



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-02-25	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Andersson Dennis, Trafikverket	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från NVDB-rådet – 13 februari 2019		

Plats: Skype

Datum: 2019-02-13 (13:00 – 16:00)

Deltagande: Ulf Eriksson, Lantmäteriet
Linnea Söderblom, Lantmäteriet
Aron Davidsson, Skogforsk
Torsten Wiborg, Sveaskog
Marianne Leckström, SKL
Ylva Lidberg, Transportstyrelsen
Dennis Andersson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket
Helena Andersson, Trafikverket (punkt 1-4)
Anna Forsell, Trafikverket (punkt 1-5)
Marie Ljungh, Botkyrka kommun

Delges: Deltagande
Per Wenner, Trafikverket
Selda Taner, SKL
Åsa Eriksson, Trafikverket

1. INLEDNING

Dennis inleder mötet med att hälsa alla välkomna. Extra välkommen är Linnea Söderblom, Lantmäteriet som ersätter Ove Sundström som gått i pension.

2. DAGORDNING

Dennis går igenom dagordningen. Inga övriga punkter tas upp.

Beslut 2:1 **Dagordningen godkändes**

3. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Genomgång av föregående minnesanteckningar.

Kontaktperson på Trafikverket kring frågor om NJDB är Fredrik Jönsson, Tomas skickar info till Ulf/Linnea.

Kommentar 3: Problem angående CTI-frågan, Aron skriver ett brev om behovet av CTI och skickar det till Dennis, som skickar vidare till berörd chef på Planering, Trafikverket.

Besluts punkten 7:2 kvarstår, Lantmäteriet återkommer med besked.

Beslut 3:1 **Mötesanteckningar 2018-11-21 godkändes**

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-02-25	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

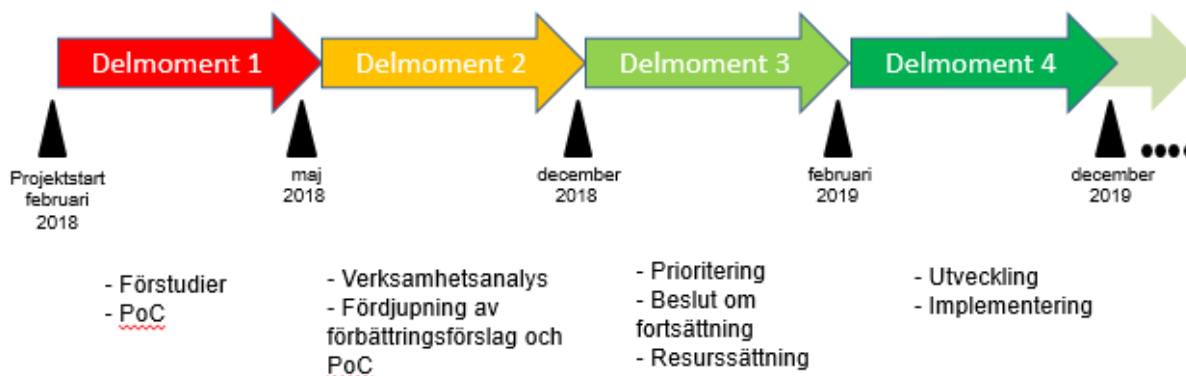
4. PROJEKT AUTOMATISERA INDATA VÄG

Helena gav en statusrapport kring det projekt som pågår på Trafikverket för att försöka lösa de utmaningar som finns både för Trafikverket som mottagare av vägdata och dataleverantörer som levererar in vägdata till NVDB. Målet är att få till en effektivare ajourhållning av NVDB med hjälp av automatiska funktioner, ajourhållning närmare källan och att göra det enklare för dataleverantörerna att göra rätt. Idag befinner sig aktiviteterna i delmoment 4 som innebär utveckling och implementering.

En prioritering är gjord bland de aktiviteter som är utpekade och för närvarande pågår ett arbete med automatincheckning av XML-filer och smartare ajourhållning av enskilt vägnät (från Lantmäteriet).

Följande aktiviteter kommer att påbörja sin utveckling/implementering; Leveransmallar (tydliggör hur cad-/shapefiler ska vara strukturerade), enkel vägnäts- och företeelseredigerare (förbättra NVDB på Webb) och dialog med systemleverantörer kring hantering av trafikföreskrifter.

Följande aktiviteter kommer därefter; helt maskinell ajourhållning där det är möjligt och mer automatiserad ajourhållning av företeelser rörande trafikföreskrifter.



