

Innst. S. nr. 205

(1999-2000)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens antegnelser til statsregnskapet for 1998 - FATIMA-prosjektet

Dokument nr. 1 (1999-2000) Samferdselsdepartementet sak nr. 3

Til Stortinget

INNLEDNING

I samsvar med Grunnlovens § 75 k har Riksrevisjonen i Dokument nr. 1 (1999-2000) lagt frem for Stortinget antegnelser med svar og forslag til desisjon av statsregnskap og regnskap for administrasjonen av Svalbard sammen med ekstrakt av regnskapene for 1998. Kontroll- og konstitusjonskomiteen avga 10. februar 2000 Innst. S. nr. 107 (1999-2000). I forbindelse med behandling av dokumentet valgte komiteen å trekke ut og behandle i egen innstilling sak nr. 3 under Samferdselsdepartementet, FATIMA.

Som ledd i saksbehandlingen gjennomførte komiteen en befaring av FATIMA-prosjektet 2. mai 2000.

Komiteen besluttet også å holde åpne høringer for å belyse saken nærmere. Tema for høringene var bl.a. de forhold som var fremkommet i Riksrevisjonens dokumenter.

Følgende personer har deltatt i komiteens åpne høring:

Mandag 8. mai 2000:

Tidligere samferdselsministere Kjell Opseth (3. november 1990 - 25. oktober 1996) og Sissel Rønbeck (25. oktober 1996 - 11. oktober 1997).

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen med bisitter: Fra departementet ekspedisjonssjef Knut Rønning, fra Vegdirektoratet vegsjef Olav Søfteland samt fra Vegkontoret i Finnmark vegsjef Geir Johnsen.

Stenografisk referat fra høringene følger som vedlegg til innstillingen.

I forbindelse med komiteens behandling av dokumentet ble Samferdselsdepartementet tilskrevet 23. mai 2000 for bl.a. å få en utdyping av enkelte av svarene som var avgitt under de åpne høringene. Samferdselsdepartementets svarbrev av 29. mai 2000 følger som vedlegg.

FATIMA-prosjektet

Riksrevisjonen har foretatt en undersøkelse av økningene i kostnadsoverslagene vedrørende utbyggingen av fastlandsforbindelsen til Magerøya og Nordkapp (FATIMA). I undersøkelsen er det særlig sett på investeringene omtalt i St.prp. nr. 47 (1992-1993) Om fastlandsforbindelsen til Magerøy i Finnmark. Revisjonsprosjektet er i hovedsak gjennomført ved innhenting av dokumentasjon hos Statens vegvesen Finnmark og i Vegdirektoratet. Undersøkelsen har tatt utgangspunkt i forklaringene til overskridelsene i Vegdirektoratets brev til Samferdselsdepartementet av 17. juli 1997 og forhold som fremkommer i St.prp. nr. 1 for årene 1993-1998.

FATIMA ble første gang beskrevet i St.meld. nr. 32 (1988-1989) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-1993. Kostnadsoverslaget for totalprosjektet var da beregnet til 575 mill. 1988-kroner, hvorav bompenger var beregnet å dekke 180 mill. kroner.

Hovedplanen for FATIMA-prosjektet ble godkjent av Vegdirektoratet 18. oktober 1991. Kostnadsoverslaget ble da beregnet til 620 mill. 1990-kroner, eller 645 mill. 1993-kroner. Veiprojektet omfatter både bygging av veier, broer, undersjøiske og landtunneler.

Stortinget vedtok utbyggingen av fastlandsforbindelsen til Magerøy den 28. mai 1993, jf. St.prp. nr. 47 (1992-1993) Om fastlandsforbindelsen til Magerøy i Finnmark. Det fremgår her at kostnadsoverslaget ble redusert fra 670 mill. til 625 mill. 1993-kroner, hovedsakelig på grunn av økt kunnskap om grunnforholdene i den undersjøiske tunnelen. Usikkerheten i kostnadsoverslaget ble vurdert til +/-10 pst.

Det opprinnelige kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 47 (1992-1993)

Undersøkelsen viser at prosjektet ble lagt fram for Stortinget på et tidspunkt da en stor del av plangrunn-

laget for prosjektet fremdeles var på hovedplannivå. Det er da vanlig å angi usikkerheten til +/-25 pst. Riksrevisjonen konstaterer at det i fremlegget for Stortinget ikke fremkommer opplysninger om dette, men at det derimot opplyses uten forbehold at usikkerhetsmarginen i overslaget ligger innenfor +/-10 pst., dvs. som for detaljplannivå.

Det opprinnelige kostnadsanslaget i St.prp. nr. 47 (1992-1993) er ikke komplett; idet enkelte kostnader ikke er innkalkulert, blant annet er post for felleskostnader ikke spesifisert. Det er heller ikke kalkulert inn uforutsette kostnader. Kostnader til bomstasjon og serviceanlegg, tilstøtende fyllinger for Kobbholet bro og kostnader i forbindelse med reindriftsskjønn er så vidt Riksrevisjonen kan se, heller ikke innkalkulert i kostnadsoverslaget. Videre synes utgiftene til sjøtransport, ombygging av eksisterende veg, flytting av bygninger, omlegging av kabler/vannledninger å være utilstrekkelig beregnet.

Kostnadsøkningene etter St.prp. nr. 47 (1992-1993)

Det har ikke vært mulig for Riksrevisjonen å få fremlagt regnskapsmateriale for kostnadsøkningene for alle delparseller som er egnet til å sammenholde med de opprinnelige plantall.

Det har derfor vært vanskelig for Riksrevisjonen å få dokumentert eksakte tallstørrelser for overskridelsene. Opplysningene om kostnadsoverskridelser baserer seg derfor på opplysninger som fremkommer i vegmyndighetenes korrespondanse.

Deler av prosjektet er undergitt til dels omfattende endringer under planleggingen:

Kobbholet bro var opprinnelig kalkulert til 52 mill. 1993-kroner. Broen ble umiddelbart før anbudsutlysning i 1995 omprosjektert. Vindmålinger utført høsten 1994 og vinteren 1995 viste vindstyrker over grensen for orkan. De utførte tekniske beregninger dokumenterte ikke at opprinnelig prosjektløsning kunne stå imot vind- og bølgelast samtidig. Vegdirektoratet var ansvarlig for å godkjenne denne brokonstruksjonen, og direktoratet var løpende orientert om de tekniske beregningene og kostnadsanslaget for broen.

Honningsvåg tunnelen ble i 1994 planlagt gjort tilgjengelig for gang- og sykkeltrafikk. Dette medførte at tunnelbredden ble økt fra en totalbredde på 8 til 9 meter. Det er ikke funnet dokumentasjon som viser at det på noe tidspunkt er satt opp noen kostnadsoverslag/kalkyle for disse endringene, til tross for at vegutløsning til Sarnes er uttrykkelig omtalt i St.prp. nr. 47 (1992-1993).

Planleggingen viser en rekke fellestrekk for de tre vegparsellene Kåfjord-Vesterpollen, Veidnes-Alfbaklia og Kobbholla-Storbukt. Blant annet er de parsellvise byggeplanene datert opptil ett år etter at arbeidet på de forskjellige vegparsellene startet.

