

Innst. S. nr. 182.

(1998-99)

Innstilling fra samferdselskomiteen om ferdigstilling av Romeriksporten og om driftsforholdene på Gardermoen.

St.meld. nr. 31 (1998-99).

Til Stortinget.

1. TETTING AV ROMERIKSPORTEN

1.1 Sammendrag

Stortinget ble senest i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), orientert om status for framdrift og kostnader i arbeidet med tettingen av Romeriksporten. Av proposisjon framgår det at i løpet av sommeren 1998 hadde en ekspertgruppe på oppdrag fra NSB Gardermobanen AS utarbeidet et program for den videre ettertetting av Romeriksporten. På det tidspunkt vurderte NSB Gardermobanen AS det slik at hvis ekspertgruppens program ble fulgt fullt ut og en oppnådde de ønskede resultater, ville Romeriksporten kunne åpne for trafikk ca. 1. september 1999.

Effekten av ettertettingen avtok utover året i 1998 slik at redusert innlekkasje pr. investert krone ble mindre etter hvert.

Tettearbeidene

I brev av 16. november 1998 søkte NSB Gardermobanen AS om endring av konsesjonsvilkår for Lutvann- og Puttjernsonen. Det ble søkt om å få øke lekkasjegrensen i Lutvannsonen fra 400 l/min til 500 l/min og i Puttjernsonen fra 100 l/min til 220 l/min.

Regjeringen besluttet ved kongelig resolusjon datert 18. desember 1998 bl.a. at det i Puttjernsonen tillates en lekkasje på maksimum 220 l/min.

Søknaden om endring av konsesjonen for Lutvannsonen ble ikke imøtekommet.

I løpet av høsten 1998 ble det gjennom overvåkingsprogrammet godtgjort at det ikke er kommunikasjon mellom sonen Lutvann Vest og overflatevannet, noe som innebærer at lekkasjer i denne sonen ikke er omfattet av vassdragslovens bestemmelser. NVE har derfor i brev datert 4. november 1998 opphevet denne del av konsesjonsvedtaket.

I pkt. 1.3 i meldingen gis orientering om resultatene av tettearbeidene i de ulike sonene i Østmarka fra juni 1998 til februar 1999.

Lekkasjene i tunnelen i Lutvannsonen er redusert med ca. 1 400 l/min fra ca. 1 800 l/min i januar 1998 til 364 l/min i februar 1999. Konsesjonskravet var derved innfridd.

Lekkasjene i tunnelen i Puttjernsonen er redusert med ca. 300 l/min fra ca. 480 l/min i februar 1998 til 182 l/min i februar 1999, og konsesjonskravet var derved innfridd.

NSB Gardermobanen AS installerer nå et vanninfiltrasjonsanlegg i tunnelen i Puttjernsonen for å sikre vannbalansen også i tørre år.

Tiltak i boligområdene

Etter at tunnelen var bygget under boligområdene, bl.a. i Hellerud, Godlia og Ellingsrud, ble det registrert setninger og bygningsskader som man antok skyldes poretrykksreduksjon som en følge av lekkasje til tunnelen.

NSB Gardermobanen AS ga en uavhengig Ekspertgruppe i oppdrag å utrede alternative løsninger for permanente tiltak for Hellerudområdet.

Ekspertgruppen anbefalte vanninfiltrasjon fra dagen som avbøtende tiltak, og metoden ble valgt av NSB Gardermobanen AS. Samferdselsdepartementets kvalitetssikringsfirmaer Grøner/VBB var enig i at valg av vanninfiltrasjon på det daværende tidspunktet var den totalt sett beste metode for Hellerudområdet.

De permanente vanninfiltrasjonsanleggene i boligområdene på Hellerud, Godlia, Ellingsrud og Strømmen krever grundig planlegging, oppfølging og regelmessig vedlikehold.

Oslo kommune - Bydel Hellerud fattet i april 1998 vedtak med pålegg om fysiske tiltak i Romeriksporten.

Vedtaket ble fattet med hjemmel i kommunehelsetjenesteloven. NSB Gardermobanen AS påklaget saken til Fylkesmannen i Oslo og Akershus i mai 1998.

Fylkesmannen avgjorde saken i brev av 19. januar 1999 etter bl.a. å ha innhentet uttalelse fra Fylkeslegen i Oslo. Fylkeslegens uttalelser, som Fylkesmannen sluttet seg til, konkluderte med at det ikke kunne påvises helseskader i befolkningen på grunn av setninger og framtidig setningsfare, og at det derfor ikke var hjemmel i kommunehelsetjenesteloven for å pålegge fysiske tiltak i Romeriksporten. Bydelsutvalgets vedtak ble som følge av dette kjent ugyldig og vedtaket opphevet.

