

Ole Thoresen  
c/o GEO ROAD  
Postboks 2410 STRØMSØ  
3003 DRAMMEN

1. av 10.

MOFFATT

28 FEB 2017

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: TBS	S.BEH.: IWD
01 MAR 2017	
NR: 16/2337-55	
444.2	

t: 32 89 06 20

"RASKT HØRINGS-SVAR-NOTAT".

27/2-2017

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

Deres ref: 16/2337

Deres dato: 13/12-2016

AD. HØRING AV FORSLAG TIL NY LOV OM UTPRØVING AV SELVKJØRENDE  
KJØRETØY PÅ VEG.

1. Jeg antar at Samferdsels-departementet - på vegne av det Norske samfunn, er gitt - og innehar - det overordnede "GRUNN-EIER-ANSVARET" for alt vedr. "DET NORSKE VEGSYSTEM" !

Dette betyr i så fall i praksis, at dersom det i ettertid skulle vise seg at Samferdselsdepartementet - evnt. også gjennom en mulig "uaktsom særlov" - har gitt tillatelser til aktiviteter/hendelser i "DET NORSKE VEGSYSTEM" som har medført "avvik - uønskede hendelser - ulykker - kostnader - mv. mv.", så vil Samferdsels-departementet selv - i ettertid - kunne stilles til ansvar.

2. Og oppfatter jeg riktig, så ønsker Samferdsels-departementet nå, bla. gjennom å vedta en ny Særlov - og å legge forholdene mest mulig til rette for at International kapital, evnt. sammen med det Norske næringsliv og Norske bedrifter kan delta i utviklingen av oppfinnelser, konstruksjon av div. "mirakel-produkter", og utprøving og testing av div. selv-kjørende kjøretøyer (fenomener) på "DET NORSKE VEGSYSTEM".

Norske samferdsels-myndigheter ønsker mao. å kunne stille "DET NORSKE VEGSYSTEM" til disposisjon for div. kapitalkrefter, som bla. gjennom en ny Norsk Særlov derved skal få anledning til å bruke "DET NORSKE VEGSYSTEM" som en egnet test og prøvebane.

Hva slags eksperimenter og utviklingsrisiko tillater Samferdselsdepartementet seg da og å utsette "DET NORSKE VEGSYSTEM" for ?. Og med hvilken "hjemmel" kan Samferdsels-departementet gi en sådan enorm økonomisk fordel til div. kapitalinteresser.

Spørsmålet er meget berettiget ikke minst fordi et sådant "utviklings-eksperiment" medfører selvsagt en mengde forskjellige risiko-anliggender for andre vilkårlige deltakere i "DET NORSKE VEGSYSTEM".

Hvilken motydelse, hvilken royalty vil tilføres det Norske Samfunn fra de som evnt. skal gis tillatelse til å bruke "DET NORSKE VEGSYSTEM" som en produkt-utviklings-arena ?.

3. Dagens vegtrafikklov er til hinder for at selvkjørende biler (en ROBOT) kan ferdes i vanlig trafikk, derfor søker Samferdselsdepartementet nå at det skal vedtas en særlov som kan sette deler av bestemmelsene i dagens vegtrafikklov til side, bla. vegtrafikklovens § 3. som språkmessig sett krever et menneske som deltaker - som nevnt i mitt brev av 22/1-2017 (kopi er vedlagt) kan ordet "E-N-H-V-E-R" kun brukes om et menneske, m.a.o. dagens vegtrafikklov krever at et menneske må føre kjøretøyet, kopi av Samferdselsdepartementets brev av 26/1-2017 til meg vedlegges, hvor bla. min forståelse av ordet "E-N-H-V-E-R" bekreftes.

Jeg tillater meg derfor å stille spørsmålet om aktuelle foreslåtte Særlov kan vedtas, uten at det samtidig må gjøres endringer i dagens vegtrafikklov. Dette bla. fordi vegtrafikklovens § 3. forutsetter - også overfor alle andre trafikanter - at det kun er mennesker som skal kunne forventes å ha anledning til å kunne delta - og derav kunne ferdes - i "DET NORSKE VEGSYSTEM".

