

Innspill til Veglovutvalget:

digitalisering og trafikksikkerhet

Til: Veglovutvalget, veglovutvalget@sd.dep.no

Fra: VeiVakt AS, org.nr. 937 497 490

Dato: 13. oktober 2026

Deres referanse: 25/4033

Gjelder: Skriftlig innspill etter innspillsmøtet 13. oktober 2026

Sammendrag

Digitalisering vil gjøre veien tryggere – men bare hvis den digitale delen av veien er sikker. Dagens veglov sier lite om begge deler. Vi foreslår at den nye loven

1. slår fast at ansvaret for drift også omfatter å oppdage og varsle akutte farer, risikobasert og på hele veinettet, og at digital infrastruktur regnes som en del av veien
2. stiller krav om digital sikkerhet for hele kjeden, med felles nasjonale minstekrav og systemer som svikter trygt
3. avklarer ansvaret for data og kunstig intelligens (KI), også for private aktører i verdikjeden
4. gir veimyndighetene en klar hjemmel til å behandle data for å oppdage og varsle farer, med krav om innebygd personvern.

I tillegg ber vi utvalget vurdere en forsøkshjemmel for kontrollert utprøving av nye sikkerhetstiltak. Under hvert forslag gir vi et eksempel på hvordan det kan formuleres. Eksempelene viser hva vi mener bør reguleres, og er ikke ment som ferdig lovtekst.

Om oss og bakgrunnen for innspillet

VeiVakt AS er et lite norsk teknologiselskap fra Sørumsand. Vi utvikler et system som bruker sensorer og kunstig intelligens til å oppdage farer på veien: dyr, mennesker, stansede kjøretøy, ulykker, løsmasser og skred.

Systemet er under utvikling, og ingen anlegg er i drift ennå. Det skal varsle trafikantene før de kommer fram til faren, og ved en ulykke skal det også kunne varsle nødetatene. Det skal også kunne gi veimyndigheten oversikt over tilstanden på veien, slik at færre kontroller krever at noen reiser ut.

Vi takker for muligheten til å legge fram synspunktene våre i innspillsmøtet 13. oktober 2026. Dette innspillet utdyper forslagene vi presenterte der.

Vi skriver som en leverandør som skal ta i bruk ny teknologi på offentlig vei. Forslagene er likevel teknologinøytrale: De stiller krav til hva som skal oppnås, ikke til hvilken løsning som brukes.

Bakgrunn: trafikksikkerhet og digitalisering

I 2025 omkom 106 mennesker på norske veier, og 645 ble hardt skadd. Begge tallene økte fra året før. Målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 er høyst 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Vi er altså på mer enn det dobbelte.

Noen farer kan ingen veibygging fjerne: et dyr som krysser, glatt veibane, en bil som har stanset bak en sving eller et skred som har gått. I jaktåret 2025–2026 ble om lag 9 100 elg, hjort og rådyr påkjørt og drept av bil og tog, i gjennomsnitt 25 dyr hver dag. Tallet omfatter bare dyr som er registrert døde.

Slike farer oppstår på sekunder, mens veien er i bruk. Ofte får veieieren vite om dem først når noen melder fra. Sensorer langs veien kan oppdage farene og varsle trafikantene før de kjører inn i dem. Data fra veien kan gå til trafikksentraler, nødetater og etter hvert til kjøretøyene selv. Digital deteksjon og varsling kan også være et alternativ der viltgjerd og store konstruksjoner blir for dyre eller gir for store inngrep i naturen.

Men når veien blir digital, blir den digitale delen en del av sikkerheten. Et varsel som ikke kommer, et varsel som er feil, eller et system som blir angrepet, får følger på veien.

Mandatet peker på det samme. Det slår fast at dagens veglovgivning ikke tar tilstrekkelig hensyn til digitalisering og ny teknologi, og at loven ikke har noen bestemmelser om digital sikkerhet. Utvalget skal blant annet vurdere ansvaret for data og regler om informasjons- og IKT-sikkerhet, og legge til grunn at en ny veglov skal være teknologinøytral.

Forslag 1: Driftsansvar for å oppdage og varsle akutte farer

Vegtilsynet har i sitt innspill til utvalget pekt på at plan- og byggefasen er bedre regulert enn drift og vedlikehold. Det er i driften de akutte farene oppstår. Etter formålsbestemmelsen i § 1 a er det et mål at trafikken skal gå så trygt og godt som mulig, men loven sier lite om hva det betyr når veien er i bruk.