Sosial- og helsedepartementet har i brev av 10. mars i år fastslått at Fylkesmannens beslutning ikke vil bli omgjort, og at Fylkesmannens avgjørelse dermed er endelig bekreftet.

Det har vært viktig for Samferdselsdepartementet at de personer som kan få skade på sin boligeiendom som følge av arbeidet med Romeriksporten, skal føle trygghet for at det både i dag og i framtida er noen som bærer ansvar for å erstatte skaden. Alle berørte boligeiere vil derfor bli tilbudt en garantierklæring utstedt av NSB Gardermobanen AS og garantert av NSB BA.

Vannbalanse og miljøoppfølging

Statusrapporter og vannstandsmålinger som er gjennomført hver 14. dag viser at grunnvannstanden i hovedsak er gjenopprettet i Østmarka.

Et omfattende overvåkingsprogram er etablert av NSB Gardermobanen AS i samsvar med gjeldende konsesjonsbestemmelser. Programmet tar bl.a. sikte på å dokumentere utviklingen med hensyn til vannstand, vannføring, vannkvalitet og tilhørende naturfaglige konsekvenser.

Samferdselsdepartementets kvalitetssikrere Grøner/VBB uttaler i en sluttrapport av 15. februar 1999:

"Grøner/VBB er av den oppfatning av miljøsituasjonen i Østmarka er under kontroll."

NSB Gardermobanen AS vil etablere et miljøovervåkingsprogram for utsatte strekninger langs hele Romeriksporten.

Videre arbeider

NSB Gardermobanen AS har med grunnlag i at tettearbeidene ble avsluttet i januar 1999 utarbeidet en framdriftsplan for de videre arbeider med å ferdigstille tunnelen for togdrift. Ifølge planen vil Romeriksporten være ferdig bygget, testet og klar for togtrafikk 22. august 1999.

Med grunnlag i Ekspertgruppens forslag til etterinjeksjonsprogram av august 1998 utarbeidet NSB Gardermobanen AS et revidert budsjett. NSB Gardermobanen AS melder at de samlede ekstrakostnader i forbindelse med tetting av Romeriksporten er på 1 300 mill. kroner, slik som meddelt i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99). Endelig kostnadstall for Romeriksporten

kan ikke gis før sluttoppgjør med entreprenører og avgjørelse i voldgiftssak foreligger.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, Thorbjørn Merkesdal, viser til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99) hvor det ble gitt en orientering om tetting av Romeriksporten og om budsjettmessige konsekvenser. Det ble her anslått at de samlede kostnadene for tetting ville øke fra de tidligere bevilgede 750 mill. kroner til 1 300 mill. kroner.

Komiteen har merket seg at Regjeringen ved kongelig resolusjon datert 18. desember 1998 besluttet å endre de til da gjeldende konsesjonsvilkår og at tettearbeidene ble avsluttet i januar i år. Komiteen har videre merket seg at departementet og dets kvalitetssikrere er av den oppfatning at miljøsituasjonen i Østmarka nå er under kontroll.

Komiteen har ingen merknader til dette og ser det som gledelig at Romeriksporten, etter gjeldende planer, vil kunne åpnes for togtrafikk 22. august 1999. Komiteen vil imidlertid understreke betydningen av at situasjonen for Østmarka og andre områder som er berørt av Romeriksporten fortsatt må følges nøye, og at arbeidet med å sikre miljøet fortsatt må gis høy prioritet.

Komiteen har merket seg at NSB Gardermobanen AS sier at de samlede ekstrakostnader i forbindelse med tetting av Romeriksporten er på 1 300 mill. kroner og dermed innenfor det det ble tatt høyde for i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99). Komiteen forutsetter at eventuelle avvik fra dette legges fram for Stortinget.

Komiteen har merket seg de store skadene som byggingen av Gardermobanen har påført bebyggelsen på Hellerud og tilgrensende områder.

Komiteen forutsetter at disse skadene blir motvirket og at huseierne blir holdt økonomisk skadesløse i henhold til garantierklæringen.

Komiteen viser til garantien som er vedlagt proposisjonen og forutsetter at garantien gir huseierne en slik sikkerhet, også for fremtidige skader som måtte oppstå som et resultat av byggingen av Gardermobanen.

Komiteen forutsetter at problemene som Gardermobanen har påført bebyggelsen Hellerud og andre områder er gjenstand for en gjennomgang av det utvalget som går igjennom hele Gardermoprojektet, herunder også årsaksforholdene.

