



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
Andersson Dennis, Trafikverket	[Ärendenummer]	[Projektnummer]
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från NVDB-rådet – 24 november 2021		

Plats: Skype

Datum: 2021-11-24 (09:00 – 16:00)

Deltagande: Ulf Eriksson, Lantmäteriet
Aron Davidsson, Skogforsk (eftermiddag)
Torsten Wiborgh, Sveaskog
Selda Taner, SKR
Marianne Leckström, SKR (eftermiddag)
Marie Ljungh, Botkyrka kommun
Markus Nilsgart, Helsingborgs stad
Lovisa Emilsson, Helsingborgs stad
Filiph Sundqvist, Sandvikens kommun
Lars Hammar, Transportstyrelsen
Dennis Andersson, Trafikverket (ordförande)
Åsa Eriksson, Trafikverket
Tomas Löfgren, Trafikverket

Delges: Deltagande
Linnea Söderblom, Lantmäteriet

1. INLEDNING

Dennis inleder mötet med att hälsa alla välkomna. Ett heldagsmöte där första delen fokuseras på användning av NVDB-data och andra delen är ordinarie möte.

2. TEMA ANVÄNDNING AV NVDB-DATA

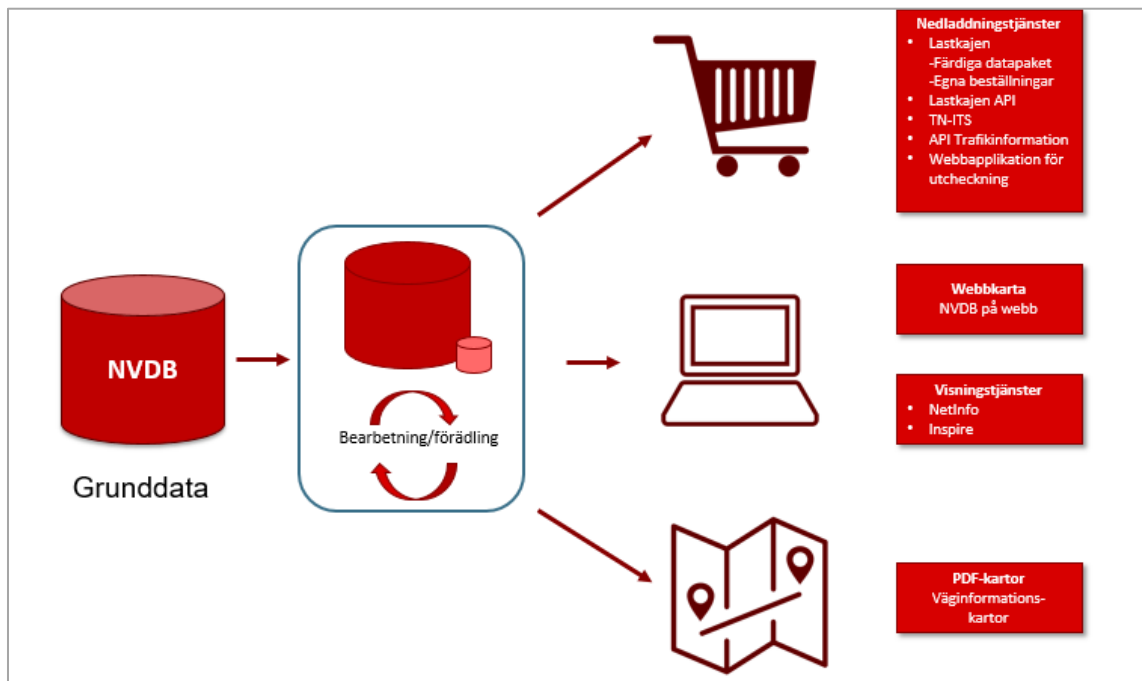
Först på dagordningen är tema användning och Trafikverket börjar med att informera hur data tillhandahålls, den kundenkät som är genomförd och vilka andra data som finns på Trafikverket.

Därefter berättar Folksam, Here, Region Uppsala och SCB om hur man använder NVDB-data i sin verksamhet.

Hur tillhandahålls data, vilka andra data finns, vilka kunder finns på Trafikverket

Åsa och Anna håller i passet och inleder med att berätta hur vägdata tillhandahålls från Trafikverket och förutom de nedladdningstjänster som finns på Lastkajen där man kan göra egna beställningar eller hämta färdiga datapaket finns även visningstjänster, pdf-kartor och möjlighet att titta på innehållet via NVDB på Webb.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0



Kundenkät

En kundenkät är genomförd på Trafikverket med de kunder som är registrerade i nya Lastkajen. Syftet med undersökningen är att få ett nuläge över kundens behov; vilka data som används mest och till vad, men även information om vilka större brister i data som upplevs problematiskt och vilka konsekvenser det får.

