

RAPPORT

Strategisk inriktning för NVDB

Målbild på 3–5 års sikt



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej Känslig

Dokumenttitel: Strategisk inriktning NVDB 2026

Författare: Ylva Lindström, Tomas Löfgren, Thomas Norlin, Evelina Wikar, Jonas Almqvist,
Susanne Planath

Dokumentdatum: 2026-05-20

Version: 3.0

Kontaktperson: Ylva Lindström, Evelina Wikar

1 Innehållsförteckning

2	Inledning.....	4
2.1	Definitionen NVDB	4
2.2	Övriga Definitioner.....	4
3	Övergripande vision och mål för NVDB	6
4	Ansvar och samverkan	7
4.1	Ansvar	7
4.2	NVDB rådet	7
4.3	NVDB Samverkan	8
5	NVDB Verksamheten	9
5.1	Riktlinjer - Datakällor och leveransmetoder	9
5.2	Riktlinjer - Tillhandahållande.....	9
5.3	Riktlinjer - Deklarerad kvalitet	10
6	Gemensamma prioriterade användningsområden	11
6.1	Referensnätet med prioriterad grunddata	11
6.2	Transportoptimering	12
6.3	Samhällsplanering	13
7	Trafikverkets grundbehov/användning.....	15
7.1	Trafikverkets användning av vägdata	15
8	Övriga parter grundbehov/användning.....	18
8.1	Lantmäteriets användning av vägdata	18
8.2	Transportstyrelsens användning av vägdata	19
8.3	Sveriges kommuners användning av vägdata	20
8.4	Skogsnäringens användning av vägdata	21
9	EU-krav och nationella krav	24
9.1	EU-krav ITS-direktivet	24
9.2	EU-krav High value data.....	25
9.3	EU-krav TENtec	25
9.4	Ramverk för Nationella Grunddata	25
9.5	Nationella godstransportstrategin	26

2 Inledning

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

1996 fick dåvarande Vägverket regeringsuppdraget att bygga upp NVDB som skulle innehålla grundläggande basdata om i princip hela vägnätet med en garanterad och väl definierad kvalitet åtkomlig för användare och kommersiella aktörer. 1997 beslutade regeringen principer för finansiering och inriktning där Vägverket fick ansvar för drift och förvaltning av NVDB.

Idag drivs NVDB av Trafikverket i samarbete med Sveriges kommuner och regioner, skogsnäringen, Transportstyrelsen och Lantmäteriet.

2.1 Definitionen NVDB

NVDB är en förkortning av den Nationella vägdatabasen. NVDB betraktas som en av samhällets grunddatabaser och omfattar ett referensvägnät och ett stort antal vägdataprodukter, även kallat företeelser, kopplade till vägnätet. NVDB innehåller alla Sveriges bilvägar, gator samt GC-nät (cykelvägar samt en delmängd av gångvägarna).

2.2 Övriga Definitioner

Dataprodukt – Ett eller flera informationsobjekt med deras ingående attributtyper och värdeförråd.

Dataproduktspecifikation (DPS) – En specifikation över en dataprodukt. DPS:en beskriver dataprodukten och de krav som ställs på den.

NVDB (Nationell VägDataBas) – se rubrik 1.1 Definitionen NVDB. I det här dokumentet inkluderas även aggregat, se definition nedan, i begreppet NVDB.

STVDB (Statlig VägDataBas) – De dataprodukter som tagits fram för användare på Trafikverket och som innehåller data främst på det statliga vägnätet tex Stamväg och Funktionellt prioriterat vägnät.

Aggregat – Ett aggregat är en egen dataprodukt med egna attributuppsättningar som skapas som en helt ny dataprodukt med en ny betydelse ur andra dataprodukter. Det betyder en kombination av dataprodukter och/eller attribut för att skapa nya attribut i den blivande dataprodukten. Beroende på behovet kan den vara anpassad för användare på Trafikverket eller för en bredare användning. Exempel på aggregat är Vägslag, Underhållstyp väg.

Administrativa egenskaper – Dataprodukter som gör det möjligt att orientera sig på vägnätet och även administrera det, t.ex. Vägnummer, Väghållare, Gatunamn, Övrigt vägnamn, Driftbidrag.

Trafikregler – Dataprodukter som grundar sig på en trafikregel eller lokal trafikföreskrift. Exempel är Hastighetsgräns, Bärighet, Förbud mot trafik, Motorväg.

Vägtekniska dataprodukttyper – Vägtekniska/fysiska dataprodukter för/på vägnätet. Exempel är Bro och Tunnel, Farthinder, Färjeled, Höjdhinder, Slitlager, Vaghinder, Korsning.

Tematisk noggrannhet – Noggrannhet hos kvantitativa attribut och huruvida kvalitativa attribut och klassificeringar är korrekta dvs. att det värde som finns verkligen är rätt.

ISA (Intelligent hastighetsanpassning) - system som anpassar ett fordon's hastighet till vad som anses säkert och inte överskrider den högsta tillåtna hastigheten.

TEN-T (Transeuropeiska vägnätet) - utpekat vägnät och identifierade länkar för TEN-T-verksamheten inom EU som beslutas av Trafikverket. TEN-T står för Trans-European Transport Network

3 Övergripande vision och mål för NVDB



NVDB ska tillhandahålla aktuella, lättillgängliga grunddata om vägtransportssystemet som tillsammans med annan lägesbunden data bidrar till stor samhällsnytta.

NVDB är en databas uppbyggd utifrån en vägnätsmodell som ska spegla verkligheten. Modellen beskriver hur vägnätet hänger samman (dess topologi) och hur det ser ut (dess geometri). Centrala begrepp för topologi är referenslänk och nod medan den geografiska representationen kallas för referenslinje.

Nätet fungerar som ett referenssystem för egenskaper i form av dataprodukter och möjliggör att dessa kan knytas till vägnätet. Vidare är referenslänkar stabila över tid och de behåller sin unika objektidentitet (OID) även vid förändringar av vägnätet.

Data från NVDB är en tillgång för samhället och ska därför tillhandahållas som öppna data i så stor omfattning som möjligt. NVDB används även som källa i Lantmäteriets alla kartprodukter och det är därför viktigt att data som ingår i dessa produkter håller överenskommen kvalitet och omfattning.

Utveckling och förbättring av NVDB kommer alltid att behöva ske. Omvärlden är föränderlig och den tekniska utvecklingen går snabbt. NVDB behöver följa med i den utvecklingen för att fungera så effektivt som möjligt och skapa största möjliga nytta för dem som behöver data i samhället.

4 Ansvar och samverkan

Hela NVDB-konceptet är uppbyggd på samverkans principer där ett flertal aktörer samsas om att producera och ajourhålla vägdata.

4.1 Ansvar



Ansvar för data och datainsamlingen förläggs hos fler olika aktörer Trafikverket, Lantmäteriet, Skogsnäringen, Kommunerna och Transportstyrelsen. Då fler ansvarar för data i NVDB skapas en större samhörighetskänsla och chansen för en ökad kvalitet ökar. Det gör det också lättare att driva NVDB som den grunddatabas den är. Det är svårt både resursmässigt och ekonomiskt för endast en aktör att ta hela ansvaret för alla data i databasen.