Vi foreslår at loven sier tydelig at ansvaret for drift også omfatter å ha oversikt over akutte farer i veibanen og å varsle trafikantene når det trengs. Kravet bør være risikobasert. Det betyr ikke utstyr på hver kilometer, men at veimyndigheten vurderer stedene der risikoen er størst – for eksempel kjente viltstrekninger, skredpunkter og tunneler – og velger tiltak der.

Kravet bør gjelde hele det offentlige veinettet. Kravet om styringssystem for trafikksikkerhet i § 11 b gjelder i dag bare riksveiene. For trafikanten spiller det ingen rolle hvem som eier veien.

Når digitale systemer gjør denne jobben, bør de regnes som en del av veien. Vegtilsynet har bedt om en tydelig definisjon av «vei» og «veiinfrastruktur». Vi foreslår at definisjonen også omfatter digital infrastruktur. Da følger de samme pliktene til drift, vedlikehold, beredskap og tilsyn med. Loven bør si hva som skal oppnås. Forskrifter og veinormaler bør si hvordan, slik at kravene kan følge teknologien.

Eksempel på formulering:

Veimyndigheten skal i driften av veien ha rutiner for å oppdage akutte farer i veibanen og for å varsle trafikantene og nødetatene når det er nødvendig. Tiltakene skal stå i forhold til risikoen på strekningen.

Til veien regnes også digital infrastruktur som brukes i driften av veien, blant annet sensorer, kommunikasjonsutstyr, varslingsanlegg og data som utstyret samler inn.

Forslag 2: Digital sikkerhet for den digitale veien

Et varselskilt som kan manipuleres, en sensor som kan slås ut, eller data som kan forfalskes, er en trafikkfare. Mandatet peker også på den nye sikkerhetspolitiske situasjonen og på behovet for regler om informasjons- og IKT-sikkerhet. Digital infrastruktur langs veien bør beskyttes som annen kritisk infrastruktur.

Vi foreslår at loven

- krever at veimyndighetenes styringssystem omfatter risikobasert digital sikkerhet
- gjør kravene gjeldende for hele kjeden, også for leverandører og andre som drifter eller kobler utstyr til veien
- krever at systemene svikter trygt: Ved feil skal de gå over i en trygg tilstand og melde fra
- gir hjemmel for forskrift om felles nasjonale minstekrav.

Varsler som sendes digitalt til kjøretøy, må kunne kontrolleres, slik at ingen kan sende falske varsler. EU har allerede etablert en felles tillitsmodell med digitale sertifikater for slike meldinger.

Norge har om lag 367 veimyndigheter – staten, fylkeskommunene og kommunene. Digital sikkerhet kan ikke løses 367 ganger, og små veieiere trenger felles krav og veiledning. Digitalsikkerhetsloven trådte i kraft 1. oktober 2025 og gjelder tilbydere av samfunnsviktige tjenester, også innen veitransport. Vi ber utvalget avklare hvordan veglova skal virke sammen med den, og hvilke krav som skal gjelde for veimyndigheter som eventuelt ikke er omfattet.

Eksempel på formulering:

Veimyndigheten skal sørge for forsvarlig digital sikkerhet for digital infrastruktur på sitt veinett, ut fra en vurdering av risiko. Plikten gjelder også for den som på vegne av veimyndigheten leverer, drifter eller kobler utstyr til veien. Departementet kan gi forskrift om minstekrav, håndtering av hendelser og om at systemer skal gå over i en trygg tilstand ved feil.

Forslag 3: Ansvar for data og kunstig intelligens

Mandatet ber utvalget vurdere ansvaret for feil og mangler ved data i et digitalt og navigerbart veinett. EU-regelverket gjør spørsmålet mer presserende:

- Det reviderte ITS-direktivet, (EU) 2023/2661, åpner for at også private aktører kan få plikter når de er en del av verdikjeden for viktige trafikkdata. Regjeringens EØS-notat om direktivet peker på at det er usikkert om dagens ITS-lov gir tilstrekkelig hjemmel til å pålegge private plikter.
- KI-forordningen regner som hovedregel KI-systemer som brukes som sikkerhetskomponenter i veitrafikken, som høyrisiko. Det gir plikter både for leverandøren og for den som tar systemet i bruk.

For en veimyndighet er det avgjørende å vite hva som skjer den gangen et varsel uteblir. Er det veimyndigheten, leverandøren eller trafikanten som har ansvaret? Uklarhet kan gjøre at veimyndigheter vegrer seg mot tiltak som samlet sett redder liv.

