## 0 Tillegg E (Normativt)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kommentarer til høringsdokument Produktspesifikasjon for Elveg 2.0, oktober 2018**  **Sendes: linda.stoeng@vegvesen.no** | | | | | **Dato: 15.11.2018** | | **Standard:**  **Produktspesifikasjon for Elveg 2.0** | |
| *Merknad: I følgebrevet til høringsdokumentene er det stilt en rekke spørsmål prosjektgruppa ønsker å få svar på. Disse spørsmålene er satt inn i dette kommentarskjemaet for Elveg 2.0 selv om noen henvisninger er til SOSI Vegnett 5.0-standarden (høringsversjon).*  *Andre kommentarer til produkspesifikasjonen angis som vanlig i skjemaet.* | | | | |
| **Fra1** | **Kapittel** | **Avsnitt/ Vedlegg / Figur / tabell /annet** | **Type kommentar2** | **Spørsmål fra prosjektgruppa** | | **Svar** | | **Prosjektets kommentarer til innsendte kommentarer** |
|  | 6.3.2.6 og 8.8 i SOSI Vegnett |  | Spørsmål | *Hva brukes meterverdiene for vegreferanse til fra produktene Vbase, Elveg og FKB Vegnett i dag?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | | Ingen kjent bruk | | Tas til etterretning |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Meterverdiene i vegnett brukes ikke internt i kommunene Moss og Rygge i dag. | | Tas til etterretning |
| Ski kommune |  |  |  |  | | Verdiene er til en viss hjelp ved gjenfinning av objekter ute i marka – særlig hvis objektene er skjult pga snø og is eller andre ting som gjør at man ikke kan se objektene. | | Dette gjelder vel i liten grad objekttyper som er definert i Elveg 2.0. Objekter registrert i NVDB kan hentes ut med meterverdier. |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | For det arbeidet vi gjør her har dette liten/ingen betydning. | | Tas til etterretning |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Ved veivedlikehold av vegen . f.eks asfaltering av del av vegen. | | Tas til etterretning |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | I kommunal sammenheng bruker vi de ikke men vi kan se at dette er veldig nyttig i framtida | | Tas til etterretning |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Meterverdiene brukes av oss i Kartverket for å angi plassering innenfor lenke og HP i kommunikasjon med for eksempel kommuner. Meterverdier er greie å kunne forholde seg til. | | Tas til etterretning |
| Locus |  |  |  |  | | Brukes ikke | | Tas til etterretning |
| Kartverket Kartografi |  |  |  |  | | Meterverdiene benyttes ikke av Kartografiseksjonen i produktene N50-N5000 Kartdata og papirkartet Norge 1:50 000 som vi etablerer. | | Tas til etterretning |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | Se neste spørsmål |
|  | 6.3.2.6 og 8.8 i SOSI Vegnett |  | Spørsmål | *Hva vil det bety dersom metrering tas ut av produktet Elveg 2.0?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | | Ingenting. Se over | | Tas til etterretning |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Det har ingen betydning | | Tas til etterretning |
| Ski kommune |  |  |  |  | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | |  |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | For det arbeidet vi gjør her har dette liten/ingen betydning. | | Tas til etterretning |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Ikke noe problem. Kan benytte ROSY | | Tas til etterretning |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | Per i dag betyr det lite, men det er greit at det er med slik at det kan benyttes i fremtidige løsninger. Våre kartapplikasjoner WinMap og ArcGIS støtter metrering. | | Tas til etterretning |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Det kan bli vanskeligere å forklare hvor på lenkene man mener. | | Tas til etterretning |
| Locus |  |  |  |  | | Ingen betydning | | Tas til etterretning |
| Kartverket Kartografi |  |  |  |  | | Kan utelates for vår del, benyttes ikke. | | Tas til etterretning |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | Det ser ut til at det fortsatt er behov for meterverdier for vegsystemreferanse. Meterverdier beholdes. |
|  | 6.3.2.6 og 8.11 i SOSI Vegnett |  | Spørsmål | *Hva benyttes vegreferansefradato i dagens Vbase, Elveg eller FKB Vegnett til?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | | Ingen kjent bruk | | Tas til etterretning |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Vegreferansedato i vegnett brukes ikke internt i kommunene Moss og Rygge i dag. | | Tas til etterretning |
| Ski kommune |  |  |  |  | | Det brukes ikke | | Tas til etterretning |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | I det arbeidet vi gjør her bruker vi den ikke til noe. | | Tas til etterretning |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Benyttes ikke | | Tas til etterretning |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | Tja, litt. Men veldig sjelden | | Tas til etterretning |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Denne brukes av oss i Kartverket for å vite når noen har endret på vegene sist. Slik vet vi hvilke datoer vi skal forholde oss til når vi jobber med vegnett. | | Det er avklart med samferdselsseksjonen at dette gjelder dagens arbeidsprosess ved innlegging av data i NVDB. Dette vil løses litt annerledes i arbeidet med ny vegsystemreferanse. |
| Locus |  |  |  |  | | Brukes ikke | | Tas til etterretning |
| Kartverket Kartografi |  |  |  |  | | Blir benyttet for å verifisere at det har skjedd en endring på vegobjektet, og at Vbase er oppdatert. | | Det er avklart med Kartografi at dette gjelder dagens arbeidsprosess. Informasjonen er ikke viktig. |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | Det er ingen bruk av Vfradato i dag som det vil være viktig å videreføre. |