Dagens deltakere i "DET NORSKE VEGSYSTEM" har ikke fått noen informasjon, opplysninger, kunnskap, mv. mv. for hvorledes det praktiske, administrative og det juridiske vil innebære vedr. forhold og fenomener vedr. som kan oppstå vedr. eventuell konflikt med et selvkjørende kjøretøy. Dette er forhold som selvsagt må avklares lenge før NORSKE MYNDIGHETER kan tillate at et "selvkjørende kjøretøy" (ROBOT) kan bevege seg i "DET NORSKE VEGSYSTEM".

4. Jeg tillater meg også å stille spørsmålet om ikke aktuelle foreslåtte Særlov også må medføre endringer i bla. kjøretøyforskriften - og mulig også andre forskrifter.

Jeg tør i denne sammenheng vedlegge kopi av mitt brev av 23/1-2017 til Samferdselsdepartementet (ikke besvart til nå), hvor jeg stiller et faglig spørsmål;

"ER DET I STRID MED LOV ELLER FORSKRIFT OG Å ETTERMONTERE RADAR-REFLEKTORER BAK PÅ SMA KJØRETØYER SOM MC., MOPED OG TRÅSYKLER ?"

Jeg ser ikke bort fra at dagens kjøretøyer allerede innhar - og/eller kan utstyres med - utrustning/materiell mv. mv. som kan påvirke sensorer/reguleringsmekanismer/styringsystemer for fremtidens selvkjørende kjøretøy - "ROBOTER" - og at dette kan innebære forskjellige former for risiko - ("sikkerhets-mangel"), hvilket vil også være i strid med dagens vegtrafikklov § 3. som krever i Lovs form (mao. ikke mulig å gi dispensasjon - neppe heller via en mulig særlov):

at: "ENVHER SKAL FERDES HENSYNSFULLT OG VÆRE AKTPÅGIVENDE OG VARSOM - SÅ DET IKKE KAN OPPSTÅ FARE ELLER VODLES SKADE - OG SLIK AT ANNEN TRAFIKK IKKE BLIR UNØDIG HINDRET ELLER FORSTYRRET.

VEGFARENDE SKAL OGSÅ VISE HENSYN MOT DEM SOM BOR ELLER OPPHOLDER SEG VED VEGEN".

Her står det svart på hvitt - i "lovs form" - "SÅ DET IKKE KAN OPPSTÅ FARE ELLER VOLDES SKADE".

Jeg tør i denne sammenheng også vedlegge kopi av artikkel fra MC-avisa nr. 2 - 2017 "Å BLI TATT BAKFRA AV EN "SELVKJØRENDE BIL".

Artikkelen forteller om en ulykke der vedkommende bilfører ble idømt ubetinget, jeg vil anta at produsenten av kjøretøyet gikk fri fordi verken vegtrafikklov, kjøretøyforakriften og/eller annet lovverk fanger opp denne aktuelle utfordring pr. dato.

Dog, jeg tar et lite forbehold om at påtalemyndighet har "oversett" om Lov om Produktansvar - dennes § 2-1;

"Produsenten plikter å erstatte skade som hans produkt volder og som skyldes at det ikke byr den sikkerhet som en bruker eller allmenheten med rimelighet kunne vente (heretter kalt sikkerhetsmangel). ...".,

ikke det at jeg vil prosedere på at aktuelle fører ikke har vært meget uaktsom, men spørsmålet som samfunnet og allmenheten bør stille er om ikke produsent, markedsførere av aktuelle kjøretøy også er å måtte kunne klandres vedr. mulig villedede markedsføring - uheldige (uaktsomme?) konstruksjons og/eller bruker løsninger, osv. osv., og at produsent, markedsførere, leverandør - evnt. også mulige godkjenningsmyndigheter, også burde vært tiltalt samtidig - ikke minst for om mulig derved å kanskje kunne få stoppet et mulig potensielt risikoprodukt fra en videre deltakelse i "DET NORSKE VEGSYSTEM" (fjerning av en alags systemrisiko).