En uppdelning av ansvaret ger en mer kostnadseffektiv insamling av data och kvaliteten har större chans att bli bättre då ansvaret ligger närmre källan.

Ansvaret är uppdelat enligt:

- **Trafikverket**
Levererar data om det statliga vägnätet. Trafikverket har också till uppgift att lagra, kvalitetskontrollera och tillhandahålla data vidare till konsumenter.
- **Sveriges kommuner och regioner**
Samtliga 290 kommuner i Sverige levererar data om det kommunala vägnätet samt om enskilt vägnät inom utpekade område.
- **Skogsnäringen**
Levererar data om det enskilda vägnätet som är intressanta för skogsnäringen.
- **Lantmäteriet**
Levererar data om det enskilda vägnätet utanför kommunala ansvarsområden.
- **Transportstyrelsen**
Levererar trafikregler (till exempel hastigheter, förbjuden färdriktning eller omkörningsförbud) från alla beslutsmyndigheter.

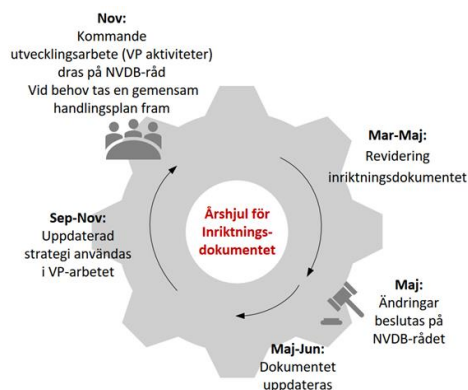
4.2 NVDB rådet



NVDB-rådets syfte är att hantera frågor som avser NVDB-verksamhetens inriktning och utveckling. Fokus hålls på att förse samhället med grundläggande data om det svenska bil-, cykel- och gångnätet.

Samverkansparternas egen användning av NVDB är mycket viktig. Det bidrar starkt till att uppnå bred användning, förtroende och tyngd i marknadsföringen till övriga kunder och kan också lyfta fram goda exempel.

NVDB-rådet träffas (fysiskt eller digitalt) fyra gånger per år. Inom ramen för NVDB-rådet uppdateras och justeras detta inriktningsdokument. Varje år har alla parter möjlighet att göra mindre justeringar.



Var tredje år görs en större översyn och utvärdering av dokumentet. Utvärderingen ska svara på om inriktningen ger det stöd som önskas.



4.3 NVDB Samverkan



NVDB Samverkan är ett forum med representanter från Lantmäteriet, ett antal kommuner och Trafikverket. Syftet med NVDB-samverkan är att på ett ordnat sätt ge kommuner och Lantmäteriet möjlighet att inkomma med förslag på förändringar eller nya dataprodukter i NVDB samt gå igenom pågående utredningar. Möten hålls 2-3 gånger per år där Trafikverket är sammankallande.

5 NVDB Verksamheten

NVDB-verksamhetens uppgift är att förse samhället med grundläggande data om det svenska vägnätet. En annan viktig uppgift är att främja en bred och omfattande användning av aktuella och kvalitetssäkrade vägdata.

5.1 Riktlinjer - Datakällor och leveransmetoder



Idag används en mängd olika källor som på olika sätt ger information till NVDB. Teknikutvecklingen går framåt och nya metoder skapar förutsättningar för att samla in större mängder data, med högre kvalitet och med förutsättningar för att automatisera och effektivisera arbetet från insamling till utdata, tex BIM och data från vägscanning.

- Det är viktigt med tydlighet i krav vid nyregistrering samt vid ajourhållning. Det ska vara enkelt att veta vilka krav som gäller vid registrering av nytt nät och egenskaper kopplade till nätet, likaså ska ajourhållningskraven vid förändring av nät och egenskaper vara tydliga. För att effektivisera och minska risk för fel ska också automatisk glapphantering på utpekade vägnät göras.
- Arbetet med ständiga förbättringar, förenklingar i registrering och ökade möjligheter till högre grad av automatisering ska ske fortlöpande.
- Idag används relationshandlingar för att få in data på det statliga vägnätet när det gäller nybyggnadsprojekt i form av investering och stora projekt. Det finns en målsättning att statliga data som levereras från underhållsprojekt samt kommunala data från Sveriges kommuner ska komma in på motsvarande sätt med rätt kvalitet och i rätt tid.
- Att sträva efter mer automatiserade metoder kommer på sikt att minska kostnader genom minskad tid för arbete och därmed minskade resurser. Dessutom ger en automation minskad ”handpåläggning” och därmed mindre risk för fel som uppstår i mellanlagring och hantering.
- Trafikverket ser över datakällor på statligt vägnät och enskilt vägnät med driftbidrag och ska sträva mot nya automatiserade metoder för hela kedjan, från datafångst till lagring i NVDB. Data från vägskanning samt de 360-bilder som samlas in ska kunna användas i våra produkter.
- I och med den nya ajourhållningsmiljön möjliggörs användande av alternativa metoder och datakällor. Laserdata från Lantmäteriet är en datakälla som skulle kunna bli aktuellt för att bland annat få information om höjder och geometrier.

5.2 Riktlinjer - Tillhandahållande



NVDB ska tillgodose behovet av grundläggande data om vägar. Offentliga och kommersiella aktörer ska ha möjlighet att använda grundläggande vägdata för sina ändamål, på lika villkor. Digitaliseringen i samhället, nya möjligheter och nya användningsmönster ger ständigt nya krav på hur data ska tillgängliggöras. Informationssäkerhet är en viktig del i digitaliseringen och en förutsättning för att upprätthålla rätt säkerhet av informationen.

- Trafikverket är den part som fortsatt ska verka för att förvalta en modern och stabil plattform; benämnd Lastkajen för att hämta utvalda

vägdataproducter i olika format. Utöver detta förvaltar Trafikverket även ett antal olika visningstjänster för att titta på data.

- Vidare är Trafikverket den part som ska verka för att användare enkelt ska kunna söka vilka vägdata som finns, vilken kvalitet data har och vad data står för (med hjälp av metadata). Att göra vägdata känd och lättillgänglig ingår i arbetet med att tillhandahålla NVDB-data.
- I samband med produktframtagning genomförs alltid en informationsklassning på Trafikverket. De NVDB-data som tillhandahålls via Lastkajen är Öppen data. I en samtid med ett höjt säkerhetsläge krävs dock ett kontinuerligt arbete kring **informationssäkerhet** vilket kan kräva förhöjda krav på information som i förkommande fall ska omhändertas omgående vilket kan kräva nya prioriteringar av utvecklingsaktiviteter.
- Att utveckla systemstöd och standardiserade tjänster för att göra vägdata tillgänglig för allt fler tillämpningsområden är en pågående process som bör anpassas kontinuerligt. Eftersom hanteringen av data blir mer och mer automatiserad är den fortsatta utvecklingen mot standardiserade bastjänster med maskingränsnitt samt API:er viktig.
- NVDB ska ses och behandlas främst som en fristående databas med unika identiteter. Tack vare dessa identiteter kan NVDB-data **kopplas ihop med andra databaser**. Data från NVDB ska kunna kombineras med annan data, däribland dynamiska data. Trafikverket ser gärna att fler använder grunddata från NVDB och kombinerar detta med egen data i egna applikationer.