Kommentarer: Bra aktiviteter, kan underlätta ledtiderna framöver. Fortsatt avstämning med Transportstyrelsen kring det som har med trafikföreskrifter att göra

5. KONTROLLER OCH KVALITETSHÖJANDE ÅTGÄRD BILVÄGNÄTET

Vi vill göra kvalitetskontroller på bilvägnätet därför att det är grunden till allt i NVDB.

Anna var med på rådmötet i våras och då kom det upp att man borde fokusera mer på fullständighetskontroller än lägesnoggrannhetskontroller. Att man på det statliga vägnätet kunde nyttja den laserdata som finns för lägeskontroller där. Utifrån det har kontroller gjorts och Anna informerade om vilka kontroller som är gjorda och gav förslag på fortsatta åtgärder för att förbättra kvaliteten på bilvägnätet i NVDB.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-02-25	1.0

Följande tre delar har undersökts:

1. **Fullständighet - brist - på kommunalt och enskilt bilvägnät:** Hur stor del av bilvägnätet saknas helt i NVDB och vilken typ av vägar är det som saknas? Fokus har varit på mindre vägar, det vill säga statliga vägar sorterades bort så gott det gick genom att inte ta med detaljtyperna allmänna vägar och motorvägar i källan som jämfördes mot (GGD).
2. **Lägesosäkerhet på statligt bilvägnät:** Hur bra/dåligt är det statliga vägnätet positionerat gentemot den bästa källan vi har, det vill säga extraherad mittlinje från laserscannad data?
3. **Generalisering av referenslinje i korsningar på statligt bilvägnät:** Är generaliseringar (avbildningen) av vägnätet i korsningar detaljerad nog för att möta framtida behov vad gäller att knyta anläggningsdata (t.ex. vägräcken och viltstängsel) och trafikregeldata (t.ex. hastighetsgräns och förbjuden sväng) till vägen? I hur stor omfattning bör det statliga vägnätet justeras i korsningar?

Fullständighet - brist - på kommunalt och enskilt bilvägnät

Kontroller har gjorts mot bilvägnätet i GGD. OpenStreetMap användes också som en variabel och slutligen en manuell analys mot ortofoton. Allmänna vägar och motorvägar sorterades bort ur resultaten. Resultatet visade att 99 % av bilvägnätet finns i NVDB.



Åtgärdsplan - Fullständighet

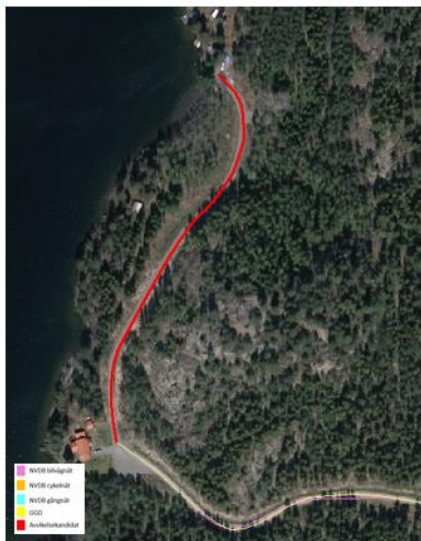
Arbeta för att få till ett snabbare flöde av vägar från leverantörer till NVDB

- Automatisera indata
- Använda oss av det material vi tagit fram för att göra djupare analyser
-

Ändra kravställning för vilka vägar som ska levereras?

- Bör-vägar → skall-vägar

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-02-25	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------



