

Datum: 2007-05-20 Beteckning: Version 1.3

RDT – Beskrivning

Innehåll

1	Inledning	3
2	RDT – Rikstäckande databas för trafikföreskrifter	3
3	Vad trafikföreskrifter reglerar	4
4	Vem utfärdar trafikföreskrifter?	5
5	Lagrum	6
6	Intressenter	7
7	Exempel på särskilda trafikregler	7
8	Varför RDT?	8
9	Informationen som lagras i RDT	9
10	Säkerhet, behörighetsregler och rutiner	11
11	Användningen av informationen i RDT	12
12	Automatisk tolkning av information	13
13	Vägverkets mallar för trafikföreskrifter	14
14	NVDB och dess behov av trafikföreskrifter	15
15	RDT – Målbild	16
16	RDT-projektet	18
17	Förväntat projektresultat	21
17.1	Verksamhetsutformning och etablering	21
17.2	Teknisk lösning	22
17.3	Verksamhetsprocess och IT-stöd	23
17.4	Nyttan med att anskaffa system för beredning av trafikföreskrifter	24
17.5	Arkitektur – helhet	25
18	Tidplan för utvecklingen	26
19	Tidplan för att etablera beslutsmyndigheter	26
20	Befintlig verksamhet hos beslutsmyndigheterna	27
20.1	Fall A	27
20.2	Fall B	27
20.2.1	Fall B1	28
20.2.2	Fall B2	28
20.3	Fall C	28
21	Stöd	29
21.1	Användarstöd	29
21.2	Produktionsstöd	29

1 Inledning

Det här dokumentet har som syfte att vara en översikt av hela RDT-processen för en bred intressegrupp. RDT står för Rikstäckande Databas för Trafikföreskrifter och handlar i grunden om föreskrifter och rättsinformation, men Vägverket har också ambitioner att anpassa rättsinformation i föreskrifterna så att den även går att använda inom väginformatik för t.ex. navigering, hastighetsanpassning, trafikstyrning och transportplanering.

2 RDT – Rikstäckande databas för trafikföreskrifter

Under 2003 drev Näringsdepartementet Trafikföreskriftsutredningen (TUT-utredningen). Syftet var att analysera hanteringen av trafikföreskrifter och föreslå förbättringsåtgärder. Utredningen kom fram till att alla trafikföreskrifter borde lagras i en för riket gemensam databas, bl.a. för att därigenom öka tillgängligheten, få en effektivare rättstillämpning och en vidare användning av denna samlade information.

I april 2005 beslutade Riksdagen en lag som ändrar lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar. Ändringen innebär att regeringen ges bemyndigande att föreskriva att vissa typer av föreskrifter får kungöras på annat sätt än i författningssamling med syfte att möjliggöra kungörande av trafikföreskrifter på Internet. Rent praktiskt ska kungörandet ske i en rikstäckande databas för trafikföreskrifter, RDT.

Vid årsskiftet 2005/2006 påbörjades framtagningen av ”Förordningen om en rikstäckande databas för trafikföreskrifter” som ger uppdraget till Vägverket att vara samordningsmyndighet, att driva utvecklingen samt att genomföra införandet av databasen. Uppdraget innebär bl.a. att samordna befintliga verksamheter hos de myndigheter som meddelar trafikföreskrifter så att myndigheterna kan leverera föreskrifterna till RDT och att utveckla det IT-stöd som rent tekniskt behövs för uppdraget.

Under 2006 startade utvecklingen. Först i raden av aktiviteter var regeringens förordning om RDT, där alla förutsättningar och grundläggande regler avseende databasen och verksamheten runt denna formulerades. Utformningen av förordningen skedde i samråd mellan Näringsdepartementet, Justitiedepartementet och Vägverket, och pågick under större delen av 2006. Regeringen beslutade i maj

2007 att förordningen ”Elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter” träder i kraft 2007-07-01. Detta beslut innebär också att Vägverket får i uppdrag att utveckla och förvalta de verksamhetsprocesser och IT-system som krävs för en effektiv och säker verksamhet.

Parallellt med utformningen av förordningen påbörjade Vägverket utvecklingen av de verksamhetsprocesser och IT-system som krävdes. Målet är att en första version av det tekniska systemet skall vara tillgängligt för användning 1 juli 2007 för alla beslutsmyndigheter. Den 1 januari 2009 ska alla trafikföreskrifter finnas inlagda i databasen.

3 Vad trafikföreskrifter reglerar

De trafikföreskrifter som RDT ska hantera avser särskilda trafikregler av olika slag. Dessa särskilda trafikregler ska i de flesta fall märkas ut genom vägmärken och vägmarkeringar t.ex. vägmärkena för hastighetsbegränsning och ”Förbud mot att parkera fordon”. Omvänt är det dock inte så att alla vägmärken märker ut en trafikföreskrift, exempelvis varningsmärken. Exempel på en allmän trafikregel som inte heller märks ut är att ett fordon inte får stannas eller parkeras 10 m före övergångsställe.

En trafikföreskrift kan ha en omfattande författningstext, eller så kan innehållet vara mycket kortfattat, t.ex.

Abo kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med motordrivna fordon på Blekingegatan; beslutade den 9 juli 2006.

Abo kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 5 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

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

Dessa föreskrifter träder i kraft den 10 september 2006.

Fram till den 1 oktober 1999 meddelades de flesta trafikföreskrifter med stöd av vägtrafikkungörelsen (1972:603) (VTK). Denna upphävdes då och ersattes av

trafikförordningen (1998:1276) (TrF). Enligt övergångsbestämmelserna till trafikförordningen gäller till den 31 december 2008 trafikföreskrifter meddelade med stöd av VTK. De särskilda trafikregler som dessa föreskrifter innehåller måste omprövas och föreskrivas med stöd av trafikförordningen samt föras in i RDT för att gälla efter den 31 december 2008.

4 Vem utfärdar trafikföreskrifter?

De flesta trafikföreskrifter meddelas av kommunerna, men även av länsstyrelserna och Vägverket¹. Det finns även andra myndigheter som i mindre mån meddelar trafikföreskrifter och viktigast av dem är Vägverkets regioner i egenskap av statliga väghållningsmyndigheter och länspolismyndigheterna.