5.3 Riktlinjer - Deklarerad kvalitet



Deklarerad kvalitet är en förutsättning för att kunder ska kunna använda data i NVDB på rätt sätt. En tydligt beskriven kvalitet vittnar om hur data kan användas, i vilka sammanhang och hur data kan kombineras med andra dataset.

- Med kvalitet menas hur väl krav och förväntningar uppfylls för en viss dataproduct och dess användande. För att beskriva en dataproducts kvalitet behöver parametrar som fullständighet, tematisk noggrannhet och täckningsgrad redovisas för användare. Det ska vara möjligt att kunna bedöma hur data kan användas, utifrån den deklarerade kvaliteten.
- Alla dataproducter ska ha specificerade kvalitetskrav och målsättningen är att dessa krav ska uppfyllas. Kraven är beskrivna i en dataproductspecifikation och genom att utföra kvalitetskontroller på data utvärderas om dataproducten lever upp till kraven i specifikationen.
- NVDB ska balansera kvalitet, aktualitet och användbarhet. Det ska vara enkelt att registrera och använda data. Kontinuerlig kvalitetskontroll som identifierar avvikelser samt prioriterad avvikelsehantering är en grundpelare i kvalitetsarbetet. Ansvar för att åtgärda eventuella avvikelser är delat mellan leverantörer till NVDB och Trafikverket.
- Standarder och praxis som tillämpas och pekats ut av andra myndigheter ska följas.

6 Gemensamma prioriterade användningsområden



Tre gemensamma prioriterade områden är identifierade som är särskilt betydande för användningen av NVDB; **Referensnätet med prioriterade grunddata, Transportoptimering och Samhällsplanering.**

Nedan följer de riktlinjer som gäller avseende datamängd och datatäckning samt datakvalitet för respektive område.

För att Trafikverket ska kunna utföra sin uppgift att utveckla och förvalta väganläggningen ska dessa behov prioriteras högt. Vid behov av prioritering avseende förbättring och utveckling är utgångspunkten att:

1. Fortsätta förbättra kvaliteten på det statliga digitala vägnätet.
2. Av, nedan prioriterade områden, prioritera Referensnätet med prioriterade grunddata högst då detta område är grunden för alla områden.
3. Behov som ger nytta och effekt i fler områden ska prioriteras därefter.

6.1 Referensnätet med prioriterade grunddata



NVDB ska i grunden verka som en nationell grunddatabas med heltäckande geometrier för vägtrafiknätet (bilnät och GC-nät) i hela landet oavsett väghållare. Grundläggande dataprodukter ska finnas på dessa nät i sin helhet. Exempel på användningsområden är dispenshantering, trafikledning och underlag för statistik om vägnätet mm.

6.1.1 Riktlinjer - Datamängd och datatäckning

Sex stycken dataprodukter har identifierats som Prioriterade grunddata, dessa definieras som dataprodukter som är grundläggande för vägnätet och dess vidare uppbyggnad av andra dataprodukter och/eller har väldigt hög användning. Vidare kännetecknas de av att de ofta skall vara heltäckande för ett visst vägnät eller för en viss väghållare.

Prioriterade grunddata (utan inbördes ordning)	
Bärighet	Visar bärighetsklassning på väg hämtad från föreskrifter
Hastighetsgräns	Visar högsta tillåtna hastighet, avvikande hastighet samt tidsintervall hämtad från föreskrifter
Funktionell vägklass	Visar Trafikverkets klassificering av vägnätet baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter
Väghållare	Visar vad som är statlig, kommunal respektive enskild väg
Vägnummer	Visar vilket vägnummer vägen har
Vägtrafiknät	Visar vad som är bilnät, cykelnät respektive gångnät

Att ha koll på nätet och kontinuerligt övervaka kvalitén på dessa 6 grundegenskaper är förutsättningskapande och påverkar nästan alla övriga dataprodukter som ryms i NVDB. Skulle t.ex. information om vilket vägtrafiknät en sträcka tillhör saknas, blir det svårt att fylla på med andra egenskaper den

sträckan har. Saknar en sträcka information om Hastighetsgräns blir en ISA-tillämpning lidande.

6.1.2 Riktlinjer Datakvalitet

För referensnätet med prioriterade grunddata är kvalitet på data väldigt viktigt. Hög kvalitet ska eftersträvas.

- Prioriterade grunddata ska vara heltäckande för ett visst vägnät eller väghållare. Trafikverket önskar att data som registreras i möjligaste mån ska vara så korrekt som möjligt, samtidigt måste användarvänligheten värnas.
- Valideringar i system för redigering av nät och egenskaper krävs så att användare (både interna och externa) kan få en varning om brister och fel redan vid registrering av data. Här måste balans mellan användarvänlighet och kvalitet eftersträvas.
- De fel som ändå kommer in ska kunna hittas och åtgärdas så snabbt som möjligt, dock som längst inom 4 veckor och ajourhållare meddelas för rättning.
- Standardiserat arbetssätt med återkommande, schemalagda kvalitetskontroller för att övervaka kvalitetskraven, hitta avvikelser och justera identifierade avvikelser krävs samt att vid behov genomföra rotfelsanalyser.

6.2 Transportoptimering



Området Transportoptimering är indelat i två delar, Navigering och kartor samt Elektrifiering.

Navigering, förarstöd och kartor

Navigering för samhällsfunktioner som Blåljus, Transportplanering och Skogsnäring är en grundbult för samhället. Utvecklingen av intelligenta förarstöd pågår fortlöpande i samhället. Det finns ett behov av en nationell databas med grundläggande egenskaper som kan användas för navigering, förarstöd och kartor med öppna data som kan nyttjas av intressentgrupper vars behov inte täcks av kommersiella tjänster. Det här är ett uppdrag som inte finns någon annanstans. Navigeringstjänster finns men information om exempelvis möjlighet till att vända med tunga/långa fordon finns inte samlat idag. Med känd och rätt kvalitet ökar också tillförlitligheten och det är särskilt viktigt för bland annat blåljusverksamheten och krisberedskapen liksom hos skogsnäringen som i sina vägval kommer att få stora besparingar inte minst på miljön.

Elektrifiering

För att främja utbyggnad av elektrifiering av vägnätet, framförallt för tung trafik är ruttoptimeringsprogram för energiförbrukning ett nyckelområde. Ruttoptimering för elektrifiering möjliggörs av höjddata i form av Z-värden. Det kommer vara Skogsnäringen och Transportbranschen som blir de tidiga intressenterna i denna utveckling.

Inom området elektrifiering kommer även information om laddinfrastruktur och servicefunktioner få ökad betydelse.

