



Bilaga 1 – Protokoll från Internat
2000-01-31 tom. 2000-02-01
2008-11-26

1 (9)



www.trafiken.nu

Datum

2000-02-07

Sekreterare

Liz Nordström,
Bengt Andersson

Protokoll från Internat, 2000-01-31--02-01

Tid: 2000-01-31--02-01, kl.12 -- kl.12
Plats: Vår Gård, Saltsjöbaden i Nacka
Närvarande: Alf Peterson, VST (alf.peterson@vv.se)
Berit Oscarsson, VST (berit.oscarsson@vv.se)
Liz Nordström, VST (liz.nordstrom@vv.se)
Lars Sandberg, VST (lars.sandberg@vv.se)
Anders Lindkvist, TFK (anders@tfk.se)
Hans-Åke Pettersson, Mobiplan (hap@mobiplan.se)
Monica Hildingsson, GFK (m.hildingsson@gfk.stockholm.se)
Anke Xyländer, GFK (anke.xylander@gfk.stockholm.se)
Ingvar Johansson, GFK (ingvar.johansson@gfk.stockholm.se)
Pavel Huzevka, GFK (pavel.huzevka@gfk.stockholm.se)
Gunnar Lundberg, GFK (gunnar.lundberg@gfk.stockholm.se)
Anders Eklind, GFK (anders.eklund@gfk.stockholm.se)
Marianne Nordén, SL (marianne.norden@sl.se)
Åke Lindström, SL (ake.lindstrom@sl.se)
Bengt Andersson, AerotechTelub (bengt.o.andersson@enator.se)
Lars Jembäcker, AerotechTelub (lars.jembacker@enator.se)
Tomas Lund, AerotechTelub (tomas.lund@enator.se)

Bilagor

Bilaga 1: Alfs OH-serie Block 1 "Verksamhetsmål"
Bilaga 2: Alfs OH serie "Roller och Ansvar - VV riktlinjer"

Protokollet justerat av:

Berit Oscarsson, VV

Monica Hildingsson, GFK

Åke Lindström, SL



Bilaga 1 – Protokoll från Internat
2000-01-31 tom. 2000-02-01
2008-11-26

2 (9)

Program dag 1 - 31 januari

Tid	Programpunkt	Ansvarig
12.00-13.00	Lunch	
13.00-15.00	Inledning Upplägget av seminariet Verksamhetsmål - Visionen - håller den? - Målgrupper	Alf Peterson Lars Jernbäcker Liz Nordström
15.00-15.30	Fika	
15.30-18.30	Roller och ansvar Riktlinjer hos VST, GFK resp. SL Grupparbeten - Samarbetsroller - Principdiskussion -- Förvaltning -- Utveckling Sammanfattning/Slutsatser	Alf Peterson Respektive org.

Program dag 2 - 1 februari

Tid	Programpunkt	Ansvarig
08.00-10.00	Genomförande Publik version 1: 2000-07-01 - Specifikation - Drift - Finansiering Publik version 2: 2001-01-01 - Specifikation - Drift - Finansiering	Bengt Andersson
10.00-10.30	Fika	
10.30-12.00	Fortsättning från tidigare block Sammanfattning av internatet	Lars Jernbäcker
12.00	Lunch	



Inledning

Alf Peterson hälsade alla hjärtligt välkomna till internatet. Efter några korta ord om praktiska saker lämnade han över ordet till Lars Jernbäcker som hade blivit utsedd till diskussionsledare.

Lars Jernbäcker började med att förklara syftet med och upplägget av dagarna och gick kortfattat igenom programpunkterna som kan sägas bestå av tre block; Vision och målbild, Roller och ansvar samt Genomförande.

Lars påminde om en viktig tidpunkt som vi har framför oss, nämligen den 1/7 2000, då en första publik version av en gemensam webbplats ska lanseras. Detta är så att säga "officiellt" eftersom det tidigare har meddelats vid en presskonferens angående den nya Vägtrafikcentralen (VTC) i Stockholm.

Därefter gjordes en personlig presentation "varvet runt" av respektive deltagare (17 st.).

Till sekreterare dag 1 respektive dag 2 utsågs Bengt Andersson respektive Liz Nordström.

Block 1 - Verksamhetsmål

Alf Peterson fortsatte med att ge en översiktlig bakgrund till hela problemområdet. Trafikvolymen ökar hela tiden och behovet av samverkan blir bara större. Det finns dessutom ett regeringsdirektiv som ger inriktningen till "hur samordnad vägtrafikledning kan åstadkommas".