Exempel på vägar som saknas

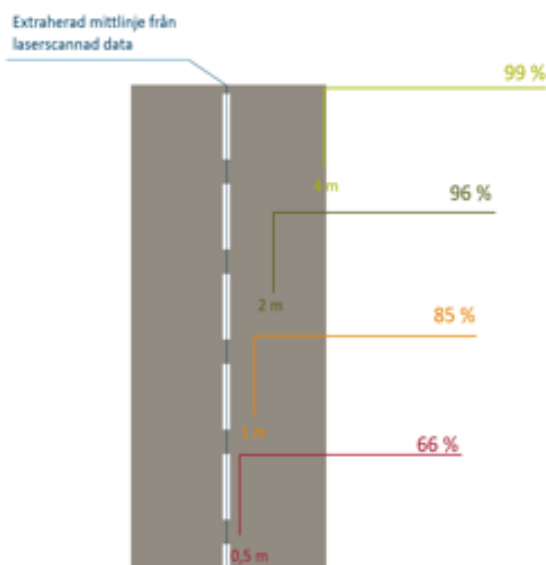


Exempel på saknade vägar som inte anses vara brist i NVDB

Lägesosäkerhet på statligt bilvägnät

Jämförelse av NVDBs statliga bilvägnät har gjorts mot en extraherad mittlinje från laserscannad data. Den är gjord på stamvägnätet (större riksvägar) mellan korsningar och med buffertzoner på 4 m (befintligt krav), 2 m, 1 m och 0,5 m. Resultatet visar att 99 % av det statliga bilvägnätet ligger inom de krav på lägesnoggranhet som finns ställda idag (4 m).

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-02-25	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------



Åtgärdsplan – lägesnoggrannhet

Med dagens krav så ser det bra ut. Ett alternativ är att byta ut nuvarande bilvägnät mot det laserscannade. Hur lätt/svårt är det? Vi måste göra en sådan bedömning. Bevaka ändrade krav på lägesnoggrannhet.

Generalisering av referenslinje i korsningar på statligt bilvägnät

Alla korsningar på statligt vägnät har gått igenom där det är en statlig mot en statlig väg. Generaliseringar i korsningar upplevs gjorda på varierande sätt. Man kan se att befintliga generaliseringsregler är förhållandevis grova. Cirka 145 korsningar behöver justeras genom att lägga till separat kanalisering. Man behöver också se över och förtydliga befintliga generaliseringsregler.



En handlingsplan bör tas fram som beskriver vad som ska göras och när utifrån ovan beskrivna åtgärdsplan.

Kommentarer: Bra med exempel där man ser vilka brister som finns. Fortsatt dialog kring detta ämne. Kan de fel som upptäckts på kommunala vägar delas med kommunerna? Hur mycket av de fel som upptäcktes är på enskilda vägar? Hur kan vi få leverantörer att leverera snabbare? Ta fram en handlingsplan och fortsatt diskussion på nästa möte.

Beslut 5:1

Redovisa handlingsplan för att åtgärda kvalitetsbrister på nästa rådsmöte.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-02-25	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

6. STATUS AKTUELLA AKTIVITETER PÅ TRAFIKVERKET

Vi skjuter på diskussionspunkterna angående historik och inriktningsdokument till mötet i maj.

När det gäller historiken i NVDB upplevs den som svår att redigera. På Trafikverket pågår ett arbete som är kopplat till hantering av historik och en första bedömning där är att det är svårt att frikoppla historiska data från "gällande nät", men att man bör titta på hur man kan förenkla arbetet och förtydliga hur man kan göra, för att underlätta arbetet för leverantörer/produktionen.

Förslag att man på rådsmötena under 2019 går igenom respektive mål i inriktningsdokumentet, ser över utpekade punkter i respektive mål och bedömer hur mycket som återstår innan de uppfylls. På mötet i maj går vi igenom mål 1-2.

Inspel av aktiviteter till Handlingsplanen för 2019 har kommit och ska sammanfattas. Dessutom kommer de aktiviteter som inte färdigställdes under 2018 att flyttas över. När sammanställningen är klar skickas den ut.

Under 2018 inkom drygt 11 500 st. ärenden till Produktionen för NVDB. Det är en ökning jämfört med tidigare år. I dagsläget ligger cirka 670 ärenden på kö och i snitt tar det cirka 7 dagar för ett ärende att komma in i databasen, vilken är en minskning jämfört med tidigare år. En anledning till att ledtiderna minskat trots en ökad belastning kan vara att det nya arbetssättet som infördes 2017 har gett en ökad effektivitet, men det finns fortfarande åtgärder att göra för att förbättra ledtiderna.



7. NYA DATAPRODUKTER

Fyra produkter tas upp för beslut om införande i NVDB. Det gäller Cykelvägskategorisering (tidigare benämnt Cykelstråk) och Huvudled/Stopplikt/Väjningsplikt.