6.2.1 Riktlinjer Datamängd och datatäckning

- Den datamängd som är viktig för navigation och logistikplanering kan vara svår att peka ut eftersom olika tillämpningar kräver olika mycket data. Generellt sett gäller att den information som en människa använder för att köra ett fordon och välja rutt är lika viktig för en maskinellt beräknad rutt. Det gäller att vägen faktiskt finns i databasen, att de trafikregler som gäller finns samt information om vägens fysiska egenskaper.
- Det finns en målsättning att arbeta bort befintliga speciallösningar som tagits till för att tillfälligt lösa en brist. Istället ska långsiktiga korrekta lösningar som är enkla att förstå tas fram. Detta är också viktigt då bland annat kommuner hämtar information vid framtagande av föreskrifter och då behöver rätt stöd för att välja rätt lagrum.
- I tekniska system finns stöd för framtagande av föreskrifter kopplat till transportstyrelsens mallar men en målsättning är också att underlätta för kommuner utan tekniska system och sträva efter ett samarbete så att kommunerna förstår effekterna på navigering utifrån de föreskrifter de väljer.

6.2.2 Riktlinjer Datakvalitet

- Högsta kvalitet krävs på fysiska objekt, egenskaper och geometri kopplade till vägen som kan blockera navigationen, till exempel glapp i geometrin eller avsaknad av Vägtrafiknät. Andra blockerande faktorer är avsaknad av hastighetsgräns som ger oändlig traverseringstid för en länk, alltså tiden för att köra på en länk blir oändlig.
- För att beskriva hur nätet hänger ihop används både topologin och geometrin. När topologin inte används blir konsekvensen att geometrin blir oerhört viktig och måste hänga ihop i alla lägen. Därav krävs hög täckningsgrad och hög tematisk noggrannhet för geometrin och inga glapp får förkomma. Även tillhörande dataprodukt behöver ha en hög täckningsgrad och hög tematisk noggrannhet.
- Aktualitet är viktig för användandet. Det är inte endast ledtid att producera som är viktigt utan även frekvens då tillrättalagda dataset för navigation läggs ut på Lastkajen.

6.3 Samhällsplanering



Samhällsplanering handlar om att väga olika intressen mot varandra för att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling i våra städer och regioner. Ett digitalt vägnät med dataprodukt som är väl beskrivna kan kombineras med annan data däribland dynamiska data i samhällsbyggnadsprocessen och behövs bland annat för planering och byggande på flera nivåer.

En smartare samhällsbyggnadsprocess syftar till att med digitaliseringens möjligheter skapa en enklare, öppnare och mer effektiv planerings- och byggprocess till nytta för medborgare, företag och andra aktörer.

6.3.1 Riktlinjer Datamängd och datatäckning

- För att få ut en maximal samhällsnytta krävs nationell täckning och ständigt aktuella vägdata. För att uppnå aktuella vägdata krävs att ledtiden från datainsamling till användning är kort och att vägdata finns tillgängligt innan vägen öppnas för trafik eller kort tid därefter. Användarnas krav och önskemål ska vara utgångspunkt, men det måste alltid vägas mot kostnad/nytta.
- Förutom dataproducter som beskriver bil- och GC-nätet ska det finnas information om vägens tekniska- och administrativa egenskaper samt trafikregler. Tekniska egenskaper beskriver hur infrastrukturen ser ut och kan till exempel vara information om broar och tunnlar och antal körfält på en vägsträcka och administrativa egenskaper beskriver kategorisering av lagar och regler gällande för vägen vilken tex kan vara vilket vägnummer en väg har, vem som är väghållare, vilken hastighetsgräns och bärighet en väg har.

6.3.2 Riktlinjer Datakvalitet

- Bra kvalitet eftersträvas. Vägdata ska kunna kombineras med andra datamängder exempelvis data från andra myndigheter. Användare ska enkelt kunna ta reda på vilka vägdata som finns, vilken kvalitet vägdata har och vad vägdata står för.
- Vägnätet och dess dataproducter ska finnas beskrivet i hela landet och ha en bra kvalitet. För vägtrafiknät får glapp aldrig förekomma men för andra dataproducter kan dock glapp förekomma.

7 Trafikverkets grundbehov/användning

7.1 Trafikverkets användning av vägdata



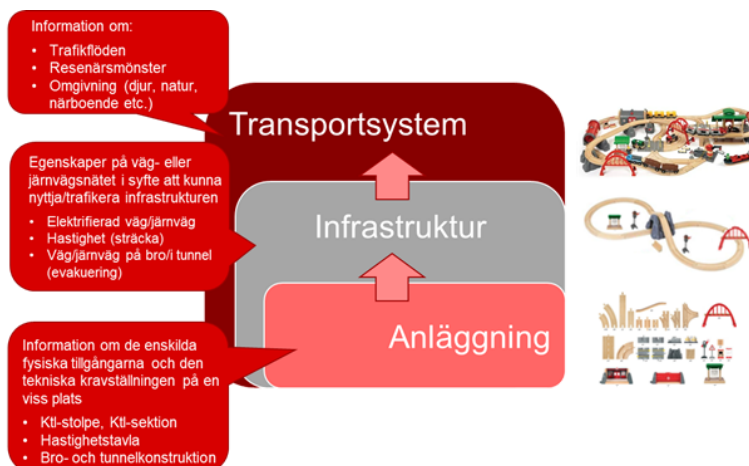
Trafikverkets kärnverksamhet på vägområdet är att förvalta, underhålla och utveckla väganläggningen vilket fortsatt förutsätter att Trafikverket håller en nationell vägdatabas med digital information om väginfrastrukturen.

Detta stärks även av de mål som återfinns i [Trafikverkets strategiska inriktning](#) och [Verksamhetsplanen 2023-2025](#). Data om infrastrukturen är en förutsättning för att utveckla och förvalta Trafikverkets anläggningar på ett effektivt sätt. I [Trafikverkets Färdplan](#) för ett digitaliserat vägtransportsystem beskrivs vidare att data- och informationshantering spelar en avgörande roll för digital innovation. Att tillhandahålla korrekta data med rätt kvalitet skapar förutsättningar för nya tjänster inom hela vägtransportsystemet. Där står också att läsa att Trafikverket ska tillhandahålla maskinläsbar data som beskriver trafikregler, egenskaper i den statliga infrastrukturen och aktuell status på platser eller sträckor i den infrastruktur som vi ansvarar för.

I regeringsuppdraget om att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödande teknik där rapporten [Vägens stöd till automatiserade fordon](#) togs fram beskrivs att behovet av digital information och tjänster som kan komplettera den fysiska väginfrastrukturen för att öka tillgängligheten och säkerheten vid framförandet av automatiserade fordon kommer att öka i framtiden. Vilken roll för tillhandahållande av digital information och tjänster för automatiserade fordon som Trafikverket och övriga aktörer ska ha i framtiden behöver utredas vidare.

