Statens vegvesen

INNSPILL TIL DIALOGKONFERANSE

Digitalisert regelverk for veg- og transportsektoren

28. oktober 2026



Takk for alle spørsmålene og innspillene dere delte med oss i Mentimeter! Nedenfor har vi samlet spørsmålene og kommentert dem så godt vi kan basert på det vi vet i dag. Vi håper svarene gir et godt grunnlag for videre refleksjon og gode innspill.

Vi spør: Er det noe som er uklart eller noe dere trenger mer informasjon om for å kunne gi innspill?

Deres innspill:

1.1 description in english! isn't this large enough to be published outside Doffin, e.g. TED

Svar: Anskaffelsen vil bli kunngjort på TED og vil dermed være åpen for leverandører fra hele EU/EØS. Av hensyn til behovet for tett dialog i utviklingsarbeidet, forutsetter vi likevel at nøkkelpersonell må kunne kommunisere på norsk, svensk eller dansk. Konkurransedokumentene vil bli publisert på norsk.

1.2 I hvilken grad har dere vært i kontakt med andre direktorater som også forvalter maskinlesbart regelverk og forvaltning av dette?

Svar: I konseptfasen har vi vært i kontakt med Skatteetaten og UDI.

1.3 Do you have any technical requirements at this point in time?

Svar: Vi har på nåværende tidspunkt ikke fastsatt detaljerte tekniske krav. Arbeidet er fortsatt på konseptnivå, med fokus på behov, kapabiliteter og anvendelsesmønstre. Markedsdialogen skal bidra til å konkretisere hvilke tekniske krav som bør stilles senere. Vi ser likevel noen overordnede tekniske behov, for eksempel knyttet til sikkerhet, sporbarhet, versjonering, metadata, kvalitetssikring og forvaltning.

1.4 Direktoratet for byggkvalitet har allerede gjort mye på dette. Har dere vært i kontakt med de?

Svar: Vi har ikke vært i kontakt med DiBK i konseptfasen, men vi har fulgt utviklingen i DiBK gjennom *nettverk for digitalisering, regelverk og tjenester* i regi av Norsk regnesentral. Vi har ikke

vurdert DiBK som direkte relevant for plattformen, men tar gjerne imot informasjon dersom det er et spesifikt system hos DiBK som vi bør undersøke nærmere.

1.5 I og med at regelverket skal være maskinkjørbart, er det ønsket at man skal redigere en bestemmelse om gangen i et strukturert grensesnitt?

Svar: Det er nødvendig at man skal kunne redigere spesifikke bestemmelser, krav eller tekster. Disse endringene utgjør som regel behov for en ny versjon av et spesifikt dokument eller del av regelverk.

1.6 i hvilken grad vi dere sørge for å utvikle eller påvirke standarder på dette området? XML'en til Lovdata er f.eks utdatert. Dette er viktig for å få utbredelse i offentlig sektor utover SVV

Svar: Vi har foreløpig ikke tatt stilling til dette. Det er nærliggende at vi vil ha andre behov enn modellen til Lovdata er laget for, både med tanke på metadata og semantikk ellers. Vi tar gjerne imot innspill til hva vi bør se på og vurdere.

1.7 Hva er ambisjonsnivået for å teknisk sett eie løsningen? Typ kildekode.

Svar: Ambisjonen er å ha høy grad av kontroll og eierskap til løsningen. Samtidig er det for tidlig å konkludere med at vi skal eie all kildekode eller alle komponenter fullt ut. Hvilket nivå av teknisk eierskap som er riktig vil avhenge av løsningsmodell, bruk av standardprodukter, integrasjoner og forvaltningsbehov. Dette er derfor noe vi ønsker å vurdere videre som del av konsept- og anskaffelsesarbeidet.

1.8 Hvor mye utviklingskapasitet tenker/ønsker dere å stille med selv?

Svar: Det avhenger av hvilke svar vi får inn i denne dialogen og i hovedanskaffelsen. Dersom det finnes gode løsninger på markedet allerede, vil vi i stor grad basere oss på tilpasninger og videreutvikling hos leverandør. Hvis vi ikke finner noen gode alternativer, må vi vurdere om egenutvikling er mer egnet.

1.9 Hur ser ni Kiboks roll i framtida plattform?

Svar: Plattformen må være kompatibel med KIBOK. KIBOK benytter i dag xml-format som input.

1.10 Ser ni framför er en helhetslösning eller mer en modulär arkitektur där sök/RAG, författarverktyg och regelmotor kan levereras som separata standardkomponenter?

