

# Veiledning til søker

## Generelt

### Hjemmel

[Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy](#)

[Forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn.](#)

Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (heretter «lov om utprøving») skal legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy, samtidig som hensyn til trafikksikkerhet og personvern ivaretas.

Det er forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn (heretter «forskrift om utprøving») som lister opp kravene til hva en søknad om utprøving skal inneholde av opplysninger og dokumentasjon.

## Saksbehandling og tillatelse

### Søknad

Den som ønsker å teste ut selvkjørende motorvogn må sende søknad til Statens vegvesen. Det gjelder også dersom utprøvingen skal gjennomføres på et lukket eller privat område.

Søknad utformes ved å fylle ut søknadsskjema og vedlegge nødvendig dokumentasjon. Søknad med vedlegg sendes til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer. E-posten eller brevet merkes «Søknad om utprøving av selvkjørende motorvogn». Ved spørsmål om søknadsskjemaet eller behov for nærmere veiledning, benyttes samme e-post eller postadresse som over.

Endelig svar kan forventes i løpet av én måned. Om nødvendig vil Vegdirektoratet be om tilleggsopplysninger før vi avgjør søknaden. Hvis det er behov for flere avklaringer, kan saksbehandlingstiden være noe lengere.

Søknaden kan blir enten innvilget, helt eller delvis, eller avslått. I alle tilfeller får du svaret tilsendt i et brev sammen med et klageskjema. Klageskjemaet mottar du også når du får innvilget søknaden. Både avslag og tillatelse begrunnes skriftlig.

### Tillatelse

Loven krever at den som ønsker å foreta utprøving av selvkjørende kjøretøy må søke om å få innvilget tillatelse. Tillatelse kan gis til både fysiske og juridiske personer. Tillatelsen gis for et begrenset tidsrom, med mulighet til forlengelse.

Vilkårene i forskrift om utprøving § 5 - § 11 må være oppfylt. Trafikksikkerheten under utprøvingen må bli minst like godt ivarettatt som den ville ha blitt uten selvkjørende motorvogn.

Loven gir hjemmel til at det kan gis unntak fra andre bestemmelser i gjeldende regelverk hvis det anses forsvarlig og er nødvendig for å gjennomføre utprøvingen. Utgangspunktet er imidlertid at alle

vanlige bestemmelser i gjeldende regelverk også gjelder under utprøving, med mindre det er gitt spesifikke unntak i forbindelse med utprøving. Tillatelsen skal inneholde en beskrivelse av hvilke unntak som er gitt fra bestemmelsene i vegtrafikkloven eller yrkestransportloven.

Tillatelsen skal sette de rammene som er nødvendig for å oppfylle hensikten med den aktuelle utprøvingen. Det kan stilles vilkår i tillatelsen av hensyn til blant annet trafiksikkerhet, fremkommelighet for andre trafikanter, miljø, datasikkerhet og personvernkonsekvenser. Vegdirektoratet har anledning til å stille flere vilkår i løpet av utprøvingen hvis det er nødvendig.

De aktuelle politidistriktene, veimyndighetene, veieierne, skiltmyndighetene og eierne av eventuell jernbaneinfrastruktur skal få mulighet til å uttale seg før det blir gitt tillatelse til utprøving. Dette er særlig for å belyse forhold av betydning for trafiksikkerhet og fremkommelighet, for eksempel om det er nødvendig med særskilte trafikkreguleringer i forbindelse med utprøvingen, jf. [vegtrafikkloven § 7 annet ledd](#) og [§ 9](#).

Det er viktig å være klar over at selv om du får tillatelse til utprøving, er ikke veieier pålagt å gjennomføre de trafikkreguleringer som eventuelt er foreslått i søknaden. Det må avklares med aktuelle myndigheter og gjennomføres etter gjeldende regelverk for skilting og trafikkregulering. Det er derfor hensiktsmessig at aktuelle instanser blir informert og får mulighet til å uttale seg før søknaden om utprøving sendes til Vegdirektoratet. Hvis det blir betydelige endringer i trafikkreguleringer fra det som er angitt i søknaden, må søkeren sende supplerende informasjon om dette til Vegdirektoratet før utprøving igangsettes.

Tillatelse til utprøvingen kan inndras dersom vei- eller trafikkforholdene endres, for eksempel ved veiarbeid eller andre forhold, eller hvis vilkårene for tillatelsen ikke overholdes.

