



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Andersson Dennis, Trafikverket	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från NVDB-rådet – 25 maj 2021		

Plats: Skype

Datum: 2021-05-25 (09:00 – 16:00)

Deltagande: Ulf Eriksson, Lantmäteriet
Linnea Söderblom, Lantmäteriet
Aron Davidsson, Skogforsk
Torsten Wiborg, Sveaskog
Selda Taner, SKR
Marianne Leckström, SKR
Marie Ljungh, Botkyrka kommun
Markus Nilsgart, Helsingborgs stad
Filiph Sundqvist, Sandvikens kommun
Lars Hammar, Transportstyrelsen
Dennis Andersson, Trafikverket (ordförande)
Åsa Eriksson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket
Lars Brink, Trafikverket (del av mötet)
Miho Ishii, Trafikverket (del av mötet)
Tony Strandberg, Trafikverket (del av mötet)
Susanne Planath, Trafikverket (del av mötet)
Hans Granlöf, Södertörns Brandförsvarsförbund (del av mötet)

Delges: Deltagande

1. INLEDNING

Dennis inleder mötet med att hälsa alla välkomna. Ett heldagsmöte där första delen fokuseras på trafikregeldata och blåljusanvändning och andra delen är ordinarie möte.

2. DAGORDNING

Dennis går igenom dagordningen.

Ingen övrig punkt tas upp.

Beslut 2:1 **Dagordningen godkändes**

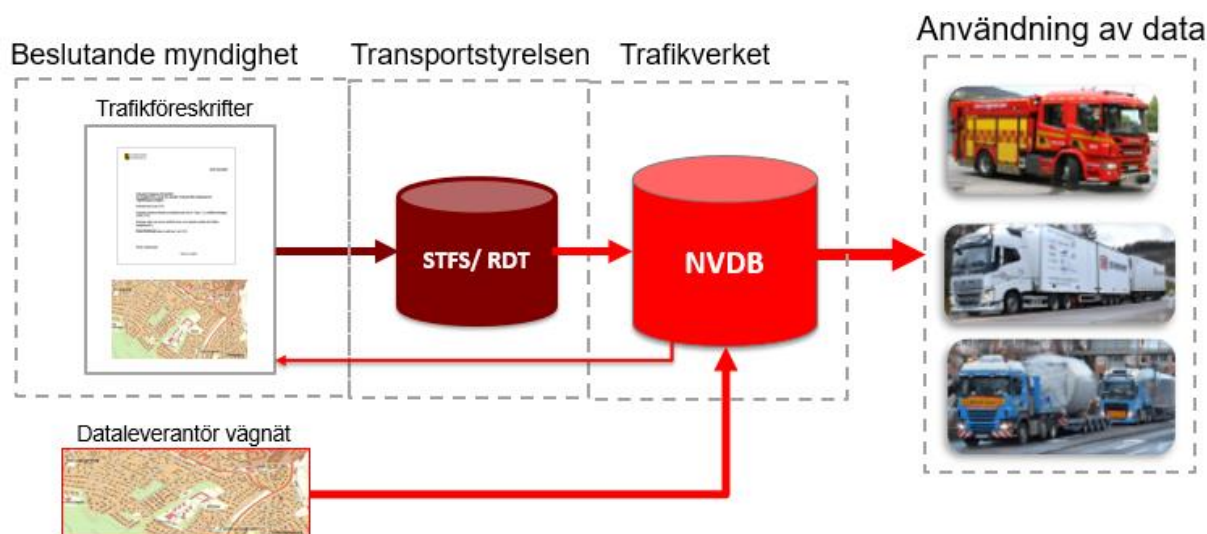
Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

3. TEMA TRAFIKREGLER/TRAFIKREGELDATA

Först på dagordningen är temat trafikregler/trafikregeldata. En genomgång om regelstruktur, hur data kommer till NVDB och användare, hur data används och projekt med fokus på att förbättra kvalitet och dataflöde.

Hur får NVDB data om trafikregler och hur får användarna tillgång?

Tomas och Åsa inleder med att berätta hur trafikföreskrifter omvandlas till trafikregeldata, läggs in i NVDB och blir tillgängligt för användare.