Internt på Trafikverket finns ett antal produkter framtagna endast för det statliga vägnätet, vilket kallas STVDB. Under den här rubriken inkluderas även STVDB (Trafikverkets dataprodukter) i begreppet NVDB. Inom Trafikverket görs även en skillnad mellan anläggningsdata och infrastrukturdata. Infrastrukturdata klassas som data som hör till egenskaperna om vägen medan anläggningsdata beskriver de fysiska komponenterna av en teknisk funktion, till exempel en bro. Nedanstående bild beskriver hur Transportsystemet består av både infrastruktur och anläggning och hur de förhåller sig till varandra. NVDB-data hör till det som Trafikverket klassar som infrastrukturdata.

- **Transportsystem** - består av hela samhällets transporter; vägar, järnvägar, farleder och luftrum, och erbjuder multimodala transporter till dem som nyttjar trafikala funktioner och tjänster men också den omgivning som påverkas av dessa.
- **Infrastruktur** - den nivå som levererar en sammansatt trafikala funktion och som är en förutsättning för flöden i transportsystemet
- **Anläggning** - de fysiska komponenter som har byggts samman och där varje del har sin egen tekniska funktion



För Trafikverkets kärnverksamhet behöver både allmänna och specifika nät- och dataprodukt finnas. Exempel på användningsområden är:

Dispenshantering	Trafikledning	Långsiktig strategisk planering
Kombinera data för olyckor och anläggningsdata för att planera åtgärder	Inför upphandling i Bas-kontrakten	Planeringsunderlag vid underhållsåtgärder och investeringar
Tillståndshantering	Planering och utförande av cykelåtgärder	Ta fram ny föreskrifter

För arbete med enskilda vägar med driftbidrag används vägnätet för att vägnätsanknyta driftbidragen. Information om vilka enskilda vägar som får driftbidrag tillhandahålls i TNE.

7.1.1 Riktlinjer Datamängd och datatäckning

- När det gäller kravbilderna av datamängd för allmänna produkter överensstämmer det med kraven under samhällsplanering, för det statliga vägnätet.
- Dataprodukt ska beskrivas med verklig geometri samt vara vägnätsanknutna på det statliga vägnätet.
- Därtill ska även dataprodukt som används ur ett planeringsperspektiv som tex utpekade vägnät finnas i sin helhet. Nedanstående lista är exempel på utpekade vägnät och dataprodukt som används ur ett planeringsperspektiv.

Prioriterade data (utan inbördes ordning)	
Cykelvägskategorier	Visar klassindelningen av cykelvägar utifrån deras funktion. Indelning av cykelvägar sker i tre kategorier; lokal-, regional- eller huvudcykelväg. Utöver cykelnätet kan även vissa delar av bilnätet tilldelas en förbindelsekategori för att på så sätt skapa sammanhängande cykelstråk.
Storstadsväg	Visar ett vägnät med vägar i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö med stor trafikvolym.
FPV - Funktionellt prioriterat vägnät	Visar vägar som är utpekade utifrån nationell och regional tillgänglighet.
Funktionell vägklass	Visar Trafikverkets klassificering av vägnätet baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter
Trafiksäkerhetsklass	Visar trafiksäkerhetsklassning med avseende på ett antal parametrar på sträckor på bilvägnätet (med bil avses personbilar, lastbilar och bussar). Klassningen görs i fyra klasser.
Strategiskt vägnät för tyngre transporter	Visar det strategiska vägnätet för tyngre transporter på bilvägnätet.
Pendlings och serviceväg	Visar ett utpekat vägnät för arbetspendling, servicetransporter och kollektivtrafik kring större tätorter. Det är viktiga nationella

	och regionala stråk som är utpekade på basis av trafikvolym, arbetspendlingsmönster och kollektivtrafikresande.
Servicenivåer för trafikledning (alla nivåer)	Visar var på det statliga vägnätet det finns en viss servicenivå för trafikledning.
Underhållstyp väg	Visar indelningsgrund för drift- och underhållsverksamheten när det gäller planering och uppföljning på det statliga vägnätet och mindre delar av det kommunala vägnätet. Klassning görs i någon av sex underhållstyper.
Vägkategori	Visar Trafikverkets hierarkiska indelning av vägars betydelse för det nationella behovet av transporter. Vägkategori indelas i Europaväg, Riksväg, Primär länsväg och Övrig länsväg.
Stamväg	Visar vägar som av regeringen tillsammans med Trafikverket klassificerats som Stamväg och utgör ett sammanhängande nationellt stamvägnät/huvudvägnät
Vägtyp	Visar till vilken standardtyp en vägsträcka är byggd för.
Vägunderhållsklass	Visar gällande standardklassning av vägnätet bland annat för insatser att hålla vägnätet i drift under vinterperioden, den så kallade Vinterväghållningsstandarderna.
Turismcykelled	Visar sammanhängande stråk av bil och cykelvägar som oftast är skyltade och namnsatta och som är avsedda eller lämpliga för cyklister som turister och för rekreation.
Landsbygdsväg	Visar ett begränsat vägnät med särskild betydelse för att bidra till god tillgänglighet och näringslivets möjligheter att utvecklas på landsbygden.
TEN-T vägnät	Visar utpekade vägnät och identifierade länkar för TEN-T-verksamheten inom EU.

7.1.2 Riktlinjer Datakvalitet

- Bra kvalitet eftersträvas på statligt vägnät samt på enskilda vägar med driftbidrag. Vägdata ska kunna kombineras med andra datamängder exempelvis data från andra myndigheter. Användare ska enkelt kunna ta reda på vilka vägdata som finns, vilken kvalitet vägdata har och vad vägdata står för.
- För vägtrafiknät får glapp aldrig förekomma men i undantagsfall kan glapp förekomma i andra dataprodukter och i dataprodukttyper som, strategiska utpekade vägnät.

8 Övriga parters grundbehov/användning

Nedan beskrivs övriga parters största användningsområden inom respektive verksamhet de närmaste 3-5 åren. Vidare beskrivs även respektive parts särskilda behov av vägdata, täckningsgrad och kvalitet för att uppfylla användningen.

8.1 Lantmäteriets användning av vägdata

- Lantmäteriets största användningsområde av NVDB-data är vid kartframställning och underlag till en rad olika produkter. Utbytet mellan Lantmäteriet och Trafikverket fungerar mycket bra idag och är viktigt att bibehålla.
- Lantmäteriet vidareförädlar även informationen till Försvarmakten, i form av både analoga och digitala kartprodukter.
- Det finns fortsatt behov av vidareutveckling, till exempel införande av cykel- och gångvägnät, färjeleder och kvalitetsmärkning av vägnätet i kartprodukterna.
- Ett annat användningsområde är Fastighetsbildning där lägesnoggrannheten har betydelse i samband med kvalitetsangivelser av vissa fastighets-/samfällighetsgränser. Redan idag används referenslinjetillkomst i detta syfte.
- Ruttningsdata för blåljus och räddningstjänst är ett användningsområde där blåljusverksamheten planerar att använda NVDB-data tillsammans med kartunderlag från Lantmäteriet. En god matchning är nödvändigt i det här sammanhanget.

