

Datum: 2015-09-24      Beteckning: Version 2.00

# RDT-handboken

## Innehåll

1	Inledning .....	4
1.1	RDT-Handbokens målgrupper .....	4
1.2	RDT-support .....	4
1.3	Om RDT-handboken .....	4
1.4	Myndigheter som beslutar trafikföreskrifter .....	4
1.5	RDT-Begreppet .....	5
1.6	Läsanvisning .....	6
2	Begrepp som används i handboken .....	7
3	Vilken information lagras i RDT-databasen? .....	8
4	Vad menas med BTR-information? .....	9
5	Varför behövs BTR-information? .....	10
6	RDT-processen – översikt .....	11
6.1	Beslutsmyndigheter med IT-stöd .....	11
6.2	Beslutsmyndigheter utan IT-stöd .....	13
7	Hur väljer man berednings- och leveransmetod? .....	14
8	Trafikföreskrifter – formella krav på struktur .....	17
8.1	Formella krav på författningars struktur .....	17
9	Formalia för beslutsmyndigheter inför leverans till RDT .....	19
9.1	Allmän information till beslutsmyndigheterna .....	19
9.2	Att sätta beteckningar på trafikföreskrifterna .....	19
10	Överföring och lagring av trafikföreskrifter i RDT .....	21
10.1	Överföring med stöd av RDT:s webbtillämpning .....	21
10.2	Överföring med stöd av ett beredningssystem .....	22
11	E-legitimation – beskrivning och anskaffning .....	22
12	pdf/A – Författningsdokumentets format .....	23
13	Lägesangivelsen – platsen där trafikregeln ska gälla .....	23
13.1	Lägesangivelsen i författningstexten .....	23
13.2	Vägnätsanknytning .....	25
14	Krav på noggrannhet i lägesangivelsen .....	27
14.1	Kraven på noggrannhet skiljer sig från fall till fall .....	27
14.2	Avståndsangivelser från korsningar .....	29
14.3	Områdesgränser – Papperskartor/Digitala kartor .....	29
14.4	Gränsen mellan olika trafikregler .....	31
15	IT-mallar för författningstext och vägnätsanknytning .....	32
16	Bilaga 1 .....	33
	BTR – Teknisk specifikation av innehåll .....	33
	Datakatalog .....	33
	RDT formatspecifikation XML .....	35
	RDT – webbgränssnitt (webservice) .....	36
17	Bilaga 2 .....	37

RDT-handboken har dessutom ett antal separata dokument enligt nedan.

För myndigheter med IT-stöd för utformning av trafikföreskrifter:

- RDT-handboken – Exempelsamling mallbaserade trafikföreskrifter (en handledning för den som skriver trafikföreskrifter med IT-baserade mallar.)

För programvaruleverantörer:

- RDT-handboken – BTR teknisk beskrivning
- RDT-handboken – BTR begrepp och värden
- RDT-handboken – XML-fil med RDT:s datakatalog (motsvarar innehållet i BTR teknisk beskrivning)
- RDT-formatspecifikation för XML (specifikation av data som ska levereras till RDT)
- RDT - Externt Webservice Gränssnitt (specifikation av vilka funktioner som finns tillgängliga via ett externt gränssnitt till RDT)

Alla dokument finns på RDT:s webbplats, [www.transportstyrelsen.se/RDT](http://www.transportstyrelsen.se/RDT).

## 1 Inledning

### 1.1 RDT-HANDBOKENS MÅLGRUPPER

Handboken riktar sig till två målgrupper:

- Myndigheter som beslutar trafikföreskrifter, och som behöver guidning om RDT-systemet och den webbplats där trafikföreskrifter ska publiceras för att få gällandestatus
- Programvaruleverantörer som tillhandahåller beredningsprogram för trafikföreskrifter som kan automatiskt leverera till RDT-systemet
- IT-förvaltare av RDT-systemet som genom handboken kan få en verksamhetsbakgrund till systemet

### 1.2 RDT-SUPPORT

Vid behov av stöd för hanteringen av RDT-systemet och webbplatsen, följ instruktioner på denna sida för att få hjälp:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/RDT-digitala-trafikföreskrifter/kontakta-oss-om-rdt/>

### 1.3 OM RDT-HANDBOKEN

Vi förutsätter att läsaren av detta RDT-handboken har grundkunskaper om trafiklagstiftningen. I handboken finns inte någon längre beskrivning av bakgrunden till RDT eller varför webbplatsen och databasen har kommit till.

RDT-handboken är stommen i den information som beskriver hur webbplatsen och RDT-databasen ska hanteras av beslutsmyndigheterna, d.v.s. de myndigheter som beslutar trafikföreskrifter. I handboken finns både översiktlig och detaljerad information om RDT samt beskrivningar av tillvägagångssätt vid aktiviteter som berör RDT.

De tekniska beskrivningar som finns som bilagor till RDT-handboken är främst avsedda för programvaruleverantörer som anpassar sina system till RDT. Det kan både gälla beredningssystem för trafikföreskrifter som ska leverera information till RDT och andra IT-system som ska använda information från RDT.

Användare av information om trafikföreskrifter är en annan kategori som kan dra nytta av handbokens specifikationer av innehållet i databasen.

### 1.4 MYNDIGHETER SOM BESLUTAR TRAFIKFÖRESKRIFTER

De flesta trafikföreskrifter meddelas av kommunerna, men även av länsstyrelserna och Trafikverket. Det finns även andra myndigheter som i mindre mån meddelar trafikföreskrifter och viktigast av dem är Trafikverkets regioner i egenskap av statliga väghållningsmyndigheter och länspolismyndigheterna.

Trafikverket föreskriver om hastighetsbegränsning till 90 eller 110 kilometer i timmen. Trafikverket meddelar också föreskrifter om att en allmän väg eller del av sådan istället för bärighetsklass 1 skall tillhöra bärighetsklass 2 eller 3.

Kommunerna meddelar lokala trafikföreskrifter för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare och för samtliga vägar (inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering). Kommunen får även meddela lokala trafikföreskrifter för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare samt för terräng. Vilket område som ska klassas som tätbebyggt beslutar kommunen själv genom lokala trafikföreskrifter. Det tätbebyggda området omfattar, om inget annat anges, alla vägar och terräng inom området, även vägar där staten är väghållare samt enskilda vägar.

Länsstyrelserna kan meddela lokala trafikföreskrifter för alla vägar utom tätbebyggt område utom för dem där kommunen är väghållare och inom tätbebyggt område på allmänna vägar för vilka staten är väghållare såvida föreskrifterna inte rör färdhastighet, stannande eller parkering. Dessutom får länsstyrelsen meddela lokala trafikföreskrifter om stopplikt och väjningsplikt i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare samt särskilda trafikregler om transport av farligt gods och för sådana tävlingar på väg som länsstyrelsen lämnat tillstånd till. När det gäller färdhastighet kan länsstyrelsen bara utfärda lokala trafikföreskrifter om begränsning till lägre hastighet än vad som annars gäller.

Länsstyrelserna, kommunerna och de statliga väghållningsmyndigheterna meddelar även tidsbegränsade trafikföreskrifter i samband med t.ex. vägarbeten, evenemang som kan inverka på trafiken, tillfällig nedsättning av bärigheten vid tjällossning m.m.

För enskilda vägar gäller vissa speciella bestämmelser. Bland annat bestämmer vägens ägare om trafik med motordrivna fordon får äga rum.

Bemyndigande finns också för länspolismyndigheten att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter om ett beslut av kommun eller länsstyrelse inte kan avvaktas utan särskild olägenhet.

## **1.5 RDT-BEGREPPET**

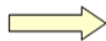
*RDT*, den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter, är ett begrepp som myntades i redan i början av 2000-talet i den så kallade TUT-utredningen (trafikföreskriftsutredningen). År 2007 kom förordningen om *elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter* (SFS 2007:231). I förordningen finns uttrycket den särskilda webbplatsen, men varken begreppet RDT eller orden *rikstäckande* eller *databas* har använts. Eftersom begreppet RDT blev så etablerat redan under den planeringsfas som föregick förordningen och eftersom begreppet används frekvent av berörda myndigheter har dock Transportstyrelsen valt att använda begreppet i vissa sammanhang, t.ex. *RDT-databasen* och *RDT-verksamheten*, liksom här *RDT-Handboken*.

Det ska betonas att RDT är något av ett populäruttryck, och i formella sammanhang används STFS (Svensk trafikföreskriftssamling), ett begrepp som definierats i *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter* (TSFS 2009:78).

## 1.6 LÄSANVISNING

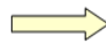
RDT-handboken syftar till att ge en uttömmande information om hur man ska gå tillväga i olika situationer. För att underlätta finns här en anvisning som förklarar de olika delarna. Inom rutorna finns de kapitel angivna som hör till varje del.

Börja med att sätta dig in i vad RDT innehåller



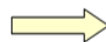
- Begrepp som används i handboken
- Vilken information lagras i RDT-databasen?
- Vad menas med BTR-information?
- Varför behövs BTR-information?

