



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-12-10	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Andersson Dennis, Trafikverket	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från NVDB-rådet – 27 november 2019		

Plats: Transportstyrelsen, Borlänge

Datum: 2019-11-27 (10:30 – 15:40)

Deltagande: Ulf Eriksson, Lantmäteriet
Jan Sjöhed, Lantmäteriet
Torsten Wiborg, Sveaskog
Marie Ljungh, Botkyrka kommun
Lars Hammar, Transportstyrelsen
Dennis Andersson, Trafikverket
Åsa Eriksson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket
Anna Forsell, Trafikverket
Ylva Lidberg, Transportstyrelsen
Hans Johansson, Transportstyrelsen
Björn Renberg, Transportstyrelsen

Delges: Deltagande
Per Wenner, Trafikverket
Aron Davidsson, Skogforsk
Marianne Leckström, SKL
Selda Taner, SKL

1. VÄLKOMNA TILL TRANSPORTSTYRELSEN

Björn Renberg, enhetschef på enheten Trafikant hälsar välkommen till Transportstyrelsen i Borlänge. Huvudkontoret för Transportstyrelsen ligger i Norrköping och man har cirka 2000 medarbetare runt om i landet. Björn är stationerad i Borlänge men har personal även på andra kontor i landet. På enheten hanterar man bland annat frågor om STFS (SvenskTrafikFöreskriftsSamling).

Transportstyrelsens uppdrag är att bland annat utforma regler, pröva och ge tillstånd, tex för att köra taxi, yrkestrafik, mm, man utövar även tillsyn kring de regler som finns, för register och statistik över olyckor.

Under 2020-2022 kommer man att fokusera på regelarbeten som har påverkan på de transportpolitiska inriktningarna, utveckla verksamheten utifrån medborgarnas och näringslivets behov, främja den teknikutveckling och de innovationer som bidrar till ett hållbart transportsystem och en effektiv och rättsäker handläggning.

Man har flera regeringsuppdrag, till exempel översyn av hur man ska betrakta elsparkcyklar, säkerhet på väg, fusk vid förarprov och säkerhetshöjande åtgärder för gasbussar.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-12-10	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

2. VÄGDATA OCH ITS-RELATERADE AKTIVITETER

Ylva Lidberg informerar om ITS-relaterade aktiviteter med koppling mot vägdata.

ITS

Ylva jobbar mycket med reglering inom området, nationellt är det Transportstyrelsen som driver dessa frågor och Trafikverket är ett tillsynsobjekt. Internationellt sitter Transportstyrelsen/Trafikverket med samma mandat.

ITS-direktivet är EU:s verktyg för att på ett samordnat sätt införa viktiga delar av ITS i de europeiska länderna. Syftet är att skapa fler och bättre informationstjänster för resenärer och trafikanter.

Vissa väg-, trafik- och resedata ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt. Viss rätt att bestämma nationellt för vilket vägnät kraven ska gälla. AKT B omfattar informationstjänster för vägdata, tex miljözoner och omfattar hela vägnätet.

CCAM (Cooperative, connected and automated mobility)

Ylva är med i en arbetsgrupp som arbetar med fysisk och digital infrastruktur. Frågor som hanteras kan vara hur kan framsteg inom fysisk infrastruktur kan ge CCAM support, hur kan fordon använda både fysisk och digital infrastruktur på ett integrerat sätt, vilken infrastruktur/fordon relaterad data behövs och hur gör man den tillgänglig?

ODD:er (Operational Design Domain) dvs. de verksamhetsmiljöer som planerats för automatiserad körning hjälper till att fastställa var och när fordonet kan användas för automatiserad körning. Vilka restriktioner ska finnas för att automatiserade bilar ska få framföras (separerade vägar, motorvägar andra restriktioner). Här pågår det ett arbete kring standardisering. Fordonstillverkarna tror att dom kan lösa frågan med data typ NVDB själva, medan Transportstyrelsen tror att det finns ett behov av NVDB på någon viss nivå.

Laddplatser

De laddplatser som regleras kräver en lokal trafikföreskrift, det är kommunerna som skriver dessa. Det finns en tilläggstavla som får användas där.