Undersökningen genomfördes som en webb-enkät. En inbjudan att delta i undersökningen skickades ut via mejl till samtliga registrerade externa användare i nya Lastkajen, totalt 774 användare.

I mejlet ombads användarna, förutom att själva svara på undersökningen, att skicka undersökningslänken vidare till ytterligare användare inom den egna organisationen.

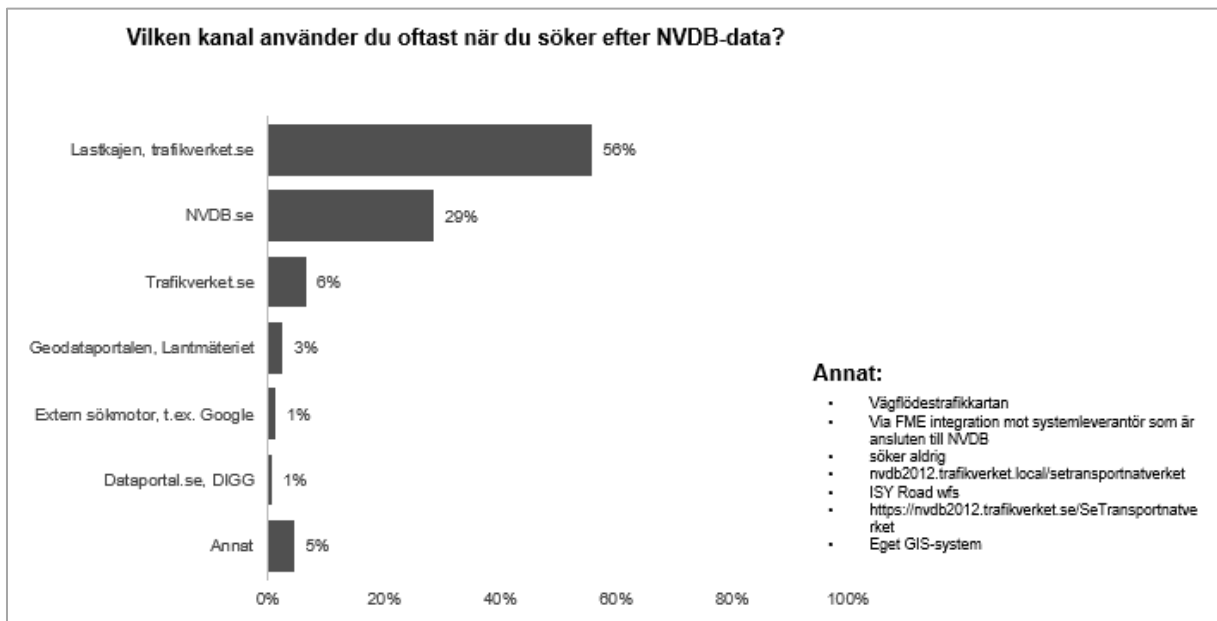
Totalt har 154 användare deltagit i undersökningen. Undersökningen genomfördes under perioden 27 sep – 20 okt 2021 och tre påminnelser skickades ut. Nedan ser man typ av organisation, samt svar på några frågor.



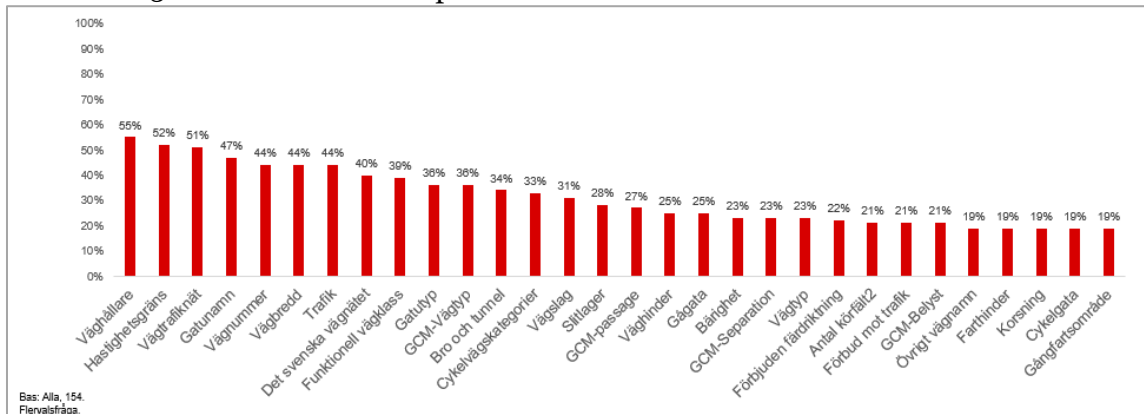
Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-12-13	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------



Vilken kanal använder du när du söker efter NVDB-data??