### **Klageadgang og behandling av klagen**

Hvis du ønsker å klage på avgjørelsen, har du adgang til det. Informasjon om klageadgang sendes sammen med brevet med tillatelse eller avslag fra Vegdirektoratet. Klagefristen er 3 uker fra du mottar brevet.

## **Gjennomføring av utprøving og tilsyn**

### **Gjennomføring av utprøvingen - ansvar for den som har fått tillatelsen**

Etter lov om utprøving § 4 skal den som har fått tillatelsen treffe alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom.

Utprøvingene må til enhver tid gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk og innenfor rammene av tillatelsen. Dersom forutsetningene for utprøvingen endres, skal Vegdirektoratet informeres.

### **Ulykke eller annen uønsket hendelse**

Hvis det inntreffer en ulykke eller en potensielt alvorlig hendelse i forbindelse med utprøvingen skal den som har fått tillatelsen snarest utrede ulykken. Utredningen skal inneholde en beskrivelse av hendelsesforløpet, konsekvenser, mulige årsakssammenhenger og en beskrivelse av tiltak for å unngå liknende hendelser senere. Utredningen skal sendes til

Vegdirektoratet.

## Tilsyn

For å sikre at vilkårene i lover, forskrifter og i tillatelsen overholdes, kan det bli nødvendig med tilsyn. Etter lov om utprøving plikter den som har fått tillatelse til utprøving å gi tilsynsmyndigheten tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Vedkommende plikter også å gi tilgang til opplysninger som er nødvendig for å gjennomføre tilsynet, herunder lyd- og bildemateriale. Det er Statens vegvesen som fører tilsyn med utprøvingen.

## Tilbakekall og midlertidig stans

Det kan oppstå uforutsette forhold som gjør at utprøvingen likevel ikke kan skje på en tilstrekkelig trygg og hensiktsmessig måte, slik som forutsatt da tillatelsen ble gitt. Etter lov om utprøving § 7 kan en tillatelse tilbakekalles eller stanses midlertidig dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er til stede. Det samme gjelder ved brudd på vilkår for tillatelsen og ved overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. I særlige tilfeller kan tilbakekallelsen gis umiddelbar virkning.

## Sluttrapport

Etter endt utprøving, skal den som har fått tillatelsen avgi rapport med en redegjørelse for utprøvingen til Vegdirektoratet. Rapporten skal sendes innen 6 måneder etter endt utprøving. Det skal samtidig sendes inn en versjon av rapporten som kan offentliggjøres.

Formålet med rapporten er å øke kunnskapen for både søker og myndigheter om hvilke effekter selvkjørende systemer har i trafikken. Erfaringer fra utprøvingen vil også kunne bidra til å kartlegge mulige behov for tilrettelegging av infrastrukturen, byplanlegging og planlegging av transportsystemet som helhet. Sluttrapporten anbefales å inneholde:

- a) Erfaring fra reguleringer og fysiske tilrettelegging. For eksempel om reguleringene fungerte som tiltenkt, hva som fungerte bra, eventuelt hva som ikke fungerte så godt.
- b) Erfaringer fra samspillet mellom selvkjørende kjøretøy og andre trafikanter, det vil si samspillet mellom selvkjørende kjøretøy, andre kjøretøy, fotgjengere, syklist, rutebuss med flere. For eksempel hvordan andre trafikanter oppførte seg i nærheten av den selvkjørende motorvognen.
- c) Erfaring fra utprøving i forskjellige værforhold. For eksempel hvilke utfordringer som oppstod ved ulike værforhold.
- d) Erfaring fra tekniske utfordringer knyttet til kjøretøyets håndtering av den tilgjengelige infrastrukturen. For eksempel dårlig internettdækning, bruken av lidar med mer.

- e) Beskrivelse av registrerte uønskede hendelser. For eksempel antall uplanlagte stopp, nesten-ulykker med mer.
- f) Beskrivelse av risikomomenter. For eksempel om det foreligger informasjon om andre trafikanters hastighet, antall forbikjøringer med mer.
- g) Der det er aktuelt beskrives publikums tilbakemeldinger og bruken av det selvkjørende kjøretøyet som en del av kollektivtransporten.
- h) Annen relevant informasjon.
- i) Eventuelle innspill til forbedringstiltak til fremtidige utprøvinger.