|  | 6.3.2.6 og 8.11 i SOSI Vegnett |  | Spørsmål | *Er det problematisk om vegsystemreferanseFraDato ikke tas med som egenskap i SOSI Vegnett?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | | Nei, ikkje meg bekjent. | | Tas til etterretning |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Ski  kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | For vårt arbeid med Vegnett/Elveg her ved kontoret, vil det neppe bety noe. Men noen vegsperringer er helt stengt i visse perioder av året (typisk om vinteren, det brøytes ikke eller det er farlig å gjøre på glatt føre). F.eks. er bommen på vegen inn på Sundsfjordfjellet sør for Bodø alltid vinterstengt. For slike vegsperringer kan nok Fra- og Tildato være viktige.  Tilsvarende finnes det porter og bommer som er helt åpne for hvem som helst i spesielle tidsrom, men stengt resten av døgnet. Særlig inn til industriområder finnes slike bommer, f.eks. er det en slik bom inn til avfallsanlegget ved Vikan i Bodø. Det er mulig egenskapene *FraKlokkeslett* og *TilKlokkeslett* vil være nyttige, selv om bommens/portens åpningstid vanligvis er sammenfallende med anleggets åpningstid, | | Vfradato beskriver kun gyldighetsdato for vegsystemreferansen. Andre objekttypers gyldighetsdato er helt uavhengig av denne. |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | Denne datoen er viktig i forhold til at det har vært endringer på objektet. | | Det er avklart med Trondheim kommune at denne datoen ikke vil være aktuell å benytte i den hensikt de hadde tenkt. |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Den er grei å ha. | | Tas til etterretning |
| Locus |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Kartverket Kartografi |  |  |  |  | | Kan fjernes for vår del. | | Tas til etterretning |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | VegsystemreferanseFraDato tas ikke med i produktet. |
|  | 6.3.2.6 og 8.11 i SOSI Vegnett |  | Spørsmål | *Er det problematisk om vegsystemreferanseTilDato ikke tas med som egenskap i SOSI Vegnett?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | | Nei, ikke meg bekjent. | | Tas til etterretning |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Ski  Kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | Se svar ovenfor. | | Tas til etterretning |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | Det kan være interessant hvis en skal ta vare på historikk. | | Tas til etterretning |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Locus |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Kartverket Kartografi |  |  |  |  | | Kan fjernes for vår del. | | Tas til etterretning |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | Det er ingen bruksområder som er aktuelle for Elveg pr. i dag. Egenskapen utelates. |
|  | Elveg 2.0: 5.1.2.51 |  | Spørsmål | *Egenskaper for vegsperring er omdefinert til å beskrive vegsperringens funksjon i stedet for type. Er det også viktig å vite hvilken type vegsperring det er snakk om?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | | Nei. Det virker fornuftig å fokusere på vegsperringens funksjon. | | Tas til etterretning |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Ski  kommune |  |  |  |  | | Nei | | Tas til etterretning |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | Med tanke på illustrasjon på et vanlig kart, både papirkart og skjermkart, kan det være greit å vite hvilken type vegsperring det er snakk om.  Ang. de foreslåtte verdiene for TypeVegsperring i høringsforslaget til Elveg 2.0. Det er både ***fjernstyrtSperring*** *- Bom eller annen type vegsperring som kan åpnes vha SMS, bombrikke, oppringning, vaktsentral e.l* og ***låstSperring*** *- Bom eller annen type vegsperring som kan åpnes med nøkkel eller kode*. Typisk ved industriområder kan samme bom falle i begge disse kategoriene. Om dagen kan hvem som helst komme inn ved å kontakte vaktsentral, da er det altså *fjernstyrtSperring*, om kvelden kan ansatte komme inn vha. nøkkel eller kode, da er det altså *låstSperring*.» | | Tas til etterretning  En vegsperring kan bare ha en funksjon. Man må i så fall benytte typen som beskriver sperringen som gjelder i normalsituasjon. I dette eksempelet vil det være *fjernstyrtSperring*. |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Ja | | Tas til etterretning |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | I en forvaltingsammenheng er det greit å vite typen vegsperring som står der. Men det er kanskje mindre viktig for de som er brukere av veien. da er funksjonen mer interessant.  Der det er en fysisk sperring er det interessant å vite typen. | | Tas til etterretning |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Ikke som vi er klar over. | | Tas til etterretning |
| Statens vegvesen Region sør |  |  |  |  | | Nei, det er bedre at vegsperring beskriver funksjon enn hvilken type vegsperring det er.  Finnes det behov for å kunne identifisere vegsperringen med nummer/navn? | | Tas til etterretning  Det har ikke kommet innspill som tyder på at det er nødvendig å innføre en egenskap på med denne type informasjon. |
| Locus |  |  |  |  | | En vegsperring har både en funksjon i vegnettet (at den sperrer for visse typer ferdsel til visse tider/beingelser), og er et viktig, synlig og refererbart objekt i terrenget og som sådan bør kartlegges og gjøres visualiserbart.  Det er derfor viktig å vite vegsperringens funksjon for vegnettet (det nye opplegget som er beskrevet er meget bra!)  Det er også nyttig å vite hvaslags vegsperring det er snakk om. For å orientere seg i marka er det nyttig å vite om man skal se etter en stein eller en bom. Og hvis man må fram er det nyttig å vite om man må ha en traktor til å flytte en stein, eller om det holder med en boltesaks til en kjetting.  Locus foreslår at det etableres to egenskaper for vegsperring:  1) Funksjon i vegnettet  2) Type (fysisk utforming) | | Tas til etterretning |
| Kartverket Kartografi |  |  |  |  | | Er positiv til denne endringen. Type vegsperring i forma av om det er steinblokk, New Jersey, betongkjegle er ikke viktig for oss. | | Tas til etterretning |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | Beholder type som egenskap til vegsperring. Vegsperringens viktigste egenskap, **funksjon**, defineres. |
|  | Elveg 2.0: 5.1.2.51 |  | Spørsmål | *Dersom type vegsperring (fysisk utforming) er viktig, hvilke typer vegsperringer bør defineres?* | |  | |  |