Vägverket föreskriver om hastighetsbegränsning till 90 eller 110 kilometer i timmen. Vägverket 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.

¹ I RDT benämns de myndigheter som utfärdar trafikföreskrifter *beslutsmyndigheter*

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.

5 Lagrum

Trafikföreskrifter meddelas med bemyndigande i lag eller förordning, oftast i trafikförordningen. När man refererar till ett bemyndigande kan man tala om lagrum. I tabellen nedan visas de flesta lagrum som används för trafikföreskrifter av olika slag.

Lagrum	Används huvudsakligen för
10 kap. 1 § andra stycket och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276)	Lokala trafikföreskrifter (utfärdas av länsstyrelser och kommuner)
3 kap. 17 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276)	Kommuns föreskrifter om hastighetsbegränsning till 30 kilometer i timmen inom ett tätbebyggt område eller del av sådant.
4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276)	Vägverkets föreskrifter om bärighetsklasser.
3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276)	Vägverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning till 90 eller 110 kilometer i timmen på väg
10 kap. 14 § första stycket trafikförordningen (1998:1276)	Föreskrifter med särskilda trafikregler i samband med t.ex. vägarbeten, punktskattekontroll, trafikövervakning m.m.
10 kap. 1 § tredje stycket och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276)	Föreskrifter med särskilda trafikregler för transport av farligt gods och för sådana tävlingar på väg som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till.

6 Intressenter

Trafikföreskrifter och de särskilda trafikregler de innehåller rör flera olika verksamheter och intressenter. **Beslutsmyndigheterna**, d.v.s. de som utfärdar föreskrifterna, har som uppgift att utifrån en rad olika aspekter, t.ex. trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöhänsyn, med hjälp av trafikföreskrifter reglera trafiken för att nå de transportpolitiska målen.

Trafikanterna är den grupp som trafikföreskrifterna främst riktar sig till. Som trafikant ska man kunna förutsätta att de särskilda trafikregler, som olika vägmärken speglar, har kommit till på ett rättsligt korrekt sätt och därmed är gällande. I fall där trafikanten blir rapporterad för en trafikförseelse ska det finnas korrekt beslutade trafikföreskrifter för de rättsvårdande myndigheterna att hänvisa till.

Polisen övervakar att trafikföreskrifterna efterföljs. För parkeringsbestämmelser som meddelats genom lokala trafikföreskrifter sker övervakningen ofta av särskilt förordnade parkeringsvakter.

Domstolar och rättsväsende är beroende av trafikföreskrifter i sin rättstillämpning.

En rad verksamheter utöver ovan nämnda har intressen i trafikföreskrifter för användning i IT-stöd. Några exempel på sådana IT-stöd:

- Trafikplanering
- Vägutformning
- Trafiksäkerhetsarbete
- Hastighetsanpassning
- Transportplanering, trafikstyrning, fordonsnavigering
- Information om parkeringsbestämmelser

7 Exempel på särskilda trafikregler

Genom lokala trafikföreskrifter regleras huvudsakligen följande:

- Huvudled, motorväg eller motortrafikled
- Gångata eller gårdsgata
- Tättbebyggt område

- Cirkulationsplats
- Förbud mot trafik med fordon
- Förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning
- Förbud mot omkörning
- Väjningsplikt eller stopplikt i vägkorsning och liknande
- Stopplikt i järnvägs korsning
- Begränsning av hastighet
- Avvikelse från bestämmelser om hastighet
- Stannande och parkering samt villkor för parkering
- Undantag från bestämmelser om belysning vid färd i terräng
- Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som annars gäller
- Inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som annars gäller
- Trafik med terrängmotorfordon med avvikelser från förbud om trafik på väg
- Fordon lastade med farligt gods

8 Varför RDT?

Den så kallade TUT-utredningen (Betänkande av Trafikföreskriftsutredningen SOU 2003:119) beskrev en rad förbättringsbehov avseende trafikföreskrifter, och hanteringen av dessa. Utredningen framhåller vikten av att förbättra rättsäkerheten och effektivisera och modernisera hanteringen av trafikföreskrifter.

Vägverket trycker också på vikten av att nyttja trafikföreskrifterna för att nå de transportpolitiska målen, vilket också TUT-utredningen står bakom.


Den viktigaste slutsatsen var att en samlad rikstäckande databas för trafikföreskrifter behöver inrättas i syfte att kungöra trafikföreskrifter på Internet.

Utredningen poängterade också att behov finns att nyttja trafikregeldata inom många samhällssektorer utöver det traditionella rättstillämpningsområdet, d.v.s. inom området IT-stödda trafiksystem (Väginformatik).

9 Informationen som lagras i RDT

I RDT lagras för varje trafikföreskrift ett dokument som utgör en autentisk kopia av den föreskrift som en myndighet fattat beslut om. Dokumentet görs tillgängligt genom Internet så att var och en enkelt kan läsa vad som står i en viss trafikföreskrift.

Tillsammans med dokumentet lagras även ett antal s.k. registeruppgifter, d.v.s. uppgifter som identifierar föreskriften och klassificerar den i några väsentliga avseenden. I bilden på nästa sida visas ett exempel på en trafikföreskrift så som den kommer att visas i RDT tillsammans med sina registeruppgifter.




>> Startside >>Kontakt >> Hjälp

Visa
[Författningsregister](#)
[Gällande register](#)
[Sök författning](#)

Författning
Register
Beteckning: **5555 2007:1**
Rubrik: **Abo kommuns lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning på Lillgatan**
Bemyndigande: **10 kap. 1 § andra stycket punkt 10, trafikförordningen (1998:1276)**
10 kap. 3 §, trafikförordningen (1998:1276)
Dag för ikraftträdande: **2007-01-15**
Ändringsförfattningar: [5555 2009:12](#)
Avseende: **Upphäver föreskriften**
Bemyndigande: **10 kap. 1 § andra stycket punkt 10, trafikförordningen (1998:1276)**

Övriga uppgifter
Upphör att gälla: --
Författningen berör: **A-län – Abo – Lillby**
A-län – Abo – Storby
Tidigare offentliggjord: **2007-01-01**
Publicerad i RDT: **2008-07-30**

Författningsdokument
Sökbild: Sidbredd: Sida:


5555 2007:1
Publicerad i liggare
2007-01-01

Abo kommuns lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning på Lillgatan
Beslutad den 28 december 2006

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

Med avvikelse från 3 kap 17§ första stycket trafikförordningen (1998:1276) får fordon inte föras med högre hastighet än 70 km/h på Lillgatan mellan korsningen med väg 45 och väg 267.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 15 januari 2007

ELIN EK

Gunnar Lind

@ Vägverket 2004 Röda vägen 1, 781 87 Borlänge 0771-119 119 >> vagverket@vv.se

För att kunna använda information från föreskrifterna i IT stödda trafiksystem har Vägverket som mål att även lagra föreskriften i s.k. *bearbetningsbar och vägnätsanknuten form* i en databas som kopplas till RDT. Mer om detta finns att läsa i avsnittet *Automatisk tolkning av information*.