Så här fungerar RDT och leveransflödet



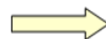
- RDT-processen – Översikt
- Hur väljer man berednings- och leveransmetod?

Formella krav, arbetssätt



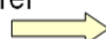
- Trafikföreskrifter – formella krav på struktur
- Formalia för beslutsmyndigheter inför leverans till RDT
- Överföring och lagring av trafikföreskrifter i RDT
- E-legitimation – beskrivning anskaffning
- pdf/A – Författningssamlingens format

Här beskrivs hur uppgiften om läge ska hanteras



- Lägesangivelsen – platsen där trafikregeln ska gälla
- Krav på noggrannhet i lägesangivelsen

Teknisk information, i första hand för programvaruleverantörer



- IT-mallar för författningstext och vägnätsanknytning
- BTR – Teknisk specifikation av innehåll
- RDT formatspecifikation XML
- RDT – Webbgränssnitt (webservice)

Intresserad av teknisk information?  
Läs då dessa bilagor!



- RDT-handboken
- BTR teknisk beskrivning
- BTR Begrepp och värden
- XML-fil med RDT:s datakatalog
- RDT-Formatspecifikation
- RDT- Extern Webbservice Gränssnitt

## 2 Begrepp som används i handboken

Begrepp	Definition
RDT	Övergripande benämning på RDT-systemet, RDT-databasen och RDT-verksamheten, där RDT står för Rikstäckande databas för trafikföreskrifter. STFS hanteras av RDT-systemet.
Beslutsmyndighet	Myndighet som föreskriver trafikregler i trafikföreskrifter som ska publiceras i STFS.
Beredningssystem	Flera programvaruleverantörer tillhandahåller IT-stöd för att bereda och utforma trafikföreskrifter. Vanligen kallas dessa för "LTF-system", men eftersom inte bara <i>lokala</i> trafikföreskrifter hanteras med dessa har Transportstyrelsen valt att i handboken benämna dem <i>beredningssystem</i> .
BTR-information	Bearbetningsbara trafikregler, det vill säga trafikföreskrifter lagrade enligt Transportstyrelsens IT-mallar och vägnätsanknutna enligt RDT:s specifikation. BTR-information uttrycker trafikregler som efter automatisk bearbetning (härledning till trafikregler som ska tillämpas) kan tolkas av och användas i olika slags trafikstödande tillämpningar. Begreppet förklaras mer ingående i särskilda kapitel i handboken.
STFS	Svensk trafikföreskriftssamling – den webbsida som innehåller alla trafikföreskrifter som ska publiceras enligt förordningen om <i>elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter</i> (SFS 2007:231)

### 3 Vilken information lagras i RDT-databasen?

RDT-databasen kommer att kunna ta emot och lagra huvudsakligen följande slag av information om varje trafikföreskrift:

#### Obligatorisk information:

1. **Ett dokument** i pdf/A-format, som är själva trafikföreskriften och som alltså innehåller författningstexten. I ett avsnitt längre fram redovisar vi vad pdf/A innebär.
2. **Registeruppgifter** – ett litet antal obligatoriska uppgifter, till exempel beteckning, rubrik, lagrum för bemyndigande, beslutsdatum och ikraftträdandedatum samt märkning med det län, kommun eller ort som trafikföreskriften berör. Uppgifterna knyts till föreskriften för att det enkelt ska gå att söka bland föreskrifterna samt för att Transportstyrelsen ska kunna tillhandahålla ett författnings- och gällanderegister. Det senare är ett krav i förordningen.

#### Frivillig information:

3. **BTR-information**, bearbetningsbar trafikregelinformation. Det innebär kort beskrivet all väsentlig information i trafikföreskriften i vägnätsanknuten form, lagrad under standardiserade begrepp som kan tolkas av dataprogram. I ett avsnitt längre fram redovisar vi mer i detalj vad BTR-information innebär.

Den information som är **obligatorisk** för beslutsmyndigheterna att leverera till RDT är alltså dokumentet och registeruppgifterna. Dessa delar ska ingå i det som kallas *Svensk trafikföreskriftssamling (STFS)*.

BTR-information kan bara levereras av de beslutsmyndigheter som anskaffar RDT-anpassade beredningssystem för trafikföreskrifter. Dessa myndigheter får samtidigt följande stöd av systemet:

- Transportstyrelsens mallar ligger till grund för utformningen av trafikföreskrifterna, som därmed blir enhetliga.
- När alla trafikföreskrifter vägnätsanknutits kan trafikföreskrifter från alla beslutsmyndigheter inom området hämtas från RDT och betraktas på en digital karta i beslutsmyndighetens RDT-anpassade beredningssystem. Att kunna se vad som redan finns är en bra grund när man ska utfärda nya trafikföreskrifter. Denna funktion har inte införts av alla programleverantörer, men tekniskt sett går det att hämta hem sådan information.



#### 4 Vad menas med BTR-information?

I RDT kommer det att finnas information om trafikregler i bearbetningsbar och vägnätsanknuten form. Eftersom dessa begrepp förekommer ofta i RDT-sammanhang har ett begrepp, *BTR*, införts för detta.

Förkortningen BTR står för bearbetningsbara trafikregler. Innebörden är att trafikföreskrifterna, förutom att de finns i form av ett juridiskt gällande dokument, även finns lagrade med all information nedbruten i form av standardiserade begrepp. Begreppen finns definierade i Transportstyrelsens IT-mallar för trafikregler och används av de RDT-anpassade LTF-system som finns på marknaden. Dessa system skapar automatiskt BTR-information när trafikföreskriften utformas. För lägesangivelsen måste dock en så kallad vägnätsanknytning göras manuellt. När BTR-informationen, som ett komplement till själva dokumentet, förs in i RDT-systemet kan den tolkas automatiskt, eftersom den är lagrad med kända begrepp för till exempel *lagrum*, *trafikregeltyp*, *läge*, *högsta tillåtna hastighet*, *tider*, *ikraftträdandedatum* med flera.

Nedan finns en översiktlig beskrivning av BTR-informationen, det vill säga begreppens relation till olika uppgifter i dokumentet. Det finns också en beskrivning av hur läget för de flesta trafikreglerna kopplas till sträckor som finns representerade i den nationella vägnätsdatabasen, NVDB.

För teknisk specifikation av BTR-data, se kapitlet *BTR – Teknisk specifikation av innehåll*.

des

Föreskriftens beteckning (beslutsmyndighetskod, beslutsår och löpnummer)

0093 2015:4

**Abo kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med motordrivna fordon på Blekingegatan;**

besluta de den 9 juli 2015.

Abo kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På Blekingegatan mellan Utvägen och Skolgatan får motordrivna fordon inte föras.

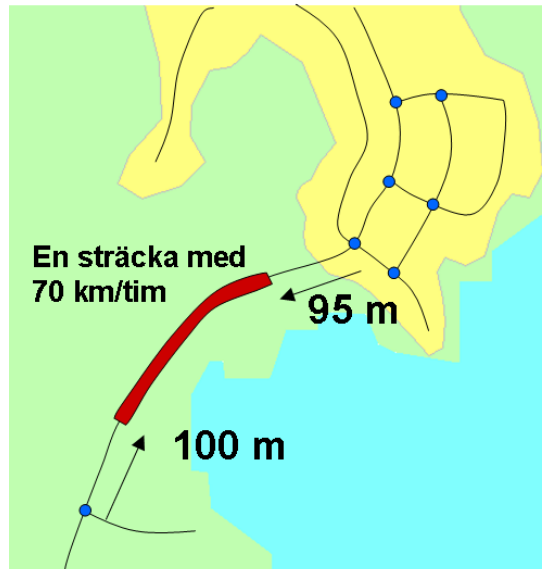
Dessa föreskrifter träder i kraft den 10 september 2015.

Gun Gunnarsson  
Karl Karlsson

**Allt inom de röda rutorna är exempel på BTR-information.**

**Detta lagras som specifika begrepp som kan hanteras av dataprogram.**

Exempel på vägnätsanknuten information (som ingår i BTR-informationen):



**Vägnätet i den nationella vägdatatabasen NVDB består av**

- **Noder** – de blå punkterna
- **Länkar** – logisk förbindelse mellan noder

Länkar representeras av en *geometri* (den svarta linjen).

En vägnätsanknuten trafikföreskrift har ett läge på en eller flera länkar. Avstånd anges från noderna.

Exemplet visar en föreskrifts placering på *en* länk.

## 5 Varför behövs BTR-information?

Eftersom det krävs ett RDT-anpassat beredningssystem (LTF-system) hos beslutsmyndigheten för att åstadkomma BTR-information är det som ovan nämnts frivilligt för beslutsmyndigheten att föra in i RDT tillsammans med en trafikföreskrift.

Avsikten med att samla in BTR-information är att möjliggöra framtida tillämpningar där trafikreglerna automatiskt kan tolkas av dataprogram för olika ändamål. Några exempel på sådana tillämpningar är transportplanering, fordonsnavigering och stöd för hastighetsanpassning. Framtida tillämpningar kommer att kunna ge fordonsförare stöd genom att i fordonet visa vilka trafikregler som gäller på den plats man befinner sig. Även de framtida automatiserade fordonen behöver den här typen av information. Därför behöver trafikföreskrifterna kompletteras med BTR-information i den mån den saknas.