Trafikföreskrifterna hämtas (med hjälp av RSS) med vägnätsknytning från STFS till Trafikverket (om beslutande myndighet gjort en sådan). Vägnätsknytningen är då gjord mot NVDB-vägnätet. Det första man gör i produktionen på Trafikverket är en sortering för att plocka bort de föreskrifter som inte ingår i NVDB, till exempel parkering eller tillfälliga föreskrifter och gruppera i län/kommuner.

Med hjälp av systemet Beatrice genomförs en halvmanuell registrering där man går igenom alla föreskrifter och det som är vägnätsknutet, registrerar och checkar in data i NVDB.

Ett dygn senare finns data tillgängligt för användare via tjänster, färdiga datapaket via nedladdningstjänster eller via egna beställningar. Vill man titta på data finns det tillgängligt via NVDB på Webb.

Kommentar: Önskemål att data flödar snabbare ut till användning, från att man gjort en förändring till att det finns tillgängligt.

Användning av data – transportdispenser

Tony Strandberg, Trafikverket berättar och visar hur man hanterar transportdispenser på Trafikverket med hjälp av data från NVDB.

Det är Trafikverkets regioner eller kommuner som prövar undantag (dispens) från trafikförordningen när det gäller breda, långa och tunga transporter. Berör transporten enbart en kommun, så hanteras den där, men berör transporten fler kommuner prövar Trafikverket transporten.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

Trafikverket hanterar cirka 35 000 dispenser varje år och man använder ett system där man har NVDB-data för att bestämma vilken rutt som ska genomföras. Det är viktigt att data är rätt, annars kan det få konsekvenser. Viktigt med namn i korsningar och vägar då de används i färdbeskrivningen. Man har även information om tillfälliga vägarbeten och den informationen hämtas från Fifa och Triss som är andra system på Trafikverket.

När man ska bestämma vilken rutt fordonet ska ta använder man kartan som innehåller en ruttningsalgoritm innehållande bland annat bärighetsinformation, mm.

Kommentar: Vissa kommuner har lokala system för att hantera tillfälliga vägarbeten, är det möjligt att lägga den informationen i Fifa eller Triss?

Kort om STFS och regelstruktur

Lars H berättar om juridiken som styr föreskrifter inom trafikområdet. Det är Riksdagen som stiftar lagar, Regeringen förordningar och beslutsmyndigheter föreskrifter (bemyndigande från Regering).

Kungörande m.m.

- *Lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar*
- *Författningssamlingsförordningen (1976:725):* Gäller statliga myndigheter och talar om hur föreskrifter ska utformas. Föreskrifterna ska konsekvensbeskrivas. Kommuner bör skriva på liknande sätt, ska vara tydliga och motivera sitt beslut.
- *Förvaltningslag (1986:223)*
- *Förordning (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter:* Trafikföreskrifter skall kungöras elektroniskt på en särskild webbplats som är tillgänglig utan avgifter för var och en. En myndighet, vars föreskrifter skall kungöras på webbplatsen, ansvarar för att uppgifterna är riktiga och att de förs på ett säkert sätt i elektronisk form till Transportstyrelsen. Föreskrifter skall kungöras så snart det kan ske och i så god tid som möjligt innan de träder i kraft.

Reglerande författningar

- *Väglagen:* innehåller allmänna bestämmelser om allmänna vägar, väghållning och byggande av väg, med mera.
- *Lag (1998:814)* med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning
- *Lag om nämnder för vissa trafikfrågor*
- *Terrängkörningslagen*
- *Trafikförordningen (1998:1276):* innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng.

Viktigt att rätta upp de frågetecken som finns inom juridiken innan man tar steget inom ITS att tillämpa trafikregeldata.

Hållbara Trafikregler

Lars Brink, Trafikverket berättar om det projekt som startats på Trafikverket då den digitala utvecklingen går mot självkörande eller distansstyrda fordon och ställer krav på tillförlitligheten i data och snabba ledtider från insamling till användning.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

I uppkopplade och autonoma fordon finns stor potential att effektivisera exempelvis ruttval, samlastning, utnyttjande av vägkapacitet och tillgänglighet. Tillförlitligheten i trafikregler är avgörande för självkörande fordonen förmåga att själva ta beslut. Redan idag finns ett stort behov av tillförlitliga trafikregler för navigeringsutrustningar och ISA-system.