Komiteen vil komme til denne saken når dette utvalgets rapport foreligger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det har tatt urimelig lang tid å behandle de innmeldte klagen på setnings-skader og forutsetter at departementet bidrar til at erstatningssakene blir gjennomført så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets tidligere forslag i sesjonen 1992-93 om Gardermoen med tilhørende tilbringersystem, og der partiet gikk inn for en privatfinansiert flyplass og stemte imot Gardermoen og Gardermobanen.

Disse medlemmer vil peke på at Arbeiderpartiet og Høyre dannet flertall for utbygging av Oslo Lufthavn Gardermoen og Gardermobanen.

Disse medlemmer vil peke på at i løpende priser har kostnadene til NSB Gardermobanen AS økt fra de budsjetterte 4,6 mrd. kroner i 1992 til ca. 9,5 mrd. kroner så langt i 1999. Disse medlemmer føler seg ikke overbevist om at det ikke kan påløpe ytterligere merkostnader, eksempelvis knyttet til tetningsarbeidene og som resultat av eventuelle rettssaker mellom hovedentreprenøren og NSB Gardermobanen AS. Uansett prisstigning og forklaringer på kostnadssprekken, fremstår Gardermobanen nå i et helt annet lys enn den gjorde da alt skulle legges til rette for et vedtak om utbygging av Gardermoen som hovedflyplass. Disse medlemmer vil minne om at ifølge St.prp. nr. 90 (1991-92) skulle Gardermobanen bli et meget lønnsomt prosjekt. I St.prp. nr. 39 (1997-98) fremstår banen nå som et bedriftsøkonomisk usikkerhetsprosjekt.

Disse medlemmer har hele tiden holdt fast på at NSB Gardermobanen AS bør skaffe sin kapital fra det private marked. NSB Gardermobanen AS er et aksjeselskap og bør innrette seg etter dette.

Disse medlemmer vil vise til Innst. S. nr. 156 (1997-98) hvor disse medlemmer gikk imot å overføre banestrekningen Gardermoen-Eidsvoll til Jernbaneverket.

Disse medlemmer viser til at et statlig aksjeselskap på denne måten fikk en gavepakke fra staten på hele 1,68 mrd. kroner.

Disse medlemmer er videre meget betenkt over at Stortinget har vedtatt å dekke to års driftsunderskudd til NSB Gardermobanen AS.

Disse medlemmer vil vise til at prosjektets mangelfulle forberedelse har preget utviklingen av prosjektet. Prosjektet er fortsatt behefted med betydelig usikkerhet vedrørende kostnader og ferdigstillelse.

Disse medlemmer finner grunn til å kritisere styring, oppfølging av framdrift og økonomi, oversikt og kontroll av prosjektet NSB Gardermobanen AS.

Disse medlemmer ser ikke på gjeldssanering som løsning for å få en riktig bedømmelse av de investeringer som er foretatt på NSB Gardermobanen AS.

Disse medlemmer viser til samferdselskomiteens befarings- og faring 26. april 1999 til Hellerud i Oslo og til de tiltak som er iverksatt for å rette opp skader på hus forårsaket av tunnelsepning og lekkasje av grunnvann.

Disse medlemmer mener at alle som er berørt av skader i områdene har fått erstatning og oppfølging på en god måte.

Disse medlemmer forutsetter at ved framtidige skader på eiendom som skyldes Romeriksporten, så dekkes alle kostnader av NSB Gardermobanen AS.

Disse medlemmer viser til at det er grunn til å sette spørsmålsteget ved i hvilken grad utbygging av Romeriksporten er skjedd i tråd med føre-var-prinsippet som fastslås i rådsdirektiv 85/337/EEC og i vedlegg XX til EØS-avtalen, samt Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen, pkt. 2.2:

"..... Videre skal nasjonale mål for miljøhensyn og ressursforvaltning og Norges forpliktelser for oppfølging av internasjonale avtaler vedrørende miljøvern, helsevern og naturressursforvaltningen ivaretas."

2. TILBRINGERTRANSPORTEN TIL GARDERMOEN

2.1 Sammendrag

Etter fire måneders drift av flyplassen og tilbringersystemet kan det konstateres at kollektivtransporten så langt har fungert bra. Tog og buss har en markedsandel av flypassasjerer på vel 60 pst., samtidig som trafikkøkningen på vegnettet er mindre enn vegmyndighetene antok på forhånd.

Det var ventet en klar trafikkøkning på E6 ut av Oslo og nordover etter åpningen av Gardermoen. Men den effekten flyplassåpningen var antatt å få på vegtrafikken er blitt langt svakere enn prognosene tilsa. Tilsvarende er nedgangen i trafikken på E18 fra Oslo og vestover blitt større enn antatt.

