

**Datum:** 2021-04-21

**Plats:** Teams

**Deltagare:** Henrik Engman, Sveaskog, Ordförande  
Pierre Hallin, Sydved  
Dennis Rosell, SCA  
Pehr Sundblad, Sveriges åkeriföretag  
Gunnar Svenson, Skogforsk

Lars-Erik Jönsson, Biometria, sekreterare

Leif Danielsson, Biometria, avvikelser, adjungerad

Linnea Holmberg, Triona, punkten dynamiska data, adjungerad  
Per Härneby, Biometria, punkten dynamiska data, adjungerad

## Möte KV-nämnden

### 2021-04-21

#### 1. Mötets öppnande

Ordförande hälsade samtliga välkomna.

#### 2. Val av justerare

Dennis Rosell.

#### 3. Erinran om Biometrias gällande konkurrensrättsliga riktlinjer.

Ordförande erinrade om Biometrias gällande konkurrensrättsliga riktlinjer.

#### 4. Temafrågor som diskuterades.

##### 4.1 Funktionell vägklass

Behovet av en enhetlig klassning av funktionell vägklass diskuterades, i bild 1 nedan framgår argumenten ur ett Krönt Vägval perspektiv.

#### Varför viktigt med korrekt klassning

- Rätt ruttning
- Funktionell vägklass ingår som en komponent i ny Tariffmodell gentemot åkerier.
- Korrekt och konsekvent klassning en förutsättning vid framtagande av nya motståndsvärden.

#### Bild 1.

På mötet diskuterades om man ska släppa funktionell vägklass som företeelse i Krönt Vägval, men problemet är att vägdata sett i ett Sverigeperspektiv har begränsad kvalitet och saknas i många områden. Funktionell vägklass är den företeelse som finns på alla enskilda vägar och är därför den enda företeelse som vi idag riktigt har att hålla oss i. Tidshorisonten att generellt kvalitetshöja data på de enskilda vägarna i Svealand och Norrland är oklar. Behov finns därför att ha en korrekt och enhetlig klassning av Funktionell vägklass på Sverigenivå.

Inom vägklassningsprojektet i syd ingår ej klassning av vägar med statligt driftsbidrag. Dessa vägar har tidigare av Trafikverket klassats som funktionell vägklass 8 fast de nog i många fall borde vara klass 7. Funktionell vägklass 8 har alltså blivit norm på huvudvägarna vilket medfört att vägar med klass 9 blivit överrepresenterade till antalet och vägar med klass 7 underrepresenterade.

Diskuterades hur lämpligt det är att klassa funktionell vägklass utifrån ett hierarkiskt perspektiv - huvudväg(klass 7), normalväg(klass 8) och nollväg(klass 9). Bild 7 i bifogad fil (Riktlinjer funktionell vägklass.pptx) kan möjligen ses som en målbild för klassning av funktionell vägklass. På denna bild framgår "trädstrukturen", dvs klass 9 längst ut i förgreningarna som sedan ansluter till normalvägen klass 8 som i sin tur ansluter till huvudvägen klass 7. Synpunkter som lyftes fram var risken att slaviskt hålla sig till en "trädstruktur" vid klassning, det är viktigt att även beakta underhållsaspekten och vägens beskaffenhet. KV-nämnden resonerade som så att det nog är vettigt att ha "trädstruktur-tänket" som bas men farligt att använda det tänket för schablonmässigt och strikt - vägens underhåll och beskaffenhet bör också vägas in i klassningen. Utifrån detta resonemang så

tror KV-nämnden att det blir svårt att automatklassa företeelsen funktionell vägklass.

Definitionen av funktionell vägklass tycker KV-nämnden är ok. Nämnden uttryckte att delar av definitionen av funktionell vägklass 8 ska ändras till **”Normalvägarna har vanligen löpande underhåll”**

## **4.2 Dynamiska data i Krönt Vägval**

Dynamiska avstängningar gällande vägarbeten och tillfälliga bärighetsnedsättningar är nu införd i en testmiljö hos Triona som på mötet förevisades av Linnea Holmgren. Inom kort planeras att implementera dynamiska avstängningar i en testmiljö hos Biometria där möjlighet kommer att finnas för branschen att testrutta. Innan denna funktionalitet kan implementeras i produktionsmiljön behöver ett antal delbeslut och ställningstaganden tas. I bifogad fil återfinns ett antal frågor som branschen behöver fundera på. Konsekvenserna av ett införande av dynamiska data kommer fortsatt att diskuteras under hösten 2021. Frågor att fundera på samt en kortfattat beskrivning av dynamiska data återfinns i bifogad fil, dynamiska data.pptxc.