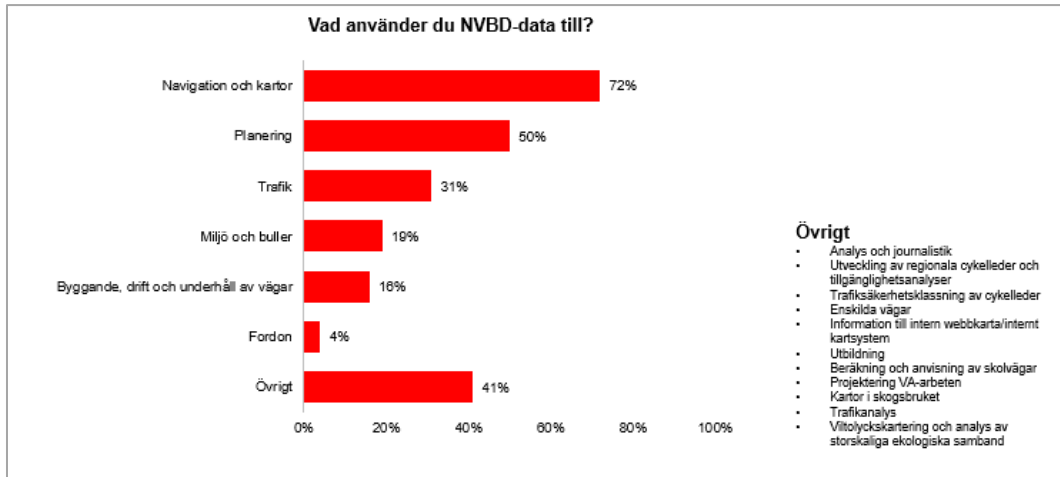


Vilka är de 30 mest använda dataprodukterna?



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-12-13	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Vad använder du NVDB-data till?



Vad är användarna extra nöjda med?

”Väghållare och hastighetsgräns samt vägnätet med dess namn för det ger bra GIS-kartlager. Jag är också glad för att ni gjort en specialare och lagt ihop Vägnät med GC-nät så att man kan ruttplanera för cykel, även om vi inte hunnit använda det ännu.”

”Funktionell vägklass är ofta användbar. Det finns ett lager Vägnummer för kartproduktion som är bra.”

Vad är användarna missnöjda med?

”Uppdateringarna av datapaketen kunde varit tätare, alternativt att WFS tjänster hade använts istället.”

”Vägbredden använder jag hela tiden men det är relativt ofta som den inte stämmer så den måste hela tiden dubbelkollas på andra mätningar.”

Vad händer nu?

Arbetsgrupp på Trafikverket ska analysera resultatet djupare och ta fram en åtgärdsplan och genomföra efterföljande intervjuer vid behov.

Annan data

På Trafikverket finns förutom NVDB-data även andra data, till exempel:

Väg- och trafikdata

Vägnätsanknuten data på statligt vägnät

- Indelningar/klassificeringar för planeringsändamål mm
- Vägnätsanknuten anläggningsdata

Anläggningsdata med egen geometri

- Vägtrummor

Vägtrafik- och hastighetsdata

- Fordonsflöden och hastigheter
- Fordonsvikt för tunga fordon
- Trafikarbete

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

- Trafikarbetets förändring
- Hastighetsindex

Järnvägsdata

NJDB (Nationell JärnvägsDataBas)

- Järnvägsnät samt nätanknutna indelningar och objekt för det samlade svenska järnvägsnätet

Nätanknuten anläggningsdata och indelningar på statligt järnvägsnät

- exempelvis geometrier samt ytterligare anläggningsdata och indelningar som bara samlas in på statligt nät

Bearbetad/paketerad järnvägsdata

- Trafikplatser
- Järnvägsnät med förbindelser
- ...

Omgivande data och kombinationsprodukter

Områdespolygoner

- Kommunala väghållningsområden, Vägområden, Projektionszoner Sweref 99 Trafikverket

Kombinationsprodukter

- Bytespunkter

Borrhålsprojekt

- Geotekniska sonderingar, grundvattenobservationer etc.

