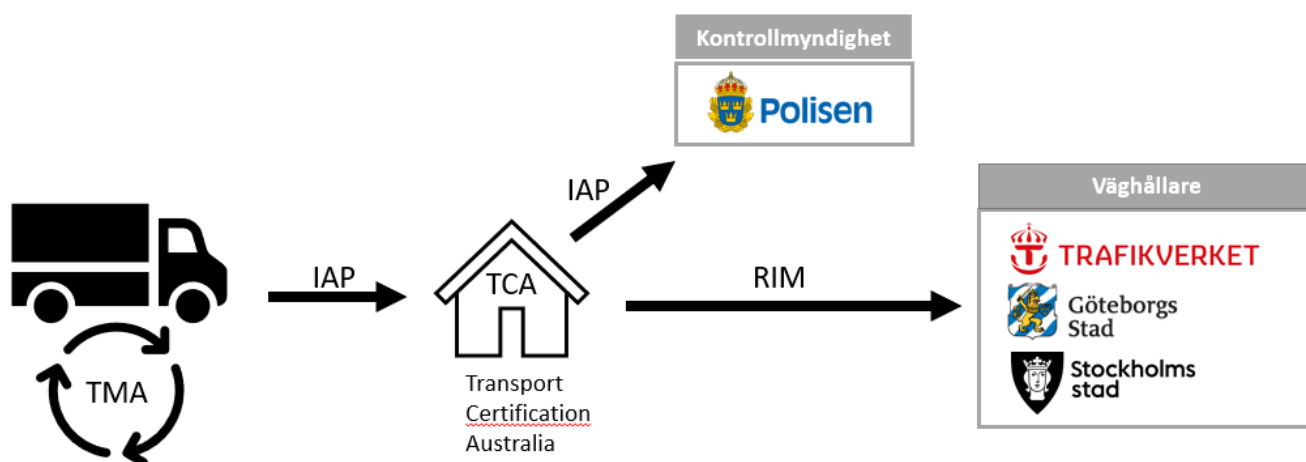


Utveckling av informationshantering inom och från den smarta zonen

Hur data från fordon, till exempel vid transportdispenser, kan hanteras och användas är inte en fråga som är unik för det svenska transportsystemet, därför är det relevant att titta på hur andra länder med snarlika traditioner kring lagstiftning - som Australien, Italien eller Litauen - arbetar med denna fråga.

I Australien delas data från fordon in i tre kategorier. I den första kategorin finns tvingande data som går till kontrollmyndighet (bevis på överträdelse) kallat Intelligent Access Program (IAP) och som är reglerat genom lagstiftningen Heavy Vehicle National Law Act 2013 (individuella data). En annan kategori är frivilliga data rörande transporten kallat Telematics Monitoring Application (TMA) och som kan användas som förarstöd under genomförandet av transporten (individuella data). En tredje kategori är frivillig vägdata kallat Road Infrastructure Management (RIM) och som går till väghållaren (aggregerade data). Eftersom data har olika mottagare och olika villkor finns det en halvstatlig organisation kallat Transport Certification Australia (TCA) som samlar in data och sedan skickar den vidare till rätt mottagare och vars syfte är att bygga förtroende för datadelningen. I ett beslut om transportdispens i Australien kan till exempel väghållaren ställa krav på att IAP-data levereras till TCA. Om insamlad IAP-data sedan visar på en lagöverträdelse rapporteras detta vidare av organisationen till Polismyndigheten. Men eftersom TCA sitter mellan föraren och Polismyndigheten ser organisationen till så att Polismyndigheten bara får data om dispensöverträdelsen och inte också samtidigt tillgång till annan data. Se Figur 1 för en översiktlig illustration av detta, samt några referenser till motsvarande svenska aktörer.



Figur 1 Exempel på hur det koncept som används i Australien för datadelning skulle kunna översättas till en svensk kontext

Det är intressant att bygga vidare på idéerna från Australien, men de behöver anpassas till en svensk kontext. I Sverige har inte väghållaren någon kontrollbefogenhet utan den rätten tillkommer enbart Polismyndigheten. Väghållaren ska således inte övervaka och samla in data om föraren/transportören följt villkoren i till exempel ett beslut om transportdispens. För att möjliggöra uppskalning av återkopplingen avseende genomförd transport behöver således Polismyndigheten vara involverad och intresserad av att ta hand om data som visar på en lagöverträdelse. Om data ska användas som bevis för att ett brott har begåtts behöver det arbetas vidare med validering och kvalitetssäkring för att bygga tillit och trovärdighet för systemet.

I Australien samlas också aggregerad vägdata in om hur vägen har använts. En intressant fråga i detta sammanhang är vem är mottagare av vägdata på väghållarnivå? När en transportdispens är beslutad och expedierad är ärendet idag avslutat hos kommunen. Den enheten som beslutade om transportdispens har således inget öppet ärende som data kan kopplas till. En fråga som är intressant att utreda vidare är vilken enhet inom

kommunen/Trafikverket som är mottagare av aggregerad vägdata och hur deras behov av data ser ut.

	Tvingande data	Frivillig data	Frivillig data
	<ul style="list-style-type: none"> • Bevis på överträdelse • Förmedlas till kontrollmyndighet • Individuell data 	<ul style="list-style-type: none"> • Förarstöd i genomförande av transporten • Individuell data 	<ul style="list-style-type: none"> • Information om genomförd transport • Förmedlas till väghållare • Aggregerad data
Sverige	Polismyndigheten	Förare/Åkeri	Väghållare (Trafikverket, kommuner, etc)
Australien	Intelligent Access Program (IAP) Reglerad via lag	<u>Telematics Monitoring Application (TMA)</u>	Road <u>Infrastructure Management (RIM)</u>