## **4.3 Införande av expanderat nät (Länk-Länk) i Krönt Vägval.**

Lars-Erik gick igenom funktionaliteten i LÄNK-LÄNK(expanderat nät) som planeras att lyftas in i produktionsmiljön. Ett testförfarande kommer att ske där branschen testkör den nya ruttmotorn, Detta kommer att bli aktuellt de närmaste veckorna. Antalet testpiloter blir mellan 7-10 st, där KV-nämndens ledamöter utgör ca hälften. Funktionalitetsförbättringar och ytterligare utveckling, som ett expanderat nät ger möjligheter till, beskrivs i korthet i bifogad fil, LÄNK-LÄNK.pptx.

# **5. Föregående protokoll(2020-03-31)**

5.1 5.1 459813. Ulvstavägarnas SFF, trafik vissa vägar\_Ockelbo. Parkerar. Kommentar: beslutades att parkera ärendet till nästa KV-nämndsmöte. Beslut på KV-nämnden den 27/1 att bifalla anmälares önskemål, d.v.s. stänga av Krönt Vägvals ruttning över vägsamfälligheten. Avstängningen kommer att ske med dynamic block. Ingrid Thelin tar kontakt med vägsamfälligheten och undersöker om de kan sätta upp skyltar som

förbjuder genomfart. Ärendet kvarstår till dess att nämnden erhållit information om eventuell uppsättning av skyltar har ägt rum. Beslut på KV-nämnden den 17/2 att låta ärendet kvarstå i avvaktan på besked från samfälligheten att de satt upp skyltar(förbud mot genomfart) och rapporterat detta till Trafikverket(NVDB). Beslut på KV-nämnden den 18/3 att låta ärendet kvarstå.

#### 5.2 5.4 469738. Svängbegränsning mm Vallby Torstuna.

Parkeras. Kommentar: Beslutades att Biometria kontaktar Karl Hedin och Mellanskog för att höra deras synpunkter gällande önskemålet att inte köra den enskilda vägen, den smala vägen samt att i korsningar inte genomföra svängar i vissa riktningar. Beslutades på KV-nämnden den 18/3, efter sondering med Mellanskog och Karl Hedin, att mätning genomförs av aktuell sväng. Aktuellt regelverk beaktas gällande möjlighet att svänga med bil och släp. Mätningen utförs av Gunnar Svenson och Leif Danielsson och genomförs på rummet. Ärendet kvarstår. Ärendet parkerades ånyo på KV-nämnden den 31/3. Mätning av svängmöjligheten i de aktuella korsningarna planeras att utföras innan KV-nämndens möte i april. **Vid KV-nämnden den 21/4 konstaterades att ingen mätning utförts och därför beslutade nämnden att parkera ärendet till nämndsmötet den 12/5.**

#### 5.3 5.7 470778. Tvär motbacke vid Vallberget Billerud-Korsnäs Lima bosp.

Parkeras. Kommentar: Ingrid Thelin kollar med kollegor andra åkerier gällande svårigheterna vid backen(Valberget). Är det en sommar/vinter problematik? Ingrid återkopplade på KV-nämnden den 31/3 synpunkter från åkerier och kollegor och konstaterade att de föredrar den längre enskilda vägen. Fiskarheden som köpare av virket håller fast vid att KV:s rutt ska gälla. Beslutades att Biometria även pratar med Lima besparingskog, som äger skog längs den aktuella Krönt Vägval rutten, för att höra deras synpunkt gällande vägens lämplighet för virkestransporter. **Biometria har pratat med Lima besparingskog och de tycker att vägen vid Valberget är brant och smal och bör nog undvikas, de föreslog stället ett nordligt ruttningsalternativ. Beslutades på KV-nämnden den 21/4 att Biometria tar en förnyad kontakt med Fiskarheden med syftet att diskutera det besvärliga vägavsnittet vid Valberget.**