Cykelvägskategorisering

Utredning är gjord där man föreslår att alla cykelvägar oavsett väghållare ska klassas som regional cykelväg, huvudcykelväg eller lokal cykelväg. Produkten ska benämnas



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-02-25	1.0

cykelvägskategorisering. En remiss bland landets kommuner är gjord, man fick in svar från 117 stycken kommuner och resulterade i följande justeringar:

Önskemål om att kunna registrera bilvägar inom cykelvägskategorierna för att få ett sammanhållet cykelvägnät. I det reviderade förslaget beskrivs hur företeelsen *C-Rekommenderad bilväg för cykeltrafik* är tänkt att fungera som ett komplement till cykelvägskategorierna. Denna företeelse kommer i ett senare skede formas så att den kan komplettera kategorierna till ett sammanhållet nät.

Namnsättning av kategorierna. Då kategoriseringen endast görs på cykelvägar så ändras namnsättningen på kategorierna till Regional cykelväg, Huvudcykelväg och Lokal cykelväg. Detta förtydligar att det endast är cykelvägarna som kategoriseras.

Sommarcykelstråk. Kategorin sommarcykelstråk tas bort då denna inte faller in inom samma struktur som de övriga kategorierna. Sommarcykelväg beskrivs som en enklare cykelväg som endast har underhåll viss tid av året.

Registrering av övriga cykelleder. Registrering av övriga cykelleder som inte är kvalitetssäkrade av TRV, görs tillgängligt genom attribut.

I det fortsatta arbetet föreslås att en test genomförs i två-tre kommuner där man genomför en klassning och därefter kan man bedöma om förslaget är bra eller om justeringar behöver genomföras.

Kommentarer: Viktigt att tydliggöra hur man ska göra i styrande dokument så att det blir en enhetlig klassning av cykelvägarna. Viktigt att få till en bra ajourhållning. När testen är genomförd redovisas resultatet på nästkommande rådsmöte.

Huvudled/Stopplikt/Väjningsplikt

Trafikregler om huvudled, stopplikt och väjningsplikt finns i RDT men saknas i NVDB. Dessa trafikregler behöver dock finnas även i NVDB av flera skäl. I grunden behövs de flesta trafikregler i en successivt allt mer automatiserad fordonsflotta i fordonsinterna applikationer, likt hastighetsgräns och förbud mot trafik med fordon.

Under de senaste åren har också trafikingenjörer efterfrågat denna information att användas i planeringssammanhang. Huvudled har en speciell status i vägnätet, men framgår idag inte i NVDB. I den utredning som är gjord ser man att man kan nyttja data från RDT och föra över cirka 90 % till NVDB maskinellt, medan övriga 10 % behöver bearbetas manuellt. Det här kommer att ske på Trafikverket. Fortsatt ajourhållning kommer att ske från RDT.

Kommentarer: När det gäller väjningsplikt så är en farhåga att det kan bli svårt att få den informationen användbar. Om man inte lägger in all väjningsplikt så måste användarna förstå vilken väjningsplikt som är med och inte. Särskilt om informationen är tänkt att kunna användas som vägledning till förare under färd. För andra syften, som t ex ruttplanering, är det kanske inte lika kritiskt.

Övrigt

Arbetet med Vägslag och Gatutyp börjar närma sig version 1. Gatutyp är grundgenererad och förberedd för att redovisas i NVDB på Webb. För Vägslag finns det några mindre justeringar kvar, men bör bli klart i mars. Kommer att bli tillgängligt via NVDB på Webb i vecka 15.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-02-25	1.0

I maj kommer en ny version av NVDB datakatalog och då kommer bland annat ändringar på namn i värdeförrådet för skogliga företeelser att genomföras.

Beslut 7:1 *Beslut att införa dataprodukten Cykelvägskategorisering i NVDB. Redovisa resultat från test när den är klar. Då kan man bedöma om förslaget är bra eller om justeringar behöver genomföras.*

Beslut 7:2 *Beslut att införa dataprodukterna Huvudled, Stopplikt och Väjningsplikt i NVDB.*

8. SVENSK GEOPROCESS, FORTSATT ARBETE

En samverkan mellan NVDB och Svensk Geoprocess har byggts upp och där har man bland annat hanterat önskemål om nya dataprodukter från kommunsidan.

Förvaltningen av Svensk Geodataprocess kommer nu att avslutas och kopplas in i Geodatarådets handlingsplan. Geodatarådets handlingsplan innehåller fem fokusområden och omfattar, Användarbehov och samhällsnytta, Öppenhet och säkerhet, Standardisering av grunddata, Nationell samverkan i geodatainsamling och kompetens.