10 Säkerhet, behörighetsregler och rutiner

Endast den myndighet som meddelar en viss föreskrift får föra in den i RDT. Vägverket är visserligen den myndighet som ansvarar för databasen, men kan inte på egen hand föra in föreskrifter som andra myndigheter har meddelat.

För att klara av behörighetskraven byggs ett omfattande säkerhetssystem för RDT. Varje föreskrift kommer att "låsas in" för obehörig påverkan med hjälp av avancerad säkerhetsteknik. Behörighetsadministrationen kommer att omgärdas av ett rigoröst regelverk, både tekniskt och med hjälp av manuella rutiner.

Varje beslutsmyndighet kommer att få utse en ansvarig RDT-administratör som får behörighet att ange vilka personer på myndigheten som ska kunna föra in föreskrifter i RDT. Varje sådan person behöver en *e-legitimation* som ska finnas på ett s.k. 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 kommer att tillhandhållas av Vägverket utan det är varje beslutsmyndighets ansvar att införskaffa dessa till sina användare. VERVA (Verket för förvaltningsutveckling, tidigare Statskontoret) har tecknat avtal om *e-legitimationer* med flera leverantörer som kan avropas av statliga myndigheter och kommuner. För information hur myndigheten kan avropa finns på länken;

http://www.avropa.nu/templates/ramavtalsomrade____224.aspx

Ett annat alternativ är att användarna själva skaffar sig sina *e-legitimationer* via en bank. En beskrivning hur myndigheterna anskaffar *e-legitimation* finns i dokumentet "Information om *e-legitimationer* på kort" som myndigheterna får när formalia tecknas för att påbörja kungörandet i RDT.



11 Användningen av informationen i RDT

Tidigare har trafikföreskrifter funnits tillgängliga i liggare och författningssamlingar av olika slag, fysiskt i form av pappersdokument. När RDT införs kan all användning av föreskrifter ske direkt genom att via Internet läsa eller skriva ut den aktuella föreskriften. Det är viktigt att framhålla att den rättsligt signifikanta versionen av en trafikföreskrift är den som finns lagrad i RDT. Man bör alltså inte förlita sig på manuellt hållna liggare eller samlingar som hålls vid sidan om RDT, eftersom det alltid finns risk för att dessa inte med säkerhet innehåller det korrekta dokumentet och sådana dokumentsamlingar har heller inget rättsligt värde.

Användningen av informationen i RDT är i första hand tänkt för rättsliga och informativa sammanhang. Trafikanter kan genom RDT få tillgång till föreskrifterna för att se vad som gäller på specifika vägavsnitt, och rättsväsendet kan likaså använda informationen i sin rättstillämpning. Även för många av beslutsmyndigheterna själva underlättas hanteringen och lagringen av trafikföreskrifterna genom införandet av RDT.

Vägverket strävar också efter att parallellt med själva föreskriften lagra den i s.k. bearbetningsbar och vägnätsanknuten form för användning i olika datorstödda tillämpningar. Därigenom öppnas helt nya användningsmöjligheter för den information som finns i föreskrifterna. Se vidare avsnittet *Automatisk tolkning av information*.

Den första versionen av RDT kommer inte att innefatta en karta, där man kan se var föreskrifterna gäller. Vägverket kommer dock att pröva en sådan lösning under hand.

Om alla föreskrifter kan fångas även med bearbetningsbar och vägnätsanknuten information så skulle det vara möjligt att presentera föreskrifterna även i kartform, och trafikanter och andra användare skulle enklare kunna söka fram vad som gäller på utpekade vägvagnsnitt.

12 Automatisk tolkning av information

Av den information som lagras i RDT, ett dokument som avser själva föreskriften och de s.k. registeruppgifterna, är det endast de senare som automatiskt kan tolkas vid användning i olika dataprogram. Den text som finns i dokumentet kan inte automatiskt tolkas av en dator utan kan bara visas upp för den som vill se och läsa föreskriften. Informationen i dokumentet är dock åtråvärd, t.ex. uppgifter om hastighet, enkelriktning o.s.v. som krävs i datorstödda tillämpningar av olika slag. Transportplanering av fordonsflottor och trafikstyrning är tillämpningar där sådan information behövs, liksom stödapplikationer i enskilda fordon. Navigeringsstöd, parkeringsinformation och program som stöder hastighetsanpassning i fordon är exempel på det senare.



Ovanstående bild (från RiksISA-rapporten) visar ett par olika ISA-utrustningar för hastighetsanpassning av fordon. Utrustningen visar dels tillåten färdhastighet och avger ljudsignal när den tillåtna hastigheten överskrids.

För att kunna ta tillvara den information som föreskriften innefattar har Vägverket tillsammans med ett antal programvaruleverantörer utvecklat ett ”språk” som gör att innehållet i trafikföreskrifter automatiskt kan tolkas. För att det ska vara möjligt måste föreskriftsinformationen även lagras i form av *bearbetningsbar information*, förutom att själva föreskriftsdokumentet lagras. Den bearbetningsbara informationen knyts också till ett vägvagnsnitt i den nationella vägdatan (NVDB).

Numera finns på marknaden program som både utformar och hanterar föreskriften i dokumentform och i bearbetningsbar form. Tanken är att parallellt med att beslutade föreskrifter i dokumentform införs i RDT så ska de även levereras i bearbetningsbar och vägnätsanknuten form, och lagras i en databas som kopplas till RDT.