På hemsidan laddplatsen.se kan man se vilka laddplatser som finns.

Boverket har tagit fram en rapport om hur man tycker att laddplatser ska regleras (remiss ute), tex hur laddplatser ska hanteras av fastighetsägare, mm.

3. STRADA-NVDB

Hans Johansson är samordnare för Strada i norra Sverige mot polis och sjukhus.

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem med data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Man använder NVDB-vägnätet för att koppla olyckorna.

Det bygger på uppgifter från två källor, polis och sjukvård. Med hjälp av webbapplikationer rapporterar polisen in vägtrafikolyckor om personskada och denna rapportering är rikstäckande i Strada sedan 2003. Alla Sveriges akutsjukhus har uppgifter om personer som sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö och sjukhusrapporteringen är rikstäckande sedan 2015.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-12-10	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Unikt med Strada är att man slår ihop data från två källor. En viss eftersläpning av rapporter finns, 90% av olyckorna är inrapporterade inom 2 månader. Polis o sjukvård har en anpassad webbklient där man rapporterar in data. Polisen får ingen ersättning och för sjukvården är det frivilligt att rapportera, men man får ersättning för arbetstid.

Man är i slutfasen av ett utvecklingsprojekt som ska vara i drift våren 2020. Då ska man i Strada bland annat se hur vägen såg ut vid olyckstillfället och man sparar uppgifter om vägen/gatan från olyckstillfället (historik).

Viktigt att visa kommunerna hur viktig det är med historiskt vägnät i NVDB, Roger Hiding/Per Andersson lyfter behovet mot SKL.

Hur hanteras olyckor mot järnvägsnätet? Finns inte idag på samma sätt som i STRADA.

Beslut 3:1 **Transportstyrelsen lyfter behovet av historiskt vägnät i NVDB mot SKL**

4. INLEDNING ORDINARIE MÖTE

Dennis inleder mötet med att hälsa alla välkomna. Förutom rådsmedlemmarna är även Anna Forsell med på några punkter.

5. DAGORDNING

Dennis går igenom dagordningen. Inga övriga punkter tas upp.

Beslut 5:1 **Dagordningen godkändes**

6. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Genomgång av föregående minnesanteckningar.

Beslut 6:1 **Mötesanteckningar 2019-09-11 godkändes**

7. HUR HANTERA BRISTER AV BÄRIGHETSKLASS I NVDB

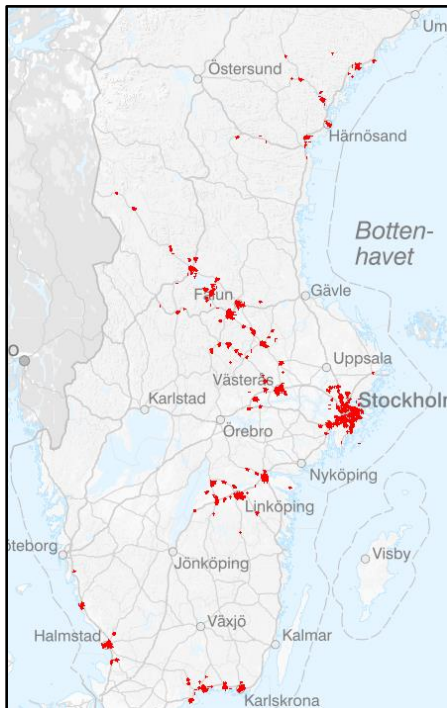
På förra rådsmötet berättade Anna Forsell om den externa kvalitetskontroll som är genomförd av bärighet i NVDB. Dataprodukten bärighet avser bärighetsklassning på väg hämtad från föreskrifter om bärighetsklass enligt 4 kap 11 § trafikförordningen (1998:1276).

Kunder kan använda dataprodukten för bedömning av framkomlighet, t ex i applikationer för navigering och ruttplanering för att välja de vägar som har högst bärighetsklass.