For etter mitt skjønn er det åpenbart at et sådannent produkt alt for enkelt kan brukes i strid med dagens vegtrafikklov § 3.

#### "SA DET IKKE KAN OPPSTA FARE ELLER VODLES SKADE",

og da må det kunne stilles spørsmål om ikke produsent, markedsførere, leverandør - evnt. også mulige "godkjenningsmyndigheter" innehar et medvirkningsansvar.

5. Dagens vegtrafikklov innehar bestemmelser om en mulig "STRAFF", som et sterkt regulerings-virkemiddel dersom det oppstår "avvik - uønskede hendelser - ulykker - mv. mv.".

Og så lenge man har med MENNESKER å gjøre, så vil selvsagt "STRAFF" som "akremsels-virkemiddel" fungere overfor de fleste, i alle fall for de utfordrings-fenomener som utøvere kan være i stand til å sanse (observere), - sanseoppfatte, - gjøre beviast reaksjon, - for å å gjennomføre "nødvendig handling(er)" - i forhold til.

Jeg tillater meg å skrive - "nødvendig handling(er)" - i anførselstegn - og med uthevet og understreket tekst - dette fordi i et velfungerende demokratisk og rettferdig samfunn - så skal et menneske i prinsippet kun kunne straffes for sine handlinger - evnt. mangel på pliktig handling som mennesket åpenbart måtte ha forstått at hadde vært mulig !.

Et menneske i et velfungerende demokratisk og rettferdig samfunn, skal i prinsippet ikke kunne straffes for å ha vært på feil sted, til feil tid, på feil måte, osv. osv.,

Men desaverre så blir mennesker i Norge i dag dømt for å ha blitt involvert i uønskede hendelser - hendelser som de i praksis ikke hadde hatt noen mulighet for å unngå å bli involvert i - dette bla. fordi påtalemyndighet og de profesjonelle faglige vitner

som Statens Vegvesen Vegdirektoratet sender til Vegtrafikk- straffe-retts-pleien, ikke innehar kunnskap om forskjellen på "Hendelse" og "Handling", og vilkårlige og tilfeldige involverte bilførere blir derfor ofte urettmessig be skylt for:

"U-A-K-T-S-O-M-H-E-T".

En UØNSKET HENDELSE trenger ikke å måtte være virkning av en UAKTSOM HANDLING, og en HENDELSE trenger selvsagt heller ikke engang å måtte være virkning av en HANDLING !.

Kunnskap om forskjellen på "Hendelse" og "Handling" fikk jeg selv gjennom en analyse av mangelfull skadessaka-behandling som et skadeforsikrings-selskap gjorde overfor sin egen forsikringstaker for noen år siden, og også gjennom analyser av en meget spesiell vegtrafikkulykke i 2009 med etterfølgende Tingrettsak og Lagmannsrettsak.

Jeg ser det som riktig å beskrive endel forhold vedr. disse to saker, fordi begge saker også viser og bekrefter dessverre en "samfunns(u)kultur" som ikke er tilstrekkelig kompetent verken faglig eller administrativt.

Jeg trekker derfor allerede nå den begredelige slutning at det må antas at en samme type "samfunns(u)kultur" - som er påtenkt å skulle administrere utfordringen vedr. utprøving og testing av "selvkjørende kjøretøyer" (ROBOTER) - ei heller vil kunne være kompetent faglig eller administrativt for en sådan oppgave.

Enn videre viser også de aktuelle saker hvor store utfordringer det må forutsettes at "selvkjørende kjøretøyer" (ROBOTER) må være i stand til å kunne møte.

Det aktuelle skadeforsikrings-selskapet gav sin egen forsikringstaker all skyld, og påtok seg alt ansvar vedr. annet kjøretøy for et noe spesielt sammenstøt på en 3.6 meter smal, bratt og meget is-glatt skogsbilvei (kun strødd på midten) med "første-begrunnelse" om at det andre kjøretøyet "stod stille" i "HENDELSES-SAMMENSTØT-ØYEBLIKKET" - (krysset av på skade-skjema) - dette i henhold til "REGRESS-AVTALEN" sine "lønings-skisser" som binder skadeforsikrings-selskapene seg i mellom - ("økonomisk samarbeids-rasjonallitet (regressavtalen) er viktigere enn hensynet til vegtrafikklov og naturlover").