Den nationella vägdatatabasen, NVDB, innehåller redan trafikregler som manuellt samlats in och som kan användas på detta sätt. RDT-konceptet kommer att ge en mer automatisk dataförsörjning till NVDB genom att BTR-informationen kan användas. Det kommer dock att ta många år innan den manuella hanteringen helt kan ersättas med den mer automatiska genom RDT.

Det kan finnas flera trafikregler av samma slag på en och samma vägsträcka. För att trafikreglerna ska kunna användas i olika IT-stödda tillämpningar måste de därför bearbetas och klassificeras: Vilken eller vilka trafikregler ska tillämpas före övriga av samma slag på en viss sträcka under samma tid? BTR-data innehåller sådan information som gör det möjligt att automatiskt beräkna vilka trafikregler som ska tillämpas när det finns flera på samma sträcka.

## **6 RDT-processen – översikt**

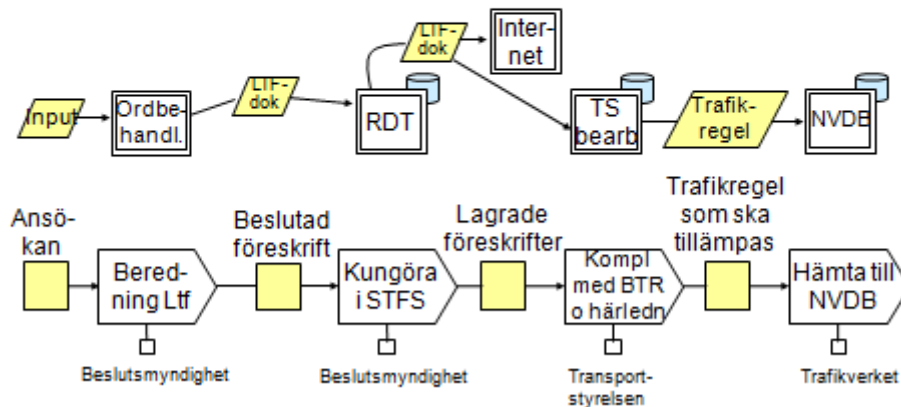
I detta kapitel redovisar vi en översiktlig bild av RDT-processen: beslutsmyndigheternas beredning och beslut om trafikföreskrifter samt kungörande i RDT, Transportstyrelsens ansvar för lagring och vidareförädling av RDT-data.

Kapitlet är indelat i två avsnitt för processbeskrivningen – ett avsnitt för beslutsmyndigheter med IT-stöd (RDT-anpassade beredningssystem/LTF-system) och ett avsnitt för myndigheter som inte avser att anskaffa ett sådant IT-stöd.

### **6.1 BESLUTSMYNDIGHETER MED IT-STÖD**

Bilden beskriver en process (den undre raden) och ett antal system (den övre raden) som samverkar under processen.

## RDT-processen – myndigheter utan IT-stöd



### Processen (den undre raden):

#### Beredning Ltf

– Beslutsmyndighetens hantering av föreskriften fram till beslut. Resultat: En beslutad trafikföreskrift i form av ett dokument samt BTR-information, det vill säga bearbetningsbara trafikregler, se de föregående kapitlen.

#### Kungöra i STFS

– Beslutsmyndigheten överför trafikföreskriften och BTR-informationen genom RDT-systemet och publicerar den i STFS. Resultat: En kungjord trafikföreskrift som lagras i RDT-databasen och presenteras på webbsidan.

#### Bearbeta till entydig

– Transportstyrelsen kompletterar med BTR-information för alla trafikföreskrifter som saknar sådan samt *härleder*. Resultat: En trafikregel som ska tillämpas för en viss sträcka, se föregående kapitel.

#### Hämta till NVDB

– Trafikverket hämtar till NVDB trafikregler som ska tillämpas.

### Samverkande system (övre raden):

**Beredningssystem** som stöd för att bereda och utforma trafikföreskrifter och för att skapa BTR-information.

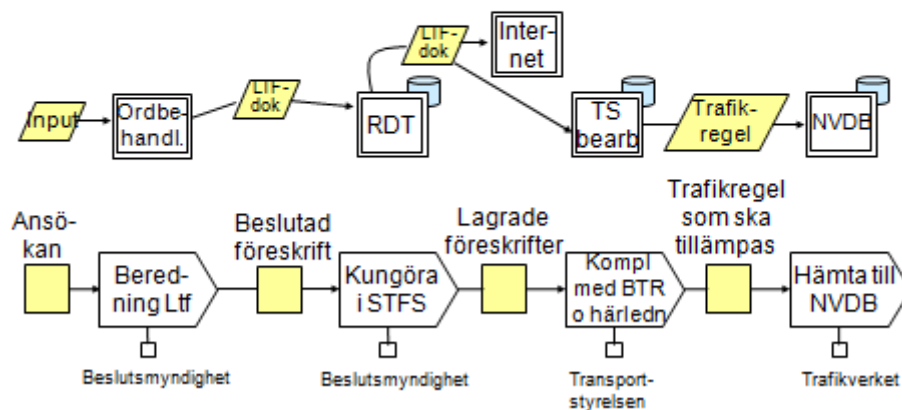
**RDT-systemet** tar emot dokument och övrig information. RDT-systemet publicerar dokumentet i STFS (genom beslutsmyndighetens åtgärd).

**Härledningssystemet** bearbetar trafikföreskrifter till trafikregler som ska tillämpas per sträcka och gör klart så att dessa kan hämtas till NVDB.

## 6.2 BESLUTSMYNDIGHETER UTAN IT-STÖD

Bilden beskriver en process (den undre raden) och en rad system (den övre raden) som samverkar under processen.

### RDT-processen – myndigheter utan IT-stöd



#### Processen (den undre raden)

##### Beredning Ltf

– Beslutsmyndighetens hantering av föreskriften fram till beslut. Resultat: En beslutad trafikföreskrift i form av ett dokument

##### Kungöra i STFS

– Beslutsmyndigheten överför trafikföreskriften till RDT genom att använda Transportstyrelsens webbtillämpning och publicerar den i STFS. Resultat: En kungjord trafikföreskrift som lagras i RDT-databasen och presenteras på webbsidan.

##### Kompl

– Transportstyrelsen har under åren 2009 – 2015 kompletterat trafikföreskriften med BTR-information (om sådan saknats). Oklart hur länge den verksamheten ska fortsätta.

##### med BTR och härledning

Tanken är också att härledning ska utföras (bearbetning av alla sträckor där det finns trafikregler), så att det framgår vad som ska tillämpas.

**Leverera till NVDB** – Trafikverket levererar entydiga trafikregler till NVDB.

**Samverkande system (övre raden):**

En **programvara för ordbehandling** som stöd för att bereda och utforma trafikföreskrifter. Det behövs också en programvara som kan **spara trafikföreskriften i pdf/A-format** så att Transportstyrelsen kan ta emot den.

**RDT-systemet** tar emot dokument och så kallade registeruppgifter som beslutsmyndigheten registrerar i samband med överföringen. RDT-systemet publicerar dokumentet i STFS (genom beslutsmyndighetens åtgärd).

**Transportstyrelsens bearbetning:** Transportstyrelsen för in BTR-information inklusive vägnätsanknytning. Därefter är det planerat att härledningssystemet ska bearbeta trafikföreskrifterna till trafikregler som ska tillämpas per sträcka, och gör klart så att dessa kan hämtas till **NVDB**.

## 7 Hur väljer man berednings- och leveransmetod?

Alla beslutsmyndigheter har sedan flera år tillbaka valt det sätt man vill arbeta efter när man utformar trafikföreskrifter och publicerar dem på STFS. Om man som beslutsmyndighet vill ompröva sitt arbetssätt kan nedanstående vara till stöd för ett beslut.

För närvarande finns väsentligen två metoder för att bereda trafikföreskrifter och överföra dessa till RDT:

- Användning av ett av de på marknaden **RDT-anpassade beredningssystem** (LTF-system) från en extern programvaruleverantör.
- **Manuell beredning utan IT-stöd** där trafikföreskriften utformas med ett vanligt ordbehandlingsprogram (till exempel MS Word) och där föreskriften överförs till RDT genom RDT-systemet på Transportstyrelsens webbplats. På webbplatsen tillhandahåller Transportstyrelsen även **Wordmallar** med exempel som kan användas som stöd i den manuella utformningen.

De två metoderna har båda sina för- respektive nackdelar. Här redogör vi på en grov nivå hur man kan värdera de båda alternativen. Transportstyrelsen är egentligen part i målet, eftersom vi önskar att så många beslutsmyndigheter som möjligt ska välja att använda ett RDT-anpassat beredningssystem. Om de allra flesta väljer den metoden behöver inte Transportstyrelsens arbete med att komplettera trafikföreskriften med BTR-information bli så omfattande.