Föreskrifter skrivs endast för undantag från den generella trafikregeln som innebär att statliga vägar har bärighetsklass 1 (BK1) och kommunala vägar har bärighetsklass 2 (BK2). Dock finns såväl generella värden som värden från trafikföreskrifter med i dataprodukten.

Bärighet kontrollerades i NVDB under 2019 och man jämförde NVDB med innehållet i STFS och det som utkristalliserade sig var att det finns skillnader. I de län man kontrollerat finns det brister främst på det kommunala vägnätet (se bild nedan).

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-12-10	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------



	Ingen LTF, ej basbärighet	på statlig väghållare			på kommunal väghållare			väghållare sakna		
Blekinge län	555 272		10 040			545 231				
Dalarnas län	1 442 648		9 927			1 431 837				
Hallands län	185 497		2 000			183 497				
Stockholms län	1 607 104		5 112			1 601 990				
Västernorrlands län	245 535		6 193			239 342				
Västmanlands län	300 481		5			300 476				
Östergötlands län	527 337		4 053			523 284				
summa	4 863 874		37 330			4 825 658				

Inget tvingande lagkrav att vägnätsknyta föreskrifter i STFS. Idag har många kommuner områden med BK1 på kommunala vägar, men ingen föreskrift som talar om det. Däremot kan de finnas beskrivna i "Sammanställning över allmänna vägar". Man behöver undersöka hur data kommer in i Sammanställning över vägar.

Ex Ronneby där det inte finns registrerat några föreskrifter i STFS om BK1 i kommunen, men i sammanställning över vägar finns de utpekade.

Transportstyrelsen har för flera år sedan jämfört "Sammanställning över vägar" och STFS och konstaterade då att det finns misstämningar. Kommunen kan ha gjort en föreskrift innan 2010, men de är inte införda i STFS.

Diskussion hur vi ska tänka beträffande den information om bärighet som finns i NVDB. Ska vi ta bort det som är felaktigt i NVDB? Viktigt att klargöra vad som är allmänna vägar. Trafikförordningen säger att allmänna vägar är klassade som BK1. Hur går vi vidare? Initialt har sammanställning över vägar använts för att fylla data i NVDB. De föreskrivande myndigheterna måste själva se över det är och tala om hur det ska vara, vi kan påtala de brister som finns.

Förslag: Bilda en arbetsgrupp som tittar vidare på det här och kommer med förslag på hur vi ska hantera frågorna. Förslag på deltagare: TRV (Tomas), SKL (Selda?), TS (Lars), Botkyrka (Marie) kanske någon mer kommun. Trafikverket håller ihop arbetsgruppen och kallar till ett uppstartsmöte.

Beslut 7:1 *Bilda arbetsgrupp som tar fram förslag på åtgärd för att kvalitetshöja bärighet i kommun. Trafikverket kallar till uppstartsmöte*



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-12-10	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

8. STATUS AKTUELLA AKTIVITETER PÅ TRAFIKVERKET

Status Vägdataproduktion NVDB

Går fortsatt bra, korta ledtider, många ärenden inkomna från skogsnäringen och för dessa har vägdataproduktionen svårt att hålla ledtiderna. Daniel S tar en kontakt med skogsnäringen för att diskutera vad man kan göra för att få till leveranser som går snabbare att checka in.

Automatisera ajourhållning NVDB, status

Smartare ajourhållning Lantmäteriet

Målet att Lantmäteriet ska använda NVDB-data i sina kartprodukter och tjänster och att man ska ajourhålla enskilda vägar direkt i flygbildstolkningen som sedan checkas in direkt i NVDB-databasen. Justeringar kommer att ske i flera steg innan man är där. I steg ett så justeras arbetssätt/regelverk med anpassning mot automatisering, men man fortsätter att jobba i nuvarande miljö. Den justeringen genomförs nu under hösten.

I steg två jobbar man med NVDB-vägnätet direkt i flygbilstolkningen och tar in NVDB-vägnätet (Vägslag) i sina kartprodukter och tjänster. Det genomförs under hösten 2020/vintern 2021. Och slutligen steg tre där registrering sker direkt i flygbildstolkningen och man checkar in vägdata direkt i NVDB genomförs under 2022.