Av tradition, sedan 60-talet, har varje organisation hanterat dessa frågor separat och på sitt eget sätt, man har byggt öar med information speciellt anpassade för sina egna verksamheter. "Nu är det dags att bygga broar mellan öarna", menade Alf. Speciellt med tanke vad vi har framför oss - ett ökat informationsinnehåll i både produkter och tjänster, vilka starkt är IT-beroende.

Vägtrafik- och hela transportsystemet är ett mycket komplext system. Det finns flera olika aktörer som ansvarar för väghållningen och ännu fler aktörer som är brukare av transportsystemet. Av flera skäl är det därför rimligt att man kan optimera nyttjandet.

Analysen visar att transportsystemet har ett omfattande behov av information. Vad krävs då för att åstadkomma detta? Först och främst måste det ske en utväxling av data mellan aktörerna inom transportsystemet och detta med hjälp av en gemensam IT-infrastruktur. Informationen vi talar om har ett visst värde, och i sammanställd form ett större värde, dvs. här är 1+1 >2. Detta är ett mycket viktigt konstaterande och centralt i hela problemställningen.

Andra viktiga frågeställningar att behandla inför fortsättningen är; Vem äger informationen? Vem har tolkningsföreträde? Hur ska förvaltningen gå till? Befintliga parter kommer dessutom helt klart att få nya roller och nya aktörer kommer att tillkomma.

Det är nu vi på allvar kan börja tala om ITS, dvs. "smarta transportlösningar baserade på IT".

Se hela OH-serien i bilaga 1.



Vision och mål

Liz Nordström tog ordet och delade ut ett papper med underlag till texter för vision, målbild och målgrupper. Underlagen baserade sig på tidigare dokumentation som tagits fram i projektet. Deltagarna delades in i följande tre grupper:

Grupp 1: Marianne N, Bengt A, Lars S, Monica H, Berit O
Grupp 2: Åke L, Hans-Åke P, Gunnar L, Alf P, Tomas L
Grupp 3: Anders L, Ingvar J, Pavel ?, Anke X, Anders E, Liz N

Understrukna namn fick ansvar för att redovisa grupparbetet.

Syftet med grupparbetet var att "försöka hitta en gemensam målbild som alla parter ställer upp på". Grupperna fick i uppgift att svara på följande frågor: Är målen relevanta? Är vissa mål mer långsiktiga? Kortsiktiga? Vad är långsiktigt respektive kortsiktigt? Behöver målen omformuleras? Saknas något? Grupperna skulle även fundera på vilka målgrupperna är och vilken geografisk spridning som bör omfattas.

Efter genomfört grupparbete redovisades synpunkter och eventuella svar på ställda frågor från respektive grupp. Kompletterande frågor och invändningar diskuterades.

Eftersom många nya olika synpunkter och aspekter av vision och målbild belystes under grupparbetet bestämdes det att en liten grupp bestående av Hans-Åke P, Bengt A och Liz N fick kvällen på sig att sammanställa en gemensam text för vision och mål på övergripande nivå. Denna text redovisades sedan dag 2 för deltagarna.

Mötet accepterade skrivelsen av vision och mål efter vissa korrigeringar och tillägg av optimeringsmål, restid och skrivelse om parternas övergripande mål.

Följande text avseende vision och övergripande mål **godkändes och accepterades** alltså av alla deltagare och organisationer. Det kan tillkomma vissa omskrivningar men sakinnehållet är parterna ense om.

Vision

Vi bidrar till att optimera utnyttjandet av transportsystemet genom att tillhandahålla en tillförlitlig helhetsbild av trafiksituationen vilket ger trafikanten ökad möjlighet att välja ett smart resande.

Övergripande mål

- **Vi ska bidra till organisationernas övergripande verksamhetsmål som omfattar ökad effektivitet och framkomlighet samt förbättringar av trafiksäkerhet och miljö.**
- **Vi ska tillhandahålla kvalitetssäkrad trafikinformation med hög tillgänglighet.** Användaren ska på ett snabbt och enkelt sätt kunna tillgodogöra sig information. Vidare ska den vara av god kvalitet och av hög tillgänglighet under dygnet.
- **Vi ska tillhandahålla enhetlig information för alla trafikslag inom Stockholmsregionen.** Informationen ska vara enhetligt utformad så användaren lätt och snabbt känner igen sig.
- **Vi ska tillhandahålla information om aktuell och förväntad trafiksituation.** Informationen som tillhandahålls ska vara i realtid. Man ska även få information om predikterade restider utifrån väghållarnas och andra operatörers planerade/aktuella störningar/evenemang.