Viltolyckskartor

Trafikinformation

Vägtrafikinformation tillgängliggörs via [API](#) och [Datex](#)

- Kameror för automatisk väglag och trafikflöde
- Färjeleder, hamnar, tidtabeller, ankomster och avgångar
- Rastplatser och parkeringar
- Trafiksäkerhetskameror
- Händelser och störningar som trafikmeddelanden, vägarbeten, olyckor, restriktioner
- Väderinformation från Trafikverkets vägväderstationer

Järnvägstrafikinformation tillgängliggörs via [API](#)

- Plankorsningar (Järnvägskorsningar)
- Tidtabellsinformation, information om tåg på trafikplatser
- Tågtrafikmeddelande, banarbeten, tågfel, anläggningsfel
- Trafikplatser
- Annonseringsinformation för stationer

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-12-13	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Folksam – olycksdrabbade områden

Folksam visar exempel där man använder NVDB-data tillsammans med olycksdata från Strada för att visa på vägsträckor som är olycksdrabbade. Det går bra att navigera med de data man använder.

På det här sättet kan man som förare få information om att vara extra uppmärksam då man är på en olycksdrabbad vägsträcka. Bra komplement till bland annat viltolycksskyltar.




Here – ruttning och navigering

Från och med sommaren 2022 kommer alla nya bilar att ha ISA-utrustning som ska hjälpa förare att hålla hastigheten i alla EU-länder. Alla vägar är viktiga, statliga, kommunala och enskilda.


Det räcker inte bara med kameror i bilen som läser skyltarna. Väderförhållanden, skyltar som inte är standardiserade, mm gör att man även måste ha kartdata för att hålla koll på hastigheten. Då blir det väldigt viktigt att hastighetsdata är bra uppdaterad och aktuell. NVDB är den viktigaste indatakällan i Sverige.

ISA – Why fresh map data is important

- Up-to-date speed limits are important for ISA systems to reach a high reliability, availability, and a good user experience
- Speed limits are changing constantly
 - Variable speed signs
 - Temporary speed signs due to constructions
 - Country-wide implicit regulations are changing
- Consumers are not used to do manual map updates (nor will they be excited about it)


80/60

Speed limits change at a rate of 10% per year



Viktigt också att man vet vilken kvalitet den har.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

Standard är viktig och digital representation som kan användas. Som avslutning kan konstateras att alla restriktioner blir viktiga framöver, att data är lätt tillgänglig och att den kommer snabbt ut.

Region Uppsala – Potentialstudie för cykling i Uppsala län

Region Uppsala har genomfört en potentialstudie av cykelbarheten för dagliga resor i Uppsala län. Studien baseras på var sysselsatta och elever i Uppsala län bor och arbetar eller går i skolan eller på universitet. Den analyserar vilken färdväg som är den snabbaste för respektive person och hur lång tid det tar dem att cykla sträckan. Då kan man se hur många personer som kan cykelpendla inom exempelvis 30 minuter samt potentiella cykelflöden i olika stråk.

Data till potentialstudien kommer från NVDB och SCB. Data har klassificerats, vilka vägar som är cykelbara respektive inte. Resultatet har sedan stämts av med respektive kommun.

Med hjälp av en storymap kan man se resultatet och bland annat vilka de viktigaste vägarna är för cykelpendling, vilka kommuner som har längre resdistanser via cykel på grund av avsaknad av cykelbara vägar, vilken potential som finns per kommun, inom kommunen men även mellan inkomstgrupper för att öka cyklingen.

Man har även ett prioriteringsverktyg som kan användas för att se var man får störst nytta för att utöka antalet cykelbara vägar.

SCB – Användning av NVDB-data vid analyser

SCB använder NVDB-data för att ta fram officiell statistik, då man har GIS uppdrag åt andra myndigheter eller forskare. Även vid intern användning och när man tar fram artiklar på SCBs hemsida.

Exempel kan vara att beräkna vägytor eller vägområden. Men det kan också vara att ta fram transportstatistik då man vill ange kvadratkilometer mark med transportinfrastruktur uppdelad på europaväg & riksväg, länsväg, övriga vägar och cirkulationsplatser.

Vägyta

Den bearbetade vägdatan från Trafikverket buffras med vägbredd (från källan, schablon beräknat eller 3,5m)



Mörtnäs, Värmdö

Källa: ortofoto ©Lantmäteriet, väggeometri © Trafikverket



Mörtnäs, Värmdö

Källa: ortofoto ©Lantmäteriet, väggeometri © Trafikverket, bearbetningar SCB



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

Några kommentarer efter presentationerna: Intressant med tema användning och kundenkäten inklusive de data som finns tillgängliga på Trafikverket. Även intressant med autonoma fordon och det internationella perspektivet.