Det är dock inte realistiskt att kommuner med mycket få trafikföreskrifter, kanske endast några tiotal, ska skaffa ett beredningssystem. Vi ska här försöka ge en så objektiv bild som möjligt av val av metod. Tabellen kan vara en hjälp för att välja lösning.

Faktor som påverkar	RDT-anpassat beredningssystem	Manuell hantering och Transportstyrelsens webbtillämpning
Stöd för att utforma föreskriften	<p><b>Fördel:</b> Stöd finns inbyggt i form av Transportstyrelsens mallar som utgör en guide när föreskriften ska utformas. Leder sannolikt till god kvalitet genom att föreskrifterna blir enhetliga.</p>	<p><b>Nackdel:</b> Handläggaren måste själv utforma texten i föreskriften. Risk finns för brister i kvaliteten. Det går dock att ta stöd av de mallar som Transportstyrelsen tillhandahåller på webbplatsen.</p>
Vägnätsanknytning	<p><b>Fördel:</b> Ger möjlighet att visa trafikföreskrifterna på karta. <b>Nackdel:</b> Ett visst merarbete med vägnätsanknytningen.</p>	<p><b>Nackdel:</b> Ingen karta. <b>Fördel:</b> Inget arbete med vägnätsanknytning.</p>
Överföring av trafikföreskrifter till RDT	<p><b>Fördel:</b> Enkel procedur och minskat behov av kontroller jämfört med den manuella lösningen. Registeruppgifter behöver inte registreras utan skapas automatiskt under utformningen.</p>	<p><b>Nackdel:</b> Betydligt mer arbete för att överföra föreskrifter eftersom det måste ske helt manuellt. Registeruppgifter måste också registreras manuellt. Dessutom krävs en omfattande kontroll av att rätt uppgifter och dokument blivit överförda.</p>
Kostnad	<p><b>Nackdel:</b> Det kostar pengar att skaffa ett beredningssystem. <b>Fördel:</b> Kostnaderna för arbetet med beredning och överföring blir sannolikt lägre om beredningssystem används.</p>	<p><b>Fördel:</b> Ingen kostnad för att skaffa ett beredningssystem. <b>Nackdel:</b> Beslutsmyndigheter som har ett stort antal föreskrifter får sannolikt högre kostnader för beredning och särskilt för arbetet med att överföra föreskrifter till RDT.</p>

Faktor som påverkar	RDT-anpassat beredningssystem	Manuell hantering och Transportstyrelsens webbtillämpning
BTR-information	<b>Fördel:</b> BTR-data (utom själva vägnätsanknytningen) skapas automatiskt av det egna IT-stödet.	<b>Nackdel:</b> Ingen BTR-information skapas eftersom detta kräver IT-stöd. Föreskrifterna kan inte visas på RDT-kartan.

De Wordmallar som nämns ovan finns att hämta på RDT:s webbplats under ”Stöd-  
jande och styrande dokument” och länken ”Stödmallar i Word”. Dokumenten är för-  
lagor med några vanliga fall av föreskrifter, och med gulmarkerad text där man kan  
fylla i de specifika uppgifter som är aktuella i det enskilda fallet.



## 8 Trafikföreskrifter – formella krav på struktur

I statsrådsberedningens handbok Ds 1998:43 Myndigheternas föreskrifter återges krav i bland annat författningssamlingsförordningen (1976:725) på hur författningar som ges ut av *statliga* myndigheter ska vara uppbyggda. Transportstyrelsen rekommenderar att alla beslutsmyndigheter följer dessa. Nedan ges en översiktlig beskrivning och exempel på författningar avseende trafikregler.

I statsrådsberedningens handbok ”Myndigheternas föreskrifter” finns de formella kraven på hur författningar som ges ut av *statliga* myndigheter ska vara uppbyggda. Transportstyrelsen rekommenderar att alla beslutsmyndigheter följer dessa riktlinjer. Nedan ger vi en översiktlig beskrivning och exempel på författningar som rör trafikregler.

### 8.1 FORMELLA KRAV PÅ FÖRFATTNINGARS STRUKTUR

En trafikföreskrift ska, för att uppfylla kraven i handboken ”Myndigheternas föreskrifter”, vara uppbyggd av följande delar:

- rubrik – sammanfattar vad trafikregeln innebär
- ingress – hänvisar till det lagrum som är grund för beslutet
- särskilda trafikregler – innehåller detaljerad text om vad trafikregeln gäller samt var och när
- ikraftträdande – anger när föreskriften träder ikraft och eventuellt när den upphör att gälla.

Transportstyrelsen har tagit fram allmänna råd för beslutsmyndigheterna för att ge försättningar att formulera så korrekta föreskrifter som möjligt. Detta för att skapa rättsäkerhet för den enskilde. Se Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:75) och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m.

Exempel på en lokal trafikföreskrift (nästa sida):

**0093 2008:004**

**Aby kommuns lokala trafikföreskrifter om  
förbud mot trafik på Skånegatan;**

Beslutade den 9 januari 2008.

Aby kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket  
punkt 9 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På Skånegatan mellan Invägen och Biblioteksgatan får fordon inte föras.

---

Dessa föreskrifter träder i kraft den 10 februari 2008.

På kommunens vägnar

Gun Gunnarsson

Karl Karlsson

## 9 Formalia för beslutsmyndigheter inför leverans till RDT

### 9.1 ALLMÄN INFORMATION TILL BESLUTSMYNDIGHETERNA

När RDT togs i drift den 1 juli 2007 var det samtidigt starten på en process där beslutsmyndigheterna skulle anslutas till RDT. För det ändamålet togs ett antal dokument fram i syfte att ge en grundläggande information om vad beslutsmyndigheterna ska göra för att kunna föra sina trafikföreskrifter till RDT/STFS och publicera dem på webbplatsen. Dokumenten samlades som ett brev och speglade de problemställningar som beslutsmyndigheterna ställdes inför vid övergången från egna författningssamlingar till STFS. I bilagan *Information till beslutsmyndigheterna* finns en uppdaterad version av brevinnehållet inklusive instruktioner för hur man går tillväga för att kunna publicera trafikföreskrifter i STFS med stöd av RDT-systemet:

- övergripande information om hur beslutsmyndigheterna påverkas av RDT
- grundläggande instruktioner till beslutsmyndigheten, bland annat
  - hur myndigheten ska sätta beteckningar på sina trafikföreskrifter
  - hur överföringen till RDT går till och hur publiceringen görs på webbplatsen
  - vilka roller som myndigheten kan tilldelas i RDT-systemet och vad dessa roller innebär
  - en anvisning hur man skaffar E-legitimation
  - kort beskrivning av kravet om att dokumentformatet ska vara pdf/A och vad det innebär.
- instruktion om att man måste skaffa en blankett från Transportstyrelsen med uppgifter som Transportstyrelsen begär in från beslutsmyndigheten, speciellt uppgift om vem som har myndighetens tillstånd att föra trafikföreskrifter till Transportstyrelsens webbplats samt vem som ska vara beslutsmyndighetens administratör av behörigheter. (Myndighetens administratör för RDT kan ge sina medarbetare behörighet för de roller som behövs i RDT).

### 9.2 ATT SÄTTA BETECKNINGAR PÅ TRAFIKFÖRESKRIFTERNA

När beslutsmyndigheten för in en trafikföreskrift i RDT ska föreskriftens beteckning (= identitet) registreras. Det är då lämpligt att författningen har en beteckning som stämmer överens med RDT:s koncept för beteckningar. I annat fall kommer den beslutade författningen att ha *en* beteckning i dokumentet och *en annan* beteckning som den får när den förs in i RDT som registeruppgift. Detta är inte helt otillåtet, men synnerligen opraktiskt. Vårt råd är att se till att författningen får en beteckning som kommer att kunna användas även i RDT när författningen förs in där.

En beteckning i RDT utgörs av

- a. beslutsmyndighetskod (måste vara den kod som myndigheten får sig tilldelad av Transportstyrelsen)

- b. årtal när författningen beslutades
- c. löpnummer under året

Beslutsmyndighetskoden fick myndigheten i samband med att formalia om beslutsmyndighetens leveranser till RDT gjordes upp. Uppgiften skickades med brev från Transportstyrelsen till myndigheten.

Exempel: Abo kommun (fingerad) har fått beslutsmyndighetskoden 0099. Beteckningen på en författning kan då till exempel vara följande:

0099 2007 123

det vill säga den 123:e författningen som beslutats under år 2007. När beteckningen skrivs ut i författningen bör den presenteras med ett kolon mellan de två sista delarna av den treställiga beslutsmyndighetskoden, så här:

0099 2007:123

## 10 Överföring och lagring av trafikföreskrifter i RDT

Beslutsmyndigheter kan välja mellan två sätt att överföra trafikföreskrifter till RDT:

- genom RDT:s webbtillämpning
- genom ett RDT-anpassat beredningssystem för trafikföreskrifter, om beslutsmyndigheten har ett sådant.