- **Vi ska säkerhetsställa att information görs tillgänglig till alla grupper av trafikanter via olika kommunikationsmedier.**
Informationen ska rikta sig till såväl privat- som yrkesbilister, kollektivresenären, vaneresenären och sällanresenären, funktionshandikappade, cyklister etc.
- **Vi ska skapa valfrihet genom att medvetandegöra flera olika färdalternativ.**
Informationen som sprids ska tydliggöra möjligheterna att påverka sin restid utifrån ändringar av tidpunkt, färdväg och/eller kombination av färdväg.
- **Vi ska genom samverkan underlätta de olika operatörernas verksamhet.**
Ett grundläggande mål i samverkan är de synergieffekter som uppkommer då vi får en ökad insikt i varandras verksamhetsområden och på så sätt kan bidra till en effektivare användning av transportsystemet.

Direkt efter respektive målpunkt ovan finns en förtydligande kommentar till den korta målformuleringen.

Ovanstående text ska ligga till grund för det fortsatta arbetet och kommer att brytas ner ytterligare i strategiska mål och mätbara operativa mål.

Block 2 - Roller och ansvar

Riktlinjer hos VST, GFK resp. SL

Alf Peterson inledde avsnittet med att redovisa vilka tre riktlinjer Vägverket har vad gäller spridning av information; Offentlighetsprincipen (1), Sälja information (2), Aktivt gå ut med information (3).

1. När offentlighetsprincipen gäller, måste man lämna information och Vägverket måste hålla en hög service nivå mot allmänheten när information begärs enligt offentlighetsprincipen.
2. Vägverket får och kan tillhandahålla informationstjänster i mån av tid och resurser. Att bedriva uppdragsverksamhet får inte inkräkta på basverksamheten.
3. Vägverket ska hålla en hög servicenivå genom att aktivt tillhandahålla information till allmänheten och andra utomstående

Frågan är vad den dynamiska information vi här talar om kan klassificeras som.

Alf poängterade för övrigt att Vägverket ser det som mycket viktigt och angeläget att en samverkan mellan parterna kommer igång.

Se Alfs hela OH-serie i bilaga 2.

Hur offentlighetsprincipen ska tolkas vad gäller trafikinformation i realtid diskuterades ur flera olika aspekter. Är det möjligt att betrakta som en icke upprättad handling? Är verkligen "on-line data" offentlig? GFK berättade att de redan ställt frågan till sina jurister och uppmanade de övriga göra detsamma.

Åke Lindström meddelade att SL inte ännu har bestämt sig om de helt och fullt vill delta i samarbetet. Åke redogjorde för flera olika anledningar till detta. SL kan också tänka sig flera



olika alternativ för samverkan, det är t.ex. kanske inte nödvändigt att även respektive kundtjänster ska samlokaliseras.

Monica Hildingsson berättade att eftersom GFK har ett avtal beträffande VTC är detta ett helt naturligt och viktigt samarbete. Trafikmängden kommer med all säkerhet att öka ännu mer och väghållarna måste även samverka med kollektivtrafiken och vice versa, speciellt när trafiken har svårigheter i det ena eller andra systemet.

Grupparbete - Roller och ansvar

Uppgift för ett nytt grupparbete meddelades. Denna gång skulle respektive organisation arbeta var för sig. Uppgift - redogör för hur er organisation ser på följande:

- Utvecklingsfas: projektdeltagande, funktionsspecifikation, drift, informationsförsörjning, kvalitet, tillgänglighet, finansiering etc.
- Förvaltningsfas: informationsförsörjning, kvalitet, tillgänglighet, juridik, finansiering etc.

Gruppernas resultat redovisades kort enligt följande:

GFK kan till den första publika version kvalitetssäkra: P-ledssystem, planerade evenemang, planerade driftsjobb, dock ej gropregistret. GFK kommer att utse en ansvarig kontaktperson.

"Om SL går in i det här gör vi det helt och fullt", berättade Åke Lindström. SL kommer då att avsätta erforderliga resurser för detta. SL har idag kvalitetssäkrade funktioner för trafikvar, tidtabeller, trafikstörningsinfo. Mer info kommer efterhand.

På VV finns det en stor drivkraft för Internat. VV har dessutom sektorsansvar. Vägverket har flera olika data som är på väg att kvalitetssäkras, t.ex. vägdetektorer, kamerabilder, trafikmodell etc.

Block 3 - Genomförande

Systemöversikt

Bengt Andersson var föredragande under detta avsnitt, vilket inleddes med en öppen diskussion kring en översiktlig systemskiss som presenterades av honom.

Grovt sett består systemet av två block; ett datainsamlande per organisation och ett gemensamt för sammanställning av den gemensamma lägesbilden. Utifrån den gemensamma lägesbilden kan sedan information sorteras och anpassas för olika målgrupper via olika kommunikationsmedier.