Bra sammansättning av föredrag på tema användning under dagen. Viktigt med ajourhållningen och ledtiderna samt kvalitet.

Skyltar är viktiga längs vägarna och behov finns av en skyltdatabas. Även ruttplanering är en stor viktig bit för användare av vägdata.

Inom skogsnäringen finns även behov av dynamiska data, till exempel för Krönt vägval.

Mer och mer aktuellt med den SoU som kom ut 2018 kring självkörande fordon, där man pekar på vikten av maskinläsbara trafikregler.

3. ORDINARIE RÅDSMÖTE

Dennis inleder mötet med att hälsa alla välkomna. Förutom rådsmedlemmarna är även Lovisa Emilsson, Helsingborgs stad med på mötet. Lovisa kommer att ersätta Markus från och med nästa möte.

4. DAGORDNING

Dennis går igenom dagordningen.

En övrig punkt tas upp. Hur ska man hantera skogliga överväxta vägar?

Beslut 4:1 **Dagordningen godkändes**

5. FÖREGÅENDE MÖTESANTECKNINGAR

Genomgång av föregående minnesanteckningar.

Kommentar 1: FIFA är tillgängligt för entreprenörer och även för kommuner att registrera vägarbetsplatser längs statliga vägar. I dagsläget går det inte att registrera på kommunala vägar.

Beslut 5:1 **Mötesanteckningar 2021-09-08 godkändes**

6. STATUS AKTUELLA AKTIVITETER PÅ TRAFIKVERKET

Produktionen på Trafikverket

Det finns fortfarande en backlogg på cirka 900 stycken ärenden. I dagsläget är det många stora projekt som ska hanteras och många leveranser från Lantmäteriet vilket gör att det kan vara långa ledtider på ärenden.

Leveranstiderna för XML börjar bli bättre. Idag ligger hanteringstiderna under fem dagar.

Avsikten är att följa upp Produktionen mer under 2022.

Viktigt med handskakning mellan dataleverantör och Produktion innan större leveranser påbörjas.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-12-13	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Ajourhållning på enskilda vägar med driftbidrag

Otydligt vem som ska ajourhålla vissa företeelser på enskilda vägar med statsbidrag och här verkar det finnas ett glapp vad som gäller. Översyn påbörjad då skogsnäringen lyft frågan.

Bakgrunden är en dialog mellan Vägverket och skogsnäringen runt 2004 då man diskuterade hur man skulle initialladda med data på statliga driftbidragsvägar. I utdrag ur Vägverkets VP direktiv 2005 står det att ” Vägverket ska, inom ramen för de årliga besiktningarna av enskilda vägar, samla in data om företeelser som är av skogligt intresse för att öka skogsindustrins användning av NVDB. Insamlingen av data ska ske på statsbidragsberättigade vägar under en period av fem år med start 2005, vilket överensstämmer med Vägverkets besiktning av nämnda vägar.”

Datainsamling genomfördes 2006-2010 på bidragsvägarna. Inget tydligt avslut, skogsnäringen trodde att Trafikverket sedan fortsatte att ajourhålla alla företeelser.

I dag ser ajourhållningen ut så här:

Lantmäteriet	Trafikverket (EVB)	Skogsnäringen	Vad ajourhålls inte?
Vägnät, referenslinjetillkomst (100%)	Driftbidrag statligt (100%)		Framkomlighet (97%)
Funktionell vägklass (s) (100%)			Svängmöjlighet
Hastighetsgräns (s) (100%)			Tillgänglighet (97%)
Slitlager (s) (100%)			Vändmöjlighet
Väghållare (s) (100%)			Övrigt vägnamn
Vägtrafiknät (s) (100%)			Begränsad bruttovikt
Bro och tunnel fom 220101 (98%)			Bärighetsnedsättning (tjäle, dynamisk)
Vändmöjlighet (vändplan)			
Väghinder (vägbom)			

Förslag: Trafikverket och Skogsnäringen ser över hur fortsatt ajourhållning kan genomföras för de företeelsetyper som inte ajourhålls idag

Förvaltning av vägdata (hur arbetar vi med vägdata)

Arbete påbörjat att tydliggöra och beskriva förvaltningen av NVDB/vägdata.

Principen är att dataleverantörerna till NVDB (producenter) samlar in data och levererar till NVDB. Trafikverket tar emot data (i form av datavärd) för NVDB och har till uppgift att lagra, kvalitetskontrollera och tillhandahålla data till konsumenter.