Det opprinnelige kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 47 (1992-1993)

Departementet bekrefter at en stor del av plangrunnlaget som lå til grunn for St.prp. nr. 47 (1992-1993) var

på hovedplannivå, og dermed ikke skulle gi grunnlag for å operere med en usikkerhetsmargin på +/-10 pst. Departementet opplyser videre at det heller ikke ble foretatt noen usikkerhetsberegninger for å dokumentere at usikkerheten lå på dette nivået.

Kostnadsøkningene etter St.prp. nr. 47 (1992-1993)

Når det gjelder problemene med å sammenligne plantall med regnskapstall, anfører departementet i sitt brev av 14. juni 1999 at Vegdirektoratet mener det er viktig å presisere at det er mulig å operere med eksakte tallstørrelser for overskridelsene på prosjektnivå selv om det er vanskelig å spesifisere overskridelsene helt ned på prosessnivå.

Riksrevisjonen bemerker at det er uheldig at det i beskrivelsen av kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 47 (1992-1993), ikke ble opplyst hvilket plangrunnlag kostnadsoverslaget hadde som basis. En opplysning om en usikkerhetsmargin på +/- 10 pst., tatt uten forbehold, vil lett kunne gi inntrykk av at plangrunnlaget, og dermed kostnadsoverslaget, var mer nøyaktig enn hva som viste seg å være tilfelle. Det er dessuten uheldig at usikkerhetsberegninger ikke ble foretatt. Plangrunnlagets nøyaktighet er i denne forbindelse spesielt viktig, dersom en tar i betraktning at FATIMA-prosjektet er et av de mest omfattende vegprosjektene vegvesenet har utført under lignende klimatiske forhold.

Når det gjelder ikke innkalkulerte/utilstrekkelig beregnede kostnader i St.prp. nr. 47 (1992-1993), antar Riksrevisjonen at en god kvalitetssikring av planer og kostnadsoverslag burde ha avdekket disse forhold.

Etter Riksrevisjonens oppfatning er det vesentlig for en god prosjektstyring at regnskapstall kan sammenholdes med plantall. Riksrevisjonen er videre av den oppfatning at det ikke er tilstrekkelig å kun rapportere regnskapsmessig forbruk. En god prosjektoppfølgning fordrer etter Riksrevisjonens mening også at fremdrift på de enkelte prosjekt rapporteres sett i forhold til de økonomiske plantall (rapportering mot milepæler).

Behovet for omprosjektering av Kobbholet bro burde ha vært oppdaget på et langt tidligere tidspunkt idet Vegdirektoratet var løpende orientert om de tekniske beregningene og kostnadsanslaget, og de formelle krav til lastpåvirkning i praksis ikke var endret under planleggingsperioden. Riksrevisjonen har for øvrig merket seg at det opprinnelige overslaget for Kobbholet bro ikke var formelt godkjent av Vegdirektoratet, fordi direktoratet kun godkjente den tekniske løsningen og ikke kostnadsoverslaget. Riksrevisjonen vil anta at kostnadsoverslaget burde ha vært kvalitetssikret på lik linje med teknisk løsning, på grunn av sammenhengen mellom vurderingene.

Det er etter Riksrevisjonens oppfatning betenkelig at rutinen for utarbeidelse av byggeplan ikke synes å ha vært fulgt på de anleggsparsellene der vegvesenet har utført arbeidet i egen regi. Oppstart av anleggsarbeidene uten forutsatt plangrunnlag øker muligheten for feildisponeringer med økte kostnader til følge. Departementet bør innskjerpe at planprosedyrene skal følges.

Samferdselsdepartementet har svart:

"Når det gjelder manglende planlegging på de parceller av prosjektet som Statens vegvesen utførte i egenregi, er det i etterkant innført regler for utarbeidelse av avtaler mellom utbyggings- og produksjonsavdelingen. Den nye organisasjonsmodellen vil trolig redusere slike problemer i framtida.

Samferdselsdepartementet vil vise til at kravet til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring for start av nye veganlegg ble innskjerpet i 1997, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98), s. 79. Videre vil departementet vise til at det nå også arbeides med forbedret styring av større statlige prosjekter med hensikt å redusere kostnadsoverskridelser, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1999-2000) (Gul bok for 2000) og St.prp. nr. 1 (1999-2000) for Samferdselsdepartementet."

Riksrevisjonen har merket seg at departementet har iverksatt en rekke tiltak for å øke kvaliteten på plangrunnlag, kostnadsoverslag og økonomistyring i Statens vegvesen. Selv om vegmyndighetene har nedlagt og nedlegger et omfattende arbeid for å videreutvikle verktøy og rutiner for planlegging, prosjektering og gjennomføring av store anlegg, er det etter Riksrevisjonens oppfatning avgjørende for et godt resultat at regelverk og anbefalt praksis faktisk følges i etaten. Undersøkelsen av FATIMA-prosjektet har etterlatt et inntrykk av at så ikke alltid er tilfelle.

Det er vesentlig at kvalitetssikringen av vegvesenets større prosjekter er tilfredsstillende i alle ledd. Dette gjelder også kvalitetssikring av informasjon til Stortinget. Riksrevisjonen konstaterer at informasjonen fra departementet til Stortinget har vært unøyaktig på flere punkter. Opplysninger om kostnadsoverslagenes nøyaktighet er etter Riksrevisjonens oppfatning så vesentlig for vurdering av beslutningsgrunnlaget at departementet må forvise seg om at denne type informasjon er riktig og entydig, før saken fremlegges for Stortinget.

Riksrevisjonen foreslår: "Kan passere".

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigurd Grytten, Inger Lise Husøy, Laila Kaland og lederen Gunnar Skaug, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen og Vidar Kleppe, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Kari Økland, fra Høyre, Svein Ludvigsen, og fra Sosialistisk Venstreparti, Kristin Halvorsen, viser til at denne saken utgjorde en del av Riksrevisjonens Dokument nr. 1 (1999-2000). Komiteen valgte å ta ut saken av dokumentet og undergi den en egen behandling. Bakgrunnen for dette var at det hadde skjedd omfattende endringer i prosjektet og i de økonomiske overslagene etter at Stortinget hadde fattet vedtak i saken. Komiteen hadde videre merket seg at det kun var gitt informasjon om prosjektet i de årlige budsjett-proposisjoner. Komiteen mener det kan se ut som om departementet ikke har gitt Stortinget en tilstrekkelig god nok og omfattende informasjon om

saken, tatt i betraktning de store endringene som skjedde underveis. Komiteen mener det ville vært naturlig at departementet, i tillegg til den informasjonen som ble gitt i budsjett-proposisjonene, hadde informert Stortinget om prosjektet som egen sak. Komiteen fant det nødvendig med befarings og åpen høring for at saken skulle bli belyst på en grundig måte.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, viser til at usikkerheten på hovedplan-nivå skal settes til +/- 25 pst., mens det på detaljplan-nivå opereres med en usikkerhet på +/- 10 pst.