Svar: Vi beskriver først og fremst behov og kapabiliteter, og har ikke låst den tekniske arkitekturen. En modulær løsning med separate komponenter for forfatter-/modelleringsverktøy, søk/RAG og regelmotor kan være aktuell, men også en mer samlet løsning, så lenge krav til samhandling, felles regelgrunnlag, metadata, versjonering, sporbarhet og forvaltning ivaretas. Markedsdialogen skal blant annet gi oss bedre forståelse av hvilke modeller leverandørene kan tilby, og hvilke avhengigheter og begrensninger de ulike alternativene har.

1.11 Jeg lurer på om man generelt i vegvesenet har bestemt seg for en fremtidsrettet strategisk plattform! *[Oppfølgingsspørsmål:]* **Det som menes med fremtidsrettet strategisk plattform er at man har én løsning for samtlige funksjoner som potensielt snakker med flere systemer, har vegvesnet et slikt system i dag?**

Svar: I denne konteksten ser vi på mulighetene for en felles plattform som samler all nødvendig funksjonalitet knyttet til regelverksutvikling og -forvaltning. Vi har ikke et slikt system i dag.

1.12 Finns det material som måste scannas in?

Svar: Så langt vi kjenner til er alle regelkildene tilgjengelig i XML eller PDF i dag.

1.13 Hvor dynamiske / statiske er regelverket? Hvor ofte er det endringer på dette?

Svar: Deler av regelverket for vegnormaler gjøres det regelmessige oppdateringer på årlig. Det er ønskelig at det skal være mulig å gjøre mindre endringer ved behov. For forskrifter har Vegvesenet de siste årene ligget på rundt 30 høringer i året, og det gjenspeiler omtrent hvor hyppig regelverket endres per i dag.

1.14 Har dere vurdert å knytte dette til organiseringen som gjøres med produktområder i SVV? Og da heller ta inn kompetansen som trengs for å sette sammen team som kan eie problemet som skal løses?

Svar: I første omgang må vi gjennomføre en anskaffelse, men på sikt kan det være en god idé å organisere forvaltningen av regelverket som produktteam. Vi tar med oss innspillet videre.

1.15 Hva med begrep og semantikk. Skal dette være en del av løsningen?

Svar: Vi har hatt dialog med Data governance i Statens vegvesen, som blant annet jobber med begrepskatalog og ontologier. Vi ønsker å bygge en plattform som er integrert mot begrepskatalogen og støtter opp under semantisk interoperabilitet.

1.16 Standard Online bruker NISO STS (Standards Tag Suite), en internasjonal, åpen standard som er spesielt utviklet for publisering og strukturering av standarder i maskinlesbart format. Vurdert dette?

Svar: Vi har ikke vurdert denne standarden, men takker for innspillet og tar det med oss videre i konseptet.

1.17 Skal løsningen kjøres / etableres på eksisternde teknologi stack hos SVV? Og hva består slik plattform / tech stack av?

Svar: Det er foreløpig ikke besluttet at hele løsningen skal etableres på eksisterende teknologistack. Løsningen må kunne inngå i og samhandle med eksisterende IT-landskap, men hvordan de enkelte komponentene etableres og driftes vil avhenge av valgt løsningskonsept. Relevante krav til teknologiplattform, integrasjon, sikkerhet, drift og eventuelle føringer for eksisterende stack vil konkretiseres i en senere fase. I markedsdialogen ønsker vi også innspill på hvilke etablerings- og integrasjonsmodeller leverandørene støtter.

1.18 Kan systemet tenkes åstøtte/ legge til rette for differensierte regler for ulike vegmyndigheter?

Svar: Regelverket som i dag planlegges inntatt i løsningen vil være nasjonalt gjeldende. Lokale retningslinjer knyttet til bestemte lokale kontekster ut fra veieierskap er ikke tenkt som del av plattformen. Plattformen skal ikke endre virkeområdet til regelverket.

1.19 Skal dette også brukes på tjenester til privatpersoner og næringsliv? Altså ikke fysiske objekter?

Svar: Ja, plattformen må tilrettelegge regelverket slik at det er tilgjengelig og lesbart for både privatpersoner og næringsliv.

1.20 Er plattformen tenkt for hele sektoren, slik at Nye Veier, fylkeskommuner og kommuner kan forvalte egne normaler og fravik i samme struktur?

Svar: Plattformen er tenkt å omfatte Statens vegvesen sitt regelverk.

1.21 The slide presented by Oda, with Digitale Tjenester. How do you see the ratio between communications (digitale kanaler) and how much is pure data being processed?

Svar: Vi er usikre på om vi forstår spørsmålet. Regelverksplattformen skal først og fremst tilrettelegge for tilgjengeliggjøring av regelverksdata. Send oss gjerne en utfyllende tilbakemelding slik at vi kan forstå problemstillingen bedre.

1.22 Have you ensured a higher budget than today or are you aiming at a solution within existing budget?

Svar: Budsjett er ikke avklart ennå, men det er naturlig å øke budsjettet når vi går fra en forvaltningsfase til en nyanskaffelse. Når vi har bestemt avgrensning og ønsket funksjonalitet, vil vi starte arbeidet med å sikre nødvendig finansiering.