En central tanke med att ha en gemensam databas/system är att externa avnämare av information endast har en punkt att hämta data ifrån, vilket kommer underlätta hantering och gränsyttefrågor avsevärt. I och med att man definierar en gemensam databas är det, i alla fall, på sikt lämpligt att arbeta fram en gemensam datamodell med gemensamma begrepp.

Detta ämne diskuterades livligt och flera möjliga vägar framåt berördes. Datex standarden som omfattas både av Data dictionary/datamodell och formatsyntax nämndes och även andra EU projekt (TransModel). Vägverket har börjat använda Datex, första fallet är vid överföring av trafikdata vid Öresundsbron. Att vi bör titta på standardiseringsfrågorna var mötet rörande eniga om, dock kommer det vara väl kort med tid för att få med detta också till den första milstolpen 1/7. Ett delprojekt bör definitivt ta hand om denna standardiseringsfråga.



Även andra gemensamma tekniska ämnen tog upp, t.ex. vägnätmodell, referenssystem. Vad kommer NVDB att innebära?

Idag har vi viss information som vi direkt kan lägga ut. För andra mer komplex information, t.ex. kombinationsresor måste vi enas om program/modeller att använda. Detta bygger på standardisering. Framöver måste vi hitta en gemensam standard för detta.

Hittills är det den gemensamma mittpunkten som har styrt systemutformningen, en annan variant är att mer försöka likrikta även gränssytorna mot systemen för datainsamling med hjälp av tydliga tekniska gränssytespecifikationer, detta är speciellt viktigt vid kommande upphandlingar av nya system.

Med tanke på nya VTC kommer det bli nödvändigt att man kan koppla ihop de olika systemen även kanske i nya kombinationer än vad som görs idag.

Hela detta resonemang talar för att en öppen systemarkitektur och öppna standarder ska användas.

Ett praktiskt tillvägagångssätt skulle kunna vara:

1. Steg 1 Gemensamt gränssnitt utåt från parterna. Tydligt gränssnitt
2. Steg 2 Gemensam begreppsvärld inne i databasen. Gemensam datamodell som vi lagrar data i.
3. Steg 3 Sedan arbeta för att få till gemensamma standarder ute i organisationerna. Standarder för kommunikation.

Startas därefter ett nytt projekt har man en gemensam standard och det kan då med automatik kommunicera med de övriga.

VST har valt att inte intervensera inne i delsystemen. Utan har satt krav på kommunikationen upp till överordnade system.

Projektdefinition - webbplats för "Trafik i Stockholm"

Inför mötet hade en äldre version av ett utkast till projektdefinition sänds ut. Till dagens diskussion hade Bengt Andersson överarbetat denna ytterligare till en ny utgåva. Utskrift av dokumentet delades ut till deltagarna.

Bengt fokuserade härmed presentationen på några viktiga punkter i projektdefinitionen. Det är ytterst viktigt att man definierar vad projektet ska leverera, dvs. vad målet med projektet är. Man ska också vara tydlig med hur det som leveras ska godkännas, annars vet man aldrig när man är klar. Projektet måste också tydligt få veta vilka förutsättningarna är, dvs. vilka inleveranser till projektet kommer att ske och när.

Ett projekt av denna karaktär bör planeras för flera versioner/etapper redan från början. Vi kan omöjligen tänka på allt eller göra allt rätt från början.

Projektorganisation

Ett principiellt förslag till projektorganisation presenterades härefter.

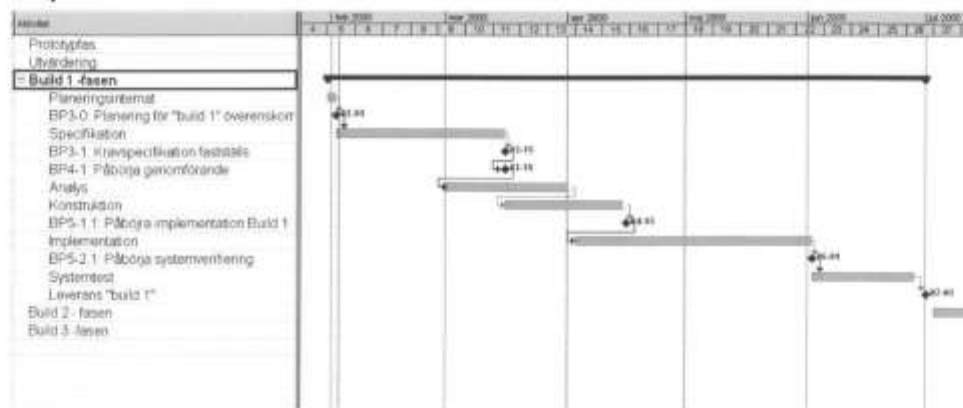
Projektorganisationen bör bestå av styrgupp, projektledning, referensgrupp, teknikgrupp samt delprojekt. Projektet bemannas med resurser från respektive organisation.