Komiteen viser til at overskridelsene på FATIMA-prosjektet ved ferdigstillelse er 62,9 pst. utover den kostnadsrammen som lå til grunn for Stortingets vedtak. Dette er en overskridelse som går langt ut over den usikkerheten på +/-25 pst. som knyttes til prosjekter som legges fram på hovedplannivå.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, mener at prosjektet ble lagt fram for Stortinget på et tidspunkt der det verken hadde nådd hovedplannivå eller detaljplannivå.

Komiteen viser til at Vegdirektoratet under befaringen og høringen tok det fulle ansvaret for det kostnadsoverslaget for FATIMA-prosjektet som ble presentert i St.prp. nr. 47 (1992-1993). Komiteen viser til at overskridelsene knytter seg til forskjellige deler av prosjektet. De største prosentvise overskridelsene knytter seg til Honningsvågtunnelen (98,1 pst.), Veidnes (Kobbholet) bru (128,9 pst.) og veien Kobbholet – Storbukt (80,9 pst.). Komiteen er meget kritisk til prosjektering og gjennomføring av disse delene av prosjektet. Etter komiteens oppfatning burde traseen (innslaget fra Storbukt) ha vært valgt med større omhu fra begynnelsen av. Det forhold at man ikke kunne legge traseen mellom noen Esso-tanker, og at det ikke var forsvarlig å starte arbeidet i den planlagte uren, burde vært oppdaget på et tidligere tidspunkt og lagt inn i byggeplanene før prosjektet ble presentert Stortinget.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, er videre meget kritisk til at Honningsvågtunnelen ble utvidet fra 8 til 9 meter for å lage gang- og sykkelvei etter at Stortinget fattet vedtak i saken. Flertallet har ikke fått brakt på det rene hvor mye av overskridelsene som skyldes denne utvidelsen. Flertallet har merket seg at det er planer om å regulere et felt til boliger på Sarnes, et planarbeid som burde vært innarbeidet før vegprosjektet ble behandlet i Stortinget. Flertallet er meget skeptisk til nytten av en gang- og sykkelvei i en tunnel som er 4,4 km lang, når gangveien ikke er adskilt, for en bosetning på fire familier.

Komiteen viser til at Vegdirektoratet var løpende orientert om de tekniske beregningene og kostnadsanslagene for Veidnes-brua (Kobbholet bru) og at de formelle krav til lastpåvirkning i praksis ikke var endret under planleggingsperioden. Komiteen er derfor meget kritisk til at Veidnes-brua ikke allerede fra starten av ble prosjektert slik at den kunne tåle de værbelastningene som kan oppstå i området.

Når det gjelder Nordkapp-tunnelen, har komiteen merket seg at de geologiske forholdene var helt annerledes enn det forundersøkelsene viste. Etter den informasjonen komiteen har fått, er det fortsatt ikke i dag mulig for geologer å forklare hvorfor forholdene var så annerledes. Komiteen stiller seg undrende til dette, men tar det til etterretning.

Komiteen mener det er kritikkverdig at ikke alle kostnadene for prosjektet er tatt med. Etter komiteens mening burde også arbeidet vært lagt opp slik at det var mulig å sammenligne regnskapstallene med de opprinnelige plantallene på de forskjellige delparsellene. Komiteen er enig med Riksrevisjonen i at dette er et viktig styringsverktøy.

Komiteens flertall alle unntatt medlemmer fra Arbeiderpartiet, finner det også kritikkverdig at de parsellvise byggeplanene er datert opptil ett år etter at arbeidet på de forskjellige parsellene startet.

Komiteen viser videre til at Vegdirektoratet har opplyst at Samferdselsdepartementet og samferdselsministeren ikke var gjort kjent med usikkerheten i anslaget. Komiteen har ikke grunnlag for å tro at Vegdirektoratet bevisst har presentert et lavt kostnadsanslag for Samferdselsdepartementet for å få FATIMA-prosjektet vedtatt i Stortinget. Komiteen viser til at Stortinget var kjent med at Vegdirektoratet anbefalte et forbedret fergetilbud framfor en tunnelloøsning til Nordkapp. Komiteen har merket seg at departementet hevder at de ikke sitter inne med kunnskaper til å overprøve den dokumentasjon det får fra underliggende etater, som for eksempel Vegdirektoratet.

Komiteen vil understreke betydningen av at Stortinget får seg fremlagt gode og gjennomarbeidede prosjekter med realistiske kostnadsrammer. Komiteen mener det er et problem når det viser seg at Stortinget i flere prosjekter har fattet vedtak på et beslutningsgrunnlag og med en økonomisk ramme som ikke holdes. Komiteen har merket seg at departementet har satt i gang tiltak for å øke kvaliteten på plangrunnlag, kostnadsoverslag og økonomistyring.

Komiteen viser til at det konstitusjonelle ansvaret for om opplysningsplikten overfor Stortinget i forbindelse med St.prp. nr. 47 (1992-1993) er overholdt ligger hos daværende statsråd Kjell Opseth. Stortinget kan reagere overfor brudd på opplysningsplikten med kritikk i merknadsform, vedta direkte kritikk (daddelsvotum) eller mene at saken er så graverende at man foreslår for Stortinget å forberede en mulig riksrettssak

ved å opprette en protokollkomite. Hvor sterkt Stortinget skal reagere i slike saker er en vurderingssak.

Komiteen viser til at en sak der Stortinget har fått fremlagt et mangelfullt eller misvisende beslutningsgrunnlag, men der statsråden ikke var kjent med de faktiske forhold, reiser to spørsmål. For det første om statsråden har forsømt sin selvstendige plikt til å undersøke om de opplysninger som organer legger fram for Stortinget under statsrådens ansvar er sanne og dekkende. For det andre hva som skal være Stortingets reaksjon dersom det mener at forsømmelsen ligger på embetsmanns nivå. Stortinget kan ikke gripe direkte inn overfor forsømmelser fra embetsmenn. Slike reaksjoner tilligger Regjeringen.

Komiteen mener det er rimelig å vurdere den kritikken som skal reises i forhold til tidligere saker av lignende karakter. Komiteen viser til at Stortinget i Innst. S. nr. 159 (1997-1998) behandlet Riksrevisjonens antegnelser vedrørende planlegging, prosjektering og gjennomføring av broprosjektet Nordhordlandsbroen – Dokument nr. 3:11 (1996-1997).

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at overskridelsene ved utbygging av Nordhordlandsbrua var på 68 pst., at prosjektet ble endret underveis og ellers har en rekke likhetstrekk med FATIMA-prosjektet. På de punktene der disse sakene er forskjellige mener dette flertallet at saken om Nordhordlandsbrua er mer alvorlig enn FATIMA-saken. Dette flertallet viser til at medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet gikk lengst i kritikken og mente at ansvarlige personer i vegetaten burde vurdere sin stilling på bakgrunn av den kritikken som komiteen den gang konkluderte med. Dette flertallet viser til at ingen av komiteens medlemmer mente at Riksrevisjonens antegnelser om Nordhordlandsbrua og Stortingets behandling av denne gav grunnlag for å vurdere en riksrettssak.