8.1.1 Behov av dataprodukt, täckningsgrad och kvalitet

- Utöver bilvägnätet är det av stor vikt att cykelvägnätet finns tillgängligt och av bra kvalitet. Även gångvägnätet är önskvärt att erhålla med god kvalitet. Nedan anges de prioriterade data Lantmäteriet har extra behov av:

Prioriterade data (utan inbördes ordning)	
Vägslag	Visar hela det svenska bilvägnätet i en form där varje vägavsnitt har klassificerats utifrån en kombination av primär funktion och utformning. Alla olika typer, från Motorväg till Lokalgata liten, har på detta sätt pekats ut och finns samlad i dataprodukt. I Vägslag ingår även information som Gatunamn, Vägnummer, Bro och Tunnel mm.
Väghinder	Visar data om ett permanent fysiskt hinder med syfte att hindra obehörig fordonspassage på bil- eller cykelsträcka. Väghinder kan vara av olika typer t.ex. vägbom, grind, pollare, spårviddshinder och cykelfålla.
Rastplats	Visar sidoanläggningar för trafikanters behov av vila, toalettbesök, rekreation eller dylikt.
Vändmöjlighet	Visar data om förekomst av slinga, yta eller vändficka på vägsträcka. Produkten beskriver möjligheten att vända

	fordon. Dataprodukten registreras på vägar som är viktiga för skogstransporter.
Referenslinjetillkomst	Visar data om den process som skapat och hanterat data om referenslinjen.
Väghållare	Visar vad som är statlig, kommunal respektive enskild väg
Vägtrafiknät	Visar vad som är bilnät, cykelnät respektive gångnät
Korsning	Visar data om en plats där två eller flera bilvägar ansluter till varandra.

- Bättre kvalitet på referenslinjetillkomst för att ge en bättre kvalitetsmärkning av vägnätet behövs.
- Det är viktigt att Lantmäteriet och Trafikverket jobbar gemensamt för underlag av ruttningstjänster till blåljus och räddningstjänst. Möjlighet att nyttja större delar cykelnätet och gångnätet med god kvalitet skulle vara ett bra komplement för blåljus och räddningstjänst och det är även önskvärt med information om traktorvägar och färjeleder. Att kunna hämta denna information från NVDB skulle bland annat minska dubbellagring.
- Behovet av höjdvärden, 3D, finns bland annat hos räddningstjänsten för att veta hur terrängen ser ut vid räddningsaktioner. Flera projekt pågår för att ta fram och kvalitetsäkra höjddata. En samsyn mellan Trafikverket och Lantmäteriet är mycket viktig och samarbete mellan myndigheterna är nödvändig för att hitta effektiva metoder att använda de olika datamängder myndigheterna har. Erfarenhetsutbyte från de olika projekten är också av största vikt.
- Vid oförutsedd händelse, kris eller höjd beredskap finns också ett behov av att ha ett nära samarbete mellan myndigheterna och en gemensam organisation och handlingsplan för hur vi jobbar med att snabbt ta fram gällande kartor och sprida information. Det kan även finnas behov att leverera mer dynamiska data när det gäller större vägbyggen mm.
- Vid överföring av NVDB-data från Trafikverket till Lantmäteriet behövs tydliga tekniska specifikationer, så att det blir enkelt att tolka vad det är för data som avses.

8.2 Transportstyrelsens användning av vägdata

- Transportstyrelsen nyttjar en kopia av NVDB som uppdateras automatiskt via förändringsfiler från Trafikverket sedan 2020. STVDB-data uppdateras ej idag.
- Strada är ett informationssystem på Transportstyrelsen som samlar in data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet och används bland annat vid analyser, trafikplanering mm av exempelvis Trafikverket, kommuner och Trafikanalys. NVDB används för att koppla olycksdata i Strada till vägnätet. Sjukvård och polis kan då peka ut var på vägnätet en olycka har skett vid inrapportering.
- Att ha vägnätsanknyten olycksdata är nödvändigt för att kunna göra analyser av olyckor och olycksdrabbade sträckor. Historik i data är

mycket viktig för att kunna avgöra hur vägnätet och dess egenskaper såg ut vid olycksdatumet.

- Transportstyrelsen har tillsammans med Trafikverket fått ett uppdrag att se över vad som krävs för att möjliggöra maskinläsbara trafikregler. Det kan komma att ställa nya krav på NVDB. Arbetet följs under året och vid behov uppdateras detta dokument med ytterligare behov som framkommer i arbetet. Här finns en stor samhällsnytta.

8.2.1 Behov av dataprodukter, täckningsgrad och kvalitet

- För att kunna göra analyser av olycksdrabbade sträckor och korsningar måste olycksdata vägnätsanknytas. Referensnätet, vägens geometri, måste då vara fullständigt och aktuellt. Nedan anges de prioriterade data Transportstyrelsen anser särskilt viktiga både i fråga om förekomst och hög kvalitet (samma behov finns vid inmatning av olycksdata till Strada.)

Prioriterade data (utan inbördes ordning)	
Vägbredd	Visar data om vägbanans medelbredd, angiven i meter.
Vägtyp	Visar till vilken standardtyp en vägsträcka är byggd för.
Hastighetsbegränsning	Visar högsta tillåtna hastighet, avvikande hastighet samt tidsintervall hämtad från föreskrifter
Bärighet	Visar bärighetsklassning på väg hämtad från föreskrifter

- Det är av stor vikt att kunna se hur vägnätet ser ut på olycksdatumet, alltså måste historik finnas tillgänglig.
- Förutom bilvägnätet är det också av stor vikt att cykelvägnätet finns tillgängligt och är av bra kvalitet.

8.3 Sveriges kommuners användning av vägdata

Hos kommunerna används NVDB-data inom flera olika användningsområden:

- Planering eller avståndsanalyser, till exempel för hemtjänst och skolskjuts där både bil- och cykelvägnät används.
- Vinterväghållning och gatuunderhåll, det kan vara inför en upphandling men också för planering av rutter vid snöröjning mm.
- Som grunddata där kommunen sedan kopplar på egen information som samlats in och används tillsammans med NVDB-data. Det är en fördel när alla förvaltningar inom kommunen använder samma information.
- Blåljus och Räddningstjänsten har mycket god information av vägnätet i kommunen för ruttplanering vid utryckning. Här är av största vikt att vägnätet har en heltäckande och god kvalitet samt exempelvis god kvalitet på dataprodukter som väghinder.
- Omledning av trafik vid till exempel en olycka.
- Vägnätsanknytning av trafikföreskrifter.

- Trafikplanering och analyser för till exempel tung trafik och farligt gods där bärighet och information om rekommenderad väg för farligt gods är viktiga dataprodukter
- Planering inom Miljöområdet där exempelvis dataprodukten Artrik vägkant används.
- Vid adressbildning där dataprodukten gatunamn ibland används.

8.3.1 Behov av dataprodukter, täckningsgrad och kvalitet

- Vid planering eller vid analyser är det av största vikt att bil-, cykel- och även gångvägnet är heltäckande och av bra kvalitet. Nedan anges de prioriterade data Kommunerna lyfter fram som nödvändiga och där hög täckningsgrad och god kvalitet behövs.

