 6:1 Dagordningen godkändes

Beslut 6:2 Mötesanteckningar 2017-02-14 godkändes

Beslut 7:1 Mötet beslutade att Trafikverket ska genomföra en utredning kring ett införande av CTI i NVDB.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2017-05-18	1.0

Beslut 7:2 Mötet beslutade om ett införande av Vägslag/gatutyp i NVDB, där nästa steg blir att ta fram dataproduktspecifikationer.

Beslut 7:3 Marie stämmer av med övriga medlemmar i Svensk Geoprocess om Mötesfri väg ska delas upp i fler typer.