Dette flertallet mener imidlertid at det hersker uklarhet og usikkerhet om ansvarsforhold mellom departementet og underliggende etater – særlig direktorater som er opprettet gjennom egen lov vedtatt av Stortinget og heleide statlige aksjeselskaper. Dette flertallet viser til at de kontrollsakene om Nordhordlandsbrua, FATIMA-prosjektet og Gardermobanen reiser slike problemstillinger. Dette flertallet mener at slik uklarhet kan føre til at ansvaret for klart kritikkverdige forhold ikke blir plassert hos noen ansvarlige myndigheter. Dette flertallet viser til at disse problemstillingene ble berørt under det seminaret om konstitusjonelle reformer som på Stortingspresidentens initiativ ble avholdt i mars dette år. Dette flertallet viser til at stortinget etter dette har besluttet at det skal nedsettes et eget utvalg som skal gjennomgå Stortingets kontrolloppgaver. Dette flertallet mener at dette utvalget bør gjennomgå de prinsipielle konstitusjonelle spørsmål som de ovennevnte saker reiser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er grunnlag for å reise kritikk når kostnadsoverslaget sprakk med 62,9 pst., men vil understreke at ikke all framkommet kritikk er like kritikkverdige og viser bl.a. til vedtak fattet ihenhold til fullmakter i Vegdirektoratet. Ikke minst er det viktig å skille mellom endringer i prosjektet i henhold til fullmakt og rene overskridelser som følge av dårlig forarbeid eller geologiske forhold. Disse medlemmer vil viser til at de prosentvis overskridelsene ikke er de i største kroneverdi.

Disse medlemmer mener det er viktig å avdekke de bakenforliggende årsaker. Prosjektet må kontrolleres ut fra de regler og den praksis som var gjeldende i den kontrollerte perioden. Det må også tas hensyn til de endringer og forbedringer som allerede er iverksatt på bakgrunn av de svakheter som er avdekket fra 1993 og fram til i dag.

Disse medlemmer er urolige for flere til dels store kostnadsoverskridelser ved større bro- og tunnelprosjekter og vil understreke betydningen av bedre beregningsgrunnlag. Disse medlemmer vil likevel understreke at kostnadsoverslag med helstøpte tunneler som hovedregel, vil gi større sikkerhet og sannsynligvis mindre overskridelser, men samlet sett også en høyere pris. Disse medlemmer mener videre at denne risikoen var vel kjent for Stortinget da beslutningene ble fattet.

Disse medlemmer viser til at det fremgikk klart i St.prp. nr. 47 (1992-1993) at plangrunnlaget var på hovedplannivå og at man likevel valgte en usikkerhetsmargin på +/- 10 pst. Det er grunn til å tro at Stortinget var kjent med disse begrepene. Det vises til andre sammenlignbare prosjekter som Hardangerbrua og Trekantssambandet Sveio – Stord – Bømlo hvor kostnadsoverslaget også hadde usikkerhet på +/- 10 pst., St.prp. nr. 9 (1992-1993). Disse medlemmer vil understreke at +/- 10 pst. usikkerhetsmargin framkom etter en konkret vurdering basert på erfaringspriser.

På det gjeldende tidspunkt var det ikke entydige regler eller metoder for beregning av usikkerhetsmarginer i forbindelse med veganlegg. Disse medlemmer holder fast på at ferdig reguleringsplan med usikkerhet på +/- 10 pst. bør være målet når prosjektet tas opp til bevilgning, men utelukker ikke at det fra tid til annen finnes grunner som taler for unntak fra denne hovedregelen. Det vil i hvert enkelt tilfelle være opp til Stortinget å akseptere unntakene.

Disse medlemmer viser til at det framgår av St.prp. nr. 47 (1992-1993) at i 1991 kom det fram endrede forutsetninger knyttet til finansieringen av prosjektet, bl.a. betydelige reduserte anslag for bompenginntektene og en mindre økning i anleggskostnadene. På denne bakgrunn gikk Vegdirektoratet primært inn for å utsette hovedplanvedtaket og anbefalte i stedet forsterket fergeforbindelse. Disse medlemmer har merket seg at Vegdirektoratet kun anbefalte en utsettelse av vedtaket, ikke en avvisning av prosjektet. Disse

medlemmer viser videre til at det i St.prp. nr. 47 (1992-1993) klart framkommer at det lave nytte/kostnadsforholdet isolert sett takk i retning av et forbedret ferjetilbud framfor fastlandsforbindelse.

Disse medlemmer viser til at overskridelsene var størst på de to tunnelene i prosjektet. Dette er lite belyst i Riksrevisjonens rapport. Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen tar til etterretning at grunnforholdenes beskaffenhet synes å ha vært vesentlige for kostnadsutviklingen i FATIMA-prosjektet. Ifølge Samferdselsdepartementet kan en stor del av overskridelsene tilbakeføres til geologiske forhold og det er svært vanskelig å skille ut hvilke ekstrakostnader som er en direkte følge av de geologiske forhold. I den grad det er mulig å anslå dette for de forskjellige deler av prosjektet er følgende resultat beregnet av Samferdselsdepartementet i mill. 1993-kroner:

Honningsvågtunnelen	76
Nordkapp-tunnelen	157
Kåfjord – Vestrepollen.....	20
Veidnes – Alfbaklia	14
Andel fellesutgifter.....	15
Totalt.....	282

Dette utgjør om lag 72 pst. av de totale kostnadsoverskridelsene på 393,3 mill. 1993-kroner. Når det gjelder økonomisk sluttregnskap for prosjektet er ikke dette klart ennå, da alle kostnader ikke er oppgjort. Det er foreløpig ikke utarbeidet en økonomisk sluttrapport for prosjektet. Denne rapporten vil vise hva midlene er brukt til og hvilke arbeidsoppgaver som har krevet store ressurser. Disse medlemmer mener det er viktig at den økonomiske sluttrapporten forelegges Stortinget på en egnet måte.

Grunnlaget for kalkylen var erfaringspriser på vegbygging i fylket og tunnelpriser fra tunneldrift på landsbasis. Overslagene ble bevisst lagt i overkant av disse erfaringsprisene og etter en helhetsvurdering mente både Statens vegvesen Finnmark og Vegdirektoratet at kostnadene ville ligge innenfor kravet om +/- 10 pst. Det var faktisk slik at anslagene på et tidspunkt ble redusert pga. sikrere forutsetninger.

I St.meld. nr. 46 (1990-1991), om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter, ble det trukket opp retningslinjer for kostnadsoverslag i forbindelse med bompengeprojekt. Her heter det s. 26 bl.a. følgende:

"Det skal i denne forbindelse legges til grunn at anslaget for anleggskostnadene som et minimum er innenfor en usikkerhet på +/- 25 pst. i hovedplanen. Bompengeprojektene bør om mulig være så gjennomarbeidet at overslaget for anleggskostnader er bearbeidet til detaljplannivå/reguleringsplan. Dette innebærer en usikkerhet på +/- 10 pst."