Det s.k. ISA-försöket pågick under ett antal år i fyra kommuner, och innebar att förare genom en utrustning i fordonet blev varse när man överskred tillåten hastighet. Försöket visade tydligt att man genom stödet kunde anpassa dessa fordon till tillåten hastighet i betydande omfattning, vilket i sin tur minskar trafikolyckorna. Förarna uppskattade också att man hela tiden kunde få information om vilken hastighet som gällde där fordonet befann sig. För att kunna försörja den här typen av system krävs att föreskrifterna finns lagrade även i bearbetningsbar och vägnätsanknuten form.

13 Vägverkets mallar för trafikföreskrifter

Vägverket har sedan 2000, tillsammans med ett antal kommuner, länsstyrelser och programvaruleverantörer, bedrivit ett utvecklingsarbete i syfte att

- höja kvaliteten på föreskrifterna – struktur och juridik
- införa en form på författningstexten som i grunden består av strukturerade begrepp

Detta har lett till att vi nu kan lagra informationen i föreskrifterna på ett enhetligt sätt i en databas, samt att informationen automatiskt kan tolkas av dataprogram.

Grunden för denna form på författningstexten är ett antal mallar. Varje mall innehåller fraser och varje fras innehåller begrepp. För varje begrepp är ett antal värden tillåtna. Exempel på en mall för färdriktning visas nedan (Mall 31, obs att vissa förenklingar gjorts). Mallen innehåller ett antal fraser, men endast grundfrasen och en tilläggsfras redovisas här.

Fras 7: *På <LÄGE> får fordon <INTE_ENDAST> föras <FÄRDRIKTN>.*

Fras 16: *Förbudet gäller under tiden <TID>.*

I fraserna finns fyra begrepp som kan anta värden enligt tabellen nedan.

LÄGE	Här finns en underliggande struktur där man kan ange bl.a. vägnamn/nummer och läge på denna väg m.m. Man kan också ange en koppling till den nationella vägdatabasen.
------	---

INTE_ENDAST	Här anges antingen ”inte” eller ”endast”
FÄRDRIKTN	Här anges färdriktningen där bl.a. följande värden är tillåtna: <i>i nordlig färdriktning</i> <i>i sydlig färdriktning</i> <i>i östlig färdriktning</i> <i>i västlig färdriktning</i> <i>i nordöstlig färdriktning</i> ... o.s.v.
TID	Här finns en omfattande underliggande struktur där man kan ange kombinationer av bl.a. år, månad, dag, klockslag.

Ett 40-tal mallar och ca 160 olika fraser finns för närvarande tillgängliga i mallsamlingen. Mallarna används i de system som tillhandahålls av flera olika programvaruleverantörer. RDT kommer att förvalta dessa mallar och vid förändringar eller kompletteringar sänds nya versioner ut till programvaruleverantörerna.

14 NVDB och dess behov av trafikföreskrifter

Vägverket har tillsammans med Sveriges kommuner och landsting (SKL), Lantmäteriet och representanter för skogsnäringen byggt upp den nationella vägdatan (NVDB). Vägdatan består dels av en geografisk beskrivning av vägnätet (topologisk och geometrisk) och dels av ett antal utvalda *företeelser* som är knutna till väglänkarna eller till delar av dessa. Enkelt kan detta förklaras genom nedanstående bild där man kan se ett stycke väg (rödmarkerad) där hastigheten är 70 km/tim (i båda riktningarna).



Merparten av företeelserna utgörs av trafikregelföreteelser, d.v.s. trafikregler som manuellt har tolkats, registrerats och kopplats till länkarna i databasen. NVDB är tänkt att försörja de tidigare beskrivna tillämpningarna inom väginformatik, t.ex. navigering, hastighetsanpassning, trafikstyrning och transportplanering.

Genom införandet av RDT kommer Vägverket att verka för att den strukturerade och vägnätsanknutna information som NVDB behöver ska levereras från beslutsmyndigheterna samtidigt som föreskriften i dokumentform förs in i RDT. Därigenom kan dataförsörjningen till NVDB automatiseras. Ett problem är att trafikföreskrifter kan ligga i flera lager på varandra, och att det därför krävs en maskinell bearbetning av föreskrifterna till ett entydigt lager på varje vägsträcka. Först därefter kan informationen användas i NVDB

15 RDT – Målbild

Dagens situation enligt TUT-utredningen är följande:

- Föreskrifter som inte är korrekt utformade är vanligt förekommande.
- Det är inte så enkelt som det skulle kunna vara att få tillgång till trafikföreskrifter.
- Som en följd av detta försvåras rättstillämpningen.
- Föreskrifterna kan inte maskinellt tolkas, och kan alltså inte användas för automatisk bearbetning i dataprogram.

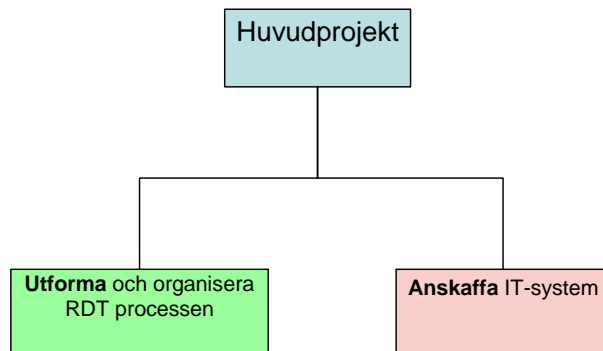
För att råda bot på detta är målbilden: RDT skall leda till aktuell, korrekt och lättillgänglig information om samtliga trafikföreskrifter i landet.

Dessutom finns följande mer kortsiktiga mål för RDT:

- Alla trafikföreskrifter ska genom RDT finnas samlade och kungjorda på ett ställe och vara tillgängliga genom Internet 2009-01.
- Trafikföreskrifterna ska frivilligt kunna publiceras via RDT på Internet 2007-07.
- Genom RDT ska trafikanter och rättsväsende känna att rättssäkerheten har förbättrats genom att trafikföreskrifter blir lättillgängligare och mer korrekta.
- Vägverket ska kunna ta emot bearbetningsbara och vägnätsanknutna data i RDT parallellt med att föreskriftsdokumentet tas in i RDT vid årsskiftet 2007/2008.