## Veiledning til søknadsskjema

|   |
|---|
| <b>1. Type søknad</b>   |
| <p>Du må oppgi om det dreier seg om en ny søknad eller om det skal gjøres endringer i en tillatelse som du allerede har fått.</p> <p>Mindre endringer krever ikke nødvendigvis at det søkes på nytt, men det kan være tilstrekkelig at Vegdirektoratet orienteres om endringene i forkant. Slike endringer kan for eksempel være å endre hvem som skal være operatør eller legge til flere operatører.</p>  |
| <b>2. Søker og ansvarlig for utprøving (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav a)</b>   |
| <p><b>Søker</b></p> <p>Den som søker om utprøving kan være en fysisk person eller en juridisk person, jf. lov om utprøving § 4 første ledd. Innvilges søknaden har den som har fått tillatelsen ansvar for å treffe alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom.</p> <p><b>Sikkerhetsansvarlig</b></p> <p>Den som er ansvarlig for sikkerheten må være en fysisk person. Det er ønskelig at det kun er én sikkerhetsansvarlig, men det kan tillates flere dersom det er behov. Den sikkerhetsansvarlige har ansvar for at utprøvingen gjennomføres etter de til enhver tid gjeldende bestemmelser og at utprøvingen skjer i henhold til de vilkårene som settes. Når kjøringen skjer uten en ansvarlig fører, er det den sikkerhetsansvarlige som har ansvaret for å ivareta sikkerheten.</p> |
| <b>3. Hensikten med utprøvingen (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav b)</b>  |
| <p>Her skal du beskrive kort hva utprøvingen tar sikte på å avdekke eller oppnå. Hensikten med utprøvingen må være i tråd med formålet i lov om utprøving av selvkjørende motorvogn. Formålet er i lovens § 1 definert slik:</p> <p>«Formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor rammer som særlig ivaretar trafikkikkerhets- og personvern hensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikkikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.»</p>   |

**4. Motorvogner som skal være med i utprøvingen (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav c)**

**Krav til motorvognene (forskrift om utprøving § 6)**

**Krav til registrering av motorvognene (forskrift om utprøving § 7)**

**Krav til forsikring under utprøvingen (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav k)**

**Motorvognen**

Du må opplyse om alle motorvognene som skal være med i utprøvingen. Hvis det senere gjøres noen tekniske endringer på motorvognene eller flere motorvogner skal benyttes, må du søke om endring. Oppgi typegodkjenningsnummeret til motorvognene, for eksempel e1\*2007\*46\*0000\*00. Legg ved motorvognenes vognkort dersom dette finnes.

Vi gjør oppmerksom på at motorvognene i utgangspunktet må fylle de tekniske kravene som følger av bilforskriften, kjøretøyforskriften, motorsykkelforskriften eller andre forskrifter som stiller tekniske krav til motorvogner. Er kravene ikke oppfylt, må det søkes om unntak. Behovet for unntak må beskrives i et eget dokument.

**Unntak fra kjøretøYTEKniske krav**

Hvis motorvognene har europeisk typegodkjenning og motorvognene ikke er endret i ettertid, anses alle kravene for å være oppfylt.

Hvis motorvognene ikke er typegodkjent, men likevel oppfyller alle tekniske kravområder eller deler av kravområdene, kan du dokumentere det med en henvisning til de aktuelle kravene med tilhørende rettsakt. Du må legge ved dokumentasjon fra produsent eller testinstitutt som viser til den aktuelle rettsakten.

Det er vedtatt en EU-forordning (EU 2022/1426) med krav til automatiske systemer for småserieproduksjon, som er innlemmet i en rammeforordning for typegodkjenning (EU 2018/858). På grunn av dette kan kravene i konsolidert utgave legges til grunn.

Kravene finner du her, i tabell i Annex II. Part 1, Table 2:

EU 2018/858: [CL2018R0858EN0030020.0001 cp 1..1 \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj/20180858EN0030020.0001_cp_1..1)

Ved behov for unntak fra hele eller deler av kravene, kan du ta utgangspunkt i kravsbeskrivelsene i EU 2022/1426 og redegjøre for hva som kan og hva som ikke kan oppfylles. Det må beskrives hvilke unntak fra disse reglene det er behov for å gjøre.