Men det finns en betydande informationsskuld idag; Underlag skiftar i kvalitet – t.ex. saknas vägnätsanknytning på många föreskrifter i STFS, differenser i tid när trafikföreskrift är publicerad, vägmärke är utmärkt och trafikregeldata finns i NVDB, trafikföreskrift finns men skylt saknas, skylt finns med trafikföreskrift saknas, skylt och föreskrift stämmer inte överens, skylten har fel position i förhållande till trafikföreskrift.

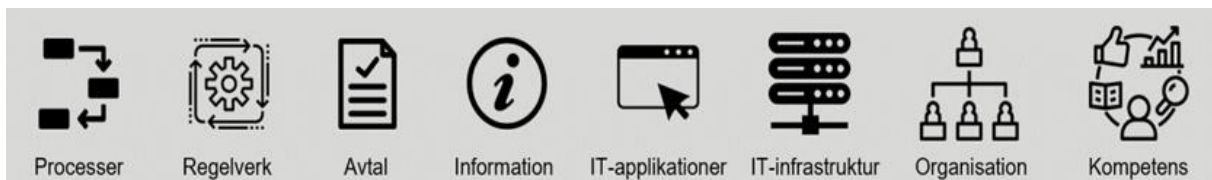
Flertalet föreskrivande myndigheter kan inte leverera maskinläsbara trafikregler vilket skapar manuella processer som ger långa ledtider och fel i trafikregler.

Det i sin tur ger felaktiga trafikregler i förarstödssystem, navigeringsutrustning och ISA-system.

Målbilden med projektet är att skapa förutsättningar för tillförlitliga trafikregler

- tillförlitliga trafikföreskrifter i STFS
- tillförlitliga vägmärken i vägtransportsystemet
- tillförlitliga trafikregeldata i NVDB

Skapa en automatiserad och ”felsäker” process samt att hänsyn ska tas till hela förmågan i utvecklingsarbetet.



Målbilden för IT-stöd, processer och regelverk och informationen är bland annat:

- Ersätta TVTF med nytt system som klarar både permanenta och tidsbegränsade trafikföreskrifter
- Utveckla ”härledningsmotor” för att automatisera härledning och lagring på Trafikverket
- NVDB ska klara tidsbegränsade trafikföreskrifter < 6 månader
- Uppmuntra befintliga systemleverantörer att leverera maskinläsbara trafikregler
- Alternativ lösning med trafikregelbyrå som tjänst
- Processen med att härleda och lagra trafikregeldata i NVDB automatiseras
- Om möjligt författningsförändring, krav att leverera maskinläsbara trafikregler
- Kartlägga informations-GAP och föreslå åtgärder för tätbebyggt område, viktbegränsningar, hastighet och miljözon
 - Kartlägga konsumenternas behov
 - Beskriva gap mellan nuläge och behov



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

Vad händer nu? Projektet har genomfört en analysfas och väntar på beslut ska tas för nästa steg och att få påbörja planeringsskede. Beslut tas på Trafikverket efter sommaren.

Beslut 3:1 Trafikverket undersöker om det är möjligt för kommuner att lägga information om tillfälliga vägarbeten i Fifa eller Triss?

4. TEMA BLÅLJUSANVÄNDNING

Andra temat för dagen är blåljus användning. Genomgång om den användargrupp som finns, vad Blåljuskollen är, hur man arbetar med blåljusdata i en kommun tillsammans med räddningstjänsten och nedladdningstjänst med blåljusdata på Trafikverket.

Användargrupp Blåljus

Ulf berättar om användargrupp Blåljus vars första möte var 2010 och var en fortsättning på projektet *Fokus på Blåljus* som startade 2008. Idag deltar SOS Alarm, Polisen, Räddningstjänsten, Ambulansen, MSB, Trafikverket, Länsstyrelsen, Lantmäteriet samt SKR och kommuner i gruppen.

Övergripande mål har varit att öka och bredda användningen av geodata i samhället samt att ta fram en nationell, gemensam blåljuskarta för gemensam lägesbild, "Hitta rätt".

Syftet med gruppen har varit att förstå användarnas behov av geodata, informera om Lantmäteriets verksamheter samt produkter och tjänster och förmedla genom att verka för en ökad och breddad användning av geodata. Dessutom förändra genom att få underlag för att ändra i grunddata och därigenom i produkter och tjänster samt "nätverka" som visat sig genom åren att det kanske är det allra viktigaste.