\*\*\*\*-----\*\*\*\*

Det "andre kjøretøyet" kom oppover den 3.6 meter brede veien, men det var ikke "dette kjøretøyet" som kolliderte med det nedadkjørende kjøretøyet. Nei da, på den 3.6 meter smale, bratte og is-glatte skogsbilveien dro dette "andre 4-hjuls-tekkende kjøretøyet" en 2.3 meter bred tilhenger oppover, 1.3 meter klaring er selvsagt for lite til å kunne møte et annet kjøretøy.

Men det oppadkjørende 4-hjuls-trekkende kjøretøyet stanset ikke når bilføreren der så at han møtte et nedadkjørende kjøretøy, nei da, han skrev i sin skademelding at han fortsatte å gi gass - med begrunnelse at veien var bredere lengere oppe - ja, ja, veien var jo bredere lengere oppe -, men det var jo bare det at veien var bredere ca. 60 meter lengere oppe enn dit den nedadkjørende allerede hadde kommet !!!!!!! - så det måtte jo gå galt.

Selvsagt ble den nedadkjørende bilføreren meget skremt over at det møtende oppadkjørende kjøretøy med den brede tilhengeren ikke stanset umiddelbart - men bare fortsatte i stor fart oppover !.

Den nedadkjørende føreren avingte etterhvert impulsivt vekk fra vegens strødd midtparti for å unngå et front til front sammenstøt, men da begynte bilen å skli sakte nedover, fordi det da var kun is under bilens høyre hjul - det var bare grus under bilens venstre hjul da - og dette veigrepet var ikke tilstrekkelig til å kunne hindre bilen fra å skli nedover den isete og bratte bakken.

Den oppadkjørende svingte så inn til siden rett før bilene passerte hverandre, da traff selvsagt tilhengeren brøytekanten, og det oppadkjørende kjøretøy med den 2.3 meter brede tilhenger stoppet umiddelbart opp !, - og den nedadkjørende skled deretter sakte inn i den brede tilhenger !.

Den oppadkjørende kjørte ca. 60 meter fra situasjonen oppstod til sammenstøt fant sted. Den nedadkjørende kjørte ca. 25 meter !.

-----

På vegne av eier av det nedadkjørende kjøretøy ble jeg bedt om å undersøke hva fører av hennes bil egentlig kunne klandres for, men jeg fikk ikke noe klart svar fra skadeforsikringsselskapet.

Innledningsvis ble det henviset til forskjellige punkter i regressavtalen, men etterhvert påstod skadeforsikringsselskapet i en generell juridisk velformulering om at bilfører hadde utviat;

#### "ANSVARS-BETINGENDE UAKTSOMHET".

Jeg informerte etterhvert da skadeforsikringsselskapet at "UAKTSOMHET" må kunnakapameaaig sett kunne knyttes til en bestemt "HANDLING" - eller mangel på pliktig "HANDLING".

Jeg opplyste at "HANDLING" er virkning av en BEVISST REAKSJON - og at en BEVISST REAKSJON igjen er virkning av en SANSEOPPFATTELSE, som igjen er virkning av en SANSEPÅVIRKNING, m.a.o. i ytterste konsekvens må en HANDLING - eller mangel på PLIKTIG HANDLING, kunne knyttes til en sensepåvirkning.

Dette fremkommer i Store medisinske leksikon, jeg kopierer inn utskrift av tekst fra dataarkjerm;

#### **reaksjonstid** – Store medisinske leksikon

**Reaksjonstid**, tiden som går fra en sansepåvirking oppfattes, til den bevisste reaksjonen utløses. Reaksjonstidens lengde avhenger av påvirkningens art og

<https://sml.snl.no/reaksjonstid>

Jeg ba da selvsagt umiddelbart om en nærmere spesifisering for hvor på vegen, når, og på hvilken måte - at denne "HANDLING" - som skadeforsikringsselskapet til slutt hadde påstått hadde vært "anavars-betingende uaktsom" - hadde skjedd (hvor, når og hvordan på disse 25 meter), men nei da, dette har skadeforsikrings-selskapet til nå enda ikke klart å svare på.