Videre heter det i Innst. S. nr. 16 (1991-1992) fra samferdselskomiteen om endring i rammebetingelsene for bompengeprojekter s. 6:

"Komiteen mener prosjektene i større grad må være så grundig gjennomarbeidet at overslag for anleggs-kostnader helst er bearbeidet til detaljplannivå. Dette innebærer vanligvis en usikkerhet på +/- 10 pst."

Disse medlemmer viser til at Stortinget ble informert om kostnadsoverskridelsene og endringer av prosjektet i de årlige budsjettproposisjoner. Samferdselskomiteen hadde ingen merknader til dette. Disse medlemmer kan heller ikke se at samferdselskomiteen har stilt spørsmål om dette.

Disse medlemmer synes å ha registrert en holdning under høringene i retning av nøktern kostnadsberegning slik at romslige kostnadsrammer i seg selv ikke skulle være kostnadsdrivende underveis i prosjektet eller i forhold til anbydere. Disse medlemmer avviser ikke at det kan ha noe for seg, men vil vise til kravet om mest mulig realistiske kostnadsoverslag.

Disse medlemmer viser til at det allerede i St.prp. nr. 47 (1992-1993) flere ganger henvises til Sarneset som et mulig utbyggingsområde for Honningsvåg kommune. Både Honningsvåg kommune og Finnmark fylkeskommune oppfordret til å tilrettelegge for gang- og sykkeltrafikk. Utvidelsen av tunnelen for må derfor ses i lys av dette. Det vises for øvrig til svarbrev fra Samferdselsdepartementet, hvor det framgår at tunnelutvidelsen utgjør omlag 17 mill.kroner.

Riksrevisjonen stiller spørsmål ved om grunnundersøkelser for vegparsellene har holdt forutsatt grundighet. Ifølge svarbrev fra Samferdselsdepartementet mener vegmyndighetene at hvilket nivå som er nødvendig for å få tilstrekkelig visshet om de faktiske grunnforhold forut for anleggsstart er et faglig skjønnsspørsmål. Disse medlemmer har ingen innvendinger mot en slik begrunnelse, men konstaterer at overskridelsene ble særdeles høye for veg i dagen, særlig for strekningen Kobbholet-Storbukt.

Honningsvågtunnelen ble mye dyrere enn det var forutsatt i stortingsvedtaket. Det er reist kritikk av at behovet for å endre påhugget og traseen for Honningsvågtunnelen ikke ble oppdaget på et tidligere tidspunkt. Bakgrunn for endringen var krav om at det måtte bygges en kulvert forbi oljeanlegget av sikkerhetshensyn. Disse medlemmer finner det ikke unaturlig at slike krav framkom i planarbeidet først etter stortingsbehandlingen, men mener det forberedende planarbeidet burde avdekket dette bedre.

Omprosjektering av Veidnes bru var omfattende og fordyrende og endte på hele 128,9 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Samferdselsdepartementet er enig i kritikken fra Riksrevisjonen gitt at man hadde andre prosedyrer for teknisk godkjenning av bruprosjekter. Prosedyren er slik at gjennomgang av beregninger først blir foretatt når detaljprosjektet foreligger. Disse medlemmer tar denne redegjørelsen til etterretning og viser for øvrig til de endringer Vegdirektoratet har iverksatt for å bedre kvalitetssikringen på arbeidet i etaten. Disse medlemmer mener at omprosjekteringen var så omfattende at det er grunn til å mene at forarbeidet var for dårlig.

Riksrevisjonen finner det betenkelig at rutinene for utarbeidelse av byggeplaner ikke synes å ha vært fulgt opp på arbeid i egen regi. Samferdselsdepartementet redegjør for praksis i svarbrev og det vises til de endringer som nå er gjennomført når det gjelder enhetsprisavtaler med egen produksjonsavdeling.

Det vises til de vide fullmaktene Vegdirektoratet har etter vegloven. Retningslinjene for Vegdirektoratet følger instruks fastsatt av Samferdselsdepartementet 22. januar 1996. I budsjettsammenheng reguleres forholdet mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet gjennom årlig tildelingsbrev. Stortinget bør ta stilling til hvorvidt man ønsker å endre disse forhold.

Disse medlemmer viser til at det internt i Vegdirektoratet er utviklet bedre systemer for å kvalitetssikre kostnadsoverslagene før prosjektene tas opp til bevilgning. Vegdirektoratet har også drevet mye opplæring på ny kalkulasjonsmetode. Videre skal nye prosjektstyringsverktøy gi bedre oversikt over utbyggingsprosjektene slik at korrigerende tiltak kan settes i verk på et tidligere stadium. Nye retningslinjer vil være ferdig i løpet av 2000.

Disse medlemmer tar til etterretning at FATIMA-prosjektet er resultat av en politisk beslutning det ikke tilligger komiteen å kontrollere eller på annen måte etterprøve. Etter disse medlemmers mening tilligger det heller ikke komiteen å mene noe om hvorvidt beslutningen var riktig eller gal. Disse medlemmer vil også peke på at så entydig klare lokale vedtak og prioriteringer som ble gjort i denne saken lokalt har hatt og bør ha en viss betydning.

Disse medlemmer konstaterer at Riksrevisjonen ikke har gått inn på spørsmålet om hvilke informasjoner Stortinget har mottatt i løpet av prosessene og hvilke reaksjoner Stortinget har gitt på dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den meget sterke kritikk som fremkommer i Riksrevisjonens antegnelser om dette prosjekt hvor overskridelsen ble 58,3 pst. i forhold til den plan som ble presentert Stortinget i St.prp. nr. 47 (1992-1993) eller 364,2 mill. kroner. I planen som ble meddelt Stortinget ble den presentert som en plan på detaljplannivå med en usikkerhet på +/- 10 pst., mens det i ettertid påpekes betydelige mangler, feilinformasjoner og utilstrekkelige beregninger og begrensede grunnundersøkelser.

Disse medlemmer vil, når det gjelder en regjering og en statsråds ansvar for å gi Stortinget korrekte opplysninger og et holdbart grunnlagsmateriale for beslutninger, vise til en flertallsmerknad i Innst. S. nr. 100 (1999-2000) hvor det heter:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til at opplysningsplikten har sin forankring i Ansvarlighetsloven av 1932, og i en lang parlamentarisk praksis siden innføringen av parlamentarismen.