Automatincheckning av XML-filer (ISY-Road, Geosecma)

Möjliggöra för kommuner att uppdatera NVDB automatiskt. Test tillsammans med Södertörns kommunerna. Generell lösning som inte ska gynna en specifik systemleverantör vare sig tekniskt eller tidsmässigt.

Fokus har legat på att få till dataleveranser med "rätt" kvalitet innan det checkas in. Som hjälp ska man köra kontroller både i sitt eget system och hos Trafikverket innan data checkas in. Dessutom hitta en lösning på att hantera de felaktigheter som finns, men som inte bedöms så allvarliga att de kan rättas i efterhand.

Återstår i testen med Södertörn:

- API för återkoppling ska testas
- Felaktiga automatiska kontroller som körs vid leverans ska rättas (v 50)
- Checklista för att kolla om en kommun är redo att börja med automatisk incheckning. Lite detaljarbete kvarstår kring listan.
- Arbetet med hur efterkontroller ska köras och hur resultatet ska hanteras är påbörjat men en del återstår

Webbklient för leverans till NVDB

I projektet "Automatisera ajourhållning NVDB" ingick även att ta fram en webbklient som kan förtydliga och förenkla för dataleverantörer att leverera vägdata till NVDB. Den lösningen kommer inte att genomföras nu på grund av neddragning av pengar. Istället kommer man att göra förbättringar av leveransdelen i NVDB på Webb.

NVDB samverkan/produktutredningar

Efter Svensk Geoprocess har en ny grupp bildats med deltagare från kommuner och Lantmäteriet. Gruppens roll är att vara ett stöd till Trafikverket i samband med att önskemål om att förändra

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2019-12-10	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

befintliga dataprodukter eller nya önskemål inkommer från kommuner/Lantmäteriet. Tre möten är inbokade under 2019.

På dessa möten går man igenom hur man ska hantera de förändringsförslag som inkommit. På senaste mötet visade Helsingborg intresse för den dataprodukt som ska visa när en väg är byggd.

En utvärdering av möten som genomförts under 2019 gjordes. Man ser ett fortsatt behov av möten under 2020.

9. DISKUSSION MÅL 4 I INRIKTNINGSDOKUMENTET

Under 2019 har vi gått igenom respektive mål i inriktningsdokumentet, och på det här mötet går vi igenom mål 4.

Mål 4 - NVDB samverkan är välutvecklad, hela NVDB-konceptet är uppbyggd på samverkansprinciper där ett flertal aktörer samsas om att producera och ajourhålla vägdata.

Genomgång av de sex punkter som finns utpekade. Punkterna gäller fortfarande med lite justeringar. Dessutom skapas en ny punkt.

Beslut 9:1 *Tomas uppdaterar mål 4 med uppkomna synpunkter och därefter skapas en ny version 2020-2024*

10. UTREDNING HANTERING AV HISTORIK I NVDB, STATUS

Trafikverket har påbörjat en utredning om historikhanteringen i NVDB och ger en första statusrapport. Man har påbörjat att titta på vilka behov och problem som finns och sedan på olika lösningsalternativ innan man tar beslut på lösning. I utredningen tittar man på både historik och framtida hantering och kallar det för behov av tidsdimension. Kontakt kommer att ske med respektive part i rådet för att fånga behov och problem samt stämma av kring lösningsalternativ.

Vilka behov finns av tidsdimension (historik/framtida vägnät)

Trafikanalys för att göra analyser om resvanor, fordon på vägar, mm

Trafikverket analyserar farliga vägar

Kommuner leverera trafikföreskrifter innan de träder ikraft

Vilka problem finns vid hantering av tidsdimension

Dataleverantörer levererar data efter att en väg öppnas för trafik

Brister i data då en ny väg öppnas

ÖFT blir ofta försenat, någon vecka eller i värsta fall flera månader

Vilka olika lösningsalternativ finns

Här pågår arbete att beskriva dessa

Förslag på lösning

Återstår

Beslut 10:1 *Trafikverket tar kontakt med respektive part i rådet kring historik för att fånga behov och problem samt stämma av lösningsalternativ*