Det är dataleverantören som ansvarar för kvalitet och riktighet i informationen. En viktig princip är att data inte förändras efter att den levererats.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

Trafikverket/NVDB ger stöd när man tar emot leveranser och checkar in i databasen och säkerställer via kontroller att strukturen är rätt så att data går att koppla ihop med övrig vägdata enligt gällande specifikationer.

Dataleverantör och NVDB-verksamheten ingår i förvaltningen av data och har till uppgift att kontrollera och redovisa faktisk kvalitet, ajourhålla, rätta upp felaktigheter och hantera nya/förändrade behov.

Några exempel där det kan finnas behov att göra justeringar av levererad data kan vara för att anpassa till omkringliggande nät eller regelverk. Kompletteringar kan även genomföras för att vägnätet ska vara användbart för konsumenter.

I samband med felrapporter kan mindre rättningar genomföras utan att först stämma av med dataleverantör, där det är tydligt vad som gäller, för att få snabbare ledtider.

Projekt - Ny ajourhållningsmiljö för NVDB

Statusrapport från projektet med ny ajourhållningsmiljö för NVDB:

En så kallad RFI (Request For Interest) är genomförd för att sondera marknaden och få koll på de IT-system som klarar ajourhållning av vägnät och företeelser. Två av svaren uppfyllde kraven för att gå vidare.

Leverantörerna för de två IT-systemen har demonstrerat sina respektive system för projektet för att visa hur NVDB's krav uppfylls.

Efter utvärdering har beslut om IT-system tagits. Leverantörerna är underrättade och nu påbörjas avtalsarbete.

IT-systemen som finns på marknaden är utvecklade utifrån ett kommunperspektiv vilket gör att funktionalitet som Trafikverket behöver saknas. Arbete kommer därför påbörjas inom kort för att planera upp utvecklingsarbete. Där ingår också att planera för arbetet att skapa integrationer med omkringliggande system. Tidplanen är att version 1.0 ska vara driftsatt hösten 2023.

NVDB scenarioanalys

Arbete påbörjat med att se över Trafikverkets roll för vägdata i ett längre perspektiv, trender och förväntningar från omvärlden på NVDB. Trivector har fått i uppdrag att genomföra analysen. Slutrapport inklusive SWOT-analys ska finnas i mars 2022. Arbetet kommer att påbörjas med en kartläggning, där bland annat NVDB-rådet bjuds in för att ge input i kartläggningen. Därefter tas 3-5 scenarier fram, varefter två workshops genomförs för att kvalitetssäkra, fördjupa scenarier, identifiera styrkor, svagheter, mm.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-12-13	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Aktivitet	Tidplan
Kartläggning av nuläge	Nov-dec 2021
Ta fram 3-5 scenarier	Jan 2022
Workshop 1 – kvalitetssäkra och fördjupa scenarier	Feb 2022
Workshop 2 - identifiera svagheter, styrkor, mm	Mars 2022
Slutrapport inkl SWOT-analys	Mars 2022

NVDB-VISQ

Sex kommuner har testat NVDB-VISQ och den verkar fungera bra att köra utanför Trafikverket.

Syftet med första versionen av NVDB-VISQ är att visualisera hur de sex viktigaste dataprodukterna ser ut. Det är inte meningen att man ska behöva gå in och göra rättningar på dessa. Tre av de produkter som visualiseras är Bärighet, Hastighet och Vägnummer och de ajourhålls av Trafikverket. Viktigt att nå ut med NVDB-VISQ för att kunna utveckla innehåll och arbetssätt.

Trafikverket vill ge alla kommuner möjlighet att använda NVDB-VISQ och att den blir tillgänglig inom kort. Föreslår att man tydliggör på startsidan hur man ska se på produkten och vad man förväntas göra. Därefter kan Trafikverket få input på hur den fungerar och har möjlighet att vidareutveckla den.

Kommentar 1: Botkyrka/SKR ser problem med den lösning som finns, då det kan uppfattas som att kommunen måste gå in och rätta brister även på de produkter som Trafikverket ajourhåller. Ett förslag är att dela upp den i två dashboards eller att man tydliggör i dashboarden vad som Trafikverket ska rätta.

Kommentar 2: Botkyrka/SKR ser dessutom ett problem att man måste ange personnummer för att få inloggning. Vill att Trafikverket ska klargöra vad de har för rättslig grund för att behandla personnummer.

Beslut 6:1 Trafikverket och Skogsnäringen ser över hur fortsatt ajourhållning ska ske på statliga driftbidragsvägar

7. ÖKAD ANVÄNDNING AV BLÅLJUSDATA

På rådsötet i maj var det tema Blåljusanvändning och frågan kom upp om NVDB-rådet kan hjälpa till med något för att öka användningen av Blåljusdata.