Vi ber utvalget vurdere at

1. loven slår fast at digitale varsler er et ekstra sikkerhetslag, og at de ikke erstatter trafikantens aktsomhetsplikt etter vegtrafikkloven § 3
2. det kan stilles krav til dokumentert ytelse og datakvalitet: hva systemet oppdager, under hvilke forhold, og hvor grensen for tillit går
3. ansvaret knyttes til om kravene er fulgt og systemet er vedlikeholdt, ikke til hvert enkelt utfall

4. ansvaret for data i verdikjeden avklares, og at data om farer kan deles i felles formater med trafikkssentraler, nødetater og etter hvert kjøretøy.

Vi som leverandører må ta vår del av ansvaret. Vi må dokumentere ytelsen ærlig og si tydelig fra om hvor grensen for tillit går.

Eksempel på formulering:

Varsler fra veiens digitale infrastruktur kommer i tillegg til trafikantens plikter etter vegtrafikkloven. Departementet kan gi forskrift om krav til dokumentert ytelse og datakvalitet for systemer som oppdager og varsler farer, og om ansvar for data som veimyndigheten og private aktører samler inn og deler.

Forslag 4: Hjemmel for å behandle data, med innebygd personvern

Mandatet peker på at data fra en digital vei kan knyttes til personer, og at personvernregelverket må følges. Når en offentlig myndighet behandler personopplysninger for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse, krever personvernforordningen artikkel 6 nr. 3 et supplerende rettsgrunnlag i nasjonal rett.

Uten en klar hjemmel må hver av de om lag 367 veimyndighetene gjøre sin egen vurdering. Det er ressurskrevende og kan gi ulik praksis.

Vi foreslår at loven gir veimyndighetene en klar hjemmel til å behandle slike data når det er nødvendig for å oppdage og varsle farer. Hjemmelen bør stille krav om dataminimering og om lokal behandling i utstyret der det er mulig. Personvern og digital sikkerhet henger sammen og bør ses i sammenheng i loven.

Eksempel på formulering:

Veimyndigheten kan behandle personopplysninger når det er nødvendig for å oppdage og varsle farer på veien og for å varsle nødetatene. Behandlingen skal begrenses til det som er nødvendig, og skal så langt det er mulig skje i utstyret der opplysningene samles inn. Departementet kan gi forskrift om behandlingen, blant annet om lagringstid, tilgang og deling.

Andre innspill

Forsøkshjemmel. Ny sikkerhetsteknologi må prøves ut på ekte veier før den tas i bruk i stor skala. Så vidt vi vet, finnes det i dag ingen samlet og forutsigbar ordning for dette i veglovgivningen. Vi ber utvalget vurdere en forsøkshjemmel etter mønster av lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Departementet kan gi tillatelse til tidsavgrenset utprøving av nye tiltak for trafikkssikkerhet på avgrensede strekninger, også når tiltaket avviker fra forskrift eller veinormal. Tillatelsen skal fastsette vilkår om sikkerhet, ansvar, databehandling og evaluering.

Samspill med annet regelverk. Skilting og trafikantenes plikter hører hjemme i vegtrafikkloven, og krav til trafikkdata og ITS-tjenester i ITS-loven. Ansvaret for å drive og sikre veien – også den digitale delen – hører hjemme i veglova. Det bør også avklares hvordan varsler som utløses automatisk, skal godkjennes av skiltmyndigheten. Vi støtter at utvalget ser lovene i sammenheng, slik mandatet ber om.

Avslutning

Veglova ble vedtatt i 1963, for veier av grus, asfalt og skilt. Den nye loven skal gjelde for veier som også består av sensorer, data og programvare. Den digitale delen av veien må være like solid som den fysiske.

Vi bidrar gjerne videre i utvalgets arbeid, og vi deler gjerne erfaringer fra utprøving når de foreligger. Innspillet inneholder ingen forretningshemmeligheter og kan gjøres offentlig.

Med vennlig hilsen

Benjamin Perez Nystrøm-Grøntjernet

Daglig leder, VeiVakt AS

benjamin@veivakten.no · +47 413 42 349

Kilder

- [Mandat for Veglovutvalget](#)
- [SSB: Flere døde og hardt skadde i trafikken i 2025](#), 29. mai 2026
- [SSB: 9 100 hjortedyr ble påkjørt og drept](#), 26. juni 2026
- [Teknisk Ukeblad: 111 døde på norske veier i fjor](#), 1. januar 2026 – målet i Nasjonal transportplan
- [Vegtilsynets innspill til Veglovutvalget](#), 27. mars 2026
- [Regjeringen: EØS-notat om revidert ITS-direktiv](#), 23. april 2024
- [CMS: Digitalsikkerhetsloven trer i kraft i dag](#), 1. oktober 2025
- [RTR: Risk levels of AI systems](#) – KI-forordningen, vedlegg III punkt 2