| Kartverket  Nils I. Nes |  |  |  |  | |  | |  |
| Moss og Rygge kommune |  |  |  |  | | Behovene er dekket i høringsutkastet. | | Tas til etterretning |
| Ski  kommune |  |  |  |  | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | |  |
| Kartverket  Bodø |  |  |  |  | | Både når det gjelder egenskaper som beskriver vegsperringens funksjon og som beskriver type vegsperring bør det være med en egenskap «Annet» der det beksrives nærmere i eget kommentarfelt hva det er snakk om. Det vil alltid dukke opp noe som ingen har tenkt på og som ikke passer inn under de forhåndsdefinerte verdiene. | | Funksjon vil være påkrevd egenskap for denne objekttypen, og må registreres med en av verdiene som er definert.  Type vegsperring vil være opsjonell. Kjenner man ikke til type, så kan denne egenskapen være blank. Evt beskrivelse kan legges inn som Merknad. |
| Drammen kommune |  |  |  |  | | Liste for konvertering av dagens objekter til ny type dekker det meste.  **Brøytebom** bør med. Som trafikkavviser eller ulåst sperrring? | | Har spurt hva *brøytebom* er. |
| Trondheim kommune |  |  |  |  | | Her kan det være mange typer. eksempler  Buran bom, betonggris, | | Har spurt hva en *Buran bom* er. |
| Kartverket Samferdselsseksjonen |  |  |  |  | | Se forslag på vegsperringer under. | |  |
| Locus |  |  |  |  | | Bom, kjetting, bussgrav (bussluse), Stein/betonggris, stål/betongkonstruksjon | |  |
| Prosjektets avklaring |  |  |  |  | |  | | Beholder dagens typer vegsperring, og tar evt med nye typer som er nevnt dersom de ikke kan betraktes som en av typene vi allerede har. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| Nr | Fra1 | Kapittel | Avsnitt/ Vedlegg / Figur / tabell /annet | Type kommentar2 | Kommentar (begrunnelse for endring) | Endringsforslag | Prosjektets kommentarer til innsendte kommentarer |
| 1 | Kartverket  Nils I. Nes | **1.1** |  | **ge** | **Avsnittet:** «Når det gjelder data for fortau, gangveger og gangfelt som finnes i FKB-TraktorvegSti, vil også veglenker for disse være en del av Elveg 2.0, så langt de er registrert.» er uklar/uheldig.  Det bør/må være entydig definert hvilke typeveg-objekter som skal forvaltes i NVDB (og utveksles i Elveg) og ev. hvilke som ikke skal det.  Helst bør forvaltning av alle typeveg-koder samles slik at det er mulig å lage komplette samferdselsnettverkt for gående/syklende (i tillegg til for kjørende). Er/kan det gjøres en nærmere vurdering av mulighetene for også å forvalte traktorveger og stier i NVBD? |  | Avsnittet skrives om.  Samhandlingsmøtet mellom Statens vegvesen og Kartverket har diskutert om komplett samferdselsnettverk for kjørende, gående og syklende skal forvaltes i NVDB. Man har landet på at traktorveger, stier og annet inntil videre fortsatt skal forvaltes i FKB Traktorveg/Sti. Dette henger sammen med praktiske utfordringer i forhold til verktøy og tilgang på ressurser. Det nye NVDB-APIet gir flere mulighet til å lage verktøy som f.eks. kun skal sende traktorveger, stier og annet til NVDB uten at kompleksiteten ved det totale vegnettet må håndteres. Forvaltning av alle typer veg i NVDB vil vurderes igjen på et senere tidspunkt. |
| 2 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.1 | re | Definisjonen av «geodata» dekker ikke innholdet i Elveg da objekter kan stedfestes gjennom linjære referanser. | «Informasjon med direkte eller indirekte referanse til et bestemt sted eller geografisk område.»  (Definisjon fra: https://www.kartverket.no/globalassets/standard/styrende-dokument-for-standardiseringsarbeidet-innen-geografisk-informasjon.pdf) | Definisjon av geodata i [geodataforskriften](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-08-08-797): «data i elektronisk form med direkte eller indirekte referanse til et bestemt sted eller geografisk område»  Endringen tas inn. |
| 3 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.1 | re | Under definisjonen av «objekttype» er der gitt tre eksempler på objekttyper. Ferjekai er et dårlig eksempel da denne objektypen ikke er en del av Elveg 2.0 | «Eksempler på objekttyper er VegSenterlinje, Vegsperring og Fartsgrense» | Endringen tas inn. |
| 4 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.1 | re | Definisjon av «topologi». Da Elveg har som formål å være et datasett for bilnavigasjon og ruteplanlegging bør begrepet «nettverkstopologi» forklares. | «Nettverkstopologi betyr at overalt hvor det fysiske vegnettet henger sammen, skal det finnes tilsvarende koplinger mellom veglenkene i nettverket. Nettverket blir da en topologisk representasjon av det fysiske vegnettet.»  (Tekst fra Håndbok V830 Nasjonalt vegreferansesystem) | Definisjon justeres med utgangspunkt i kommentaren. |
| 5 | Kartverket Samferdselsseksjonen | 2 | 2.2 Øvrige definisjoner Vegdetaljnivå |  | Vegtrasé burde kanskje ikke være med ut i produktet. Det gjør produktet mer komplisert og veldig mange av de som bruker Elveg i dag må fjerne vegtrasé for å kunne ta produktet i bruk. I forhold til SFKB er det for eksempel ikke ønskelig å ha vegtrasé inn, da kommunene ikke trenger å ha et forhold til dette nivået og det kan føre til forvirring. Kan det heller være mulig å få til en egen eksport til de som ønsker vegtrasé med i vegnettet for generalisering? | Ikke ta med vegtrasé ut i produktet. | Basert på tilbakemeldingene i denne høringen vil Elveg 2.0 være et produkt på kjørefeltnivå. Dvs at produktet ikke tar med seg rene vegtraselenker fra NVDB.  Det vil i tillegg til Elveg 2.0 lages et enklere datasett på vegtrasenivå med vegnett og et lite utvalgt egenskaper.  Se også punkt 41. |
| 6 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.2 | re | Vegnettet i Elveg består av veglenker som ikke er knyttet sammen i noder. Veglenkene med restriksjoner utgjør hele vegnettet i Elveg | «Vegnettet består av veglenker med sin vegnettsgeometri. For at nettverket skal kunne brukes til navigasjon og nettverksanalyser er det helt vesentlig at det er knyttet sammen der dette er riktig. Det er likeså viktig med riktige restriksjoner, for eksempel vegsperring, der det ikke er framkommelighet i nettverket. Disse objektene finnes i datasettet i form av lineært refererte objekter.» (Tekst fra Håndbok V830 Nasjonalt vegreferansesystem) | Teksten justeres med utgangspunkt i kommentaren. |