Beslutades att kontakta Användargrupp Blåljus tillsammans med Lantmäteriet och MSB och bjuda in medlemmarna för att diskutera problem och hinder som finns för att börja använda den av MSB rekommenderade bakgrundskartan samt hur man kan få fler kommuner att genomföra Blåljuskollen.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Löfgren Tomas, Trafikverket	Dokumentdatum 2021-12-13	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Efter mötet har MSB, Lantmäteriet och Trafikverket haft ett möte där man kom överens om följande:

Lantmäteriet ansvarar för att ta fram ett förslag på aktiviteter till Geodatarådets handlingsplan, kopplat till ökad användning av Blåljusdata.

MSB ansvarar för en riktad insats till Räddningstjänstens och ambulansens systemleverantörer där man informerar om de rekommendationer som MSB ger kring en nationell gemensam bakgrundskarta.

Nytt avstämningsmöte bokas in i mars -22.

Blåljuskollen

Det har genomförts många informationsinsatser för att få kommunerna att genomföra Blåljuskollen, men frågan är om informationsinsatsen når "rätt" för att prioriteras? Skulle man behöva genomföra en informationsinsats till kommunledning eller politiker och kan SKR hjälpa till med en sådan insats?

Trafikverket bjuder in SKR till möte för att diskutera vilka möjligheter som finns för att informera om Blåljuskollen. Tomas skickar ut en doodle.

Blåljuskarta i utryckningsfordon

Marie berättar att man startat upp ett projekt tillsammans med Södertörns brandförsvaret och deras systemleverantör som syftar till att börja använda blåljuskartan i de digitala kommunikationssystem som används av många utryckningsfordon i Sverige.

Bakgrund till projektet: Södertörns brandförsvaret ruttar med hjälp av digitala kommunikationssystem i bilarna. Idag använder man inte de kartdata som MSB rekommenderar. Utryckningsfordonen vill hitta rätt och ta den bästa vägen fram. Genom att ha bästa kartdata kan man vinna tid. Varje sekund räknas.

Man håller nu på att testa att byta ut nuvarande bakgrundskarta mot LM-Trafikverkets karta (testområde Botkyrka kommun) och därefter sker en utvärdering.

Nästa steg är att definiera den kombination av kartdata som kan vara lämplig att visa i det digitala kommunikationssystemet man testat. Genomföra en dialog med LM och TrV om åtkomst av data och slutligen få till en skarp användning av data över hela Sverige.

Beslut 7:1 Trafikverket bjuder in SKR till möte för att diskutera vilka möjligheter som finns för att informera om Blåljuskollen

8. NVDB-KOMMUNSAMVERKANSGRUPP

SKR har tillsammans med Botkyrka kommun startat upp en grupp med fjorton kommuner inom Kart- och Mät samt Trafikregler för att få ett bollplank med de vardagliga frågeställningar som kommunerna har kring NVDB.

Man har hittills genomfört två workshops och här är några synpunkter som lyfts upp:

- NVDB kräver tid för inläring



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

- Komplex kedja, svårt att få med all information vid inmätning. Ofta tekniska problem när system synkar med NVDB.
- Trafikverket har inte skött sig, finns vägar med fel vägghållare i mindre samhällen.
- Kan ta väldigt lång tid för Trafikverket att få in nya statliga vägar, ibland upp till ett år efter att den öppnats
- För stor och omfattande manual (500 sidor), populärversion bör tas fram
- Bristlistor önskvärt
- Lastkajen är inte optimal för datahämtning, tidsödande hantering
- Behov att undersöka om all data används och behövs
- Idag behöver kommuner leverera samma typ av information till flera myndigheter, borde gå att undvika, till exempel gatunamn, bärighet, bro och tunnel

9. PILOT - KVALITETSHÖJA BÄRIGHET I NVDB

En pilot har genomförts tillsammans med Uppsala kommun för att testa arbetssätt och rätta upp Bärighetsklass i STFS. Det har fungerat bra, Uppsala hade inga trafikföreskrifter om bärighetsklass i STFS men god kännedom om bärigheten på de kommunala vägarna. Nu har man sett över vägnätet och har skrivit föreskrifter som ska läggas in i STFS/RDT, efter att de blivit godkända i nämnden.

En rekommendation kommer nu att ges till alla kommuner att se över sina föreskrifter om Bärighetsklass i STFS. I början av nästa år kommer SKR att bjuda in till ett webinarium där man går igenom rekommendationen enligt föreslaget arbetssätt. Målet är att Bärighetsklass uppdateras i STFS under 2022 och att NVDB därefter succesivt uppdateras med data från STFS.