Aktuella frågor vid senaste mötena har varit Kartor för krisberedskap och blåljus (se länk nedan)

krisberedskapskartor.msb.se
[Koll på kartan](#)

Webinarier genomfördes under december och januari (MSB, LM och TRV) för att informera om det arbete som genomförts kring krisberedskapskartor. 250 personer från 140 organisationer deltog i dessa.

Behov av papperskartor för civilförsvaret är aktuellt igen och krisberedskaps- och blåljusfrågor finns i Nationella geodatastrategin 2021-2025 (*Ett säkert och robust samhälle - enhetliga geodata ger gemensam lägesbild*).

Blåljuskollen

Blåljuskollen är en checklista framtagen av Lantmäteriet och Trafikverket för att hjälpa Sveriges kommuner att kvalitetssäkra geodata. Den pekar ut geodata som är av särskild vikt för blåljusaktörerna.

Syftet med checklistan är att kvalitetssäkra kommunens geodataprocesser så att kommunen skapar och uppdaterar de geodata som blåljusaktörer behöver för att hitta rätt.

På Trafikverket genomförs både maskinella och visuella kontroller som kommunen kan ta del av, för bland annat: Vagnät, geometri, gatunamn, slitlager, vägtrafiknät, GCM,-passage,



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

väghållare, funktionell vägklass, korsning, övriga vägnamn, bro och tunnel, höjdhinder, farthinder och väghinder.

Efter att kommunen genomfört Blåljuskollen sker en årlig uppföljning, där man tittar hur den fortsatta ajourhållningen sker. Idag har 19 kommuner genomfört kollen och sju stycken har påbörjat.

Så arbetar vi med blåljusdata hos räddningstjänsten och i Botkyrka kommun

Marie berättar hur man i Botkyrka kommun genomförde Blåljuskollen tillsammans med Haninge kommun och Hans om hur Södertörns brandförsvaret använder geodata och vilka behov man har. Idag sker ett samarbete mellan Botkyrka och Räddningstjänsten kring användning av data.

Hur man gjorde: Hämtade ut checklista för att se vilka data det gäller. Man kontaktade Lantmäteriet och Trafikverket för att få svar på några frågor. Man hade processmöten med personer på kommunen som är inblandade, genomfördes även tillsammans med Haninge.

- Identifierade den information som är blåljusdata.
- Bedömde vilket verktyg som var bäst lämpat för att uppdatera varje enskild datamängd.
- Uppdaterade informationen med lämpligt verktyg.
- Ritade upp processerna för uppdatering av blåljusdata.
- Skapade rutiner för att hålla blåljusdata uppdaterat.

Svårigheter man såg under arbetet:

1. Personer med sakkunskap är spridd i organisationen
2. De underlag som behövs finns utspridda i olika dokument, verksamhetssystem, diariesystem, kartsystem mm.
3. Leveranser av blåljusdata behöver ske i olika verktyg och vid olika tidpunkter, Trafikverket: XML-verktyg, kartfiler, verktyg för att skicka LTF:er och NVDB på webb Lantmäteriet: LINA och ABT-leveranser

För Räddningstjänsten är kartan och dess innehåll viktig, både vid larmning från SOS Alarm tills att man är på skadplatsen. Önskemål att man har samma kartmaterial som SOS Alarm och i bilarna, idag har man inte det, vilket gör att det blir otydligt när man kommunicerar med varandra.

Information om det arbete som genomförts hos användargrupp Blåljus har inte nått ut till räddningstjänsterna, man önskar att MSB pekar tydligare vad som finns och gäller.

Trafiknätsdata och bakgrundskarta för Blåljusverksamheten

Trafikverket har tagit fram ett datapaket för blåljusverksamheten. Det innehåller 33 stycken företeelsetyper för väg- och järnväg med cirka 160 attribut. De är framtagna utifrån tidigare önskemål och intervjuer.

Det finns tillgängligt på Lastkajen och är uppdelat regionvis då det är stora datamängder. Till att börja med finns data i SWEREF 99 TM, formatet Geopackage och uppdateras månadsvis.

Vill man läsa mer om vad som ingår kan man gå in på trafikverket.se och söka på blåljus, så hittar man bland annat ett produktblad.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

MSB rekommenderar en gemensam nationell bakgrundskarta, som består av Lantmäteriets topografiska webbkarta, fastighetsindelning, höjddata och ortofoto tillsammans med information om adresser, byggnader och ortnamn.