1.23 Hvor mange personer er det estimert at skal kunne redigere/forvalte regelverk?

Svar: Det avhenger av hvilke dokumenter som skal tas inn i ordningen. Vi anslår at omtrent 200 personer må ha tilgang til redigere og forvalte regelverk dersom plattformen omfatter vegnormaler, lover og forskrifter.

1.24 Omfatter prosjektet også regler for kjøretøyregisterert, som typegodkjenninger osv? Det er mange spesialistsystem, omfattet av lover og regler. Hvilke begrensninger i prosjektet ser dere for dere?

Svar: I denne fasen ønsker vi å undersøke ulike bruksområder. Send oss gjerne innspill om hvordan plattformen kan understøtte regler for kjøretøyregisteret og typegodkjenninger.

Vi spør: Hva mener du treffer godt og bør videreføres i konseptfasen?

Deres innspill:

2.1 Att lösningar till plattformen bygger på öppna gränssnitt , hög säkerhet

Svar: Takk for innspillet! Vi tar det med oss videre i konseptarbeidet.

Vi spør: Er det noe ved konseptet som mangler eller som vi bør se nærmere på?

Deres innspill:

3.1 Fint å få noen eksempler på maskinkjørbare elementer i vegnormalene

Svar: Vi ser for oss at forståelsen av de ulike kravene i vegnormalene vil kunne utgjøre elementer i maskinkjørbare prosesser. Dette kan enten være gjennom integrering av krav i prosjekteringsverktøy eller som deterministiske prosesser med ja/nei som utfall gitt spesifikk input.

3.2 Jeg tenker det er lurt å tenke helhetlig videre i konseptfasen og også fokusere på hvordan man skal kunne praktisere kontinuerlig forbedring.

Svar: Takk for innspillet! Vi tar det med oss videre i konseptarbeidet.

3.3 Har der noe innsiktsarbeid internt på brukerbehovene til dem som skal bruke systemet?

Svar: Ja, vi har innhentet innsikt om erfaringer med dagens system, og om ønsket fremtidig situasjon. Vi har også holdt interne møter og seminarer for å få innsikt i hvilke typer regelverk og bruksområder ansatte i vegvesenet ser nytte av.

3.4 Beskriv use cases, blitr tydligare att förstå era behov

Under gir vi seks eksempler på user stories for mulige use cases. Vi viser også til beskrivelsen av behovene til ulike brukergrupper i invitasjonen til dialogen.

- **User story 1 - Som leverandør av førerstøttesystemer**
  trenger jeg maskinlesbar tilgang til gjeldende trafikkregler for en bestemt strekning og kjøretøytype, slik at systemet mitt kan varsle og støtte føreren med riktige regler, for eksempel om fartsgrenser, vikeplikt og plassering, mens kjøretøyet er i bruk.
- **User story 2 - Som transportør av tungt og stort gods**
  trenger jeg å planlegge kjøreruten og kontrollere at kjøretøyet med last er innenfor tillatte dimensjoner og vektgrenser på hele strekningen, slik at jeg kan kjøre lovlig og trygt, unngå stans, bøter og skader på infrastruktur.
- **User story 3 - Som fagperson (saksbehandler eller regelverksforvalter)**
  ønsker jeg enkel tilgang til og god navigasjon i regelverket, samt tidligere tolkninger av gjeldende regelverk med tydelige kildehenvisninger, historikk og sporbarhet, slik at jeg kan gjøre korrekte vurderinger og etterprøve beslutningsgrunnlaget.
- **User story 4 - Som innbygger**
  trenger jeg enkel tilgang til gjeldende regelverk for vei og trafikk slik at jeg kan finne, forstå og følge reglene som gjelder for meg.
- **User story 5 - Som prosjekterende**
  ønsker jeg å kontrollere en vegmodell mot relevante krav direkte i prosjekteringsverktøyet, slik at aktuelle krav og avvik kan identifiseres under prosjekteringen.
- **User story 6 - Som regelverksforvalter**
  skal jeg kunne utarbeide eller endre en regel, kvalitetssikre innhold og sammenhenger, vurdere konsekvenser av endringen og publisere en ny, sporbar versjon av regelverket.

3.5 Har dere vurdert å gjøre det enkelt og bruke enkel, strukturert HTML? Dette er standardisert, kan leses av alle, inkludert AI og er lett å lese, publisere, importere og forvalte.

Svar: Ja, dette er en relevant tilnærming. Strukturert HTML kan være godt egnet for lesbarhet, publisering og maskinell behandling, også for KI. EUR-Lex er et godt eksempel på bruk av HTML, men HTML er ikke nødvendigvis det eneste formatet. Vi ser for oss at ulike formater kan brukes til ulike behov, blant annet metadata, versjonering, sporbarhet og eventuell formalisert beslutningslogikk.