| 7 | Statens vegvesen Region sør | 2 | Figur 1 | re | Ta med kolonnen: "konnektering" i tabellen, da dette forklarer hvorfor der er to linjetyper for hvert detaljnivå. | Utvid tabellen | Rettes |
| 8 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.2 | re | Definisjon av «feltoversikt». Det er feil at feltkoden angis i forhold til vegens metreringsretning. | «Kjørefeltene nummereres fra midten av vegen og utover til hver side. Det brukes oddetall på felt som går med lenkeretningen, og partall på kjørefelt mot lenkeretningen. Feltet kan dessuten ha tilleggskoder som gir flere opplysninger. Feltnummeret og tilleggskodene utgjør tilsammen feltkoden for kjørefeltet» | Det er [feltstrekningsobjektets](https://datakatalogen.vegdata.no/616-Feltstrekning) feltkoding som legges ut på veglenkene i Elveg. Feltstrekningens koder angis i forhold til metreringsretning. |
| 9 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.2 | Re | Lovlige verdier for kjørefelt henviser til Datakatalogen. Feltkodene er vanskelig å finne. | Legge inn kodeliste for lovlige feltkoder  Bør man henvise både til Datakatalogen og HB V830, Kapittel 7 «Definisjoner av felt» angir lovlige verdier  <https://www.vegvesen.no/_attachment/61505/binary/1273411?fast_title=H%C3%A5ndbok+V830+Nasjonalt+vegreferansesystem.pdf> | NVDB sin datakatalog beskriver lovlige feltkoder. V830 vil også peke på NVDB sin datakatalog for lovlige koder.  Tabell 1 i SOSI Vegnett beskriver feltkodene som er definert i NVDB Datakatalog. Tilsvarende beskriver tabell **X** i Elveg produktspesifikasjon.  Beskrivelsen av felt i tverrsnittet av vegen vil være en sammenstilling av flere feltkoder i en tekststreng, f.eks. 1#2#3K#4K. Det er derfor ikke mulig å definere alle varianter av felt i tverrsnittet i en kodeliste for produktet. |
| 10 | Statens vegvesen Region sør | 2 | 2.2 | re | Tabellen med feltkoder mangler Sykkelfelt 1S og 2S. Disse benyttes på TypeVeg=sykkelveg | Oppdater tabellen med 1S og 2S | Tabellen oppdateres ihht tabellen i SOSI Vegnett. |
| 11 | Kartverket  Nils I. Nes | **3.8** |  | **Ge/re** | Siste setning er litt upresis:  «I tillegg kan Elveg 2.0 brukes som forvaltningsdatasett i den offentlige forvaltningen av vegnett i tråd med FDV-avtalene gjennom SFKB.»  Genrerelle innspill for Elveg 2.0 brukt som forvaltningsdatasett:  Denne spesifikasjonen er ikke først og fremst laget med tanke på ajourhold i kommunene. Er det f.eks. gjennomtenkt hvilke egenskaper som er påkrevd på veglenke sammenlignet med de egenskapene man trenger ved oppdatering av NVDB? Datamodellen gir ikke mulighet til å sette krav til hvilke objekjttyper knyttet til en veglenke som må oppdateres når veglenka oppdateres (F.eks. at fartsgrense må angis for nye veglenker).  (Dette er vesentlige punkter for å få til et godt fungerende ajourhold for vegnett fra kommunene, men er ikke vesentlig for annen bruk av Elveg. Videre prosess bør tas i arbeidsgruppe for vegnett i Sentral FKB) | Forslag til ny formulering:  I tillegg kan Elveg 2.0 brukes som forvaltningsdatasett i den offentlige forvaltningen av vegnett i gjennom Geovekst FDV-avtalene. | Endres ihht forslaget.  Egenskaper kommunene pr. i dag oppdaterer i FKB Vegnett er med i Elveg.  Det er viktig at registreringsinstrukser er klare på hva som skal registreres.  Dette diskuteres også i arbeidsgruppe for vegnett i Sentral FKB. |
| 12 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.2 | re | Hvordan håndteres variable fartsgrenser? Skal objekttypen "Fartsgrense, variabel" fra NVDB være med i Elveg2.0? | Vurder å ta med «Fartsgrense, variabel» som en egen objekttype. | Tar med *Fartsgrense variabel* fra NVDB som egen objekttype i Elveg. |
| 13 | Statens vegvesen Region øst | Elveg 2.0:  5.1.2 | Objekter fra NVDB datakatalog | Fartsgrense, variabel | Bør objektet Fartsgrense variabel (721) være med i produktet? |  | Tar med *Fartsgrense variabel* fra NVDB som egen objekttype i Elveg. |
| 14 | Locus | 5.1.2.5 | - | te | **Feltbeskrivelse mangler**  Ettersom en høydebegrensning ikke nødvendigvis gjelder alle felt er det viktig at det beskrives hvilke(t) felt den gjelder. | Det er viktig at feltbeskrivelsen harmonerer med feltbeskrivelsen på veglenka høydebegrensningen gjelder, slik at det er mulig å avgjøre om det også finnes felt forbi som ikke har begrensning (evt annen begrensning). | Hvilket felt begrensningen gjelder for er ikke en egenskap til objektet, men en stedfestingsegenskap. Denne bør komme med ut i Elveg. Vi må avklare hvordan dette vil se ut. |
| 15 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.7 | re | Hva er bruksområdet for jernbanekryssing? Kan denne objekttypen fjernes fra Elveg? | Fjern objekttypen jernbanekryssing fra Elveg 2.0 | Jernbanekryssing har flere egenskaper som kan være interessant for andre brukere. Fjerning av jernbanekryssing fra produktet kan vurderes ved neste revisjon. |
| 16 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.10 | re | Trafikkreguleringer Type har fått dobbeltnavn: TrafikkreguleringerTrafikkreguleringer | Endre til «Trafikkreguleringer» | Datatypen får nytt navn. Endres til *trafikkreguleringstype*. |