Fra åpningen og fram til årsskiftet har Flytoget hatt 1 022 000 passasjerer. Dette utgjør et gjennomsnitt på 85 000 passasjerer pr. uke. Markedsandelen av flypassasjerer har i gjennomsnitt vært 39 pst. Beleggsprosenten i Flytoget har i gjennomsnitt vært 47 pst. Dette er en god del høyere enn hva selskapet antok på forhånd. NSB BAs tog hadde i 1998 en markedsandel av flypassasjerer på i underkant av 3 pst. Den samlede markedsandel av flypassasjerer med tog i 1998 er således ca. 42 pst.

Den 1. januar 1999 økte NSB Gardermobanen AS prisene på Flytoget, som isolert sett må forventes å gi en nedgang i trafikken.

Markedsandelen til Flytoget kan så langt sies å være god, spesielt når tilbudet ikke er fullgodt som følge av

at Romeriksporten ennå ikke er åpnet og Flytoget opererer med lavere kjørehastighet enn forutsatt.

Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til en vurdering av verdien på selskapet NSB Gardermobanen AS, herunder behovet for egenkapital, i statsbudsjettet for 2000.

Etter de siste anslag busselskapene har, frakter bussene på vanlige hverdager ca. 8 000 passasjerer pr. dag, eller ca. 50 000 passasjerer pr. uke. Markedsandelen av flypassasjerer er på vel 20 pst.

Gjennomføringen av miljøtiltakene i Groruddalen vil kreve en del forberedelser og planlegging for å komme til enighet med boligeierne, samtidig som det også krever egen byggemelding med tilhørende kommunal behandling og godkjenning. Med normal tid for byggesaksbehandlingen vil tiltakene som forutsatt være gjennomført innen utgangen av 1999.

2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at det kollektive tilbringersystemet så langt har fungert meget bra og at trafikøkningen på vegnettet er mindre enn det vegmyndighetene antok på forhånd. Flertallet registrerer at Flytoget og NSB BAs tog ifølge proposisjonen til sammen har en markedsandel av flypassasjerer på 42 pst., og dette uten at Romeriksporten er tatt i bruk. I tillegg registrerer flertallet at busselskapene har en markedsandel av flypassasjerer på vel 20 pst.

Flertallet er tilfreds med at om lag 60 pst. av flypassasjerene nå benytter kollektive transportmidler og ser samtidig fram til åpningen av Romeriksporten 22. august 1999.

Flertallet viser til at vurderingen av framtidig inntjening og egenkapital i NSB Gardermobanen AS skal gjennomføres etter at selskapet har vært i drift i et år. Flertallet understreker viktigheten av å videreføre den høye kollektivandelen, og mener dette må bli førende for den vurdering som skal gjennomføres.

Flertallet forutsetter at dette blir lagt fram for Stortinget når en har tilstrekkelig erfaring med banen i ordinær drift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til St.prp. nr. 90 (1991-92) og Innst. S. nr. 1 (1992-93) der det var forutsatt at NSB Gardermobanen AS skulle være bedriftsøkonomisk lønnsom. Byggingen av Gardermobanens infrastruktur fra Oslo S via Gardermoen til Eidsvoll skulle koste 4,6 mrd. kroner, i tillegg skulle selskapet betjene rentene som påløp. Det ble videre forutsatt at NSB Gardermobanen AS skulle dekke kostnadene til tog- og vognmateriell. Alle disse kostnadene skulle selskapet dekke ved sine inntekter, i tillegg til å gi staten avkastning på investert kapital.

Disse medlemmer har konstatert at kostnadene ved bygging av Gardermobanen langt overstiger det som var forutsetningen da Stortinget fattet utbyggingsvedtaket i 1992 og at selskapet ikke kan betjene utbyggingskostnadene slik som forutsatt. I tillegg har byggingen av Romeriksporten medført alvorlige miljøskader.

Disse medlemmer konstaterer at publikum har tatt godt imot flytoget, det er gledelig. Det må imidlertid understrekes de meget høye miljømessige og økonomiske kostnader byggingen av Gardermobanen har medført. NSB Gardermobanen AS nyter godt av økonomiske særordninger og de reisende er kraftig subsidiert. I forkant av åpningen av banen fikk selskapet NSB Gardermobanen AS avskrevet over 1,6 mrd. kroner. I tillegg er selskapet i den unike situasjon at jo større underskudd NSB Gardermobanen AS opparbeider seg, jo større vil den fremtidige gjeldssaneringen bli. Det må understrekes at dette er en modell som ikke er egnet til etterfølgelse.

Disse medlemmer vil peke på at NSB Gardermobanen AS drives med store underskudd og er bekymret for selskapets finansielle situasjon. Det er signalisert at en gjeldssanering og fastsettelse av balansen i selskapet vil finne sted i første halvdel av 2000.