I den såkalte Crotale-saken i 1973 ble det generelle utgangspunktet beskrevet av flere talere:

"Den første forutsetning for at dette samarbeidet mellom Storting og Regjering skal kunne virke best mulig, er at Stortinget kan stole på det Regjeringen sier, og at Stortinget kan stole på at Regjeringen ikke skjuler noe som kan være av betydning for Stortingets arbeid." (Kåre Willoch)

og:

"Forholdet mellom Regjeringen og Stortinget må være basert på åpenhet. I motsatt fall vil ikke vårt politiske system kunne virke etter forutsetningene." (saksordfører Tor Oftedal)

Og i Reksten-saken i 1985:

"Det er vissheten om at Stortinget har alle opplysninger - og korrekte opplysninger - i en sak, som gjør at Stortinget er i stand til å treffe sin avgjørelse. Hvis vi hadde et system hvor Stortinget i utgangspunktet ikke kunne ta det som en selvfølge at alle opplysninger var fremlagt, men at Stortinget måtte gå igjennom alle opplysningene og selv foreta sine undersøkelser - selv sette i verk nesten gransking for å være overbevist om at man hadde alle opplysninger - ville forholdet mellom Storting og Regjering endres, ja, hele vårt styresett ville endres." (Carl I. Hagen)

Flertallet vil understreke at det er Stortinget selv som skal vurdere om opplysningsplikten er oppfylt. Regjeringen skal selvfølgelig gjøre et skjønnsomt utvalg om hvilke opplysninger som bør oversendes, men den er selv ansvarlig for det utvalg som blir gjort. For Stortinget er det viktig å bli kjent med alle relevante opplysninger, også de som taler mot den konklusjon Regjeringen anbefaler. Om opplysningene er relevante og dekkende tilkommer det Stortinget å avgjøre. Egil Aarvik uttalte om dette under Kings-Bay saken i 1963:

"aller minst er det noe departement, som bestemmer hva som kan ha betydning for Stortingets vurdering av en sak! Det er Stortinget som avgjør det!"

Disse medlemmer vil også vise til at i debatten om denne innstillingen ble det avgitt viktige uttalelser om opplysningsplikten, bl.a.:

"Ellers har jeg lagt merke til at statsministeren og Fremskrittspartiets formann også har snakket om andre saker. De sa at flertallet har lagt lista høyt når det gjelder Regjeringens informasjonsplikt overfor Stortinget. Jeg vil gjerne gjenta det Jan Petersen sa, at lista har ligget der hele tiden."

"Vår kritikk går på at den norske regjering ikke har informert Stortinget godt nok om usikkerheten ved avtalen. ... Det går fram av høringen av samferdselsministeren i komiteen at det hele tiden har vært dårlig kjemi mellom de to partene. Dette var ikke kjent for Stortinget. Regjeringen valgte å gå videre på et uklart juridisk grunnlag. Det var heller ikke kjent for Stortinget." (Thorbjørn Jagland)

og:

"Jeg har lyst til å si det, for i debatten har en del brukt et uttrykk som går på at det er Stortinget som definerer hvilke opplysninger som skal gis. Det er rett i den forstand, at er det uenighet om hvilke opplysninger som skal gis, er det selvsagt Stortinget som til syvende og sist forteller om det. Men det er jo like klart at når det gjelder hva Stortinget skal ha, skal Regjeringen heller ikke ta feil. Den skal, når den

lager proposisjonen, gi de opplysninger som Stortinget vil trenge i sin saksbehandling, nemlig de opplysningene som man trenger for å se styrke og svakheter ved, og få tak i hovedpoengene, i den saken som er fremlagt." (Jan Petersen)

Utgangspunktet for Stortingets vurdering av om opplysningsplikten og informasjonsplikten er overholdt i St.prp. nr. 47 (1992-1993) er sammenholdningen av informasjonen i proposisjonen og Riksrevisjonens gjennomgang. Slik disse medlemmer ser saken er det meget klare indikasjoner på at nevnte proposisjon ikke er i samsvar med de forpliktelser en statsråd har i henhold til Ansvarlighetslovens bestemmelser i § 9 og § 10. Det vises også til at det er overveiende sannsynlig at dersom Stortinget hadde vært meddelt at FATIMA-prosjektet hadde en kostnadsramme på ca. 1 000 mill. 1993-kroner og ikke 625 mill. kroner så ville ikke Stortinget ha gitt sin godkjennelse. Disse medlemmer vil påpeke at dette klart stiller denne sak i et annet lys enn Nordhordlandsbroen.

Disse medlemmer viser til at det under komiteens åpne høring klart ble bekreftet at St.prp. nr. 47 (1992-1993) var basert på et planarbeid med en usikkerhet på +/- 25 pst., men at den ble presentert til Stortinget som en detaljplan på +/- 10 pst. Det er også fremkommet at planarbeidet bygget på uakseptabelt dårlige forundersøkelser og vurderinger idet det senere ble gjennomført betydelige endringer med brokonstruksjon, trasévalg og lengde/bredde for Honningsvåg-tunnelen oa.

Det fremkom under høringen at det var Vegdirektoratet som hadde det faglige ansvaret for den mangelfulle planlegging og feilinformasjonen om detaljeringsgrad i planarbeidet som så Regjeringen ved statsråd Kjell Opseth presenterte for Stortinget. Når det gjelder det konstitusjonelle ansvaret for den meget mangelfulle og unøyaktige St.prp. nr. 47 (1992-1993) vises til utdrag av følgende spørsmål og svar i høringen:

"Carl I Hagen: "Det er klarlagt fra Riksrevisjonen at Stortinget har fått seg presentert et prosjekt hvor den reelle usikkerhet er pluss/minus 25%. Det ble presentert for Stortinget som et detaljert, utredet og ferdig prosjektert prosjekt pluss/minus 10 % usikkerhet. Hvem er det som har det konstitusjonelle ansvaret for at Stortinget fikk et prosjekt med feilaktig informasjon?"

"Kjell Opseth:" Som sagt: Det er den til kvar tid gjeldende statsråd. I dette tilfellet eg. som i den tida eg var statsråd, presenterte det – som har det parlamentariske og konstitusjonelle ansvaret."

Når det gjelder problemet som måtte oppstå ved at en statsråd har det konstitusjonelle ansvar for feil som vedkommende selv ikke var kjent med, vises til faglitteratur som "Regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget" av professor, dr. juris Eivind Smith hvor det på side 159 står om den foreliggende problemstilling:

"I første rekke har statsrådene plikt til å legge frem opplysninger som de selv (eller departementet) sitter

inne med, og til å gi Stortinget et dekkende bilde av det foreliggende kunnskapsgrunnlag. Men de må også ha selvstendig plikt til å sørge for at de informasjonen som andre organer eller personer legger frem for Stortinget under statsrådenes ansvar, fyller kravene til å være sanne og dekkende. Hovedregelen må altså være at statsrådene - i forhold til Stortinget - ikke kan dekke seg bak at feil er begått av underordnede organer og tjenestemenn. De kan heller ikke dekke seg bak feil som er begått i heleide statselskaper etc. som det departementet som de leder har det administrative ansvar for.

Spørsmål av den sistnevnte type sto sentralt i debatten om Koksverket og om Kings Bay. Disse sakene er nærmere omtalt under V.4.1.4 flg. ovenfor.

Utgangspunkt er altså at statsrådenes opplysningsplikt også omfatter en plikt til å legge frem opplysninger som befinner seg i lavere hierarkisk nivå, eller til å kontrollere riktigheten av opplysninger som underordnede organer selv legger frem."