| 17 | Kartverket  Bodø | 5  Innhold og struktur | 5.1.2.11 - Vegsperring | Re | Vegsperring er ikke med i forslaget til standard for Vegnett 5.0, bare i forslaget til Elveg 2.0. Vi synes det er litt rart, kan det være en forglemmelse? Vi vil her vise til kapittel 3.2- Målsetting i forslaget til standard for Vegentt versjon 5.0 der det står: «*Nettverksmodellen beskrevet i denne standarden skal være en generell nettverksmodell for elektronisk vegnett for bil, sykkel og fotgjengere, spesielt med tanke på ruteplanleggere og navigasjon.*» For ruteplanleggere og navigasjon er vegsperringer en viktig opplysning, men det er kanskje ment at modellen for vegnett **sammen med** modellen i Elveg skal være en generell nettverksmodell for elektronisk vegnett? | Vurdere om Vegsperring bør være med i (forslaget til) standard for Vegnett 5.0. | SOSI Vegnett er fagområdestandarden som beskriver nettverket. Produktspesifikasjonen for Elveg bygger på denne standarden, og har med seg Vegsperring og andre restriksjoner som er nødvendig for navigasjon. Disse er definert i NVDB, og hentes derfra. Derfor er ikke Vegsperring og de andre restriksjonene er del av fagområdestandarden SOSI Vegnett. |
| 18 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.14 | re | Det er bedre å ha beredskapsveg som en TypeVeg i stedet for å ha denne som en objekttype. Dette gjør datasettet enklere. | Fjern objekttypen beredskapsveg og legg til «beredskapsveg» som en ny tillatt verdi på kodelisten for TypeVeg. | Type veg beskriver fysisk utforming for strekningen veglenka representerer. Bereskapsveg er vegens funksjon. Objekttypen *Beredskapsveg* beholdes. |
| 19 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.15 | re | Det er bedre å ha serviceveg som en TypeVeg i stedet for å ha denne som en objekttype. Dette gjør datasettet enklere. INSPIRE har også denne informasjonen i FormOfWay. FormOfWay=Service road | Fjern objekttypen serviceveg og legg til «serviceveg» som en ny tillatt verdi på kodelisten for TypeVeg. | ServiceRoad i INSPIRE: *Road running parallel to, and designed to connect, a road with a relatively high connectivity function with roads with a lower connectivity function.*  En Serviceveg I NVDB er en vegstrekning som ikke er åpen for allmenn trafikk, men som benyttes for å komme til tekniske anlegg e.l.  Type veg beskriver fysisk utforming for strekningen veglenka representerer. Serviceveg er vegens funksjon. Objekttypen *Serviceveg* beholdes. |
| 20 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.22 | re | Egenskapen «sideveg» skal være av typen «Boolean» og ikke «CharacterString». Det er bare tillatt med «ja» eller «nei» | Endre type fra «CharacterString» til «Boolean» | I NVDB sin datakatalog er dette teksttreng. Burde vært endret der?  Flerverditekst i Datakatalogen. Er bare påkrevd hvis Ja. Kan det fortsatt defineres som Boolean?  «NVDB sin datakatalog bestemmer» |
| 21 | Rogaland  Fylkeskommune | 5 | 5.1.2.29 | TE | Mismatch TypeVeg i de to høringsdokumentene: Traktorveg, Sti og Annet ligger som TypeVeg i Vegnett 5.0 men ikke i Prod.spek til Elveg 2.0 | TypeVeg i de to dokumentene må samsvare | SOSI Vegnett er fagområdestandard som benyttes som utgangspunkt for både FKB Traktorveg/Sti og for Elveg. *Traktorveg, Sti og Annet* skal forvaltes i FKB Traktorveg/Sti. De andre typene veg forvaltes i NVDB og leveres ut i produktet *Elveg*. De forskjellige typene veg skal ikke forvaltes to steder. |
| 22 | Rogaland  Fylkeskommune | 5 | 5.1.2.29 | TE | Koding av bussvei  Vi ser at kollektivfelt ligger inne som type men bussveien er ikke et kollektivfelt. I et kollektivfelt er det lov for elbiler, og taxi å kjøre. Bussveien er kun tillatt for buss. | TypeVeg bør utvides med Bussvei | Type veg beskriver fysisk utforming for strekningen veglenka representerer. For denne type veg vil dette være enkel bilveg med feltkoding for Kollektivfelt. I tillegg registreres det trafikkregulering «forbudtForMotortrafikkUnntattBuss». |
| 23 | Locus | 5.1.2.30 | - | te | **Vegdetaljnivå**  I testfilene er det mange lenker som ikke har vegdetaljnivå. Disse virker som å deles av alle nivåer | Det bør spesifiseres/forklares i dette avsnittet | Er forklart med *«Ikke angitt verdi tilsvarer tidligere bruk av VegSenterlinje, der linja representerer både vegtrasenivå og kjørebane»* i kap 5.1.2.30.  Beskrivelsen skrives om slik at dette blir tydeligere. |
| 24 | Kartverket Eiendom | 5.1.2.34 |  | Re | På s. 52 under Egenskaper, Navnerom, ligger som eksempel en lenke til Sentralt stedsnavnregister som ikke fungerer. Fint å bruke en fungerende lenke.  Under Merknad samme sted: står nanverom istedenfor navnerom. | Rette | Rettes. |
| 25 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.36 | re | Det er viktig å få til en ekstern forvaltning av kodelisten for kommunenummer. | Legg til rette for en ekstern forvaltet kodeliste for kommunenummer. For eksempel: <https://www.ssb.no/klass/klassifikasjoner/131> | Til diskusjon  Kan vi klare å få til noe om dette innen utgangen av januar? |
| 26 | Kartverket  Bodø | Elveg 2.0: 5.1.2.40 |  | Teknisk | Ved ombord og ilandkjøring fra ferger må bilene kjøre over fergelemmen. Dette er «i luften», akkurat som ei bru og følgelig bør det kodes på samme måte som ei bru. | Fergelem – påkjøringsrampe for ferger, bør ha ..MEDIUM L, akkurat som bru har. | Ferjelemmen er i seg selv ikke en del av nettverket, men en bygningskonstruksjon mellom vegen og ferja. Nettverket er definert ved veglenker og ferjestrekningen, medium er derfor ikke nødvendig. |
| 27 | Kartverket  Bodø | Elveg 2.0:  5.1.2.48 |  | Teknisk | Kodeliste *Trafikkreguleringer Trafikkreguleringer* som angir eventuelle restriksjoner for motortrafikk, gående og syklende på gang- og sykkelveg. F.eks. denne egenskapen som kan være på GangSykkelVeg: «*Motortrafikk kun tillatt for kjøring til eiendommer*»  Dette må samordnes med prod.spek. for [FKB Veg](https://register.geonorge.no/register/versjoner/produktspesifikasjoner/geovekst/fkb-veg) kap. *5.1.2.5 GangSykkelveg* der det står: «*bane for fotgjengere og syklister langs eller nær en kjøreveg*». I FKB Veg står det altså ingen ting om at motortrafikk kan foregå på GangSykkelvegen eller når det kan foregå. Her er det en uoverensstemmelse med Elveg/Vegnett. | Samordne eventuelle restriksjoner for motortrafikk på GangSykkelVeg for FKB Veg og Elveg/Vegnett | FKB Veg omfatter de enkelte vegelementene som beskriver veglegemets geometri, og skal sånn sett ikke forklare evt spesielle reguleringer for enkelte strekninger.  Ved revisjon av FKB Veg kan det vurderes om bl.a. forholdet til Elveg bør beskrives bedre. |