-----

Vedr. den aktuelle trafikkulykke, så ble en vilkårlig og tilfeldig bilist som kom kjørende etter en semitrailer tiltalt for å ha forårsaket en "ny trafikkulykke". En "UØNSKET HENDELSE" som vedkommende neppe hadde hatt noen mulighet for å unngå å bli innblandet i uansett, og spesielt med den aktuelle bilen, som var en litt lav bil - ca. 16. cm. høy under.

Ved igangsettelse etter en kort atans hadde semitrailereren kjørt over en ung jente med en tråsykkel som hadde gått ut foran semitrailer uten at fører hadde sett dette - bla. på grunn av et stort "kaffe-bord" montert i frontvinduet på høyre side foran, noe som økte "blind-zonen" vesentlig.

Og av alt tenkelig mulig, - den unge jenta holdt seg fast under forstillingen på semitrailern i ca. 700. - 800 meter før hun slapp taket !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!.

Og den tilfeldige og vilkårlige bilist som da kjører bak semitrailer, i et kraftig regnevær, skimter såvidt "et eller annet" som plutselig kommer ut mellom hjulene på semitrailereren foran.

Vedkommende bakenforkjørende oppfatter ikke hva dette "et eller annet" er (m.a.o. ingen sanseoppfattelse), men likevel i ren refleks avinger føreren litt på rattet - så dette "et eller annet" ikke treffer bilens hjul, men kommer ca. midt under bilen. Så hører denne bilføreren et lite "dunk", men reflekterer ikke over dette (ingen bevisst reaksjon) og vedkommende kjører videre i det sterke regneværet - som om intet hadde skjedd.

Når vedkommende bilfører parkerer hjemme etter ca. 4 km. kjøring, oppdager vedkommende bilfører at en fot stikker ut på siden av bilen - og bilfører får mentalt sammenbrudd.

Påtalemyndighet påstod senere bla. "uaktsomhet" i tiltalen;

"..... Under vanskelige kjøreforhold, som følge av mye regn og våt vegbane, uten tilpasset hastighet og avatand til foran-kjørende trailer, førte vedkommende bilen uten tilstrekkelig oversikt og kontroll over trafikkbildet og egen kjørebane. ..."

Jeg fulgte rettsaken, og hadde jeg hatt den kunnskap jeg har i dag, ville jeg selvsagt informert forsvarer om at E-N-H-V-E-R (ALLE) tilfeldige og vilkårlige etterkjørende etter semitrailer, neppe ville kunne unngått å bli innblandet i den allerede skjedd ulykke.

Enn videre ville jeg selvsagt ha informert både aktoratet og forsvarer at før en person kan forventes å kunne gjøre en bevisst reaksjon - og så gjennomføre en mest mulig ansvarlig handling - så må denne personen ha sanseoppfattet en eller annen sansepåvirkning.

Jeg kan ikke forstå det logiske i at en påtalemyndighet kan søke å påstå "uaktsomhet" av en bilfører, - for ikke å ha gjennomført en bevisst reaksjon, - med en etterfølgende ansvarlig handling, - for et "fenomen" som ikke var oppfattet (eller kunne blitt oppfattet) - men det er jo mulig at jeg er noe kognitiv svak ?.

Og hypotetisk, hadde den tilfeldige og vilkårlige bakenforkjørende bilfører virkelig reagert impulsivt på dette "et

eller annet" som kom ut mellom semitrailers bakhjul - og bråbremsset så sterkt som mulig - da er jeg rimelig sikker på at det ville oppstått en meget alvorlig kjedekollisjon. Så selv om vedkommende bakenfokjørende hadde hatt 3 sekunders avstand - og "teoretisk kunne klart å stoppe" for dette "et eller annet" - så ville likevel kø'en av biler bak dyttet denne bil over dette "et eller annet" !