Tabell med kravområder for biler, busser og lastebiler er gitt i bilforskriften Vedlegg 1. [Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil \(bilforskriften\) - Lovdata](#)

**Registrering**

Som en hovedregel skal alle motorvogner som benyttes i forbindelse med utprøving registreres i henhold til vegtrafikkloven med forskrifter. Vegdirektoratet har anledning til å gjøre unntak fra kravet om registrering hvis særskilte hensyn tilsier det.

Hvis motorvognen ikke skal registreres bes det om en forklaring på hvorfor. Benytt fritekstfeltet i søknadsskjemaet eller legg ved begrunnelsen som eget vedlegg.

## Forsikring

Det er krav til at motorvognen skal ha en forsikring under utprøvingen som sikrer skadelidende minst like godt som alminnelig ansvarsforsikring etter [bilansvarsloven](#).

Hvis motorvognene skal registreres, må ansvarsforsikring etter bilansvarsloven være tegnet før registreringen. Skal motorvognene registreres er det tilstrekkelig at du opplyser om i hvilket forsikringsselskap motorvognene er forsikret.

Også for motorvogner som ikke skal registreres er det krav til ansvarsforsikring. Det må dokumenteres at forsikringen gir minst like god dekning for skadelidende som ansvarsforsikring etter bilansvarsloven. Slik dokumentasjon kan for eksempel være forsikringsavtalen med vilkår.

### **5. Operatører (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav d) Krav til dokumentasjon knyttet til operatører (forskrift om utprøving § 11)**

Operatøren skal være en fysisk person. Du må sende en fullstendig liste over operatørene som skal være involvert i utprøvingen. Hvis det senere er behov for å gjøre endringer, for eksempel hvis du trenger å legge til nye operatører, må Vegdirektoratet få beskjed på forhånd.

Du må i tillegg beskrive hvilken rolle operatøren har, det vil si hvilke oppgaver operatøren har under kjøringen. Du må forklare hva som er forholdet mellom operatøren og den sikkerhetsansvarlige, og også forholdet mellom operatøren og en eventuell annen ansvarlig fører.

Du må dokumentere at hver av operatørene har gyldig førerkort for den aktuelle motorvognkategorien, at operatøren har gjennomgått tilstrekkelig opplæring og at operatøren har den nødvendige kunnskapen om hvordan det automatiske systemer fungerer. Dokumentasjon på dette må legges ved søknaden.

### **6. Automatiseringssystem som skal benyttes (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav e) Krav til dokumentasjon på det automatiske systemet (forskrift om utprøving § 8)**

Beskrivelsen av det automatiserte systemet skal gi trygghet om at systemet er tilstrekkelig sikkert. Beskrivelsen skal også kunne benyttes til å se på effektene av selvkjørende motorvogner.