| 28 | Kartverket  Bodø |  |  | Generelt | Jfr. punktet ovenfor | Når SOSI-standard Vegnett 5.0 og Produktspesifikasjon Elveg 2.0 er ferdige og vedtatt må spesifikasjonen for FKB-Veg gås gjennom slik at det er samsvar med de vedtatte spesifikasjonene for Elveg og Vegnett. | Til etteretning |
| 29 | Kartverket Samferdselsseksjonen | 5 | 5.1.2.48 |  | Savner noen muligheter til å registrere trafikkreguleringer. | -Tidsbegrensning på trafikkreguleringer.  -Mulighet for å registrere mer enn en trafikkregulering på en veglenke.  -«Forbudt for alle kjøretøy med unntak av spesiell tillatelse» som kan brukes f.eks på flyplasser.  -«Forbudt for buss». | Tidsbegrensning bør vi finne en løsning på.  NVDB sin datakatalog er endret slik at flere trafikkreguleringer av forskjellig type kan registreres på samme veglenke.  Kodelisten angir Trafikkreguleringer iht. lovlig bruk av skilt. *Forbud for alle kjøretøy med unntak av spesiell tillatelse* er ikke definert i skiltnormalen, og er kanskje ikke «normalsituasjon» å regne? Kan evt registreres som Forbudt for motortrafikk, men «gjelder ikke kjøretøy med speseill tillatelse» som merknad?  *Forbudt for buss* betyr at alle andre kjøretøy har lov til å kjøre der? Forbudt for buss er ikke en normert regulering i hht. N300-3. Hadde vært fint å se eksempel på dette for å vurdere hva som blir rett regulering. |
| 30 | Statens vegvesen Region sør | 5 | 5.1.2.48 | re | Dobbeltnavn på kodelisten: TrafikkreguleringerTrafikkreguleringer | Endre til «Trafikkreguleringer» | Endrer navn på egenskapen *trafikkreguleringer* til *trafikkreguleringstype.* |
| 31 | Kartverket Samferdselsseksjonen | 5 | 5.1.2.51 |  | Savner noen vegsperringstyper.  Bedre og tydeligere definisjoner på de vegsperringstypene. For eksempel forskjell på betalingssperring og fjernstyrt sperring – dersom man har betalingsbrikke som åpner en sperring, er det da en betalingssperring eller en fjernstyrt sperring? | -Vegsperring med tidsbegrensning. Man har mange tilfeller av disse, for eksempel inn til industriområder hvor det kan være åpent om dagen og stengt om natten. I tillegg kan noen vegsperringer være sesongstengt. En mulighet er å ha med tidsbegrensning på «låst sperring», på samme måte som gågatereguleringer har tidsbegrensning. Eventuelt en helt egen type vegsperring som er tidsbegrenset vegsperring.  -Forslag på bedre definisjon: Fjernstyrt sperring: Bom eller annen type vegsperring som kan åpnes vha. SMS, bombrikke, oppringning, vaktsentral e.l. uten betaling. | Til diskusjon, som for Trafikkreguleringer.  Gode eksempler i tillegg til definisjonene er viktig. Må beskrives i registreringsinstruksen. |
| 32 | Kartverket  Bodø | 5  Innhold og struktur | 5.1.2.51 TypeVegsperring | Te | *Samordning med produktspesifikasjonen for FKB Veg.* | Kap. 5.1.2.18 i produktspesifikasjonen for FKB Veg gjelder vegbommer, både bommer som permanent sperrer for kjøring og bommer som kan passeres. Det må legges opp til at kap. 5.1.2.51 i Elveg og kap 5.1.2.18 i FKB Veg samsvarer. Det må være de samme vegsperringstypene i FKB Veg som det er i FKB Vegnett/Elveg, både så brukerne lett kjenner seg igjen og for at innholdet i datasettene skal kunne sammenlignes.  Vi foreslår en samordning av standardisering av SOSI-standarden for Vegnett og produktspesifikasjonen for Elveg med en ev. fremtidig nystandardisering av produktspesifikasjonen for FKB Veg. (NB. Behov for samordning med produktspesifikasjonen for FKB Veg kan også gjelde andre objekt enn Vegsperring.) | Tas til etteretning. |
| 33 | Statens vegvesen Region øst | Elveg 2.0:  5.1.2 | Vegnettsrestriksjon | Vegnettsrestriksjon | Bør objektet Vegnettsrestriksjon (test) (913) være med i produktet? Vegnettsrestriksjon er en teknisk definisjon av gjennomkjøring forbudt. Den viser hvilke to, (eller flere) punkter et kjøretøy ikke har lov til å passere som følge av reguleringen. |  | Objekttypen er for lite beskrevet og er fortsatt et testobjekt. Kan evt tas med i neste versjon av produktet. |
| 34 | Statens vegvesen Region sør | 7 | 7.1.2 | re | Prosentandel grove feil i A og B områder bør være 0 % i grunnriss og høyde.  Grove feil er de avvik/feil som er større enn tre ganger toleransen for standardavviket. I A- og B-områder vil grove feil da være de koordinater som er mer enn 1,5m feil i grunnriss eller mer enn 0,6 meter feil i høyde. Ved nykartlegging av en kommune kan antallet koordinater/høyder på geometrien ofte bli mer enn 30.000. Med 1 % grove feil vil det da være tillatt med 300 grove feil i fila.  Det er viktig at vi ikke innføre grove feil i datasettet. I verste fall kan vi risikere å geometriutskifte til geometri med flere grove feil enn den geometrien som ligger i NVDB. | Endre kvalitetskravet til datakilder til oppdatering av Elveg/NVDB. Prosentandel grove feil i grunnriss og høyde bør endres fra 1 % til 0 % for A-B kolonnen. | Kvalitetskrav til nykonstruerte data vil settes i dokumentasjon for dattainnsamling, f.eks. fotogrammetrisk registreringsinstruks. Tabellen tas ut av produktspesifikasjonen for Elveg. Informasjon om datasettoppløsning fra kap. 3.10 hentes inn også i kap. 7.1.2. |
| 35 | Statens vegvesen Region sør | 7 | 7.1.2 | Re | Krav til datakilder | Absolutt høydenøyaktighet ved Adm. Datafangst inneholder ikke krav om høyde. Det er uheldig hvis geometri fra f.eks. plan eller digitalisering på skjerm uten høyde legges inn i NVDB. Burde det stå en høydenøyaktighet (2m) i denne tabellen for adm. datafangst? (f.eks. hentet fra NDH)  Høyde er vesentlig informasjon i en nettverksanalyse av sykklebruk/sykkelpotensiale. I slike analyser er ofte veger med liten trafikk (les kommunal- , private veger) viktig del av nettverket | Se punktet over. |