16 RDT-projektet

Under 2006 formades det projekt som ska utveckla och införa RDT. Projektet består av två delar, en del *Utforma*, som bedriver verksamhetsutformning, organisering och etablering samt en del *Anskaffa*, där den tekniska utvecklingen genomförs.



Projektet får sitt uppdrag format med underlag av den förordning som Näringsdepartementet utformar i dialog med Justitiedepartementet och Vägverket. Förordningen har beretts under nästan hela 2006 och beslutades av regeringen i maj 2007.

Omfattningen på RDT-systemet, och därmed på projektarbetet, styrs i hög grad av den nämnda förordningen samt av Vägverkets interna krav för att effektivisera informationshanteringen för trafikregler. Vägverkets jurister medverkar för att tolka de juridiska kraven.

Den tänkta RDT-lösningen diskuteras med ett antal referensgrupper enligt nedanstående tabell:

- Programvaruleverantörer med tillämpningar för hantering av trafikföreskrifter
- Representanter för beslutsmyndigheter i form av länsstyrelser
- Representanter för beslutsmyndigheterna i "storstäderna",
- Representanter för beslutsmyndigheterna i små och medelstora kommuner.

Länsstyrelser	T-län
	AB-län
	X-län
	Y-län
Stora kommuner	Stockholm
	Göteborg
	Malmö
Små och medel-stora kommuner	Gävle
	Växjö
	Borlänge
	Vellinge
	Gullspång
	Östra Göinge
Myndigheter	Vägverket, Smt (Nationell nivå)
	Vägverkets regioner
	Polis
	Verva
	Domstolsväsendet
Programvaru-leverantörer	Tekis
	Esri S-Group
	Triona

Projektets bemanning och huvudintressenter

Projektroll	Org-enhet	Person
Beställare	HKutv	Anders Berndtsson
Styrgrupp	Sm	Mimmi Lundqvist Ryde, Anders Berndtsson Lennart Böresson
	HKutv	
	HKi	

Projektroll	Org-enhet	Person
	Sit Svd VSK VSÖ	Karin Clarström ordförande Olof Bergman Kenneth Nilsson Catrine Petersson
Projektledare Projektledarstöd Stöd trafiklagstiftning	Sm Smt	Bengt Pettersson Roland Ekström (konsult) Lena Martell
Projektgrupp	Delprojekt Utforma Sitv Delprojekt Anskaffa Sitv VVIT	Björn Finnhammar, Delprojektledare Ingemar Hellman, Utredare (konsult) Lars Hargeson, Delprojektledare Magnus Fredriksson, IT-arkitekt och utvecklare (konsult) Maria Rydberg, Kravsamordnare (konsult) Jonas Roos, Utvecklare (konsult) Kenneth Back, Utvecklare (konsult) Thomas Belin, IT-drift
Sakkunniga – Granskningsråd i tillämpliga delar för resp. gransknings- uppgift	VSjf VVIT	Klas Rehnberg, Jurist Thomas Belin och Rolf Bjeremo, IT- drift

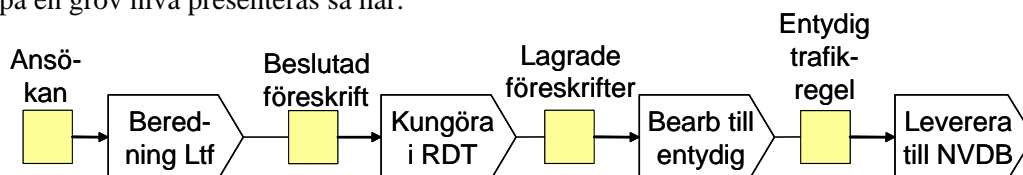
17 Förväntat projektresultat

Projektet kommer att leverera sitt resultat i etapper. Framst beror det på att en grundlösning (den s.k. Minilösningen) ska finnas framme i ett första skede, och en utbyggd lösning tas fram i en andra etapp. Såväl verksamhetsutformning som teknisk utveckling följer denna huvudsakliga etappindelning.

17.1 VERKSAMHETSUTFORMNING OCH ETABLERING

Verksamheten för behandling av trafikföreskrifter utformas med specifika lösningar för några olika grupper av beslutsmyndigheter: Vägverket, länsstyrelserna, storstäderna samt kommuner i övrigt. I huvudsak är processen från ansökan till ny beslutad föreskrift, lagrad i RDT, lika för de olika beslutsmyndigheterna men på en detaljerad nivå finns vissa skillnader.

Nedan redovisas på en aggregerad nivå hur processen ser ut. Beredningsarbetet är i själva verket bestående av en mängd delprocesser och aktiviteter, men principen kan på en grov nivå presenteras så här:



De första två delprocesserna (Beredning och Kungörande) genomförs av beslutsmyndigheterna, medan de två sista genomförs av Vägverket. Vad som menas med delprocessen *Bearbeta till entydig* framgår av beskrivningen av RDT under Teknisk lösning nedan.

Verksamhetsutformningen av detaljer och rutiner i processen görs med avstämning mot de olika grupper av beslutsmyndigheter som bildats för samverkan.

Planering och etablering av beslutsmyndigheterna är en viktig del för projektet. Avstämning av funktionalitet och verksamhetslösningar i de externa systemen från programvaruleverantörerna likaså.