Disse medlemmer ønsker uavhengig av tidspunktet for en økonomisk gjennomgang av selskapet, at det åpnes for å slippe andre aktører enn NSB BA og staten inn på eiersiden i NSB Gardermobanen AS.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke målsettingen om en høy kollektivandel, med hovedvekt på tilbringertjeneste på tog. Dette medlem vil peke på at det er foretatt prisøkninger, samt at vi registrerer en synkende andel for flytoget. Dette medlem vil advare mot nye prisøkninger i tilknytning til åpning av Romeriksporten.

Dette medlem mener at i et valg mellom passasjerandel og økonomi i NSB Gardermobanen AS må hovedvekten legges på passasjerandel. En må da komme tilbake til nødvendig gjeldssanering.

3. DRIFTSFORHOLDENE PÅ OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN

3.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet gir i kap. 3 i meldingen en nærmere omtale av driftsforholdene ved Oslo lufthavn, Gardermoen, med særlig vekt på driftsiverksettelse, regularitet og miljøforhold.

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, er gjennomført innenfor de tids- og økonomiske rammer som lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (1991-92) og senere stortingsdokumenter.

Luftfartsverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet foretatt en bred evaluering av driftsiverk-

settelsen, driftserfaringer og miljøforhold ved hovedflyplassen på Gardermoen. Evalueringsrapporten ble behandlet i Luftfartsverkets styre 1. mars 1999 og inngår som grunnlag for Samferdselsdepartementets redigjøreelse i stortingsmeldingen.

Luftfartsverket konkluderer i rapporten med at Oslo lufthavn, Gardermoen, er på rett veg til å bli den funksjonelle og effektive flyplassen som forutsatt. De største og mest vedvarende driftsutfordringene har vært vinterdrift, spesielt under forhold med mye is, og bagasjeanlegget. Kombinert med et betydelig utvidet flyprogram og personellmangel, har dette medvirket til driftsforstyrrelser.

Oslo Lufthavn AS samarbeider nært med flyselskapene og andre tjenesteleverandører i det løpende arbeidet med å sikre en best mulig driftskvalitet.

Om driftsiverksettelsen og driftserfaringer

Ved utgangen av februar 1999 er de fleste større tekniske utfordringene og opplæringsproblemene løst, og regulariteten på god veg til å bli tilfredsstillende. For å sikre driftsstabilitet under vanskelige værforhold, vil det bli utført anleggsmessige tiltak innen vintersesongen 1999/2000.

Sikkerheten har hatt første prioritet og er fullt ut ivaretatt i alle faser. Tross betydelige forstyrrelser, anses nå også måloppnåelsen og driften av systemene for øvrig i hovedsak som god.

Følgende driftssystemer er pr. 19. mars 1999 ennå ikke tatt i bruk:

- Kategori II og III A landingssystem.
- Flykontroll-systemet (såkalt integrert fremvisersystem).
- Røntgenmaskiner integrert i bagasjeanlegget.

Konseptet med to rullebaner som kan opereres uavhengig av hverandre, viser seg vellykket og robust med hensyn til trafikkavvikling. Toppbelastningen er for tiden 60 flybevegelser i den travleste timen. Under snøforhold stenges én rullebane for brøyting, mens den andre betjener trafikken. Kapasiteten er da 40-45 flybevegelser i timen. Dette er som forutsatt og vil kunne gi driftsforstyrrelser.

Ved værforhold som gir ising, for eksempel underkjølt regn, har hovedflyplassen vist seg sårbar for driftsforstyrrelser. Dette har blant annet sammenheng med strenge miljørestriksjoner på bruk av baneavisingsskjemikalier.

Kapasiteten ved avisingsplattformene vil bli vurdert løpende og ut fra sikrere grunnlag om tidsforbruk pr. avisning, med tanke på eventuelle utvidelser.

Flygelederbemanningen ved Gardermoen og Røyken er kritisk for å kunne øke kapasiteten i luftrommet. Det er satt i gang en rekke tiltak som vil bedre bemanningssituasjonen fra 2000 og dermed også redusere risikoen for at dette i enkelte perioder kan medføre kapasitetsbegrensninger.

Værmessig tilgjengelighet, regularitet og punktlighet

Flyplassen er instrumentert for såkalte kategori III A-operasjoner for de to mest brukte innflygingsbanene. Kategori III A innebærer at landinger kan gjennomføres med horisontal sikt ned mot 200 meter. Før slike operasjoner kan gjøres, må innflygingsinstrumentene dokumentere stabilitet over tid.