|                         |   |
|-------------------------|---|
| a) Funksjonsbeskrivelse | Beskriv hvilke føreroppgaver som er automatisert.<br><br>Beskriv systemets (ADS) virkeområde og begrensninger (ODD) og hvilke føreroppgaver (DDT) som systemet ivaretar.<br><br>For definisjoner og nærmere beskrivelser, se (EU) 2022/1426<br><a href="#">EUR-Lex - 32022R1426 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</a><br><br>Der det er aktuelt skal systemet løpende registrere om det er det automatiske systemet eller føreren som fører kjøretøyet og har kontroll over kjøringen. |
| b) Systembeskrivelse    | Du må opplyse om versjonsnummer og vedlegge en skisse som viser systemets hovedkomponenter og signalflyt, sensorenes virkeområde, prosessering av sensordata,   |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>system for datakommunikasjon til/fra enheter utenfor kjøretøy, lagring av data og back-up-system.</p> <p>For definisjoner og nærmere beskrivelser, se (EU) 2022/1426<br/> <a href="#">EUR-Lex - 32022R1426 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</a></p>   |
| c) Teknologibeskrivelse   | <p>Beskriv eller legg ved datablad på hvilken type sensorer systemet har (radar/lidar/ultral lyd eller annet), frekvensområde og effekt (innenfor frigitte frekvensområder i EU), prosessor-/lagringskapasitet og så videre.</p> <p>For definisjoner og nærmere beskrivelser, se (EU) 2022/1426<br/> <a href="#">EUR-Lex - 32022R1426 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</a></p>   |
| d) Beskrivelse av teknologiens modenhet   | <p>Legg ved referanser eller dokumentasjon fra tidligere tester og/eller simuleringer.</p> <p>For definisjoner og nærmere beskrivelser, se (EU) 2022/1426<br/> <a href="#">EUR-Lex - 32022R1426 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</a></p>   |
| e) Beskrivelse av hvordan informasjonssikkerhet og personvern er ivarettatt   | <p>Beskriv hvordan informasjonssikkerhet og personvern blir ivarettatt. Det må forklares hvordan personopplysninger blir prosessert eller lagret.</p>  |
| f) Beskrivelse av risiko av automatiseringsfunksjonene, samt informasjonssikkerhet og konsekvenser for personvernet | <p>Risikoen ved de automatiserte funksjonene som er beskrevet i punkt a må vurderes.</p> <p>For komplekse automatiseringsfunksjoner som skal fungere i normal trafikk kreves det en egen risikoanalyse av automatiseringsfunksjonene (f.eks. FMEA, FTA, ISO 26262 m.m.).</p> <p>For definisjoner og nærmere beskrivelser, se (EU) 2022/1426<br/> <a href="#">EUR-Lex - 32022R1426 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</a></p> <p>For enklere automatiseringsfunksjoner som krever særskilte trafikkreguleringer, kan risikoanalysen være en del av den totale risikovurderingen forbundet med utprøvingen, jf. søknadens punkt 9.</p> <p>Hvis automatiseringsfunksjonene kan påvirkes utenfra (fjernstyres) må du redegjøre for datasikkerhet med tanke på uønsket påvirkning som hacking, spoofing og jamming (for eksempel ISO 27001, UN Reg. 155).</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | For alle automatiseringsfunksjoner må du opplyse om informasjonssikkerhet og konsekvenser for personvernet (PIA).   |
| g) Beskrivelse av systemets elektromagnetiske kompatibilitet (EMC)  | Elektroniske systemer montert i kjøretøy som brukes på offentlig vei skal minimum tilfredsstillende FN-ECE Reg. 10.04. Dette kan dokumenteres ved typegodkjenningsdokument, rapport fra uavhengig institutt eller uttalelse fra produsenten.  |
| <b>7. Gjennomføring av utprøvingen (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav f-i)<br/>Krav til vegstrekning eller testområde (forskrift om utprøving § 9)</b> |   |
| Plan for utprøvingen  | Beskrive hva som skal prøves ut. Beskriv de aktiviteter, eventuelt med tidspunkter eller tidsperioder, som er planlagt i utprøvingen.   |
| Tidsperiode   | Skriv tidsperioden for når utprøvingen skal foregå, fra dato til dato.<br><br>Er det senere behov for å utvide tidsperioden må det sendes en endringssøknad.  |
| Hvor utprøvingen skal foregå  | Beskriv hvor utprøvingen skal finne sted og de konkrete vegstrekninger eller det konkrete området som skal benyttes.<br><br>Beskriv hvor ruten skal gå, for eksempel på et industriområde, flyplass, gang- og sykkelvei, bilvei etc. Fortell om det på de aktuelle veistrekningene eller i området er forkjørsvei, lyskryss, motorvei, planoverganger eller annet.<br><br>Det må beskrives hvilke trafikanter som blir berørt av utprøvingen, fartsgrensene som er på stedet og andre relevante forhold.<br><br>Plan/kartskisser av aktuelt område må vedlegges søknaden.   |
| Behov for ekstra trafikkreguleringer (skilt, oppmerking eller trafikksignalanlegg)  | Dersom det er behov for ekstra, offentlige trafikkreguleringer (skilt, oppmerking eller trafikksignalanlegg) må det beskrives hvilke typer det gjelder (for eksempel fartsgrenseskilt, vikepliktskilt, informasjonsskilt eller annet). Nødvendige skilt og plassering må oppgis på et kart av ruten. Det gjelder også privat skilting på privat område.<br><br>Noen trafikkreguleringer vil kunne kreve egen søknad eller søknad om å fravike fra eksisterende normaler. Det er imidlertid kun veieier og skiltmyndighet som kan søke om fravik. Av den grunn kan det være en fordel å starte dialogen med veieieren og skiltmyndigheten før søknaden sendes til Vegdirektoratet. Informasjon om fravik kan leses på <a href="http://vegvesen.no">vegvesen.no</a> . |