17.2 TEKNISK LÖSNING

Minilösningen innebär att RDT-systemet tas fram till en nivå som motsvarar kraven enligt den förordning som Näringsdepartementet utfärdar och är första etappen i den tekniska lösningen. De viktigaste funktionerna för Minilösningen är:

- Funktioner för att genom en webblösning ta emot och införa föreskriften i form av en autentisk kopia (format PDF/A) i RDT
- Funktioner för att i webblösningen registrera även s.k. registeruppgifter (metadata om föreskriften)
- Funktioner för att i samband med att föreskriften förs in i RDT göra den allmänt tillgänglig via Internet
- Säkerhets- och behörighetsfunktioner
- Sökfunktioner för att finna föreskrifter som har införts i RDT

Etapp 2 Funktionalitet som tas fram i denna etapp är följande:

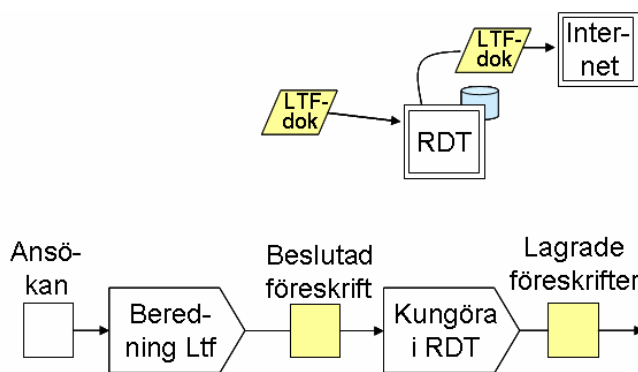
- Ett webbservicegränssnitt tas fram för att ge möjligheter till programvaruutvecklarna att kommunicera med RDT direkt från sina system.
- Genom gränssnittet kan man till ett externt system ladda ner senaste version av RDT:s datakatalog (ett XML-schema som beskriver hur föreskrifterna ska konstrueras för att harmoniera med Vägverkets mallar) inklusive värdeförråd
- Genom gränssnittet kan man från ett externt system leverera föreskriftsdokumentet, registeruppgifterna och den bearbetningsbara och, vägnätsanknutna informationen, och styra införandet i RDT.
- I denna lösning kan alltså RDT lagra även den bearbetningsbara och vägnätsanknutna informationen
- Det finns inget beslut om att RDT i denna version ska kunna visa lagrade föreskrifters läge på en karta. Dock finns all nödvändig information lagrad för att göra detta möjligt.
- Lagra den bearbetningsbara och vägnätsanknytna informationen som levereras från systemen för bearbetning av trafikföreskrifter
- Ett antal mindre funktioner kommer också att finnas i denna etapp, t.ex. möjlighet för intressenter att prenumerera på föreskrifter.

Den grova etappindelningen enligt ovan utgör hela den beslutade omfattningen på RDT. Det finns även ytterligare behov identifierade som inte är beslutade att de ska införas, som möjligheten att kunna se lagrade föreskrifters läge på en karta eller att

ge möjlighet för intressenter att prenumerera på föreskrifter. Eftersom trafikföreskrifterna kan finnas i flera lager överlappande varandra på samma vägsträcka behövs en bearbetning för att skapa entydiga regler för varje specifik vägsträcka. Det är den bearbetningen som går under benämningen härledning. En prototyp av härledning har tidigare utvecklats och blir grunden för den fortsatta utvecklingen, som påbörjats.

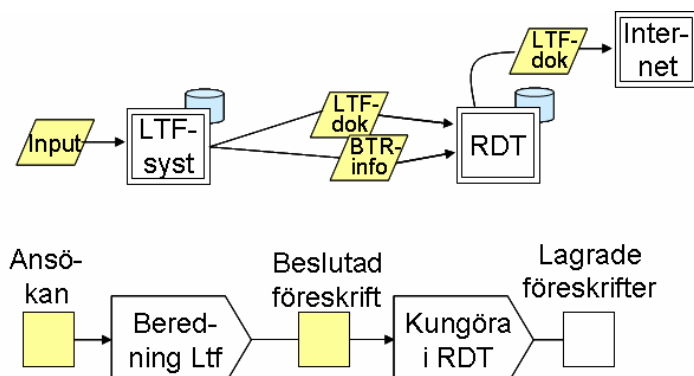
17.3 VERKSAMHETSPROCESS OCH IT-STÖD

För de beslutsmyndigheter som saknar ett eget system som kan producera mallbaserade, vägnätsanknutna föreskrifter för att utforma trafikföreskrifter kan verksamhetsprocessen med tillhörande IT-stöd se ut så här:



Beslutsmyndigheten får då gå in på RDT:s hemsida, logga in, och hämta in föreskriftsdokumentet från beslutsmyndighetens lagringsdisk. Alla registeruppgifter (metadata om föreskriften) måste registreras manuellt på webbsidan.

För de beslutsmyndigheter som har system, som kan producera mallbaserad, vägnätsanknuten information för att utforma trafikföreskrifter, och som kan kommunicera med RDT, ser verksamhetsprocessen med tillhörande IT-stöd se ut så här:



Beslutsmyndigheten kan då göra allt arbete i sitt eget system utan att behöva gå in via RDT:s webbsida. Alla registeruppgifter (metadata om föreskriften) förs över automatiskt vid leveransen till RDT, liksom den bearbetningsbara och vägnätsanknutna informationen.

17.4 NYTTAN MED ATT ANSKAFFA SYSTEM FÖR BEREDNING AV TRAFIKFÖRESKRIFTER

Strategiskt för beslutsmyndigheterna är frågan om anskaffning av ett LTF-system för beredning och utformning av trafikföreskrifter: När lönar det sig att anskaffa ett sådant system?

För en beslutsmyndighet som endast har ett fåtal trafikföreskrifter kan det kännas överflödigt att anskaffa ett IT-verktyg enbart för beredning och utformning av sådana föreskrifter. Från Vägverkets sida är man dock angelägen om att verka för att bearbetningsbar och vägnätsanknuten information levereras av beslutsmyndigheten samtidigt med att en trafikföreskrift förs in i RDT. Trots det har en beslutsmyndighet ändå rätt att begränsa sin leverans till att omfatta enbart dokumentet (föreskriften) om man anser att anskaffning av ett beredningssystem har begränsad nytta i förhållande till kostnaden.

Följande nyttor med ett RDT-anpassat system för beredning av trafikföreskrifter är dock värda att noteras:

- De kompletterande uppgifterna (registeruppgifterna) behöver inte registreras manuellt i samband med införandet i RDT, utan detta sker automatiskt. Att slippa registrera dessa uppgifter (beteckning, rubrik, ikraftträdande...m.m.) manuellt efter det att föreskriften är beslutad är bekvämt, och minskar risken för skillnader mellan det som står i dokumentet och registeruppgifterna.
- Vid införande av nya trafikföreskrifter är det en fördel att ha samtliga föreskrifter i området, inte bara den egna myndighetens, samlade i ett eget LTF-system. Det ger möjlighet till en högre grad av analys och överblick om man kan se alla föreskrifter och deras utbredning presenterade på en digital karta. Nedanstående arkitekturbild visar hur det är tänkt att beredningssystemet kan laddas med vägnät och alla trafikföreskrifter inom ett visst område och hur leveranser sker till RDT.