För att kunna komma i mål med nästa etapp till 1/7 bör projektet delas upp i flera delprojekt, det presenterade förslaget omfattade minst 3 st. I grupparbetet, se nedan, togs sedan fler förslag till delprojekt fram.

Flera olika aspekter av genomförandet diskuteras efterhand, t.ex. systemlösningen måste överensstämja med VTCs tekniska plattform, dvs. det måste säkerställas att information kan utbytas mellan systemen. Alla parter bör få ta del av hur VTC den tekniska plattformen för VTC kommer att se ut.

Tidplan



Figur: Tidplan för "build 1"

Ovanstående förslag till tidplan presenterades. Kommer vi igång omgående har vi ca 5 månader på oss till den 1/7, det är inte gott om tid. Specifikationsfasen bör startas snarast och bör vara avklarad till mitten av mars, därefter kommer analys-, konstruktions-, implementations- och testfaserna. Där det är möjligt bör faserna tjuvstarta så att kalendertiden utnyttjas optimalt.

Grupparbete - delprojekt

Den föreslagna projektdefinitionen omfattade tre delprojekt; "Indata och gränssnitt", "Funktion och presentation" samt "Information och support".

Frågan till nästa grupparbete var helt enkelt att ge förslag till fler delprojekt och att ge förutsättningarna för den egna organisationens deltagande i projektet.

Vilka delprojekt ska man ha? Ska det till fler delprojekt? Drift frågan? Vad händer efter att Version1 leverats? Hur hanterar vi förvaltningen/driften av det här? Vem har resurser att sköta och utveckla? Hur garanterar vi informationsförsörjning? Hur jobbar vi med det fram tills dess att VTC är färdig?

Vid redovisningarna framkom ett behov av flera delprojekt, t.ex.:

- Gemensam datamodell, standarder
- Gemensam kartdatabas, (NVDB)
- Riktlinjer för informationsförsörjning
- Drift och förvaltning efter den 1/7



- Informationens innehåll, vilka kriterier ska gälla när man går ut med info
- Utvärdering
- Kundsupport/tjänst, frågor och svar
- Test och dokumentation
- Hur ska externa förfrågningar om tillgång till data för externa tillämpningar hanteras?
- Marknadsföring, reklam

Eventuellt bör även något delprojekt skilja ut etapp2/3 som kommer att ha en annorlunda karaktär jämfört med etapp 1.

SL framförde önskemål om ett strategidokument. VTC och detta projekt ligger nära samman och det kommer bli ett viktigt vägval för SL. Ska t.ex. SL ha en egen Trafikantinformation eller ska den vara gemensam med VTC. Detta behöver i sin tur inte utesluta att man kan hantera informationen på ett gemensamt sätt.

Styrgruppen måste ha ett konstituerande möte snarast. Vägverket blev utsedd till sammankallande. Projektledare för genomförandefasen - förbereda publik version 1 - Bengt tillsattes och gavs i uppgift att köra vidare.

Sammanfattning

Lars Jernbäcker sammanfattade dagarna samt överlämnade ordet till några nyckelpersoner för att få deras åsikter om internatet.

Ett resultat av dessa två dagar är att parterna har enats om gemensam visionsbild och gemensam målbild förutsatt vissa förändringar. Man har fått en inblick i kommande hårt arbete. Det är bra att se att det råder en samsyn mellan parterna när det gäller fokusera på information, bygga öppna system, verka för standards.

Alf: Vi ska vårda de öppna diskussionerna och den goda kontakten. Det utgör ett viktigt medel för att nå målen. Vi har en tuff resa framför oss med omfattande förankringsarbete. Samarbetet bör vara i fokus.

Monica: Betoningen på internatet har legat på att diskutera information. Det är viktigt att den frågan kommer upp. Vissa frågor som avhandlats skulle kanske retts ut redan tidigare. GFK ser mycket positivt på SLs deltagande - alla måste vara med på båten. Vi som befinner oss på tjänstemannanivå kan komma långt med gott samarbete.

Åke: Det har varit mycket givande dagar. Frågorna "Vem?" och "Varför?" har svarats på under dessa dagar. Kommer sent i processen men är oerhört viktiga frågor.