5. ORDINARIE RÅDSMÖTE

Dennis öppnar ordinarie rådsmötet med att välkomna Susanne Planath som är ny enhetschef för Vägdataenheten på Trafikverket sedan 1 maj. Susanne har arbetat med ITS-frågor inom flera verksamhetsområden på Trafikverket.

6. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Genomgång av föregående minnesanteckningar.

Kommentar 1: Trafikverket återkommer på nästa möte hur man löste hanteringen av korta länkar i Botkyrka och hur man gör för resten av landet.

Kommentar 2: Inloggning till NVDB-VISQ kommer att ske via Mina Sidor på trafikverket.se, kapacitetstest genomförd och bland annat har servern fått utökat minne.

Beslut 6:1 **Mötesanteckningar 2020-03-09 godkändes**

7. STATUS AKTUELLA AKTIVITETER PÅ TRAFIKVERKET

Produktionen på Trafikverket

För tillfället kommer det in mycket uppdateringar. Det kommer in många xml-leveranser från kommuner, några kommuner har tillfälliga resurser som levererar mycket underlag. Det kommer också många leveranser från Lantmäteriet och skogsnäringen generellt och fortfarande många leveranser från den inventering som genomförs i Götaland.

Det gör att det för närvarande är många pågående ärenden, antalet inkomna ärenden har ökat och det ligger cirka 1000 ärenden i kön idag.

Kommentar 1: Problematiskt med användningen av data då det är så långa kötider, skogsnäringen tycker att det blivit sämre det sista halvåret.

Kommentar 2: Kan Trafikverket äska mer pengar för produktionen för att snabba upp takten?

NVDB Samverkan

Möte med NVDB samverkan kommuner/Lantmäteriet den 18 maj. Inga nya önskemål kom upp, men genomgång av pågående utredningar Allmän väg, Gatunamn, GCM-vägtyp och Vägslag (övergripande länk). Remiss på väg att skickas ut för GCM-vägtyp.

Datakatalog 4 maj

Nyheter vid uppdateringen av NVDB-datakatalog var införande av Cykelgata, uppdatering av Vändmöjlighet och att C-Cykelled avslutas. Data om turismcykelleder har flyttats över från C-Cykelled till Turismcykelled. Nästa tillfälle att uppdatera datakatalogen blir i november och då planeras en revidering av GCM-vägtyp och Bärighet.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

Remiss GCM-vägtyp

Remiss av GCM-vägtyp är på väg att skickas ut, med förslag att göra förändringar och anpassa attributvärden till de påbudsvägmärken som finns samt att ta bort attributvärden som har liten användning. Kontakta Tomas om ni vill ta del av remissen.

Tillhandahållande

Nya Lastkajen är nu igång och den gamla har stängts. Man måste söka ny inloggning för att hämta data i den nya. Det har varit en del prestandaproblem och nu pågår det arbete att fylla upp färdiga paket med data.

Man har börjat titta på att ta fram förändringsfiler via Lastkajen. Sandviken är intresserad att vara med och testa.

Beslut 7:1 Trafikverket bjuder in Sandviken testa att hämta förändringsfiler via Lastkajen

8. PILOT - KVALITETSHÖJA BÄRIGHET I NVDB

Under våren har en pilot/test genomförts för att samla in och registrera kommunala allmänna vägar. Regelverk utifrån Trafikförordningen, Väglagen och PBL. Åtta kommuner var med, varav tre genomförde testen. Det var Botkyrka, Smedjebacken och Örnsköldsviks kommun.

Resultatet visade att det krävs en insats på cirka 10-20 timmar per kommun för att samla in och registrera data. Mesta tiden gick åt för att hitta rätt personer att stämma av med.

Med nuvarande regelverk kan de allmänna vägarna "bli upphackade" (se karta nedan) och blir inte sammanhängande. Regelverket bygger på att de kommunala vägarna som ligger inom kommunala väghållningsområden och inte ligger inom detaljplanelagt område med kommunalt huvudmannskap är allmänna.

Tydliga anvisningar behövs, hur man ska göra + exempel.

Innan ett beslut om allmän väg ska ingå i NVDB som en dataprodukt, om det ska finnas som ett arbetsmaterial åt kommunerna eller inte hanteras, så ska man titta på hur man kan skriva en trafikföreskrift som klarar de "upphackade" sträckorna och stämma av det med en kommun. Dessutom en avstämning med en eller fler länsstyrelser angående allmänna vägar i skriften Sammanställning över allmänna vägar.