RDT:s webbtillämpning är i första hand till för de beslutsmyndigheter som ännu inte har ett beredningssystem (LTF-system), och som därmed inte heller kan producera BTR-information.

### 10.1 ÖVERFÖRING MED STÖD AV RDT:S WEBBTILLÄMPNING

När en beslutsmyndighet använder sig av RDT:s webbtillämpning förs trafikföreskrifter in i RDT i två steg:

- **I steg ett överförs föreskriften** från beslutsmyndigheten till Transportstyrelsen och RDT. I samband med det registreras så kallade registeruppgifter, se kapitlet *Vilken information ska lagras i RDT-databasen?*.
- **I steg två publiceras trafikföreskriften.** Före publiceringen ska en kontroll göras av att den överförda trafikföreskriften är den som man avsåg och att registeruppgifterna är korrekta. Det är först i och med steg två som trafikföreskriften har publicerats på webbplatsen i enlighet med kraven i förordningen.

För att kunna använda webbtillämpningen krävs

- att myndighetens administratör för RDT har fått inloggningsuppgifter från Transportstyrelsen, se föregående kapitel *Formalia för beslutsmyndigheter inför leverans till RDT*
- att myndighetens administratör tilldelar behörighet till de personer som ska vara *överförare* och *publicerare*.

Det är fullt möjligt att en person kan ha alla tre rollerna, det vill säga administratören tilldelar då sig själv rollen som överförare och publicerare.

För att starta webbtillämpningen går du in på Transportstyrelsens webbplats och väljer *Trafikregler*. Därefter finns möjlighet att välja *RDT – För myndigheter som beslutar trafikregler* och vidare *Publicera trafikföreskrifter*. Logga in med hjälp av de behörighetsuppgifter som du fått från Transportstyrelsen. Bland de val som finns när du är inloggad kan särskilt nämnas:

- administrera behörigheter – här kan myndighetens administratör tilldela sig själv och andra inom myndigheten behörighet till överförare och publicerare
- överföra trafikföreskrift
- publicera trafikföreskrift.

## 10.2 ÖVERFÖRING MED STÖD AV ETT BEREDNINGSSYSTEM

Om beslutsmyndigheten har ett RDT-anpassat beredningssystem blir leveransproceduren enklare att genomföra. Det är till exempel möjligt för programvaruleverantören att ”bygga ihop” de två stegen till ett steg, så att registeruppgifterna levereras automatiskt från den information som systemet sänder till RDT. Lämpligen byggs också tillämpningen så att man med en enda åtgärd både sänder (överför) och publicerar en trafikföreskrift.

Det går att överföra och publicera från ett RDT-anpassat beredningssystem, men administration av behörigheter i RDT måste göras med hjälp av webbtillämpningen. Logga in som administratör i RDT på det sätt som beskrivs i föregående avsnitt och tilldela behörigheter som överförare och publicerare.

Programvaruleverantören kan upplysa om hur själva överföringen och publiceringen från beredningssystemet går till.

## 11 E-legitimation – beskrivning och anskaffning

Varje person på beslutsmyndigheten som ska använda RDT i rollen som administratör, beredare eller kungörare behöver en *e-legitimation*. Denna ska finnas på ett så kallat smartcard och ska vara personlig. Den dator man använder behöver vara utrustad med en kortläsare (se bilden nedan). Man kan säga att en e-legitimation motsvaras av ett pass eller en fysisk legitimation. E-legitimationer är inget som Transportstyrelsen kommer att tillhandhålla utan det är varje beslutsmyndighets ansvar att skaffa dessa till sina användare. Ett alternativ är att användarna skaffar sina e-legitimationer via sin bank. Ett annat alternativ är s.k. tjänste-elegitimation som varje myndighet kan anskaffa till de medarbetare som behöver en sådan.



Transportstyrelsen rekommenderar att beslutsmyndigheterna snarast möjligt verkar för att berörda personer skaffar e-legitimation och kortläsare. Flera av bankerna har information på sin webbplats om hur det går till om man använder deras tjänster för detta.

## 12 pdf/A – Författningsdokumentets format

### Dokument i pdf/A-format

I avsnittet *Lagring av trafikföreskrifter i RDT* ovan anges att själva dokumentet som innehåller författningstexten ska vara i pdf/A-format, det format som Riksarkivet rekommenderar som format för långtidslagring av dokument.

De beslutsmyndigheter som tänker använda RDT:s webbtillämpning behöver skaffa lämplig programvara för detta ändamål, om de inte redan har en sådan. Det finns lösningar som innebär att man kan spara sina dokument i detta format. Exempelvis har Adobe sådana lösningar, och i MS Word finns möjlighet att spara ett dokument i pdf/A.

För de beslutsmyndigheter som tänker använda ett RDT-anpassat beredningssystem sparas automatiskt dokumentet i pdf/A-format.

## 13 Lägesangivelsen – platsen där trafikregeln ska gälla

I trafikföreskrifter har lägesangivelsen en central betydelse. Av föreskriften ska det framgå *var* i rummet den gäller. I många fall är lägesangivelsen enkel och uttrycks som en sträcka mellan två punkter eller som en sträcka mellan två platser. I andra fall kan det handla om ett område.

I detta kapitel redogör vi för lägesbegreppet i två avseenden:

- Läget som det beskrivs i **författningstexten** i en föreskrift (den rättsligt gällande beskrivningen).
- Läget i så kallad **vägnätsanknuten form** (ingår i BTR-informationen). Här visar vi innebörden av vägnätsanknytning mot NVDB och hur det textmässigt beskrivna läget måste kompletteras med en vägnätsanknytning för att kunna tolkas maskinellt. Observera att det är frivilligt för beslutsmyndigheterna att lämna BTR-information med vägnätsanknytning till RDT.

### 13.1 LÄGESANGIVELSE I FÖRFATTNINGSTEXTEN

I trafikföreskrifter beskrivs läget i textform. Denna verbala beskrivning kan ha former enligt nedan (sträcka, plats, korsning...) eller en hänvisning till en kartbild som visar vad som avses.

I juridisk mening är det denna verbala beskrivning av läget, kompletterad med en eventuell kartbild, som gäller. När trafikföreskrifter levereras till RDT kan kompletterande information om *vägnätsanknytning* förekomma, men detta hör inte till själva föreskriften, utan är bara till för att användas i andra sammanhang än det rent rättsliga.

Exempel på lägesbeskrivningar (se dock Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:75) och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m. för mer fullödiga exempel):

Sträcka är den vanligaste formen av lägesangivelse och den kan uttryckas på en mängd sätt i föreskriften, till exempel:

- Långgatan
- Långgatan mellan Lillgatan och Storgatan
- Långgatan mellan 40 meter norr korsningen med Lillgatan och 60 meter söder korsningen med Storgatan

En angivelse av sträcka kombineras ofta med en eller flera kompletterande lägesbegrepp. Ett mycket vanligt tillägg är **riktning**:

- Långgatan mellan 40 meter norr korsningen med Lillgatan och 60 meter söder korsningen med Storgatan i *nordostlig riktning*

Ett annat kompletterande lägesbegrepp är **sida**:

- *Östra sidan av* Långgatan mellan 40 meter norr korsningen med Lillgatan och 60 meter söder korsningen med Storgatan

När man anger en sträcka kan det avse en viss **körbana**:

- *Södra körbanan* av väg 50 mellan Ålundamotet och avfarten mot Elunda

När man anger en sträcka kan det även avse ett visst **körfält**:

- *2:a körfältet från körbanans östra sida* på Långgatan mellan 40 meter norr korsningen med Lillgatan och 60 meter söder korsningen med Storgatan

Kombinationer av allt detta kan förekomma, till exempel:

- *2:a körfältet från körbanans östra sida på östra körbanan* av väg 50 mellan 40 meter norr korsningen med Lillgatan och 60 meter söder korsningen med Storgatan i nordlig riktning

### 13.1.1 Plats

En plats uttrycks ibland i form av en punkt, till exempel:

- 40 meter norr korsningen med Lillgatan

En plats kan också uttryckas i en mindre specificerad form:

- Ålundamotet – en geografiskt diffus betydelse kan tyckas, men som verbal beskrivning att tolkas av människor kan det vara fullkomligt klart vad som avses.

### 13.1.2 Korsning

En korsning kan uttryckas genom att man anger de korsande vägarnas namn, till exempel:

- korsningen Långgatan och Storgatan



- motet mellan väg E4 och Långgatan

### 13.1.3 Område

Ett område kan verbalt uttryckas på till exempel följande sätt:

- området mellan Långgatan, Storgatan, Lugnån och järnvägen
- vägar som inte är enskilda inom ett område enligt bifogade kartbild

## 13.2 VÄGNÄTSANKNYTNING

Författningstextens beskrivning av läget är det juridiskt bindande, men så kallad *vägnätsanknuten information* (en del av BTR-informationen) kan lagras som sidoinformation för andra ändamål än det rent rättsliga. I den vägnätsanknutna formen kan läget tolkas automatiskt av dataprogram. Resultatet blir *utbredningar på NVDB-vägnätet i form av vägavsnitt* där föreskriften gäller. Principerna för vägnätsanknytning beskrivs i bilagan *RDT-handboken – Exempelsamling mallbaserade trafikföreskrifter*.