Uppföljning kommer att genomföras under året för att stämna av hur arbetet fortlöper.

10. PÅGÅENDE AKTIVITETER LANTMÄTERIET

1 oktober ersattes GSD-Fastighetskartan med nya produkter på Lantmäteriet och samtidigt tog man in vägdata från NVDB. GSD-Fastighetskartan kommer dock att leva kvar tills årsskiftet leverans via Geodataplatsen.

Man har i Produktionen på Lantmäteriet bytt ut GGD-vägnätet mot NVDB-vägnät och effektiviserat arbetssättet för flygbildstolkarna. Man har även förbättrade leveranser gällande innehåll och struktur till Trafikverket och tätare och mer automatiserade leveranser.

Dessutom har man kompletterat leveranserna med Vändmöjlighet (Vändplan) och Vaghinder (Låst grind eller bom).

Nu pågår arbete med att säkra geometrirättningar och få in vägar som fanns i GGD, men som saknades i NVDB. Nästa steg blir att få till automatgeneraliserade produkter och först ut blir Topografi 50 som ska lanseras under hösten 2022.

Under 2023 är målet att genomföra direktuppdateringar av data från Lantmäteriet till NVDB och att man även börjar hämta cykelvägnätet.

11. ÖVRIGA FRÅGOR

På senaste SVDB-rådet var frågan upp hur man ska hantera skogsbilvägar som är överväxta. Man kom överens på det mötet att följa specifikationen och avsluta dessa, om dom inte är möjliga att trafikera.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

12. LAGET RUNT

Lantmäteriet: Stort intresse för Lantmäteriet geodatatjänster och appen *Min karta*. Även ett stort intresse att ansluta till Nationella Geodataplattformen, föreskriften från Boverket att alla kommunernas nya detaljplaner ska tillhandahållas digitalt träder i kraft från 1/1 2022.

Lantmäteriet ser över hur man ska införa möjligheten till hybrid arbetsplats.

SKR/Botkyrka/Helsingborg/Sandviken: Helsingborg har nu infört höj/sänkbara pollare som ska fungera för blåljus vid uttryckning.

Sandviken planerar att genomföra Blåljuskollen under 2022. Man planerar också att genomföra automatisk incheckning till NVDB samt startar upp ett samarbete a´la Botkyrka med Gästrike räddningstjänst.

Skogforsk/Sveaskog: Inventering pågår i Götaland och nu är cirka 60 % klart. Skogforsk har genomfört en pilotstudie för att med hjälp av bland annat jordartskartor och markskikt klassa bärigheten på skogliga vägar.

Ny transporthandledning framtagen åt skogsbruket. Det är nu höjd fokus på infrastruktur och vägar inom skogsbruket. Den 20/1 är det en workshop kring en eventuell uppstart av inventering i Svealand a´la Götaland.

Många vägmästare är på gång att gå i pension, det är svårt att ersätta dessa, då det inte finns någon utbildning för trafikingenjörer.

Transportstyrelsen: -

Trafikverket: Ännu inte klart vem som blir ny GD efter årsskiftet då Lena Eriksson slutar. 2-3 december genomförs ett externt webinarium för de med inloggning till Lastkajen. Även ett webinarium om användning av NVDB för kommuner är på gång.

Kontrollverktyg framtaget för att projekt inom Trafikverket ska kunna kontrollera data innan leverans till NVDB. Nationell plan klar inom ett par veckor.

13. AVSLUT OCH KOMMANDE MÖTE

Samma upplägg av möten planeras för 2022 jämfört med tidigare år, Tomas skickar ut en doodle för att hitta bra tider. Ulf meddelar att han kommer att gå i pension till sommaren och att en ny deltagare kommer från Lantmäteriet.

Dennis tackar för dagen och mötet avslutas.

Beslut 13:1 Trafikverket skickar ut en doodle för att hitta mötestider för 2022



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Löfgren Tomas, Trafikverket	2021-12-13	1.0

På mötet tagna beslut:

- Beslut 4:1 Dagordningen godkändes*
- Beslut 5:1 Mötesanteckningar 2021-09-08 godkändes*
- Beslut 6:1 Trafikverket och Skogsnäringen ser över hur fortsatt ajourhållning ska ske på statliga driftbidragsvägar*
- Beslut 7:1 Trafikverket bjuder in SKR till möte för att diskutera vilka möjligheter som finns för att informera om Blåljuskollen*
- Beslut 13:1 Trafikverket skickar ut en doodle för att hitta mötestider för 2022*