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-12-10	1.0

11. BLÅLJUSKOLLEN, VAD HÄNDER OCH HUR GÅR VI VIDARE

Trafikverket har under november tillsammans med Lantmäteriet arrangerat tre stycken webinarer, där målgruppen varit NVDB kontakter i kommunerna och målet att få fler kommuner att genomföra Blåljuskollen. Bra deltagande, man har haft ca 200 st uppkopplade under de tre tillfällena. Resultatet är att två nya kommuner påbörjat Blåljuskollen: Helsingborg och Ängelholm samt 7 stycken kommuner som beställt en förkontroll.

På Kartdagarna 2020, kommer Botkyrka, Lantmäteriet, Trafikverket och eventuellt Räddningstjänsten att delta på ett seminarium kring Blåljuskollen för att få fler kommuner att genomföra Blåljuskollen.

Kan vi nå ut med information på något mer sätt? Ett förslag är att nå ut med information via SKL:s nyhetsbrev.

Beslut 11:1 Trafikverket kontaktar SKL angående möjligheten att via nyhetsbrev få fler kommuner att genomföra Blåljuskollen

12. ÖVRIGA FRÅGOR

Inga övriga frågor

13. LAGET RUNT

Trafikverket: Ny måldirektör Jonas Eliasson som kommer att ersätta Per Venner, man har tagit fram nitton långsiktiga mål ska ligga till grund för VP2021, man har genomfört ett internt hackaton, förslag att vi utvärderar arbetet med NVDB-rådet på nästa möte.

Transportstyrelsen: En personlig spaning: många kommuner börjar släppa ansvaret för de enskilda vägarna, kommer det att påverka kvaliteten i NVDB?

Lantmäteriet: Fortsatt arbete med Smartare samhällsbyggnad. Detaljplan och byggnad prioriterade informationslag under 2019, ta fram specifikationer och modeller för insamling, lagring, tillhandahållande och datavårdskap. Mycket fokus på informationssäkerhet. Lantmäteriet utreder nya PSI-direktivet för Sveriges myndigheter och kommuner, bl.a. värdefulla datamängder och ekonomiskt påverkan.

SKL: -

Botkyrka: Den automatiska incheckning fungerar bra, man har börja titta på kvaliteten och analysera data tillsammans med Astando, nytt hjälpmedel testas som man kan använda vid kvalitetskontroller.

Sveaskog: Generella avstånd för allmänna vägar släpps nu, broars begränsningar fortsatt viktiga, BK4 testar stora fordon 90 ton, diskussion om 7-9 axlar ska användas vid "en trave till".

14. AVSLUT OCH KOMMANDE MÖTE

Tomas skickar ut doodle-förfrågningar för 2020. Planen att genomföra två fysiska (varav ett ett-lunch-till-lunch) samt två skype-möten.

Dennis tackar för dagen och mötet avslutas.

Beslut 14:1 Tomas skickar ut doodle-förfrågningar för 2020

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2019-12-10	1.0

På mötet tagna beslut:

- Beslut 3:1 Transportstyrelsen lyfter behovet av historiskt vägnät i NVDB mot SKL*
- Beslut 5:1 Dagordningen godkändes*
- Beslut 6:1 Mötesanteckningar 2019-09-11 godkändes*
- Beslut 7:1 Bilda arbetsgrupp som tar fram förslag på åtgärd för att kvalitetshöja bärighet i kommun. Trafikverket kallar till uppstartsmöte*
- Beslut 9:1 Tomas uppdaterar mål 4 med uppkomna synpunkter och därefter skapas en ny version 2020-2024*
- Beslut 10:1 Trafikverket tar kontakt med respektive part i rådet kring historik för att fånga behov och problem samt stämma av lösningsalternativ*
- Beslut 11:1 Trafikverket kontaktar SKL angående möjligheten att via nyhetsbrev få fler kommuner att genomföra Blåljuskollen*
- Beslut 14:1 Tomas skickar ut doodle-förfrågningar för 2020*
-