|  |   |
|--|---|
| <p>Behov for ekstra barrierer, rekkverk eller gjerder?</p> <p>Behov for veikantutstyr (ITS)?</p>   | <p>Hvis det er behov for ekstra barriere, rekkverk, gjerder eller annet vegkantutstyr (ITS), beskriv hva det er behov for og hvor det er tenkt å plassere disse.</p>  |
| <p>Redegjørelse for testområde/veistrekning og egnethet for utprøving</p>  | <p>Veistrekningen eller området der utprøvingen skal skje må være egnet for utprøving av de aktuelle selvkjørende motorvognene. Du må foreta en helhetsvurdering av strekningens egnethet, hvor trafiksikkerhet og fremkommelighet for andre trafikanter skal vektlegges.</p> <p>Motorvognenes tekniske systemer bør kunne håndtere den tilgjengelige infrastrukturen, herunder veiens utforming, veiutstyr, skilting, oppmerking, signaler og eventuelle planoverganger. Hvis strekningen krever mange ekstra reguleringer for å ta høyde for motorvognens begrensninger (f.eks. endring i vikepliktsforhold, nedsetting av fartsgrense, fjerning av gangfelt m.m.) kan strekningen være lite egnet for utprøvingen.</p> <p>Utprøving med tunge kjøretøy skal skje innenfor tillatte vektor og dimensjoner for den aktuelle kjøretøytypen på den aktuelle veistrekningen. Utprøving av flere tunge kjøretøy koblet sammen («platooning») på strekninger med bruer kan bare skje der det er vurdert at bruene på strekningen tåler belastningen.</p> <p>Hvis utprøvingen skal skje på vei som er åpen for alminnelig ferdsel, må du på forhånd varsle politiet ved de relevante operasjonssentralene hvis ikke noe annet fremgår av tillatelsen.</p> <p>Ved utprøving på lukket område må du finne et egnet område som er stengt for annen trafikk og dokumentere at utprøvingen skal foregå på en sikker måte, og sørge for at uvedkommende ikke har adgang.</p> |
| <p>Er det innhentet uttalelse fra politi, veimyndighet, veieier, skiltmyndighet eller andre knyttet til trafiksikkerhet, fremkommelighet og behovet for særskilt trafikkregulering</p>   | <p>De aktuelle politidistriktene, veimyndighetene, veieierne, skiltmyndighetene og eierne av eventuell jernbaneinfrastruktur skal få anledning til å uttale seg om utprøvingen. Det er særlig for å belyse forhold relatert til trafiksikkerhet og fremkommelighet, og behovet for særskilte trafikkreguleringer.</p> <p>Forklar om det er innhentet slike uttalelser. Hvis det ikke foreligger uttalelser fra aktuelle instanser, forklar hva som er årsaken og planen for å innhente disse uttalelsene.</p>   |
| <p><b>8. Behov for unntak fra gjeldende bestemmelser i <a href="#">vegtrafikkloven med forskrifter</a> og/eller <a href="#">yrkestransportloven med forskrifter</a> (forskrift om utprøving § 5 første ledd bokstav j)</b></p>                           |   |
| <p>Som en hovedregel gjelder både vegtrafikkloven og yrkestransportloven med forskrifter også under utprøving. Det vil likevel ofte være behov for unntak og lov og forskrift om utprøving gir Vegdirektoratet mulighet til å gi unntak fra reglene.</p> |   |

Hvis utprøvingen ikke kan skje i samsvar med bestemmelsene i vegtrafikkloven og/eller yrkestransportloven, må du beskrive behovet for unntak. Dette kan for eksempel være behov for å kjøre i strid med skilting på stedet, behov for å benytte kjørebane på en annen måte enn trafikkreglene forutsetter eller liknende. Unntak fra yrkestransportloven med forskrift kan for eksempel være behov for å kjøre person- eller godstransport uten løyve.

#### **9. Beskrivelse av risiko ved utprøvingen**

Du må gjøre rede for risikoen forbundet med utprøvingen. Redegjørelsen skal dekke alle vesentlige forhold ved utprøvingen. Du må også beskrive tiltak som skal redusere eller fjerne risiko. Hensikten med risikovurderingen er å avklare hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe, hvor ofte disse hendelsene vil kunne inntreffe og hva slags konsekvenser de kan få. Risikovurderingen skal si noe om det totale risikonivået og/eller hvilke forhold som bidrar mest til risiko.