Beslut 8:1 Förslag på trafikföreskrift för bärighet stäms av med Lars H.

Beslut 8:2 Trafikverket bokar avstämning med en länsstyrelse, bjuder med SKR

Beslut 8:3 Trafikverket bokar avstämning med en kommun för att testa skrivning av trafikföreskrift, bjuder med SKR



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-06-07	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

9. ÖVRIGA FRÅGOR

Diskussion kring reglering av data. Inom Smartare Samhällsbyggnadsprocessen genomförs en reglering kring detaljplaner genom föreskriftsrätt samt standardiserade gemensamma specifikationer och ramverk. Byggnader står på tur, men utan föreskriftsrätt. I SoU för självkörande bilar föreslås att man reglerar NVDB.

Kommentar 1: Ja, reglering kan krävas för att man ska prioritera uppgiften inom sin organisation.

För att data ska bli enkelt att använda behövs standardiserade specifikationer och api:er.

Kan NVDB-rådet hjälpa till för att öka användningen av Blåljusdata? Dennis och Selda bokar in ett möte för att fundera på upplägg till en skrivelse.

Beslut 9:1 **Trafikverket/SKR tar fram förslag på skrivelse för ökad användning av Blåljusdata**

10. LAGET RUNT

Lantmäteriet: I den statliga utredning som nyligen överlämnats till regeringen föreslås Lantmäteriet bli beredskapsmyndighet och ingå i beredskapssektorn för försörjning av grunddata.

Beslut i riksdagen att prioritera att geodata blir tillgängliga för alla i så stor utsträckning som möjligt. Regeringen ska återkomma med förslag på hur det ska finansieras.

Lantmäteriet har, i samverkan med berörda aktörer, fått i uppdrag av Regeringen att identifiera så kallade särskilt värdefulla datamängder inom Sverige och vilka aktörer som berörs av dessa, beslut planeras tas av EU i juni 2021. Detta sker i enlighet med det reviderade Öppna data-direktivet (tidigare PSI-direktivet).

I höst börjar man använda Vägslag enligt plan.

SKR/Botkyrka/Helsingborg/Sandviken: Trafik- och gatudagar den 21-22 oktober, digitalt med utställare, digitala mötesrum, chattar, osv. Kan Blåljuskollen vara med? 2 juni är möte inplanerat med kommungrupp angående vart man levererar data. Sandviken har beställt en förkontroll av Blåljuskollen.

Skogforsk/Sveaskog: Önskvärt att förbättra z-värden på bilvägnätet. Man upplever att det är komplext att ajourhålla NVDB idag, kan man förenkla?

Fortsatt arbete för att bättra klassningen av funktionell vägklass för 7-9 på enskilda vägar, idag finns motstridigheter.

Möte inplanerat med Enskilda vägar på Trafikverket för att bland annat diskutera tillgång till tillfälliga bärighetsnedsättningar på driftbidragsvägar.

Trafikverket: DIGG är ansvarig för etablering av grunddatadomäner för några utpekade områden, till exempel transportområdet och geografisk information, var hör NVDB hemma?



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-06-07	1.0

NVDB-verksamheten går mer mot att använda Webinarier för avstämning med dataleverantörer och minska antalet enskilda möten.

Transportstyrelsen: Är det dags att titta på nyttor/risker med NVDB och en eventuell reglering?

11. AVSLUT OCH KOMMANDE MÖTE

Nästa möte är den 8 september. Dennis tackar för dagen och mötet avslutas.

På mötet tagna beslut:

- Beslut 2:1 Dagordningen godkändes*
- Beslut 3:1 Trafikverket undersöker om det är möjligt för kommuner att lägga information om tillfälliga vägarbeten i Fifa eller Triss*
- Beslut 6:1 Mötesanteckningar 2020-03-09 godkändes*
- Beslut 7:1 Trafikverket bjuder in Sandviken testa att hämta förändringsfiler via Lastkajen*
- Beslut 8:1 Förslag på trafikföreskrift för bärighet stäms av med Lars H.*
- Beslut 8:2 Trafikverket bokar avstämning med en länsstyrelse, bjuder med SKR*
- Beslut 8:3 Trafikverket bokar avstämning med en kommun för att testa skrivning av trafikföreskrift, bjuder med SKR*
- Beslut 9:1 Trafikverket/SKR tar fram förslag på skrivelse för ökad användning av Blåljusdata*
-