Arbeidet med å oppnå godkjenning for kategori II og III A pågår med høyeste prioritet. Det er opp til Luftfartsinspeksjonen å gi slik godkjenning. Gjeldende regelverk innebærer at det normalt vil kreves noen måneder med stabil drift under kategori II før kategori III A eventuelt kan godkjennes.

I henhold til utredningene som Luftfartsverket utførte før utbyggingen, ville en i gjennomsnitt kunne regne med en værmessig tilgjengelighet på 98,5 pst. for kategori I-operasjoner, minst 99,5 pst. for kategori II og minst 99,9 pst. for kategori III A. Værmessig tilgjengelighet for perioden 8. oktober 1998 - 18. februar 1999 har med kategori I vært 99,4 pst., mens tilsvarende tilgjengelighet på Fornebu i vinterhalvåret 1997/98 var rundt 98,8 pst.

Regulariteten i flytrafikken, dvs. antall gjennomførte avganger i forhold til antall planlagte avganger, har ved Gardermoen vært om lag 90 pst. i januar og februar 1999.

Punktligheten, de finert som andel avganger innenfor 15 minutter etter oppsatt rutetid, var for flygingene fra Gardermoen 74 pst. i januar 1999 og 69 pst. i februar 1999.

Grunnvannet og håndtering av utslipp

I Luftfartsverkets evalueringsarbeid av miljøproblemene på Gardermoen ble det etablert en egen evalueringsgruppe. Konsulentfirmaet Grøner AS og Det Norske Veritas har kvalitetssikret gruppens arbeid.

Grunnvannsressursen er delt i to hovedområder. I det innledende planleggingsarbeidet ble det fastslått at vannet i nordøstre del har et potensial som drikkevann. For den sørvestre delen er det ikke drikkevannsinteresser.

I tillegg til forurensninger som var kjent før flyplassutbyggingen, ble ytterligere forurensninger påvist under anleggsarbeidene.

Oslo Lufthavn AS er pålagt av SFT å ha ansvar for all forurensende virksomhet og overvåking på flyplassen. Dette har Oslo Lufthavn AS videreført bl.a. ved å ta med miljøkrav i kontraktene med alle aktørene på flyplassen. Luftfartsverket vil be Oslo Lufthavn AS vurdere virkemiddelbruken overfor festere/leietakere som ikke overholder kontraktsvilkår som har betydning for oppfyllelsen av SFTs krav.

Ut fra driftserfaringer så langt kan det synes som om behovet for avisingskjemikalier er undervurdert. Luftfartsverket antar at det med helårsdrift i 1998 ville ha vært en risiko for at utslippstillatelsen ville ha blitt overskredet. Konsekvensen av trafikkøkningen kan etter Luftfartsverkets vurdering være at utslippstillatel-

sen til Oslo Lufthavn AS legger til grunn et forbruk som er lavere enn behovet.

Det ses meget alvorlig på de hendelsene som har skjedd både når det gjelder bane- og flyavising, og tiltak på kort og lang sikt vil vies stor oppmerksomhet.

Oslo Lufthavn AS skal utarbeide en detaljert handlingsplan med beskrivelser av tiltak for neste vinterseong. Planen skal forelegges Luftfartsverket for godkjenning innen 1. mai 1999.

Evaluering av flystøy og trasébruk

Dagens gjennomsnittlige antall flybevegelser pr. døgn ligger i overkant av de prognosene som er lagt til grunn i planleggingen for 2000, mens registrert trafikk pr. natt er noe lavere enn i prognosene.

Det er målt tilfeller av noe høyere maksimalt flystøynivå (MFN²) om natten enn det beregningene tilsier. Dette skyldes innvilget tidsbegrenset dispensasjon gitt i henhold til traséforskriftenes § 2.1 annet ledd, om bruk av mer støyende fly om natten.

Målt støybelastning må generelt sett sies å være godt i samsvar med forutsetningene.

Avbøtende tiltak vil vurderes nærmere, herunder en evaluering av fasadeisoleringen høsten 1999. Luftfartsverket vil videre lage et arbeidsprogram for en samlet evaluering av traséforskriftene. Denne evalueringen vil bli gjennomført høsten 2000.

Samferdselsdepartementets vurdering

Departementet konstaterer at Luftfartsverket og Oslo Lufthavn AS har et bevisst forhold til å følge opp de utfordringene som driften av hovedflyplassen på Gardermoen gir. Selv om Luftfartsverket anser at driftsiverksettelsen av hovedflyplassen framstår som akseptabel og regulariteten og punktligheten nå er på høyde med sammenliknbare flyplasser, erkjennes til dels betydelige driftsproblemer og at publikums oppfatning av dette ble forsterket som følge av et svært høyt forventningsnivå til den nye flyplassen fra første stund.