3.6 Vanskelig å forstå hvordan dere har tenkt på eierskap

Svar: I denne fasen utforsker vi hva som finnes av systemer som vil kunne svare ut våre behov. Det er viktig at SVV enkelt kan utvikle plattformen/systemet når fremtidige behov melder seg. Det er ikke besluttet i hvilken grad SVV skal eie systemet i dag – dette avhenger av hva som finnes i markedet og hvilket budsjett prosjektet får.

3.7 Pass på å få interoperabilitet, f.eks mot EU

Svar: Takk for innspillet! Vi tar det med oss videre i konseptarbeidet.

3.8 Hur ser ni på säkerheten på all information/data?

Svar: Vi har ikke detaljert sikkerhetskravene ennå, men innebygget informasjonssikkerhet vil være en grunnleggende kapabilitet i løsningen. Mye av regelverksinformasjonen skal være åpent tilgjengelig, mens enkelte typer informasjon må kunne skjermes, for eksempel interne vurderinger og eventuelle personopplysninger. Løsningen må derfor støtte tilgangsstyring, sporbarhet og beskyttelse av informasjon. Ved bruk av KI må sikkerheten ivaretas på samme nivå som for øvrige deler av løsningen, og tilpasses informasjonen som behandles og hvordan KI brukes. Nærmere sikkerhetskrav vil konkretiseres i senere faser.

3.9 Følg med på Law as Code hos OECD: https://www.oecd.org/en/events/public-consultations/2026/07/consultation-on-the-digital-provision-of-law-towards-a-shared-reference-framework-for-law-as-code.html

Svar: Ja, vi følger med på dette arbeidet. OECDs referanserammeverk er svært relevant, særlig når det gjelder standardisering, interoperabilitet, sporbarhet og forvaltning av maskinkjørbart regelverk. Vårt konsept er foreløpig noe bredere, men det er naturlig å se dette i sammenheng med OECD-arbeidet, og vi kommer til å følge med på resultatene fra innspillsrunden til OECD i forbindelse med Law as Code.

3.10 Skal fravikssøknader og -vedtak struktureres og kobles til krav-ID, slik at prosjekterende kan se praksis for et konkret krav?

Svar: Det er for tidlig å si hvordan krav-ID kobles til fravikssøknader. Det er ikke planlagt for at prosjekterende skal kunne se praksis rundt etterlevelse og fravik knyttet til ulike krav.

3.11 Have you thought about maintaining the templates? Audit trails for changes to the templates etc. Assuming most are in PDF format or similar.

Svar: Vi har i dag digitaliserte maler i XML-format, som kan eksporteres til PDF. Vi ønsker å ivareta sporbarhet og historikk. Send oss gjerne utfyllende informasjon om problemstillingen.

3.12 Även om plattformen finns idag så behövs utveckling för gränsnitt för alla användare

Svar: Det er vi enige i. Plattformen vil først og fremst tilgjengeliggjøre regelverksdata, som Statens vegvesen og eksterne leverandører kan bruke til å utvikle gode brukergrensesnitt.

Øvrige spørsmål i teams

Deres spørsmål:

4.1 Det finnes en del løsninger på dette området i Europa. Vil dialogen og anskaffelser ta høyde for utenlandske aktører?

Svar: Se svar på spørsmål 1.1

4.2 Innspill kan være vanskelig for leverandører på grunn av konkurrerende leverandører i møtet, hvordan ser du på det?

Svar: Det forstår vi, og vi håper derfor flest mulig vil sende oss skriftlige innspill i etterkant av møtet. Alle innspill vil bli behandlet konfidensielt.

4.3 Er det tenkt at dette "digitale regelverk" skal skille på hvem - dvs. hvilken vegeier - de konkrete bestemmelsene gjelder for? Mao hvor er kommunene i dette arbeidet?

Svar: Se svar på spørsmål 1.18

4.4 **Hva tenker dere om lokale forskrifter fra kommune og fylkeskommuner? Det inngår vel i regelverket men er ikke åpent fra Lovdata. Skal disse inngå i løsningen?** *[Oppfølgende melding:]* **F.eks denne: https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2019-12-16-2013 - Er kanskje gammel moro og er erstattet av "Vegnormaler"?**

Svar: Det er ikke planlagt inntatt regelverk som ikke er nasjonalt gjeldende. Vi er fortsatt i utforskende fase for å vurdere omfanget av regelverket som skal inntas i løsningen.

Spørsmål sendt i etterkant av møtet

Deres spørsmål:

5.1 Er det lov til å komme med flere enn et svar til RFI'en? Eller kan kun en leverandør gi et svar?

Svar: Kun ett svar per leverandør.