| 36 | Locus | generelt | - | ge | **Utgangspunkt for lineær referanse.**  Strekningsobjekter virker å være stedfestet på lenkesekvensnivå (eks fartsgrense, vegklasse m.fl.). Lenkesekvensnivå er ikke definert som egenskap i testfilene, og det er ikke beskrevet hvordan dette nivået kan gjenskapes. | Må beskrives entydig i dokumentasjon av strekningsobjektene hva som er utgangspunkt for lineærreferansen, og utgangpunktet må være entydig gjenfinnbart i produktet. | Utfordringen er at kobling mellom objekter og veglenka gjøres via Lenkesekvensen, ikke veglenka. |
| 37 | Locus | generelt | - | ge | **Testfilene mangler objekttyper og inneholder kjente feil**. Det er vanskelig å komme med konkrete høringssvar når testdata etter standarden ikke er tilgjengelig. | Ta høyde for at det kan oppstå behov for ytterligere spesifisering av standarden ettersom produktet realiseres i form av testfiler og endelige leveranser | Tas til etterretning |
| 38 | Locus | generelt | - | ge | **Er Elveg 2.0 unødig komplisert?** Elveg 1.0 gir et direkte navigerbart rutenettverk, der restriksjoner og fagdata er hengt direkte på gjenfinnbare objekter (transportlenke/transid) i nettverket. Elveg 2.0 vil kreve en omfattende prosessering med oppbygning og segmentering, og avansert logikk for å bevare sammenhengen mellom lenkene og restriksjonene/fagdataene for å komme fram til et tilsvarende produkt.  Det virker ikke å være noen fordeler eller gevinster å hente for brukeren av overgangen til 2.0 i seg selv. Brukeren stilles derved overfor betydelig merarbeid for å kunne fortsette å bruke produktet, uten at det er noen spesielle forbedringer.  Overgang fra 1.0 til 2.0 synes helt og fullt å være motivert av interne behov hos Kartverket eller Vegvesenet, og vil påføre alle utenomliggende brukere stor belastning for å håndtere endringen for å kunne fortsette å bruke produktene. | Vurdere å videreføre Elveg 1.0 eller et tilsvarende produkt.  Alternativt sette av ressurser til å gå i dialog med brukere av produktene for å sikre og hjelpe til med at at Elveg 2.0 kan tas i bruk uten tap av funksjonalitet i forhold til Elveg 1.0 med en for brukeren rimelig overgangbelastning i forhold til realiserbar gevinst av overgangen. | Til diskusjon  Utfordringen er at kobling mellom objekter og veglenka gjøres via Lenkesekvensen, ikke veglenka. Jfr et par punkter ovenfor. |
| 39 | Oslo kommune PBE |  |  |  | Gående og syklende:  Vi savner koder og/eller definisjon for lenker over plasser og torg.  Plasser og torg i by er sentrale deler av nettverk for gående og syklende. | Vi ønsker at det presiseres hvilken typeveg som skal brukes for plasser og torg (gågate, gatetun,annet ?)  Eller at det opprettes en egen typeveg for **plasser og torg**.  **I definisjonene/beskrivelsene for typeveg bør beskrivelse for denne typen «plasser og torg» beskrives.**  **Evt. Kan typeveg «annet» brukes i dette tilfellet?** (definisjon: lenke som binder sammen andre lenker. Brukes for å få sammenhengende ruter, der ingen andre typer kan brukes. Skal kun brukes for å lage et sammenhengende nettverk til bruk i ruter.For eksempel skiløyper over jorder og myrer.) **Blir funksjon «gående og syklende» riktig ved slik «annet» koding?** | Når det legges inn lenker over torg og plasser for å få på plass nettverket for gående og syklende, så brukes det konnekteringslenker for aktuell type veg. F.eks. når det er behov for å vise at gående og syklende kan krysse et torg som fortsettelse på en gågate, så legges lenka inn som gågate og konnekterlingslenke. Det lages eksempler på dette i SOSI Vegnett. |
| 40 | Oslo kommune PBE |  |  |  | Nettverksanalyser for gående og syklende:  Vi ønsker at data har best mulig sammenheng for gående og syklende i Elveg20. Dvs ønskelig at Sti (og evt Traktorveg, Annet ) tas med når de utgjør en del av et nettverk (i by). Disse dataene må kunne være med i datsettet  Data i TraktorvegSti vil da bli «det som ikke inngår i nettverk» / eller all Sti/Tr (dvs dobbel med NVDB ?? | Utvid typeveg med aktuelle nettverkslinjer | Inntil videre er det ikke aktuelt å forvalte stier i NVDB. Forvaltning av alle typer veg i NVDB vil vurderes igjen på et senere tidspunkt. Inntil videre må det være gode definisjoner på hva som er en sti, og hva som er en gangveg. |
| 41 | Oslo kommune PBE |  |  |  | Vegtrasenivå  Det bør ikke være nødvendig å legge dette ut i Elveg2.0 |  | Basert på tilbakemeldingene i denne høringen vil Elveg 2.0 være et produkt på kjørefeltnivå. Dvs at produktet ikke tar med seg rene vegtraselenker fra NVDB.  Det vil i tillegg til Elveg 2.0 lages et enklere datasett på vegtrasenivå med vegnett og et lite utvalgt egenskaper.  Se også punkt 5 |
| 42 | Trondheim kommune (fra mailen) |  |  |  | Generell tilbakemelding SOSI-standard Vegnett 5.0 og produktspesifikasjon Elveg 2.0  Hvordan realiseres modellen i en forvaltningsløsning?  Med forbehold om at vi ikke leser modellen riktig så vil vi komme med følgende innspill.  Generelt tror vi at det er vanskelig for de fleste å gi noen gode innspill på denne høringen og grunnen til det er at dette er ganske komplisert og  det er vanskelig å lese seg til hvordan denne nettverksmodellen skal benyttes.  Er brukerbehovene godt nok beskrevet og hvordan samsvarer standarden / produktspesifikasjonen med tiltakene i handlingsplanen for Nasjonal geodatastrategi?  “Mitt mål neste sommer er å gå Norge på langs, hvordan dekkes et slikt brukerbehov? Har vi et sammenhengende nettverk som viser hvor det er mulig å gå uten at jeg må gå på trafikkert veg? Hvor er stiene, traktorveiene jeg kan benytte?  Dersom vi tolker standarden rett så forstår vi at det må etableres ett nettverk for hvert brukerbehov/transportgruppe fordi standarden ikke sier noe om hvilken bruk som er knyttet til transportnettverket. Dvs si at vi må forvalte n antall nettverk knyttet til hvert enkelt brukerbehov. Tilsvarende det som finnes i dagens ATP-modell, Gående, syklende, kolletiv og bil.  Vi kunne tenkt oss at hvis en innfører tillatt transportgruppe (  og universell utforming på hver enkelt strekning og delstrekning så kunne en ha forvaltet alt i ett nettverk på tilsvarende måte som i open streetmap. Mulig Trafikkreguleringer og gågaterestriksjoner dekker dette behovet med tanke på veg, men hva med lenker som ikke ligger i NVDB.  