De RDT-anpassade beredningssystemen för trafikföreskrifter har funktioner som gör det relativt enkelt att göra en vägnätsanknytning. En vägnätsanknytning bygger på att läget på en föreskrift ”knyts” till vägnätet i den nationella vägdatatabasen (NVDB). Själva knytningen är i grunden en mycket teknisk procedur där referenser görs till länkar. Användaren kan göra vägnätsanknytningen genom att markera de berörda avsnitten på den digitala kartan.

I beredningssystem för trafikföreskrifter som har vägnätsanknytning har funktionen två effekter:

- För det första bildas den vägnätsanknutna information som behövs för RDT. Informationen bearbetas sedan av Transportstyrelsen och görs därefter tillgänglig för att kunna hämtas till NVDB.
- För det andra kan man i många fall referera till den kartbild som skapas genom vägnätsanknytningen istället för att ingående försöka beskriva läget i textform. Detta är praktiskt för den som skriver föreskriften, men det är viktigt att texten som hänvisar till kartbilden utformas på ett korrekt och lämpligt sätt. Om vägnätsanknytningen ska användas som kartbild krävs och att den verkligen passar som kartbild för att illustrera platsen för trafikregeln. Exempel på vägnätsanknytningar som inte passar som kartbild i föreskriften:
  - Områden ska inte illustreras genom ett myller av vägsträckor. Områden ska visas genom en klart markerad områdesgräns på kartan.
  - Stopplikt, väjningsplikt – vägnätsanknytningen visar här bara upp en punkt på den så kallade referenslinjen i NVDB, och trafikregeln gäller ju inte bara i den punkten.
  - Förbud att svänga i korsning – här visar vägnätsanknytningen upp de in- och utgående länkarna som berörs. Det kan dock i vissa fall vara väldigt långa länkar som ger en konstig och otydlig beskrivning av vilken sväng som berörs.

- Sida och riktning för trafikregler framgår dåligt från en bild skapad genom vägnätsanknytning – det krävs kompletterande text för detta.

## 14 Krav på noggrannhet i lägesangivelsen

Beslutsmyndigheterna efterlyser regler om lägesbestämningen för trafikföreskrifter.

Typiska frågor är:

- Vilken lägesnoggrannhet ska tillämpas när man anger lägen i trafikföreskrifter?
- Vad ska användas som referenspunkt när man anger avstånd i lokala trafikföreskrifter – kantsten, mittpunkten i en korsning (vilket motsvarar noden i NVDB) eller något annat?

Transportstyrelsen har inte mandat att meddela *regler* om detta. Däremot kan man som vi gör nedan belysa problemställningen och ge råd om *principer* för lägesnoggrannheten.

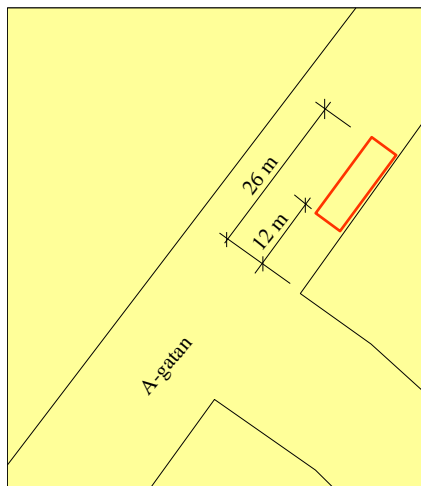
### 14.1 KRAVEN PÅ NOGGRANNHET SKILJER SIG FRÅN FALL TILL FALL

Det skiljer en hel del från fall till fall vilken noggrannhet som bör eftersträvas när man beskriver ett läge i en trafikregel. Därför kan man inte ha allmängiltiga regler om vilken noggrannhet som ska tillämpas. För att belysa detta redovisar vi här två fall:

- En föreskrift ska ges ut om att Agatan ska vara gågata. Man kan välja att beskriva läget genom att bara ange gatunamnet utan närmare måttangivelse. Exakt på metern var Agatan börjar och slutar är knappast definierat någonstans, men en sådan ungefärlig lägesangivelse kan vara fullt tillräcklig i detta fall. När föreskriften utmärks med skyltar, ungefär där de flesta uppfattar att Agatan börjar och slutar så kommer föreskriften att fungera på ett bra sätt.
- En föreskrift ska också ges ut om förbud att stanna och parkera på en plats som är en lastzon. Här vill myndigheten ange läget med stor noggrannhet (meternoggrannhet) för att allt ska fungera tillfredsställande.

Alltså – en handläggare av en ny trafikföreskrift bör först ställa sig denna fråga beträffande läget: Kräver lägesangivelsen i just denna föreskrift en noggrannhet på endast någon meter eller mindre för att föreskriften ska vara tydlig nog för trafikanten och för att vara juridiskt hållbar? Det är bara beslutsmyndigheten själv som kan svara på den frågan. Och svaret är det som gör den stora skillnaden vid lägesangivelsen i föreskriftstexten samt i eventuellt bifogad kartbild.

Om det är mycket viktigt med extrem noggrannhet kan man göra en kartbild där alla nödvändiga detaljer framgår. Där kan man lägga in avståndsmarkeringar i förhållande till objekt som finns både på kartan och i verkligheten, till exempel kantsten och husliv. I föreskriftstexten kan man sedan skriva till exempel ”På Agatan på markerad yta enligt bifogad kartbild...”. Se bildexemplet nedan. Istället för att markera en yta räcker det normalt att markera själva sträckan.



Om föreskriften inte kräver extremt hög lägesnoggrannhet kan man istället använda sig av följande form:

- På Agatan får fordon...

En sådan skrivning är dock något otydlig eftersom det knappast är definierat gentemot allmänheten var A-gatan börjar och slutar. Ändå kan en sådan lägesangivelse vara tillräcklig, beroende vilken trafikregel det gäller. För till exempel enkelriktningar och hastighetsbegränsningar kan det vara fullt tillräckligt.

Ett annat sätt är att skriva i texten:

- På Agatan mellan 20 meter söder Bgatan och 30 meter norr Cgatan får fordon...

Även detta skrivsätt kan vara något otydligt eftersom det knappast är definierat på metern exakt var korsningen Agatan/Bgatan ligger. Samma otydlighet finns för korsningen Agatan/Cgatan.

Båda dessa exempel har låg, men tillräcklig noggrannhet *om beslutsmyndigheten avser det*, och det är beslutsmyndigheten som själv måste ta ställning till vilken grad av noggrannhet som behövs för varje föreskrift. En kartbild med markeringar visar i många fall på ett tydligare sätt än en rent verbal beskrivning vad myndigheten avser.

## 14.2 AVSTÅNDSANGIVELSER FRÅN KORSNINGAR

Korsningar är vanliga referenspunkter för avståndsangivelser i trafikföreskrifter. Frågan är om referenspunkten ska vara från korsande väggkant eller från mittpunkten i korsningen (vilket motsvarar noden i NVDB). I normala fall är detta en skillnad på högst några få meter. Det saknar därför oftast i praktiken betydelse varifrån man utgått i sin måttangivelse i ett uttryck som ”...50 meter från korsningen med A-gatan...” Undantag kan till exempel vara vissa parkeringsföreskrifter.

Fler och fler beslutsmyndigheter använder digitala kartor och vägnätsanknytning när de utformar trafikföreskrifter. Därför är det ändå praktiskt att bestämma sig för principen att alltid utgå från mittpunkten i korsningen (noden) när man anger avstånd. Observera att detta inte är lösningen på ”noggrannhetsproblemet”. Om det krävs för att det ska bli tydligt vad läget avser, rekommenderar vi att man har med en kartbild med måttangivelser i föreskriften.