Ved utprøving på vei som er åpen for alminnelig ferdsel skal også forhold utover normalsituasjon vurderes, både for strekningen som skal benyttes ved utprøvingen og for området rundt. "Forhold utover normalsituasjon" kan være veiarbeid, vær, omkjøring, ulykker og andre forhold.

Vegdirektoratet kan kreve at redegjørelsen skal gjennomgås av en uavhengig tredjepart.

#### **Hjelpedokumenter:**

Staten vegvesen: [Håndbok V721 Risikovurderinger i vegtrafikken](#)

Arbeidstilsynet: [Risikovurdering](#)

Safety case ISO 26262

#### **10. Annen relevant informasjon**

I fritekstfeltet kan du gi eventuelle andre opplysninger som kan ha betydning for utprøvingen. Er det behov for å skrive mye, kan du også skrive i et eget vedlegg.

## Informasjon til kommune/veieier knyttet til valg av strekning

Der er for tiden flere aktører som tilbyr utprøving av selvkjørende minibusser. Noen eier et fåtall kjøretøy som de leier ut eller stiller til disposisjon. Andre leaser eller tilbyr leasing av nyere busser gjennom produsent. Det er viktig å tenke nøye gjennom hvor de selvkjørende motorvognene skal prøves ut, da disse motorvognene har en del begrensninger.

Det automatiske systemet kan foreløpig ikke lese veioppmerking, trafikkskilt eller lyssignaler. Det kan heller ikke opprettholde normal dynamisk adferd i kryss med vikeplikt, vike til siden for møtende trafikk eller hindringer langs veikanten. I slike tilfeller vil kjøretøyet bremse/stoppe og kjøringen må støttes av manuell inngripen.

Veier med høy fartsgrense vil være lite egnet for utprøving på grunn av motorvognens fartsbegrensninger. Slik det er i dag, er teknologien som disse kjøretøyene er utstyrt med begrenset til en fart på 20 km/t. I praksis ofte lavere, da automatikken har en tendens til å bremse kjøretøyet oftere når hastigheten økes. Eldre kjøretøy som mangler setebelter er av sikkerhetsmessige årsaker begrenset til 15 km/t. I manuell modus (styring ved joystick) har produsenten selv begrenset hastigheten til 10 km/t (noen 6 km/t). For å unngå redusert framkommelighet for andre trafikanter og økt risiko for ulykker bør man derfor finne strekninger med lav fartsgrense (maksimalt 30-40 km/t) og liten trafikk.

Det er generelt ikke ønskelig å benytte gang- og sykkelveier til utprøving av selvkjørende motorvogner for å tilfredsstille motorvognens behov for lav hastighet og lite trafikk. Ferdsel i slike arealer skal skje på premissene til de gående og syklende, og ikke overstige 6 km/t. Det finnes i dag for lite informasjon om myke trafikanters ønsker om eller aksept for å dele arealer med selvkjørende motorvogner, om de føler seg trygge i nærheten av slike motorvogner og liknende.

Strekningen som velges bør være oversiktlig, uten mye vegetasjon ved bakken og over bussen. Unngå strekninger med trær langs veien som endrer geometri under vekst eller når det blåser. Strekningen kan med fordel ha fast geometri som autovern eller betongblokker langs kantene, som fungerer som referansegeometri for automatikken i motorvognen. Fravær av fast referansegeometri kan føre til at produsent krever at det settes opp ekstra stolper med plater/seil langs deler av strekningen.

Det er viktig å presisere at tillatelse ikke gir pålegg om gjennomføring av trafikkreguleringer i forbindelse med utprøving. Det kan være forhold ved strekning som ikke gir mulighet for gjennomføring av foreslåtte tiltak (for eksempel det er allerede maks antall skilt på en stolpe, krav til lysregulering er ikke oppfylt eller annet). Alle reguleringer som gjennomføres i forbindelse med utprøvingen må skje etter gjeldende regelverk for skilting og trafikkregulering, eventuelt må det søkes om fravik fra eksisterende normaler (for eksempel skiltnormaler).

Den beste strekningen for utprøvingen er en strekning med både lav fartsgrense og lavt fartsnivå, lite trafikk og som ikke vil kreve mange nye eller endrende reguleringer. Dersom strekningen vil kreve mange ekstra reguleringer for å ta høyde for motorvognens begrensninger (for eksempel endring i vikepliktsforhold, nedsetting av fartsgrense, fjerning av gangfelt med mer) kan det tale for at strekningen er lite egnet for utprøvingen.