Prinsippet om at en statsråd har det konstitusjonelle ansvaret for feil, mangelfullt arbeid, misvisende saksfremstillinger og mangelfulle saksbehandlingsrutiner og kvalitetssikring hos embetsverket og underordnede forvaltningsorganer står sentralt i den norske konstitusjon og styringssystem. Dersom det eventuelt ikke vurderes å gjøre konstitusjonelt ansvar gjeldende overfor daværende statsråd Kjell Opseth med den begrunnelse at feilen eller det mangelfulle arbeidet med St.prp. nr. 47 (1992-1993) egentlig ligger hos Vegdirektoratet og Vegvesenet vil det i realiteten bety en dramatisk endring i vårt konstitusjonelle system ved at ingen stilles til ansvar i den offentlige forvaltning, uansett om feilene eller manglene koster enorme beløp.

Slik disse medlemmer ser det er det derfor av stor viktighet for forståelsen av vårt konstitusjonelle ansvarsrettssystem at en protokollkomité gis i oppdrag å behandle spørsmålet om hvorvidt det i den foreliggende sak med den mangelfulle St.prp. nr. 47 (1992-1993) foreligger en ansvarssituasjon i forhold til vår konstitusjonelle bestemmelse og om sakens fakta tilsier at det reises tiltale for riksretten.

Disse medlemmer vil også vise til at for vanlige mennesker medfører det etterforskning og straff for skader med betydelig lavere beløp enn 1000 mill. kroner. I denne sammenheng vises til den klare påstand om at FATIMA ikke ville vært bygget dersom Stortinget hadde fått de korrekte opplysninger om kostnadene ved prosjektet og 1000 mill. kroner kunne i så fall ha vært benyttet til andre prosjekter eller formål. Det ansees derfor nødvendig av hensyn til det alminnelige rettssikkerhetsprinsipp om likebehandling av alle borgere at det vurderes å reise tiltale for brudd på ansvarlighetsloven eller andre lover av den eller de ansvarlige for at Stortinget ikke fikk akseptable, forsvarlige og korrekte informasjonen i St.prp. nr. 47 (1992-1993).

Disse medlemmer viser til at fremgangsmåten når noen mener det er nødvendig å vurdere å gjøre konstitusjonelt ansvar for brudd på ansvarlighetsloven er fastlagt i Stortingets forretningsorden § 14 a, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

I

Valgkomiteens odelstingsmedlemmer gis i oppdrag å avgi innstilling til Odelstinget om oppnevning av en protokollkomité blant Odelstingets medlemmer til å behandle spørsmålet om hvorvidt det skal reises tiltale for brudd på ansvarlighetsloven overfor den eller de som har ansvaret for det mangelfulle og feilaktige innholdet i St.prp. nr. 47 (1992-1993).

II

Da valgkomiteens leder og nestleder begge er medlemmer av Lagtinget, pålegges valgkomiteens sekretær å innkalle valgkomiteens odelstingsmedlemmer til møte og forestå forhandlingene inntil valgkomiteens odelstingsmedlemmer har valgt leder og nestleder."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å være rimelig konsistent i konstitusjonelle spørsmål – i det minste i tilnærmet like saker som behandles. Dette medlem finner derfor ikke grunnlag for å innlede eventuell riksrettsprøving av statsrådenes ansvar i denne saken når dette ikke var konklusjonen under behandlingen av Nordhordlandsbrua som dette medlem vurderer som en mer alvorlig sak.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

I

Valgkomiteens odelstingsmedlemmer gis i oppdrag å avgi innstilling til Odelstinget om oppnevning av en protokollkomité blant Odelstingets medlemmer til å behandle spørsmålet om hvorvidt det skal reises tiltale for brudd på ansvarlighetsloven overfor den eller de som har ansvaret for det mangelfulle og feilaktige innholdet i St.prp. nr. 47 (1992-1993).

II

Da valgkomiteens leder og nestleder begge er medlemmer av Lagtinget, pålegges valgkomiteens sekretær å innkalle valgkomiteens odelstingsmedlemmer til møte og forestå forhandlingene inntil valgkomiteens odelstingsmedlemmer har valgt leder og nestleder.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til dokumentet og til det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Antegnelsene til statsregnskapet for 1998 vedkommende Samferdselsdepartementet, sak nr. 3, blir desidert i samsvar med Riksrevisjonens forslag til antegnelse "Kan passere".

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 31. mai 2000

Gunnar Skaug
leder

Odd Holten
ordfører

Svein Ludvigsen
sekretær

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 29. mai 2000.****Vedrørende komiteens behandling av Riksrevisjonens Dokument nr. 1 (1999-2000) - Sak 3 under Samferdselsdepartementet - Fastlandsforbindelsen til Magerøya og Nordkapp (FATIMA)**

Jeg viser til brev fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen av 23. mai 2000.

Vedlagt oversendes svar på spørsmål 1 - 20.

Spørsmål 1

Samferdselsdepartementet fremhever uforutsette geologiske forhold som en viktig årsak til kostnadsoverskridelser på alle parseller. Hvor stor andel utgjør dette av overskridelsene? Det vises også til et økonomisk sluttregnskap for prosjektet. Dersom dette foreligger bes det oversendt kontrollkomiteen.

Svar:

Uforutsette geologiske/geotekniske forhold kan medføre økte kostnader. Dette kan skyldes

- Ekstrakostnader som følge av mengdeøkninger.
- Ekstrakostnader som følge av vanskeligere og mer kostbare arbeider.
- Ekstra kostnader som følge av de førstnevnte poster, f.eks. behov for ekstra rigg, administrasjonskostnader som følge av forlenget byggetid og økte transportkostnader som følge av manglende tilkomst til andre deler av anlegget.
- Uforutsette kostnader som følge av tvist med entreprenøren om vederlaget.

Det er svært vanskelig å skille ut hvilke ekstrakostnader som er en direkte følge av de geologiske forhold. I den grad det er mulig å anslå dette for de forskjellige deler av prosjektet er følgende resultat beregnet i 1993-kroner:

Honningsvågtunnelen	kr	76 mill
Nordkaptunnelen	kr	157 mill
Kåfjord-Vestrepollen	kr	20 mill
Veidnes-Afbaklia	kr	14 mill
Andre fellesutgifter	kr	15 mill
Totalt	kr	282 mill

Dette utgjør om lag 72 pst. av de totale kostnadsoverskridelsene på 393,3 mill. 1993-kr. Når det gjelder økonomisk sluttregnskap for prosjektet er ikke dette klart ennå, da alle kostnader ikke er oppgjort. F.eks. er reindriftsskjønnet ennå ikke avsluttet. Det er foreløpig ikke utarbeidet en økonomisk sluttrapport for prosjektet.

Spørsmål 2

Riksrevisjonen mener det er uheldig at det i beskrivelsen av kostnadsoverslaget ikke ble opplyst hvilket

plangrunnlag kostnadsoverslaget hadde som basis. Var det klare regler for dette på det daværende tidspunkt eller var det vanlig legge frem hovedplan med ulike sikkerhetsmarginer? Har en usikkerhetsmargin på +/- 10% vært lag til grunn i tilsvarende prosjekter?