Ut fra beskrivelsen beskrives ett kjørevegnett som består av kjørbare veger og bilferjesterkninger.  Vi vil tro at brukerne savner hvordan dette nettverket kan benyttes mer universelt. Når standarden beskriver bruksområder så listes det opp flere aktuelle bruksområder men noen av de bruksområdene er veldig generelle.  Transportplanlegging, Vegvalgsoptimalisering, Navigasjon er eksempler på at det tenkes bare på kjøring av bil, lastebil, utrykning osv. Men disse bruksområdene gjelder like gjerne for de som driver transportplanlegging, vegvalgsoptimalisering og navigasjon for syklende og gående. I tillegg så er det en utfordring mellom modellen og ett FDV-system for transportnett.  I en kommunal sammenheng er det drift- og vedlikeholdsoppgaver i knyttet både til kjøreveg-, sykkelveg- og gangveg-nettverk som trenger en større detaljeringsgrad enn standarden viser. Om det er riktig å legge dette inn i standarden er vi usikre på. Men hvis kommunen bestemmer seg for at vi har et FDV-system for transportnettverk vil FDV-systemet utvilsomt være master for det vi leverer til SVV og kartverket.  Derfor vil den forvaltingsløypa og produktspesifikasjon ELVeg 2.0 bare delvis passe med de kommunale brukerbehovene som vi ser i forhold til kommunal planlegging og forvaltning innad i kommunen. Den mangler blandt annet vegtypene sti og traktorveg som naturlig inngår i vårt transportnettverk og nettverksanalyser.  I tillegg ser vi at det kan være aktuelt å ha inn ruter. Ruter for kollektiv, sykkel, fotruter, ski og universel utforming.  Alle rutene bygger på ett felles transportnettverk. Dette er også løst i open streetmap.  I dag har vi minst 10 ulike nettverk som forvaltes.   * Vbase, * Elveg * FKB-vegnett * FKB- traktorveg og sti * ATP-nettverk for bil * ATP-nettverk for sykkel * ATP-nettverk for gående * ATP-nettverk for kollektiv * Nettverk for tilgjengelighet og universell utforming * Tur- og rekreasjonsnettverk for sykkel, gående, skiløyper mm. * I tillegg finnes det ulike nettverk for vedlikehold av vegnett, sykkelveg og stier.   Utfordringen er også samhandlingen mellom SVV, kartverket og kommunen om vedlikeholdet. Det er positivt at Vbase, El-veg og FKB-vegnett slås sammen til ett produkt. Men det løser på langt nær de andre utfordringene. Kartverket bygger også opp eget nettverk på Tilgjengelighet og universell utforming fordi det ikke er tatt høyde for registrere universell utforming i transportnettverket/ produkstspesifikasjonen Elveg.  Et forslag fra oss er om geoSynkronisering kunne vært videreutviklet slik at en kunne f.eks abonnerer eller tilby deler av et datasett. I dag kan en enten være tilbyder eller abonnere på hele datasettet. Hvis det kan lages noe som gjør at kommunen kan abonnere på vegfagdata som endres i NVDB. SVV og kartverket kunne abonnert på våre endringer slik at vi har hatt en mer dynamisk ajourføring. Det forutsetter at vi bruker de samme unike ID på alle objekter som skal synkroniseres. Mulig dette også kan løses med linked-data slik at en slipper å flytte dataene mellom de ulike virksomhetene?  Utfordringer med vedlikehold av transportnettet.   * Flere etater som oppdaterer nettverket med ulike vegfagdata. * Usikker på om Sentral lagring vil gi noen bedre forvaltningsløsning for kommunene. * Kunne en ha utviklet geoSynkronisering slik at oppdatering av veifagdata har vært knyttet til roller. Geometrien synkroniseres fra kommunen til kartverket. Andre vegfagdata kan synkroniseres tilbake til kommunen.   Hilsen  Otto Richard Eide  Fagleder IT- byutvikling |  | Svares ut her. |
| 43 | Asplan Viak (mail) |  |  |  | Hei,  Jeg ber her innstendig på vegne av oss GIS-analytikere og byplanleggere i landet som skal planlegge for gåbyen i de kommende år og tiår. Vi har et stort behov etter kartdata som omfatter nasjonalt komplett gangnett og sykkelveinett først og fremst i alle byområder, og særlig i de større byene. I de senere årene inkludere byutviklingsprosjekt og mulighetstudier mer og mer såkalte sentralitetsanalyser av gatenettet i prosjektområdene.  Ca. 2/3-deler av timebruken min i slike analyser går med til å tilpasse Elveg-datasettet til formålet. Jeg må skru av veilenker som kun er tilgjengelige for kjøretøy, og jeg må tegne opp alle koblinger som kun er tilgjengelige for gående og syklende. Dette inkluderer koblinger over torg og plasser, gjennom parker, mer eller mindre uformelle snarveier over ubebygd land, gjennom porter og lignende. Dette fører til at jeg må regne opp til et ukesverk for å gjennomføre slike analyser i prosjekter som allerede er presset på pris.  På sikt trenger vi et elveg-datasett som gjerne er komplett for kjøreveier, gangveger, sykkelveier og kollektivtraseer. Vi trenger også attributtinformasjon om ÅDT på alle lenker der slike data eksisterer. Vi har allerede behov for en slik «GÅDT» for gående. Kan vi begynne å tenke ut hvordan noe slikt kan være mulig å etablere i disse SmartBY-tider? I det minste legge til rette for at Elveg kan ta opp i seg slike data etter hvert som de kommer på plass.  Jeg legger ved en lenke til et storymap som beskriver vårt behov på Plan og Analyse i Asplan Viak:  <http://asplanviak.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=993fef4c6b2e4caf83b835a264d52499>  cid:image002.jpg@01D48267.E370F460  Med vennlig hilsen   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | **Marianne Lindau Langhelle** By- og regionplanlegger / GIS-ingeniør Plan | **Asplan Viak AS** Fabrikkgaten 3 Postboks 2304 Solheimsviken 5824 Bergen | |  | T: [936 11 498](tel:936%2011%20498) E: [m.lindau.langhelle@asplanviak.no](mailto:m.lindau.langhelle@asplanviak.no) | T: [417 99 417](tel:+47417%2099%20417) [**www.asplanviak.no**](http://www.asplanviak.no) | |  | Svares ut her |

**FRA** = Etaten kommentaren kommer fra, eller evt. en privatperson

2 **Type kommentar**: **ge** = generell, **te** = teknisk, **re**= redaksjonell

**NB** Kolonnene 1, 2,3, 4, 5 og 6 er obligatoriske *Kartverket 2014*