Svensk Geoprocess hamnar under Standardisering av grunddata och aktiviteten ”Specifikationsarbete och implementering av specifikationer”. Ledare för aktiviteten är Åsa Sund. Där pågår nu ett arbete med att definiera uppdragsplan för arbetet under 2019

- Omfattning och leveranser
- Organisation - internt Lantmäteriet
- Besluta vilka teman som skall omfattas av uppdraget och vad de innebär, speciellt ot tydligt för de fem nya teman som inte ingått i arbetet med Svensk Geoprocess
- Startat upp arbetet med att göra en genomlysning/GAP-analys över vad som behöver göras inom respektive tema för att kunna slutföra informationsspecifikationerna, uppstartsmöte genomfört 1 februari. Identifiering av externa intressenter/referensgrupp/er.

Arbetet ska vara klart den 30/6.

Förslag att lyfta in det arbete som gjorts i samverkan mellan Svensk Geoprocess och NVDB i aktiviteten ”Specifikationsarbete och implementering av specifikationer. Tomas, Linnea och Marie tar fram ett förslag hur det skulle kunna se ut och lämna över det till Åsa Sund.

Beslut 8:1 *Redovisa förslaget som tas fram till aktivitet 3b i Geodatarådets handlingsplan på nästa rådsmöte*

9. ÖVRIGA FRÅGOR

Inga övriga frågor

10. LAGET RUNT

Trafikverket: Trafikverket har varit med mycket i media den senaste tiden. Bland annat har TRV:s och TS generaldirektörer varit med i frågan att man inte håller hastigheten inom

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-02-25	1.0

transportbranschen. I Uppdrag granskning har man tittat på trafiksäkerheten i plankorsningar.

Olycksdata (från Strada) är nu bortplockat från Lastkajen efter påpekande från Transportstyrelsen till följd av dataskyddsförordning. Vi hänvisar externa kunder som vill ha data om olyckor till Transportstyrelsen. Trafikverket kommer att delta på branschrådet STFS i början av april.

Transportstyrelsen: Ny organisation kring väg- och järnväg på Transportstyrelsen från och med 1 februari. Man samlar nu ihop all spårtrafik i en grupp. ITS skiljs från Trafikreglering och STFS och kommer nu att ingå i en grupp med fordonsregler.

Lantmäteriet: Lantmäteriet ligger numer under Finansdepartementet där Per Bolund är ansvarig minister för Lantmäterifrågorna. Just nu pågår mycket arbete med att slutrapportera kring de regeringsuppdrag som man har ansvar för.

SKL: Trafik- och Gatudagarna genomförs den 14-15 oktober i Stockholm. Programmet ska snart sättas ihop och vill man hålla ett föredrag kan man meddela Ulrika Appelby.

Botkyrka: De problem som var tidigare i automatisk incheckning verkar nu vara löst.

Skogforsk: 74-ton är fortfarande en viktig fråga för skogsnäringen. I höstas startade arbetet med att kvalitetshöja informationen i Götaland. Nu har man upphandlat ett system för att leverera data till NVDB och det kommer från S-Group. Man kommer att testa systemet under våren med leveranser till Trafikverket.

Dessutom finns planer på ett inventeringssystem ute i fält istället för att som idag manuellt samla in informationen. Insats på gång för att rätta till felaktigheter på enskilda vägar med funktionell vägklass 7-9. Se över digitaliseringskedjan där data idag försvinner i andra system och istället kan man få data att komma till NVDB.

11. AVSLUT OCH KOMMANDE MÖTE

Nästa NVDB-råd är ett lunch-till-lunchmöte den 8-9 maj, då är Trafikverket värd och vi kommer att vara i Stockholm. Återkommer med information om agenda och bokning av boende.

Dennis tackar för dagen och mötet avslutas.

På mötet tagna beslut:

- Beslut 2:1 Dagordningen godkändes*
- Beslut 3:1 Mötesanteckningar 2018-11-21 godkändes*
- Beslut 5:1 Redovisa handlingsplan för att åtgärda kvalitetsbrister på nästa rådsmöte.*
- Beslut 7:1 Beslut att införa dataprodukten Cykelvägskategorisering i NVDB. Redovisa resultat från test när den är klar. Då kan man bedöma om förslaget är bra eller om justeringar behöver genomföras.*



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-02-25	1.0

Beslut 7:2 Beslut att införa dataprodukterna Huvudled, Stopplikt och Väjningsplikt i NVDB.

Beslut 8:1 Redovisa förslaget som tas fram till aktivitet 3b i Geodatarådets handlingsplan på nästa rådsmöte