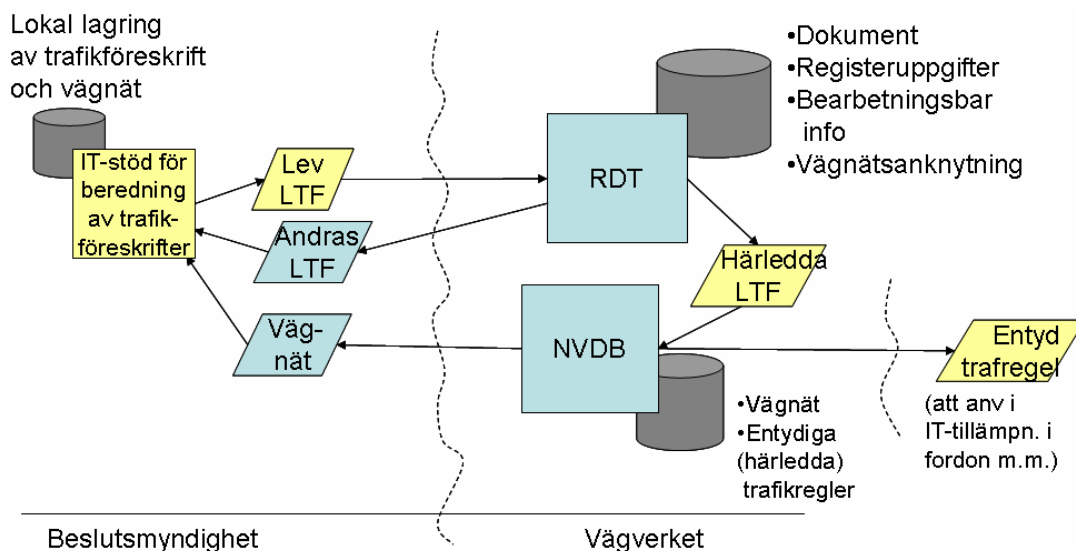
17.5 ARKITEKTUR – HELHET

Nedanstående bild ger en helhetsuppfattning om vilka system, databaser och dataflöden som är involverade i verksamheten som berör RDT.

IT-stödet för beredning kan laddas med vägnät som kan presenteras i form av digital karta. Många fler typer av objekt (företeelser) än enbart LTF:er kan hanteras med den här typen av system, t.ex. företeelser för drift och underhåll, för trafikplanering o.s.v.

IT-stödet laddas även med övriga trafikföreskrifter från RDT, d.v.s. sådana föreskrifter som inte skrivits av den egna myndigheten. Detta ger möjlighet till en överblick av vilka föreskrifter som finns, och var dessa är belägna. Det kan alltså vara intressant att anskaffa ett system för beredning av trafikföreskrifter, även om de egna trafikföreskrifterna är få till antalet.

Trafikföreskrifter kan överlappa varandra och redovisa olika trafikregler för samma plats. Det finns regler för hur föreskrifterna ska tolkas, d.v.s. vilken föreskrift som gäller före en annan. Bilden visar hur trafikföreskrifterna från RDT ska tolkas och härledas och generera entydiga trafikregelföreteelser knutna till vägnätet i den nationella vägdatabasen. Dessa kan sedan nyttjas i olika slags transporttillämpningar, t.ex. för navigering och hastighetsanpassning av fordon.



18 Tidplan för utvecklingen

Minilösningen planeras vara färdig den 1 juli 2007, men den kommer att praktiskt att tillgängliggöras för alla myndigheter som har behov av denna lösning vid månadsskiftet augusti/september.

Etapp 2 planeras vara klar vid årsskiftet 2007/2008.

19 Tidplan för att etablera beslutsmyndigheter

Följande tidplan gäller för att etablera beslutsmyndigheterna och kungöra trafikföreskrifterna i RDT och leverera den bearbetningsbara och vägnätsanknutna informationen (de s.k. BTR-data).

- Information kommer att skickas till alla beslutsmyndigheter om hur man kommer i gång att publicera föreskrifter med början under augusti 2007.
- För att få tillgång till Vägverkets webblösning för överföring och publicering av trafikföreskrifter i RDT måste beslutsmyndigheten ha gjort klart alla formalia som krävs. Praktiskt innebär detta att de beslutsmyndigheter som har behov att använda webblösningen kan påbörja överföring av trafikföreskrifter till RDT i månadsskiftet augusti/september.
- Beslutsmyndigheter som redan har eller planerar att anskaffa IT-stöd för beredning av trafikföreskrifter bör vänta med leveranser till RDT av trafikföreskrifter och BTR-data till årsskiftet 2007/2008 då programvaruleverantörerna förväntas ha anpassat sina system till RDT och Vägverket har system klarat att ta emot BTR-data.

Beslutsmyndigheter som redan har anskaffat IT-stöd för beredning av trafikföreskrifter kan fortsätta arbetet med framtagande av nya trafikföreskrifter med hjälp av sitt IT-stöd och lägga föreskrifterna på lager. Vissa justeringar av datainnehållet kan dock behövas göras vid leveransen till RDT.

20 Befintlig verksamhet hos beslutsmyndigheterna

Situationen avseende trafikföreskrifterna är olika för beslutsmyndigheterna på en rad punkter. Vissa myndigheter är klara med omprövningen av sina föreskrifter, andra har kommit en bit på väg, medan en tredje grupp avvaktar och står inför ett omfattande arbete med att ompröva och skriva nya föreskrifter. Vissa myndigheter använder system som i olika grad tillfredsställer de krav som ställs på leveranser till RDT. Andra myndigheter saknar helt system för att utforma trafikföreskrifter. Vad de olika situationerna i arbetet med att föra in föreskrifterna i RDT innebär redovisas på en grov nivå nedan i form av fyra huvudsakliga typfall.