Departementet har merket seg at det legges avgjørende vekt på tiltak for å minimalisere risikoen for forurensning og for å styrke driftsstabiliteten under vanskelige værforhold, og slutter seg til Luftfartsverkets forutsetning om at Oslo Lufthavn AS skal legge opp handlingsplaner som sikrer gjennomføring av alle relevante tiltak innen avisingsseongen 1999/2000. Det er av overordnet betydning at prosedyrer og rutiner sikrer at det i fremtiden ikke vil skje utslipp av avisingsvæsker som forårsaker forurensning av grunnvannet på Gardermoen.

I tilknytning til tiltakene som skal gjøres, vil departementet peke på at det også er svært viktig å klargjøre hvordan nødvendige miljøtiltak eventuelt kan påvirke framtidig kapasitet, regularitet og punktlighet ved lufthavnen, slik at dette kan tas hensyn til ved utformingen av de tiltakene som skal sikre driftsstabiliteten generelt. Eksempelvis vil visse former for avbøtende tiltak for flyavising kunne ha positiv

effekt både på kjemikalieforbruket og kapasiteten ved lufthavnen.

Av regularitetsfremmende tiltak vil departementet påpeke at arbeidet med etablering av kategori II og senere kategori III A innflygingssystemer bør gis høy prioritet. Departementet vil samtidig bemerke at den faktiske regulariteten og punktligheten vil være avgjørende for publikums oppfatning av påliteligheten i flytilbudet.

Et godt og nært samarbeid mellom lufthavneier, flyselskaper og andre tjenesteleverandører og de ansatte er etter departementets mening derfor viktig for at de målene for forbedringer som settes, skal nås så raskt og effektivt som mulig. Alle involverte parter bør være tjent med omforent åpenhet og nøyaktighet i informasjonen til publikum om uregelmessigheter og årsakene til disse.

Departementet vil i tiden fremover følge nøye opp utviklingen ved Gardermoen og komme tilbake til Stortinget med en nærmere redegjørelse om de tiltakene Luftfartsverket og Oslo Lufthavn AS gjennomfører.

3.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det har vært betydelige driftsproblemer i oppstartingsfasen ved Oslo Lufthavn Gardermoen og at regulariteten har vært dårlig. Dette har medført store problemer for passasjerene og flyselskapene. Særlig har det vært problemer knyttet til vinterdriften av flyplassen.

Driftsforholdene ved andre flyplasser i Norge, økning i antall flybevegelser, omleggingen av flyrutene i Europa og flyselskapenes egne problemer og håndtering av flyttingen er medvirkende årsaker til de regularitetsproblemene som har rammet passasjerene.

Komiteen forutsetter at Oslo Lufthavn Gardermoen anstrenger seg maksimalt for å eliminere driftsproblemene slik at de regularitetsmål som er satt for flyplassen realiseres. Det kan ikke aksepteres at regularitetsmålene blir senket. Innføringen av nytt innflygingssystem (kategori II og kategori III A) er et viktig bidrag til å bedre regulariteten, og dette systemet må innføres så raskt som sikkerheten tillater.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det har vært vist stor evne til å finne løsninger på de problemer som har oppstått, eksempelvis hva gjelder bagasjeanlegg og flyparkeringsystem.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at en del av forklaringen på problemer ligger i økt antall flybevegelser. Samtidig har det ikke vært et tilsvarende økt antall passasjerer, noe som medfører lavt belegg. Dette er en meget dårlig miljøpolitikk. Dette medlem vil be om at det gjennomføres tiltak som begrenser flygning med tomme og halvtomme fly, f.eks. gjennom avgiftspolitik.

Dette medlem viser til behandling av Innst. S. nr. 163 (1998-99) hvor stortingsflertallet omgjorde setavgiften til passasjeravgift. Dette vil ytterligere forverre situasjonen i og med at det gir avgiftslette for tomme seter, og økt kostnad for belagte seter. Dette er en premiering av selskaper/ruter med lavt belegg og bidrar ikke til å redusere antall flybevegelser på Gardermoen.

Flygeledertjenesten

Komiteen er av den oppfatning at det snarest må legges fram en plan for å sikre den nødvendige økningen i kapasiteten i flygeledertjenesten. I denne forbindelse må det vurderes ulike tiltak som kan gi en raskere økning i kapasiteten enn det nå legges opp til.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest, og seinest i framlegg til statsbudsjett for 2000, legge fram en plan som sikrer tilstrekkelig kapasitet i flygeledertjenesten."