## 14.3 OMRÅDESGRÄNSER – PAPPERSKARTOR/DIGITALA KARTOR

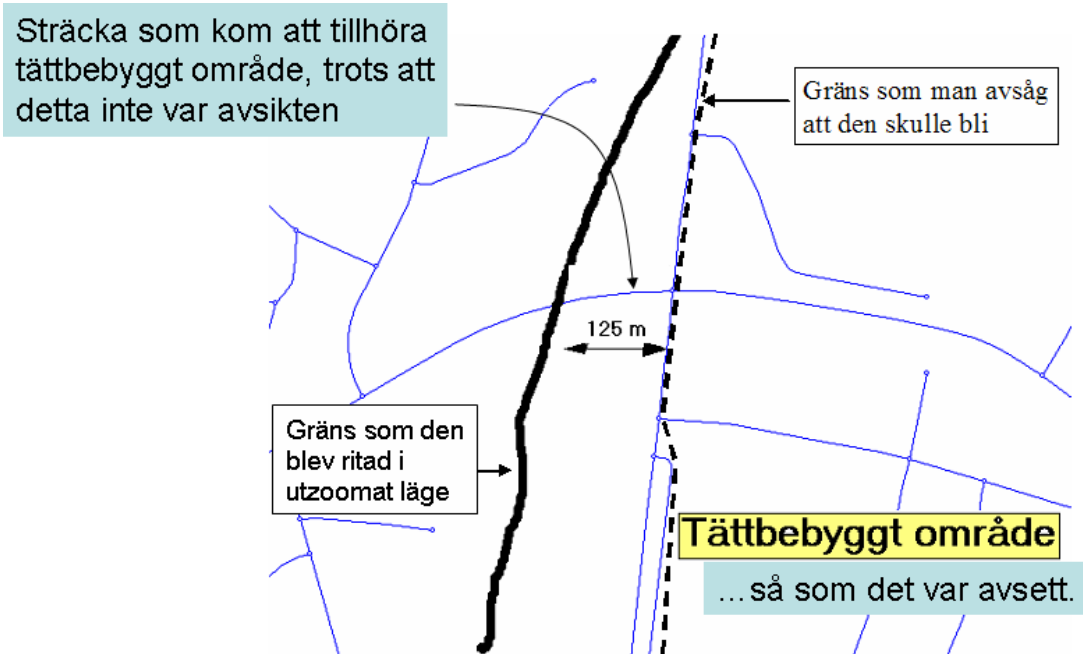
Många av trafikföreskrifterna som beskriver gränsen för tätbebyggt område har gjorts på nedanstående sätt: gränsen har ritats in på en papperskarta med tuschpenna. Bilden har sedan använts som en skiss i själva föreskriften.

Även om tuschlinjen är tämligen bred så fungerar en sådan beskrivning ganska bra. Inga närliggande detaljer syns, men betraktaren får ändå en känsla för vilket område som har definierats som tätbebyggt.



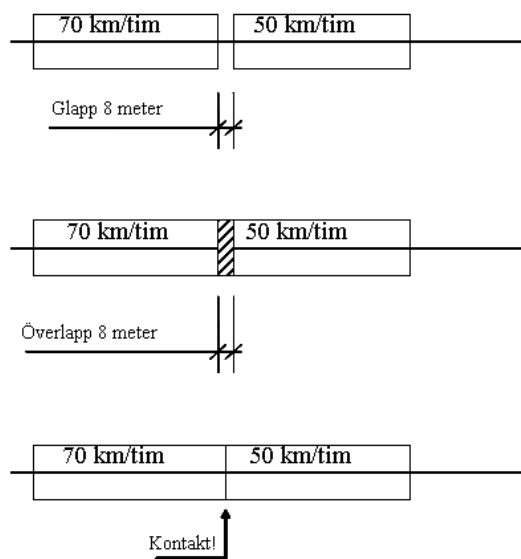
När man arbetar med digitala kartor accentueras dock problemet med noggrannhet, **i varje fall om kartan används för vägnätsanknytning**. Det beror på att den digitala miljön i sig själv *medför* en hög noggrannhet, vare sig man vill eller inte. Om man i den digitala miljön ritat in gränsen för ett område i samma skala som i fallet med

papperskartan kommer man att få oönskade effekter. Stumpar av vägnätet, till exempel en stump på 125 meter som i bilden nedan, kan komma att bildas utan att detta var avsikten. När du arbetar med digitala kartor och vägnätsanknytning, och ritar in en områdesgräns måste du alltså zooma in tillräckligt långt så att du kan rita gränsen på korrekt ställe.



#### 14.4 GRÄNSEN MELLAN OLIKA TRAFIKREGLER

När man inför vägnätsanknytning av trafikregler uppstår ännu ett problem: trafikregler som gränsar mot varandra bör ligga tätt utan mellanliggande ”glapp” eller överlapp. Precis som i tidigare exempel har det oftast liten betydelse för rättstillämpningen om det finns ett glapp på några få meter. När man inför vägnätsanknytning blir dock problemet med noggrannhet accentuerat. Man vill inte i den digitala kartan kunna utläsa att det finns ett glapp eller ett överlapp mellan två trafikregler.



Lösningen på detta är att hålla sig informerad om intilliggande trafikregler, ofta beslutade av en annan myndighet, när trafikföreskriften utformas. På så sätt kan man se till att det inte uppstår ett glapp eller överlapp i samband med vägnätsanknytningen (nedersta figuren)

## **15 IT-mallar för författningstext och vägnätsanknytning**

Transportstyrelsen har tagit fram IT-mallar för författningar som programvaruföretagen har infört i sina beredningssystem för att i hög grad automatisera textframställningen. Mallarna är i grunden ett förslag till skrivsätt för trafikföreskrifter, men samtidigt fungerar mallarna som en stomme i den så kallade BTR-informationen vilket gör trafikföreskrifterna möjliga att tolka i dator. Mallarna innehåller även regler för hur trafikregeln ska vägnätsanknytas eller knytas mot ett område. IT-mallarna ska inte förväxlas med de mallar som finns tillgängliga för manuell användning på webbplatsen. I nästa kapitel, som riktar sig till programvaruleverantörer, finns en djupare beskrivning av IT-mallarna.



## 16 Bilaga 1

För programvaruleverantörer

### **BTR – TEKNISK SPECIFIKATION AV INNEHÅLL**

Detta kapitel är en översikt av den omfattande tekniska specifikation som gäller för BTR-data och riktar sig främst till programvaruutvecklare. BTR-information innebär bearbetningsbara trafikregler (se kapitlet *Vad menas med BTR-information?*). Nedan ger vi en kortfattad beskrivning av vad BTR-information består av. För en fullständig beskrivning hänvisar vi till dokumenten *RDT-handboken – BTR teknisk beskrivning* och *RDT-handboken – Begrepp och värden*.

Översiktligt har BTR-informationen följande hierarkiska struktur:

- Föreskrift (dokumentet finns på denna nivå, likaså begreppen för Rubrik, Ingress och Ikraftträdande)
  - Hållare av trafikregeltyp
    - Trafikregel baserad på en viss mall (exempel: Förbud mot trafik)
      - Frasförekomst (En obligatorisk grundfras finns i varje mall)
        - Begrepp (exempel: Fordonsslag)
        - Sammansatt begrepp (består av flera Begrepp)
          - Värde (exempel: Lastbil)
      - Vägnätsanknytning (koppling till nationella vägnätet)
        - Utbredningstyp
          - Utbredningsattribut

### **DATAKATALOG**

RDT innehåller en datakatalog som beskriver uppbyggnaden av författningstexten enligt ovan. Datakatalogen kan beställas som en XML-fil från RDT (se RDT:s webbplats [www.vv.se/RDT](http://www.vv.se/RDT)).

Datakatalogen:

- innehåller IT-mallar för författningstext
- ska vara ett instrument för kontroll av BTR-information som levereras till RDT.

### **RDT FORMATSPECIFIKATION XML**

När information ska överföras till och från RDT används ett format som bygger på följande svenska standarder:

- SS 637004
- SS 637006
- SS 637007

RDT har tagit fram en formatspecifikation som redovisar hur standarden ska användas vid överföring till och från RDT. För en komplett beskrivning av funktionerna, se dokumentet RDT – Formatspecifikation för XML.

### **RDT – WEBBGRÄNSSNITT (WEBSERVICE)**

RDT-systemet har funktioner för att kommunicera med externa system, främst de beredningssystem som utformar trafikföreskrifter som ska levereras till RDT. För det ändamålet finns en webservice med bland annat följande funktioner:

- validering – beredningssystemet kan nyttja denna funktion för att kontrollera om BTR-data uppfyller formella krav.
- flera olika funktioner för att sända trafikföreskrifter till RDT, till exempel
  - komplett trafikföreskrift med dokument, registeruppgifter och BTR-data
  - en rättad föreskrift, till exempel ett dokument som på grund av stavfel eller liknande ska ersätta ett tidigare infört dokument
  - en förändrad vägnätsanknytning i de fall vägnätet har ändrats i NVDB, men ingen förändring har skett i själva trafikföreskriften
  - möjlighet att ange vid leveransen att föreskriften ska överföras eller kungöras.
- tjänst för att med urvalskriterier begära kompletta trafikföreskrifter inklusive BTR-data - trafikföreskrifterna levereras enligt svensk standard
- tjänst för att med urvalskriterier begära förändringstransaktioner (enligt svensk standard), det vill säga nya, ändrade eller borttagna trafikföreskrifter.

För en komplett beskrivning av gränssnittet, se dokumentet *RDT - Externt Webservice Gränssnitt* på RDT:s webbplats.

## 17 Bilaga 2

### **Information om RDT (den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter) och instruktion för användningen**

Detta dokument beskriver RDT-verksamheten ur beslutsmyndighetens perspektiv avseende publicering av trafikföreskrifter med de förändringar och tillägg som är aktuella per 2009-05-26.

#### ***Transportstyrelsens föreskrifter för verkställigheten av RDT***

RDT är Transportstyrelsens namn på den webbplats som finns angiven i förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. För verkställigheten av förordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter. Dessa föreskrifter är nu beslutade och finns tillgängliga på Transportstyrelsens webbplats

<http://www.transportstyrelsen.se/rdt>.