I tingretten opplyste det profesjonelle sakkyndige vitne fra Statens Vegvesen, Biltilsynet, - i fin uniform og friare, blankpussede sko, ja alt så proffesjonellt ut - han sa at det var 1 - ett - sekund reaksjonstid - og så sa han at beregnet brenseatrekning for aktuelle kjøretøy på aktuelle veg ville vært ca. 28 meter. Underforstått ved aktuelle hastighet ca. 50 km/t ville vedkommende i alle fall teoretisk kunne stanset om avstand til forankjørende hadde vært 3 sekunder.

Aktoratet la tydeligvis denne beregning til grunn og påstod at fordi tiltalte ikke hadde hatt 3 sekunders avstand, så klarte vedkommende ikke stanse eller svinge unna !.

Men, - ja hjernen min er nok litt treg - og mellom tingretten og lagmannsrettsak kom jeg på dette med maksimal tilatt hastighet på Langangen-brua, og at denne var dimensjonert for maksimalt 80 km/t - hmmm, - hvorfor ?. Så jeg begynte å lete litt i Statens Vegvesen Vegdirektoratet sine egne håndbøker, og etterhvert fant jeg ut at i håndbok 017 pkt. 2.12 opplyses det om en reaksjonstid "t.", og at denne inngår i formelverket for beregning av stoppsikt, møtesikt og forbikjøringsikt, og at denne dimensjonerende reaksjonstid da er satt til 2 - to - sekunder !!!

Jeg dro da ut til det proffesjonellt sakkyndige vitne fra Statens Vegvesen Biltilsynet, og informerte han om at det var avvik mellom hans opplyste reaksjonstid på 1 - et - sekund vedr. trafikkulykker - og den dimensjonerende reaksjonstid på 2 - to - sekunder ved vegbygging !.

Han spurte meg da om jeg mente at vedkommende ikke skulle straffes ?.

Jeg ble meget forbauset over spørsmålet hans, jeg var ikke forberedt på et slikt spørsmål, men jeg husker jeg sa at det er retten som skal avgjøre et slikt spørsmål, og at de sakkyndige kun skal legge frem korrekt naturvitenskapelig fakta - og for hva som er menneskelig mulig - eller hva som er menneskelig umulig !

\*\*\*\*\*

6. Er foreslåtte tekst særlov § 22. i strid med grunnleggende menneskerettighets-prinsipper?

Tekst i § 22. innehar selvsagt intet "logisk umulig" forslag om "STRAFF" for et "selvkjørende kjøretøy" (ROBOT) når teknikken og teknologien avvikler, og det da oppstår uønskede hendelser - ulykker - kostnader mv. mv.,

Derimot søker særlovforlaget en spesiell formulering ("mulig politisk korrekt for departementets eget syns skyld" ?) i § 22 om Ansvar, - i annet avsnitt:

"Der det i tillatelsen er gjort unntak fra føreransvaret, er den som har fått tillatelsen eller er utpekt som ansvarlig, jf. § 6., også ansvarlig for at sikkerheten er ivaretatt under kjøring."

(§ 6. Det skal i søknaden og tillatelsen utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres innenfor gjeldende bestemmelser og i henhold til vilkår.),

En slik passus (formulering) om en "tenkt anvarsperson" er for meg egentlig logisk umulig - for et menneske kan logisk sett ikke påta seg individuelt personlig ansvar for mer enn dette aktuelle mennesket selv innehar evne til å kunne sanse, fatte, forstå og å kunne innha kunnskap om !.

Det er derfor for meg helt ubegripelig at et samfunn i 2017 - i Lovs form - virkelig søker å pålegge en bestemt individuellitet (et bestemt menneske) - et sådant "totalt altomfattende ansvar" - vedr. utvikling og utprøving av "selvkjørende kjøretøyer" (ROBOT).

Dette fordi et "selvkjørende kjøretøy" (ROBOT) vil være et produkt som uansett vil måtte inneholde så store mengder av avansert og komplisert teknikk og teknologi - at intet "enkeltmenneske" på denne jord vil kunne innha evne til kunnskap om alle forhold eller fenomener som samfunnet vil måtte stille til et sådant produkt.