#### 5.4 8.6 477559. Flera "fel" på skogsbilvägarna ger fel KV.

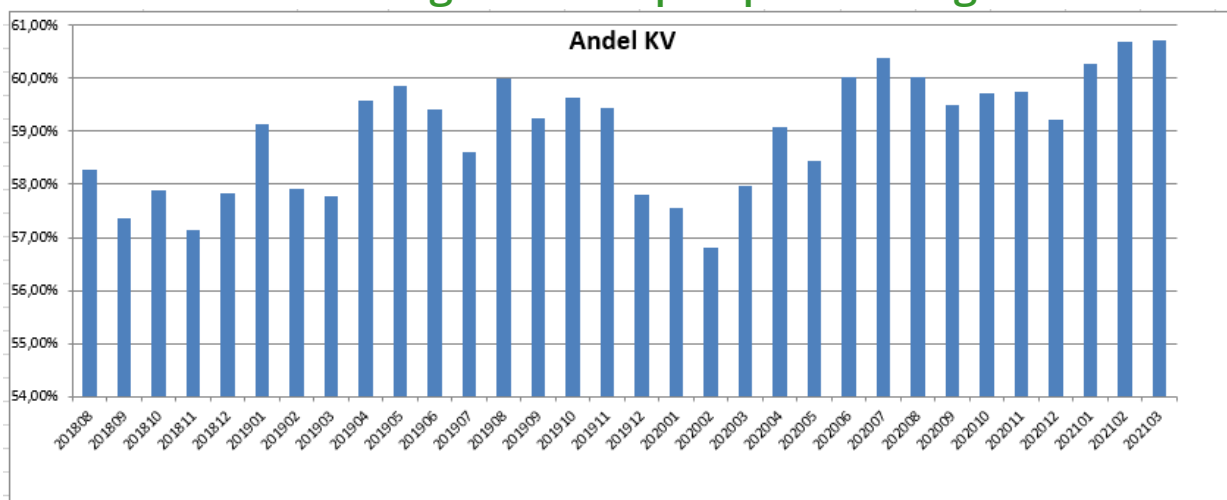
Parkeras: Kommentar: Ärendet till vägklassningsprojektet i syd för granskning och eventuell omklassning. **På KV-nämnden den 21/4 redovisade Jonas Karlsson från vägklassningsprojektet resultatet av omklassningen och resultat blev det samma som vid den första klassningen och**

**slutsatsen på nämnden blev därför att svängmöjlighetsklass 3 får kvarstå vid de aktuella svängarna. Ärendet avslutas därmed.**

## 6. Nytt Trafikverket.

Inget nytt rapporterades.

## 7. Andel Krönt Vägval i transportpristräkningen.



**60,76 %** för februari månad. **74,1%** när det gäller rundvirkestransporter inklusive biobränsletransporter från skog.

## 8. Avvikelse rapporter-beslut.

### 8.1 480046. Avvikelse Krönt Vägval.

Avslag. Kommentar: Motivet till avslag är att parterna i aktuell geografi inte är överens om vilket ruttningalternativ som är att föredra och i linje med nämndens grundprinciper vid hantering av ärenden så beslutande nämnden om avslag. Nämnden har beaktat Trafiksäkerhetsaspekterna i beslutet.

### 8.2 479167. Avgiftsväg Sillreforsvägen Ånge.

Bifall. Kommentar: En avstängning implementeras som ger ruttning enligt anmälares önskemål. Ärendet märks med båtad för framtida utveckling.

### 8.3 475876. Smal väg Skepptuna

Parkeras. Kommentar: Biometria ställer frågan till Ohlsen vad som specifikt är besvärligt i svängen. Gunnar S besöker korsningen och gör mätningar. Jonas Karlsson skickar gällande instruktion för mätning av svängar till KV-nämnden. Biometria kollar med Mellanskog gällande Skepptunavägens lämplighet för genomfart. Henrik Engman kollar med Sveaskog och Setra.

### 8.4 472763. Går ej svänga med släp Vallhammar.

Se ärende 475876

### 8.5 476086. Svängbeg. Vallhammar o smal väg Skepptuna.

Se ärende 475876

### 8.6 480751. Fel vägval

Nämnden informerades gällande det svar på ärendet som skickats till anmälaren.

### 8.7 480560. Avvikelse rapport väg med bom\_Ångemansbo\_Båtnad.

Bifall. Kommentar: En avstängning implementeras som ger ruttning enligt anmälares önskemål. Ärendet märks med båtnad för framtida utveckling.

### 8.8 476394. Tillfälliga nedsättningar – avstängningar i KV Realtidsdata.

Nämnden diskuterade ärendet med koppling till behov av realtidsdata i Krönt Vägval. Nämnden informerades också gällande det svar på ärendet som skickats till anmälaren.

## 9. Kommande möte.

12/5, kl 08.30-11,30 Teams

Vid protokollet

Justeras av:

**Biometria ek för**

Lars-Erik Jönsson

Dennis Rosell