#### ***Trafikföreskrifter ska kungöras på särskild webbplats - Helt ny verksamhet för beslutsmyndigheterna***

Trafikföreskrifter ska från den 1 juli 2010 kungöras genom publicering på en särskild webbplats, som Transportstyrelsen ansvarar för. Detta innebär en ny hantering för beslutsmyndigheterna där trafikföreskrifterna ska överföras i elektronisk form till Transportstyrelsen. Innan föreskrifter förs till Transportstyrelsen ska den som är behörig på den beslutande myndigheten ge tillstånd till detta. Det är därför av största vikt att han eller hon tar del av detta brev och besvarar det genom att skicka in blanketten avseende behörighet (se bilaga 2 - Uppgifter om administratör för ...).

#### ***Förordningen om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter***

Den 10 maj 2007 beslutade regeringen förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Förordningen berör de myndigheter som meddelar trafikföreskrifter.

I förordningen anges att bland annat lokala trafikföreskrifter ska kungöras genom att de publiceras på en särskild webbplats, för vilken Transportstyrelsen ansvarar. Hur publiceringen går till beskrivs i avsnittet *RDT – Grundläggande instruktioner*.

#### **Leverans av Trafikföreskrifter**

De beslutsmyndigheter som har ett RDT-anpassat IT-system för lokala trafikföreskrifter kan publicera på Transportstyrelsens webbplats direkt genom sitt system.

De kommuner som inte har tillgång till ett IT-system för registrering av lokala trafikföreskrifter kan leverera föreskrifterna som PDF/A-filer till Transportstyrelsens webbplats.

Angående PDF/A-filer se vidare avsnittet *RDT – Grundläggande instruktioner*.

### **Användning av trafikregeldata**

Transportstyrelsen avser att tillhandahålla informationen från trafikföreskrifterna i en form som kan skapa mervärden i samhället. För detta krävs att föreskrifterna utformats även med bearbetningsbar och vägnätsanknuten information (BTR-information).

Angående BTR-information se vidare avsnittet *RDT – Grundläggande instruktioner*.

### **Behörig att publicera**

En blankett för att ansöka om behörighet till RDT-systemet finns hos Transportstyrelsen. Oavsett om man använder ett IT-system eller Transportstyrelsens webblösning måste beslutsmyndigheten registrera minst en person som behörig för publicering hos Transportstyrelsen. Vi ber er att ta del av instruktioner och information i detta brev samt fylla i blanketten om de personer hos myndigheten som ska ha behörighet att administrera behörigheter, och sända denna till:

**Transportstyrelsen,**  
Väg- och järnvägsavdelningen, sektion vägtrafik  
Box 267  
781 23 Borlänge.

## **RDT – Grundläggande instruktioner för Abo kommun**

### ***Rutiner för RDT-arbetet***

En ingående beskrivning av RDT kan fås via RDT:s webbplats

<http://www.transportstyrelsen.se/rdt>.

På webbplatsen finns även möjlighet att ladda ned flera styrande respektive stödjande dokument.

Det finns några särskilt viktiga punkter att tänka på innan man kan börja föra över trafikföreskrifter till RDT. Dessa beskrivs i följande avsnitt.

### ***Förberedelser för att börja överföring till RDT***

#### **Beslutsmyndighetens kod**

För att trafikföreskrifterna ska bli unika i RDT krävs att varje föreskrift får en unik identitet (beteckning). Den kod som redovisas nedan är första delen i denna identitet och ska användas för att skapa nationellt unika föreskrifter.

Beteckningen ska bestå av tre delar:

- \_ beslutsmyndighetskod (organisationskod)
- \_ beslutsår
- \_ nummer.

*Beslutsmyndighetskod* för Abo kommun (fingerat exempel): 9999

*Nummer* avser ett löpnummer ordnat från beslutsårets början.

#### **Beslutsmyndighetens namn – för de som använder IT-stöd för trafikföreskrifter**

Transportstyrelsen har tagit fram mallar för trafikföreskrifter som används i

beredningssystem för trafikföreskrifter. Om ni avser att använda ett IT-system baserat på dessa mallar kommer i ert fall rubrik och ingress att utformas med beslutsmyndighetens namn i följande form (exempel):

I rubriken:

\_ Abo kommuns lokala trafikföreskrifter om huvudled ... o.s.v. (rubriken)

I ingressen:

\_ Abo kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket punkt 1... o.s.v. (ingressen)

Om beslutsmyndigheten vill ha sitt namn i mallarna på något annat sätt kan detta meddelas på baksidan av RDT-blanketten (måste beställas från Transportstyrelsen) under rubriken *Annan information från beslutsmyndigheten till RDT*. Transportstyrelsen kommer efter förändring att leverera nya mallar till systemleverantörerna för uppdatering av beslutsmyndighetens IT-system.

### **Information om trafikföreskrifter i RDT**

Följande information om trafikföreskrifter lagras i RDT:

**Ett dokument** i PDF/A-format, som är själva trafikföreskriften och som alltså innehåller författningstexten. PDF/A är det format som Riksarkivet anger som format för långtidslagring av dokument.

**Registeruppgifter** – ett antal uppgifter, till exempel beteckning, rubrik och ikraftträdande, som knyts till föreskriften för att möjliggöra skapandet av författnings- och gällanderegister samt sökning av föreskriften.

**BTR-information**, det vill säga bearbetningsbar och vägnätsanknuten information från ett beredningssystem. När BTR-informationen förs in i RDT-systemet kan den tolkas automatiskt, eftersom den är lagrad med kända begrepp för till exempel *lagrum, läge, högsta tillåtna hastighet* och *ikraftträdandedatum*.

Information som är **obligatorisk** för beslutsmyndigheterna att leverera till RDT är dokumentet och registeruppgifterna.

### **Överföring och lagring av trafikföreskrifter i RDT**

Beslutsmyndigheter kan välja att leverera till RDT på två sätt:

- genom RDT:s webbtillämpning (i första hand till för de beslutsmyndigheter som inte har anskaffat ett beredningssystem)
- genom ett RDT-anpassat beredningssystem för trafikföreskrifter om beslutsmyndigheten har ett sådant

Vid användning av RDT:s webbtillämpning sker införandet av trafikföreskrifter i RDT i två steg:

1. I ett första steg överförs föreskriften från beslutsmyndigheten till Transportstyrelsen och RDT. I samband med det registreras så kallade registeruppgifter som används för att skapa författnings- och gällanderegister samt för att möjliggöra sökning.
2. Steg två innebär publicering av trafikföreskriften som innebär att trafikföreskriften har publicerats i enlighet med kraven i förordningen.

Vid användning av ett RDT-anpassat beredningssystem kan leveransproceduren vara en annan och enklare att genomföra.

### **Beslutsmyndighetens roller i RDT-systemet**

Rollerna i RDT-systemet är följande:

- \_ administratör
- \_ överförare
- \_ publicerare

*Administratör* utses av beslutsmyndigheten. När beslutsmyndigheten lämnat uppgift om vem eller vilka som ska vara administratör registrerar Transportstyrelsen detta i RDT-systemet. Administratören kan sedan i RDT-systemet registrera vilka inom beslutsmyndigheten som ska vara överförare och publicerare.

*Överförare* kan överföra trafikföreskriften från beslutsmyndigheten till RDT, samt påföra registeruppgifter.

En *publicerare* krävs för att publicera trafikföreskrifter i RDT. Genom publiceringen, en aktiv åtgärd på webbplatsen, blir föreskriften tillgänglig för allmänheten på webbplatsen.

Det är fullt möjligt att samma person kan ha alla tre rollerna i RDT-systemet. I de RDT-anpassade IT-stöd för beredning av trafikföreskrifter som finns på marknaden kan processen förenklas, en person som har både rollen som överförare och rollen som publicerare kan då överföra och publicera trafikföreskriften i RDT genom *en enda* åtgärd.

### **Elektronisk identifiering (Autentisering)**

Varje person som ska använda RDT i rollen som administratör, överförare eller publicerare måste kunna identifiera sig och behöver därför en *e-legitimation*. Denna ska finnas på ett så kallat smart kort (däremot är mjukt certifikat, som ligger lagrat i en fil, inte godkänt). Det smarta kortet används tillsammans med en kortläsare, som kopplas till datorn. Varje beslutsmyndighet är ansvarig att skaffa e-legitimationer till sina användare. Det finns två olika typer av e-legitimation som stöds av RDT och båda nyttjar samma teknik i användarens system.

Första typen av e-legitimation är **e-tjänstelegitimation**. Denna kan arbetsgivaren anskaffa genom Steria: <http://eid.steria.se/rdt>

För beslutsmyndighet som nyttjar e-tjänstelegitimation krävs att organisationsnummer och nummer (se fotnot på blanketten som kan beställas från Transportstyrelsen) anges i blankettens "Uppgifter om administratör" för de som ska ha behörighet att föra över trafikföreskrifter till RDT.

Den andra typen av e-legitimation är **personlig e-legitimation**.

Denna kan användarna själva skaffa via till exempel sin bank eller via Telia.

Personlig e-legitimation kräver personnummer.