Etter mitt skjønn må det derfor stilles spørsmål om ikke et sådant "personlig ansvarskrav" fra Samferdselsdepartementet vil måtte være i strid med grunnleggende menneskerettighetsprinsipper !.

7. Er foreslått teksten i forslag til Særlov § 10., annet ledd, i strid med vegtrafikklovens § 3., og i strid med alt av habilitetsbestemmelser, samt en innrømmelse/bekreftelse fra Samferdselsdepartementet for at vegmyndighet og påtalemyndighet i dag ikke selv innehar kompetanse for den teknikk og teknologi som konstruksjon av "selvkjørende kjøretøyer" (ROBOT) vil måtte inneha ?

"Den som har fått tillatelse skal når en ulykke inntreffer, snarest utrede ulykken og gi rapport til den myndigheten som har gitt tillatelse."

Jeg tror egentlig ikke jeg leser hva jeg leser !.

Som jeg skriver innledningsvis under pkt 1., Det overordnede "GRUNN-EIER-ANSVARET" for "DET NORSKE VEGSYSTEM" er gitt - og tilagt - Samferdselsdepartementet.

-----

Jeg tror jeg her skal nevne en liten historie, om et litt for stort hull i asfalten, i innkjøringen til parkeringsplassen til en større varehuakjede i Norge.



Det var en regnvåt, mørk ettermiddag senhøstes - for noen år siden. Når jeg svingte inn på parkeringsplassen til varehuset - "BBAANNGG-DDUUNNKK-KKRRRAASSJJ" - hadde jeg hatt GEBISS - tror jeg at jeg hadde mistet det.

Jeg stoppet, gikk ut av bilen - og FY og FY - dårlig opplyst område, - svart asfalt, - og hullet var ca. 50 cm. i diameter og ca. 15 cm dypt - ikke rart det smalt meget stygt i hele bilen.

Vel inne i varehuset, gjorde jeg noe beatemt betjening oppmerksom på den meget ubehagelige og uhyggelige opplevelsen, men den reaksjonen jeg fikk fra betjeningen var minst like uhyggelig. Jo da, ja det hullet der ja - ja det hullet - det - det var godt kjent ! - ja, har du også kjørt i det ?. .....

Noen dager senere lyktes jeg og få kontakt med bestyeren av varehuset pr. telefon, men han virket ikke særlig interessert.

Jeg besøkte derfor varehusets hovedkontor, og med litt høy stemme sa jeg i resepsjonen at jeg forlangte å få snakke med "General-direktøren" personlig.

Resepsjonsadamen stusset litt over mine ord, men før hun fikk sagt noe, så vinket en mannsperson bak et stort skrivebord på meg gjennom en åpen dør - så da gikk jeg inn til hans kontor !.

Er det du som er sjef, spurte jeg, og han nikket. Vel, du har nok ikke tittel General-direktør smilte jeg litt, det er vel bare Norsk Hydro som har hatt det.

Etterhvert viste jeg varehus-kjedens administrerende direktør kopier av bilder av hullet, også med bilhjulet ned i. Jeg opplyste han litt om grunn-eieransvaret, snakket litt om disse straffe og erstatningsrettsakene vedr. is og snø fra tak i Oslo.

Etterhvert sa han at det aktuelle varehuset var administrert av en Francisetaker.

Jeg sa da til han, at et grunneier-ansvar ikke kan "leies bort" til en leietaker.

Etter ca. 30 minutter samtale, sa varehus-kjedens administrerende direktør at han ville kontakte meg om et par dager, og forresten gjentok han, - er bilen din blitt skadet, så send regning til meg, jeg hadde allerede sagt at bilen neppe hadde fått skader.

Et par dager senere ringte han meg tilbake. Han sa at han hadde drøftet min bekymringsmelding med varehuskjedens eiendomsdirektør. Han spurte om det var greit at eiendomsdirektøren kunne ringe meg vedr. den oppståtte situasjon, hvilket jeg selvsagt sa ja til.