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er kjent med at mangel på flygeledere fører til problemer for trafikkavviklingen ved Oslo Lufthavn Gardermoen og andre flyplasser i Norge. Det er ikke akseptabelt at mangel på flygeledere skal medføre forsinkelser og innstillinger i lufttrafikken. Det forutsettes at dette problemet blir løst så raskt som mulig uten at hensynet til sikkerheten nedprioriteres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har registrert at kapasiteten i flygeledertjenesten nå fra flyselskapenes side framheves som den viktigste utfordringen hva gjelder flyplassens drift.

Disse medlemmer vil peke på at det ikke er tilfredsstillende at det oppstår behov for stopp eller vesentlige forsinkelser i flytrafikken som følge av manglende kapasitet i lufttrafikk-tjenesten. Disse medlemmer konstaterer at dette problemet er forsterket ved at luftfartsmyndighetene har tillatt en betydelig økning i flytrafikken uten at en var sikker på at det var tilstrekkelig kapasitet i flygeledertjenesten til å håndtere den økte trafikken. Disse medlemmer mener dette problemet må løses så snart som mulig. Disse medlemmer understreker at hensynet til sikkerheten sjølsagt må være overordnet.

Grunnvannet og håndtering av utslipp

Komiteen er kjent med at det har vært en del problemer med det nye jordrenseanlegget på Gardermoen.

Komiteen forutsetter at nødvendige tiltak iverksettes slik at både flyavisingsvæske og baneavisingsvæske blir behandlet i tråd med de forutsetningene som hele tiden har ligget til grunn.

Komiteen viser til at da Stortinget fattet utbyggingsvedtaket om Gardermoen, var en forutsetning at grunnvannet under Gardermoen ikke skulle forurennes. Etter at flyplassen kom i drift, er det konstatert at gjeldende utslippstillatelse er overtrådt. Etter flertallets oppfatning er dette meget kritikkverdig og det forutsettes at departementet bidrar til at skadene motvirkes og at denne type hendelser ikke gjentar seg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til de problemer som har oppstått ved avising av flyene der avrenning har forårsaket forurensning av grunnen. Dette burde vært kjent på forhånd slik at dette kunne vært unngått.

Disse medlemmer mener at der fly avises, må grunnen betonglegges med oppsamlings-system for avisingsvæsken.

Trasébruk

Komiteen er kjent med lokale reaksjoner som tyder på at det forekommer avvik i forhold til fastsatte inn- og utflyvingstraséer. Komiteen forutsetter at vedtatt reglement for bruken av traseer følges og at arbeidet med å få iverksatt det automatiske systemet for traséovervåking prioriteres.

4. EVALUERINGEN AV GARDERMO-PROSJEKTET

4.1 Sammendrag

Regjeringen oppnevnte ved kongelig resolusjon 15. mai 1998 en gruppe til å foreta en bred gjennomgang av utbyggingen av Gardermobanen og Oslo Lufthavn Gardermoen. Arbeidet skal omfatte både planleggingsfasen og utbyggingsfasen med fokus på beslutningsprosesser, ansvarsforhold, organisering av arbeidet, økonomiske anslag, kostnadsstyring, kvalitetssikringsrutiner og informasjonsflyt. Miljøaspektene skal ha særlig oppmerksomhet. Evalueringen skal ikke omfatte valget av geografisk lokalisering av hovedflyplass i Østlandsområdet og skal kun behandle flyttingen av Forsvarets virksomhet når det er relevant i forhold til tekniske/økonomiske forhold ved flyplassutbyggingen.

Opprinnelig var siktemålet at gruppen skulle legge fram sin rapport i mars 1999. Imidlertid gjør stoffmengden at gruppen har meddelt at den trenger noe mer tid for å belyse alle punkter i sitt omfattende mandat. Evalueringsgruppen vil derfor legge fram sin rapport i juni i år.

4.2 Komiteens merknader

Komiteen er kjent med at det er nedsatt ei gruppe som skal foreta en bred gjennomgang av planlegging og utbygging av Gardermobanen og Oslo Lufthavn Gardermoen og at konklusjonene fra denne gruppa vil

bli framlagt i juni. Komiteen forutsetter at Stortinget på egnet måte får seg dette forelagt.

5. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I.

Stortinget ber Regjeringen snarest, og seinest i framlegg til statsbudsjett for 2000, legge fram en plan som sikrer tilstrekkelig kapasitet i flyveledertjenesten.

II.

St.meld. nr. 31 (1998-99) - Om ferdigstilling av Romeriksporten og om driftsforholdene på Gardermoen - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 12. mai 1999.

Oddvard Nilsen,
leder.

Sverre Myrli,
ordfører.

Thorbjørn Merkesdal,
fung. sekretær.