Prioriterade data (utan inbördes ordning)	
Vägbredd	Visar data om vägbanans medelbredd, angiven i meter.
Väghållare	Visar vad som är statlig, kommunal respektive enskild väg
Belysning	Visar sträckor som har belysning
Bärighet	Visar bärighetsklassning på väg hämtad från föreskrifter
Fordonsflöden ÅDT	Visar trafikflöde utifrån mätningar eller bedömningar.
Rekommenderad väg för farligt gods	Visar data om en väg är rekommenderad av länsstyrelsen för transport av farligt gods.
Artrik vägkant	Visar artrika vägmiljöer.
Gatunamn	Visar data om det officiellt adressbildande namnet på gatan.
Väghinder	Visar data om ett permanent fysiskt hinder med syfte att hindra obehörig fordonspassage på bil- eller cykelsträcka.

- Vid vägnätsanknytning av trafikföreskrifter krävs det att vägnätet är heltäckande och av bra kvalitet.

8.4 Skogsnäringens användning av vägdata

- Idag är vägvalsberäkning, att kunna beräkna den bästa körvägen mellan virkesavlägg och mottagningsplats det största användningsområdet inom skogsnäringen. För det finns systemet Krönt vägval vilket i sin tur även reglerar ersättning för transporten.
- För att förbättra ruttoptimeringen för tunga transporter behövs information om broar på hela vägnätet. Idag finns information på statliga, kommunala och enskilda vägar med statsbidrag, men saknas på stor del av det övriga enskilda vägnätet. Det innebär att det finns en risk att transporten väljer fel väg och inte kan ta sig över en bro då det inte finns korrekt kännedom om var alla broar finns och vilken bärighet de har.
- Idag används NVDB-data tillsammans med annan geodata, till exempel säkrare och mer rationell hantering kring avlägg vid allmän väg, planeringsverktyg för tung trafik och metodik med avancerad energiberäkning för ruttoptimering.

- I en framtid finns önskemål att kunna beräkna energiåtgång i större utsträckning till exempel när övergången från fossilt bränsle till el blir verklighet. Här är bland annat höjddata och placering av laddinfrastruktur viktiga parametrar.
- Det finns även behov av att kunna använda mer dynamiska data tillsammans med data från NVDB. Exempelvis efter perioder med mycket nederbörd där enskilda vägar tillfälligt får en förändrad bärighetsklass mm.
- En tjänst för enskilda vägar med statsbidrag finns framme redan idag och det är önskvärt att även kunna använda liknande tjänster tillsammans med data från NVDB.
- På längre sikt kan NVDB användas som en grund till förarassistering och i en framtid också i autonoma fordon.

8.4.1 Behov av dataprodukt, täckningsgrad och kvalitet

- Skogen lyfter fram nedanstående produkter av särskild betydelse

Prioriterade data (utan inbördes ordning)	
Framkomlighet	Visar framkomlighet för olika typer av transportfordon som används för transporter i skogsnäringen.
Tillgänglighet	Visar tillgängligheten till bilvägnätet efter fordonstyp och årstid.
Bärighet (broar)	Visar bärighetsklassning på väg hämtad från föreskrifter

- För att avgöra kvaliteten på informationen kan metadata användas. Det finns ett behov av metadata om till exempel källa, typ av mätmetod som använts, m.m. för att avgöra om den skall uppdateras eller inte.
- Det finns ett behov av bättre information om
 - väghållaruppgifter för att identifiera de väghållare som utgörs av gemensamhetsanläggningar
 - broar och dess bruttovikt samt begränsad axel/boggitryck på vägar med statligt driftsbidrag
 - information om vilka vägar som är öppna för BK4 och 34,5-meters fordon
- Viktigt med hög kvalitet på vägnätet, både plan- och höjddata för att bättre beräkna energiåtgången (inga avbrott i geometrin).
- Det finns behov av ökad kvalitet och täckningsgrad för broar och dess bärighet så att det finns på allt vägnät. Även Bärighetsklass är en viktig dataprodukt som behöver innehålla data av hög kvalitet (utan glapp).
- Krönt vägval är en central dataprodukt för skogsnäringen och används vid ruttoptimering. Det finns en önskan att kunna förbättra nyttjandet av produkten Krönt vägval genom använda dataprodukterna: Framkomlighet och Tillgänglighet men idag är kvaliteten inte tillräcklig för det.

- NVDB kan användas som en grund till förarassistering och i en framtid också autonoma fordon och då krävs god kvalitet även på funktionell vägklass.
- Det finns behov om information av vattentäcker.

9 EU-krav och nationella krav



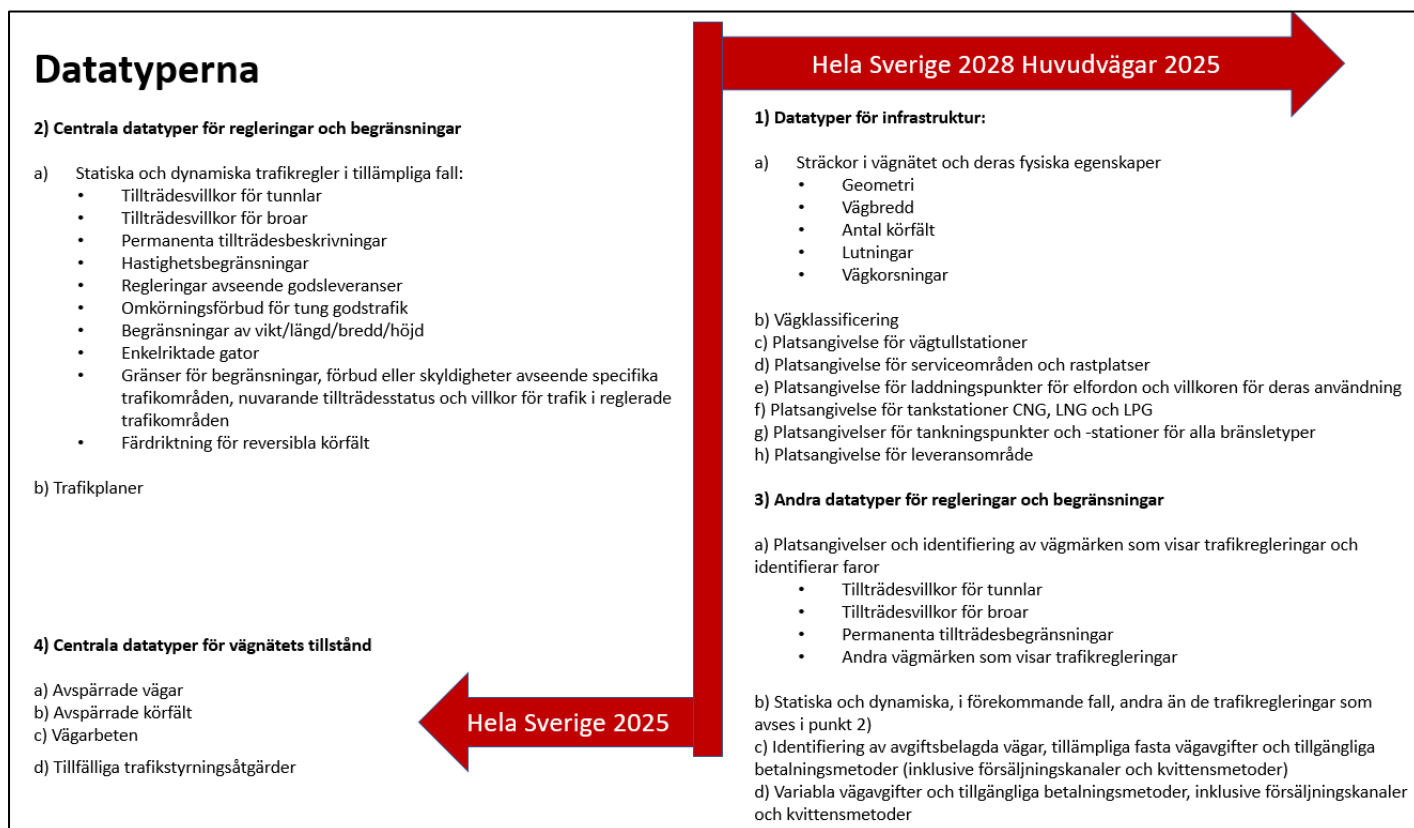
Trafikverket har, både internt och externt, lagar och krav att följa vad gäller vägdata. Det finns bland annat krav på vilken data som ska presenteras på vilket vägnät samt hur data ska presenteras. Nedan beskrivs de EU-krav och nationella krav och riktlinjer som ska följas.