20.1 FALL A

Den här gruppen myndigheter har skrivit föreskrifter med stöd av ett sådant system som förutom själva dokumentet och registeruppgifter kan framställa **mallbaserad bearbetningsbar och vägnätsanknuten information**.

När programvaruleverantören anpassat systemet för leveranser till RDT, och när RDT är klart, kan leveransen till RDT göras med en enkel operation i systemet. Vägverkets råd är att den här gruppen väntar med leveranser till RDT tills det går att ta emot kompletta leveranser i RDT på önskat sätt. Detta beräknas kunna ske från 2008-01. Fram till den tidpunkten bör man också försäkra sig att det egna systemet arbetar med ett aktuellt NVDB-vägnät. Se också till att i god tid få besked från din programvaruleverantör att systemet klarar att lagra data korrekt för leverans till RDT (sådana besked bör kunna fås under hand andra halvåret 2007). Var också beredd på att vissa kompletteringar kan komma att behövas, t.ex. i vissa fall måste kanske vägnätsanknytningen kompletteras.

20.2 FALL B

Den här gruppen myndigheter har skrivit föreskrifter med stöd av ett sådant system som förutom själva dokumentet och registeruppgifter kan framställa **mallbaserad bearbetningsbar MEN INTE vägnätsanknuten information**. Vägverket rekommenderar att myndigheten uppgraderar systemet till att hantera vägnätsanknuten information, om det är möjligt, och att myndigheten kompletterar redan skrivna föreskrifter med detta. Fallet kan indelas i två undergrupper B1 (systemet har inte uppgraderats med vägnätsanknytning) och B2 (en uppgraderad version av systemet där vägnätsanknytning kan hanteras).

20.2.1 Fall B1

Systemet har INTE uppgraderats till en nivå där man kan komplettera med vägnätsanknuten information.

När programvaruleverantören anpassat systemet för leveranser till RDT, och när RDT är klart, kan leveransen till RDT göras. Vägverkets råd är att den här gruppen väntar med leveranser till RDT tills det går att ta emot både dokument med registeruppgifter och mallbaserad, bearbetningsbar information i RDT på önskat sätt. Detta beräknas kunna ske från 2008-01. Se också till att i god tid få besked från din pgm-leverantör att systemet klarar att lagra data korrekt för leverans till RDT (sådana besked bör kunna fås under hand andra halvåret 2007). Var också beredd på att vissa kompletteringar kan komma att behövas, om det visar sig att vissa förändringar i systemet behöver göras.

Vägverket kommer att komplettera den strukturerade informationen med en vägnätsanknytning under hand.

20.2.2 Fall B2

Systemet har uppgraderats till en nivå där man kan komplettera med vägnätsanknuten information.

Beslutsmyndigheten kompletterar redan skrivna föreskrifter med vägnätsanknytning där denna saknas. När programvaruleverantören anpassat systemet för leveranser till RDT kan leveransen till RDT göras. Vägverkets råd är att den här gruppen väntar med leveranser till RDT tills det går att ta emot både dokument med registeruppgifter och mallbaserad, bearbetningsbar och vägnätsanknuten information i RDT på önskat sätt. Detta beräknas kunna ske från 2008-01. Fram till den tidpunkten bör man också försäkra sig att det egna systemet arbetar med ett aktuellt NVDB-vägnät. Se också till att i god tid få besked från din pgm-leverantör att systemet klarar att lagra data korrekt för leverans till RDT (sådana besked bör kunna fås under hand andra halvåret 2007). Var också beredd på att vissa kompletteringar kan komma att behövas, t.ex. i vissa fall måste kanske vägnätsanknytningen kompletteras.

20.3 FALL C

Den här gruppen myndigheter har skrivit trafikföreskrifter utan IT-stöd för beredning av trafikföreskrifter, eller med IT-stöd som saknar mallbaserad bearbetningsbar och vägnätsanknuten information. Dessa föreskrifter är att betrakta som rena dokument,

och levereras till RDT med hjälp av Minilösningen i RDT. Registeruppgifter registreras manuellt.

Vägverket kommer att komplettera med bearbetningsbar information och vägnätsanknytning under hand.

21 Stöd

När RDT införs kommer olika former av stöd att behövas. Två olika stöd kommer att inrättas: användarstöd och produktionsstöd.

21.1 ANVÄNDARSTÖD

Användarstödet kommer att vara inriktad på hela kedjan, från utformning av föreskrifter till införande i RDT och nyttjande av RDT.

Vid utformningen av föreskrifter kan användarna komma att ställas inför en rad problem:

- Juridisk utformning av trafikföreskriften
- Formalia runt RDT inklusive behörighetsfrågor
- Utformning av föreskrifterna med stöd av Vägverkets mallar
- Teknisk hantering
- Leveranser och införande

Vägverket kommer att inrätta användarstödet så att frågor av alla dessa slag kan besvaras. Det kommer således att kräva att trafikjurister finns tillgängliga, liksom experter på mallar och RDT-systemspecialister. Användarstödet kommer inte att kunna svara på frågor som har att göra med beslutsmyndighetens system för beredning av trafikföreskrifter.

Ett dokument som mer i detalj beskriver användarstödet heter RDT –Användarstöd.

21.2 PRODUKTIONSSTÖD

Många föreskrifter kommer inte att levereras i mallbaserad och vägnätsanknuten form, om beslutsmyndigheten inte har anskaffat ett sådant system. Vägverket kommer att pröva att för dessa föreskrifter genomföra ett produktionsstöd. Detta innebär att föreskrifter, som levererats enbart som dokument kommer att gås igenom

av produktionsstödet, som också kommer att försöka göra en vägnätsanknytning och skapa den bearbetningsbara (mallbaserade) information som saknas.

Det betyder att det kan komma att uppstå smärre skillnader mellan föreskriftsdokumentet och den strukturerade vägnätsanknutna informationen. Den information som gäller rättsligt är naturligtvis den information som kan läsas på föreskriftsdokumentet. Det kan vara svårt att uppnå fullkomlig likhet mellan den strukturerade informationen och dokumentet om dokumentet från grunden inte har skapats baserat på mallarna. Inriktningen är dock att båda informations mängderna ska utvisa samma innebörd.