Litt senere samme dag ringte varehus kjedens eiendomsdirektør meg. Foruten informasjon om den aktuelle opplevelse jeg hadde hatt, ville han også ha litt informasjon om min bakgrunn, samt om min innsikt i drifts og eiendom's ansvars-utfordringer osv. osv..

Ved en senere anledning fikk jeg fra varehus kjedens administrative direktør informasjon om at varehus-kjeden hadde valgt å avslutte Franchise-kontraktene. De som hadde hatt Franchise-kontrakt, hadde fått tilbud om fast ansettelse som

varehus-sjef, men da med en stillingsinstruks som også ivaretok grunneier-ansvaret adekvat.

-----  
Like lite som en varehuskjede kan "leie bort" et eiendoms-anavar til en Franchisetaker, vil jeg anta at Samferdsels-departementet heller ikke kan "leie bort" "eier-ansvaret" for "DET NORSKE VEGSYSTEM" til "godkjente søkere" - som har blitt gitt tillatelser til å eksperimentere med "selvkjørende kjøretøyer" (ROBOT) på "DET NORSKE VEGSYSTEM".

Medfører dette riktighet, så betyr dette administrativt og ansvarsmessig sett, at Samferdselsdepartementet uansett vi måtte tåle å være overordnet ansvarlig for alt som eventuelt vil inntreffe av risiko med alle "godkjente søkere".

9. "Byråkratisk-" og samfunns-organisasjons messig sett, virker det noe underlig for meg, at det synes å være Samferdsels-departementet selv, som såvidt aktivt søker å initiere og/eller delta i denne type "produkt-utviklings-forsøk", - produkt-utvikling-forsøk som pr. dato uansett må ansees å være i en preliminær fase (foreløbig innledende).

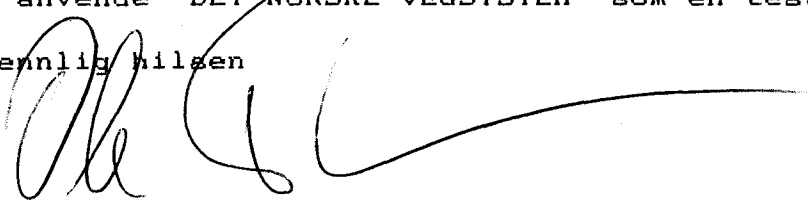
Det fremlagte "Forslag til lov om utprøving med selvkjørende kjøretøy", synes å bære preg av "Science fiction politisk ønsketenkning", og troen på at "ROBOT" samfunnet er rett om hjørnet, - og troen på at enda mer avanserte teknologiske produkter tilsynelatende kan løse alle de problemer og ulemper samfunnet har i dag med dagens teknologiske produkter !

10. Husker jeg riktig, fikk Nordajødykkere medhold i Menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg - grunnet at Den Norske Stat hadde tillatt dykkerfirmar og å hemmeligholde dekompresjonstabeller. Denne hemmeligholdelse medførte at dykkere ikke selv kunne få tilegnet seg kunnskap om den risiko de utsatte seg selv for i sitt arbeide, hvilket ble sett på å være i strid med grunnleggende menneskerettigheter.

Den Norske Stat har således et overordnet administrativt ansvar for at befolkningen kan gjøre seg kjent med - og tilegne seg kunnskap - om de forskjellige risikoforhold som er i samfunnet.

Utvikling av "selvkjørende kjøretøyer" (ROBOT) vil selvsagt medføre en mengde risiko-utfordringer - som det vil være umulig for Den Norske Stat å kunne gi befolkningen kunnskap om. Således vurderer jeg at ut i fra dette forhold alene, ikke vil være mulig å anvende "DET NORSKE VEGSYSTEM" som en test og utviklingsbane.

Vennlig hilsen

  
vedlegg:

kopi av mitt brev av 22/1-2017 til Samferdselsdepartementet,  
kopi av Samferdselsdepartementets brev av 26/1-2017 til meg,  
kopi av mitt brev av 23/1-2017 til Samferdselsdepartementet,  
kopi av artikkel fra MC-avisa nr. 2. - 2017