9.1 EU-krav ITS-direktivet

Införande av ITS-direktivet (2010/40/EU) i syfte att harmonisera och accelerera införande av ITS (Intelligent Transport Systems). Innefattar flera delegerade akter inriktat på olika områden.

Enligt Delegerad akt B 2022

- har ett huvudvägnät pekats ut i januari 2023. Huvudvägnätet i Sverige utgörs av det Nationella stamvägnätet.
- Ska, i januari 2025, centrala datatyper finnas på hela vägnätet, som i Sverige definieras som hela det vägnät som är tillgänglig för allmänhetens motortrafik – dvs ej enskilda vägar. Övriga datatyper ska finnas på Övergripande TEN-T vägnätet, motorvägar och huvudvägnätet.
- Ska, i januari 2028, samtliga datatyper enligt bild nedan finnas på hela vägnätet.



Påverkan på NVDB: Ovanstående punkter måste levereras inom tidsram.

9.2 EU-krav High value data

I genomförandeakten om fastställande av en förteckning över särskilda värdefulla dataset och arrangemangen för offentliggörande och vidareutnyttjande av dessa fastställs vilka datamängder som är värdefulla datamängder och hur de ska göras tillgängliga på ett enhetligt sätt.

Den svenska översättning betecknas som (särskilda) värdefulla dataset.

En värdefull datamängd är data som är förknippat med stora fördelar för samhället, miljön och ekonomin i och med att de finns tillgängliga för många. Det är data som är särskilt lämpliga att använda för att skapa digitala tjänster och applikationer.

För värdefulla datamängder gäller särskilda krav på att de ska tillgängliggöras i ett maskinläsbart format genom ett lämpligt gränssnitt eller genom bulknedladdning. Vilka dataset som omfattas är definierad på varierande detaljnivå i olika kategorier. Kraven på värdefulla datamängder gäller för både statliga och kommunala myndigheter.

Påverkan på NVDB: Genomförandeförordningen ska tillämpas från juni 2024. Det finns dock en del oklarheter om hur vi tolkar förordningen. Exempelvis vad avses med bulknedladdning, vad avses med historiska versioner och vad siktar vi som myndigheter på att åstadkomma och hur ser planerna ut för genomförande etc. Ett förtydligande bland annat av ovanstående frågeställningar behövs.

9.3 EU-krav TENtec

TENtec är Europeiska kommissionens informationssystem för att samordna och stödja Trans-european transport network policy. TENtec ställer krav på att EU-länder ska leverera ett antal parametrar på TEN-T vägnätet senast år 2025. Parametrarna finns listade och prioriterade. För de flesta parametrar finns information redan idag men det kommer krävas ett visst jobb med att ta fram ytterligare information till ett mindre antal parametrar. I vissa fall kan informationen behöva struktureras om något. Kontakt med andra myndigheter kan behövas.

TET-T vägnätet pekas ut var 10e år och ligger sedan fastställt under kommande 10års period.

Påverkan på NVDB: Parametrar ska levereras under 2025.

9.4 Ramverk för Nationella Grunddata

DIGG leder arbetet med att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för att information ska kunna utbytas på ett säkert och effektivt sätt.

Det finns ett ramverk för nationella grunddata framtaget. Syftet med ramverket är att skapa förutsättningar för en säker och effektiv tillgång till nationella grunddata. De aktörer som är grunddatadomänansvariga är ålagda att följa ramverket. Trafikverket är grunddatadomänansvarig för Transportsystemet, se mer om det nedan. De regler som framgår av ramverket ska följas för att uppgifter ska kunna beaktas som nationella grunddata. Inom de olika grunddatadomänerna kan det förekomma ytterligare regler som grunddataproducenterna behöver förhålla sig till.

Några nedslag från ramverket som ställer krav på Trafikverket:

Nationella grunddata behöver enkelt kunna överföras och återanvändas mellan producenter, konsumenter och tekniska system
Så långt det är möjligt ska nationella grunddata hämtas från primär källa eller datavärd och dubbellagring bör undvikas
Konsumenter ges tillgång till nationella grunddata med känd åtkomlighet, kvalitet och aktualitet
Information om och beskrivningar av nationella grunddata och relaterade tjänster (i form av till exempel metadata, definitioner, modeller och specifikationer) ska tillgängliggöras på Sveriges dataportal
Nationella grunddata ska finnas i digital form, tillgängliga i ett format som är maskinläsbart

9.4.1 Grunddatadomän för transportsystemet

Trafikverket ska tillsammans med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utveckla en nationell grunddatadomän för transportsystemet. Syftet är att skapa ett säkert, effektivt och enkelt informationsutbyte inom och med offentlig förvaltning.

Grunddata är uppgifter inom offentlig förvaltning, som flera aktörer har behov av, som är viktiga i samhället och som följer det nationella ramverket.

Målet är att utveckla en grunddatadomän för transportsystem under 2023. Denna grunddatadomän ska vara bemannad och finnas på plats i början av år 2024.

Påverkan på NVDB: Data i NVDB kommer att omfattas av grunddata och NVDB kommer därför påverkas av beslut och riktlinjer som tas inom Nationell grunddata för transportsystemet

9.5 Nationella godstransportstrategin

[Strategin](#), som beslutats av regeringen, omfattar tre inriktningar:

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria transporter och innovation kompetens och kunskap.

Genom strategin vill man skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

Påverkan på NVDB: Ökat fokus på bra bytesmöjligheter mellan transportslagen.

Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring
Ver 1.0	2024-05-07	Version 1 fastställd
Ver 2.0	2025-05-22	Version 2, översyn av dokumentet. Inga ändringar gjordes.
Ver 3.0	2026-05-20	Version 3, översyn av dokumentet. Inga ändringar gjordes.