Svar:

I St.meld. nr. 46 (1990-91), s. 26 Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter, ble det trukket opp retningslinjer for kostnadsoverslag i forbindelse med bompengeprojekt. Her heter det bl.a. følgende:

"Det skal i denne forbindelse legges til grunn at anslaget for anleggskostnadene som et minimum er innenfor en usikkerhet på +/- 25% i hovedplanen. Bompengeprojektene bør om mulig være så gjennomarbeidet at overslaget for anleggskostnader er bearbeidet til detaljplannivå/reguleringsplan. Dette innebærer en usikkerhet på +/- 10 pst."

Videre heter det i Innst. S. nr. 16 (1991-92), s. 6 Innstilling fra samferdselskomiteen om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter:

"Komiteen mener prosjektene i større grad må være så grundig gjennomarbeidet at overslag for anleggskostnader helst er bearbeidet til detaljplannivå. Dette innebærer vanligvis en usikkerhet på +/- 10 pst."

Med bakgrunn i dette gjennomgikk Vegkontoret i Finnmark og representanter fra Vegdirektoratet med god oversikt over erfaringspriser og kunnskap om denne type anlegg, plangrunnlaget for prosjektet. Ved å sammenholde kostnadsoverslaget med erfaringspriser for tilsvarende prosjekt i Finnmark og ellers i landet, ble det foretatt en revisjon av overslaget. Det ble da konkludert med at en hadde tilstrekkelig grunnlag til å kunne varsle at overslaget lå innenfor 10 pst. For konkrete bompengeprojekter fremmet i 1992-93 og videre framover er kostnadsoverslag angitt med en usikkerhet på +/- 10 pst., jf. f.eks. St.prp. nr. 9 (1992-93) Om forhåndsinnkreving av bompenger til

- Hardangerbrua og
- Trekantsambandet Sveio - Stord - Bømlo.

Spørsmål 3

Finnes de klare regler for beregning av usikkerhetsmarginer på ulike plannivåer? Det bes redegjøres for ordinære prosedyrer på ulike plannivåer og på hvilket nivå det var vanlig å være når saken ble lagt frem for Stortinget?

Svar:

Det er ikke laget entydige regler eller metoder for beregning av usikkerhetsmarginer i forbindelse med veganlegg. Krav til nøyaktighet i kostnadsoverslaget er

normalt avgjørende for detaljering av selve planen. Utgangspunktet er at det er kjente verdier på marginene på hhv. 25% på oversiktsplannivå og 10% på detaljplannivå. Planleggingen må detaljeres i en slik grad at en får den nødvendige oversikt mht. kostnader at en kan si seg trygg på at en ligger innenfor disse marginer.

På hovedplan/kommunedelplannivå benyttes relativt grove enheter som f.eks. løpemeter med veg, bro eller tunnel basert på antagelser om grunnforhold eller andre hovedparametere som har stor innvirkning på kostnadene. På detaljplannivå/reguleringsplannivå vil en vanligvis måtte gå mer detaljert til verks. Gjennom den kommunale planprosessen vil en også få oversikt over krav som må behandles og eventuelt innkalkuleres i prosjektkostnaden. Dette medfører at en kan få en gjennomarbeidet plan som gir grunnlag for en god oversikt over de arbeider som skal utføres. På detaljplannivå kan kostnadene fastsettes ut fra erfaringspriser.

I forbindelse med planarbeidet, har en i den senere tid arbeidet mye for å få prissatt de usikkerheter en kan treffe på i forbindelse med gjennomføring av anlegg. Dette arbeidet bidrar til sikrere kostnadsoverslag.

Når det gjelder krav til plannivå ved framleggelse for Stortinget vises til svar på spørsmål 2.

Det er et mål at en skal ha ferdig reguleringsplan med usikkerhet på +/- 10% når et prosjekt tas opp til bevilgning, men det finnes unntak fra denne målsettingen.

Spørsmål 4

Er det vanlig med reguleringsplan før Stortinget gjør sitt vedtak, for eksempel å innhente kommunale planer for nye boligfelt og uttalelser fra andre berørte parter?

Svar:

Målet er at vi skal ha fullstendig reguleringsplan med tilhørende overslag for planen, jf. svar på spørsmål 2 og 3.

Planlegging av et vegprosjekt er en omfattende prosess som er regulert av plan og bygningsloven. Denne har spesiell fokus på trafikkavvikling, miljø og trafiksikkerhet. Gjennom offentlig utlegging av reguleringsplaner får interessegrupper, kommuner og andre berørte anledning til å komme med merknader.

Spørsmål 5

Er det vanlig å tilrettelegge for gang- og sykkeltrafikk i tunneler i tynt befolkede strøk? Hva var merkostnaden for dette og dersom disse var store, var det ikke naturlig å ta det opp med departementet?

Svar:

Det er ikke automatikk i at det tilrettelegges for gang og sykkelveger i tunneler i tynt befolkete strøk. Når en etter oppfordring fra Honningsvåg kommune og Finnmark fylkeskommune, aksepterte å gjennomføre dette i Honningsvågtunnelen, var årsaken at kommunen er i

en spesiell situasjon. Det er forklart at det ikke er tilgjengelige tomtearealer i kommunen og at den eneste ekspansjonsmuligheten er på Sarneset. For at videreutvikling i området skal kunne skje, er det nødvendig å kunne gå eller sykle mellom Sarneset og Honningsvåg.

I utgangspunktet ble det foreslått at tunnelen skulle utvides fra profil T8, dvs. 8 meter bredde, til profil T10 eller T11. Den er nå utvidet til T9 som er det minste tverrsnitt som vi har godkjent for myke trafikanter. Da beslutningen om dette ble tatt, ble det også tatt hensyn til at kostnadene ved etablering av gang/sykkelmulighet på et senere tidspunkt ville være uforholdsmessig kostbart og derfor i praksis ikke gjennomførbart. Ekstrakostnadene med utvidelsen ble i utgangspunktet ansett for å være ubetydelige i forhold til prosjektets størrelse. En gjennomgang av kostnadene i Honningsvågtunnelen har vist at merkostnaden er anslagsvis 17,0 mill. kr. At kostnaden har kommet opp på et slikt nivå, har i stor grad sammenheng med den generelle kostnadsøkningen for tunnelen som følge av de geologiske forhold.

Justeringen av tunnelbredden ble ikke vurdert å være en så vesentlig endring av prosjektet at det burde vært tatt opp med departementet.

Spørsmål 6

Det er gjort til dels omfattende endringer underveis i Fatima-prosjektet. Hva er kriteriene for at prosjektendringer fremmes som ny sak/tilleggssak, ut over budsjettreportering, til Stortinget?

Svar:

Det foreligger ingen retningslinjer for å ta opp prosjektendringer underveis i et prosjekt ut over de ordinære budsjettprosesser. Dette vurderes fra sak til sak.

Spørsmål 7

Hvilke retningslinjer gjelder for Vegdirektoratet og hvilke bestemmelser og fullmakter foreligger det om ansvarsfordeling mellom Vegdirektoratet, vegkontorene og Samferdselsdepartementet?

Svar:

Retningslinjene for Vegdirektoratet følger instruks fastsatt av Samferdselsdepartementet 22. januar 1996. I budsjettssammenheng reguleres forholdet mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet gjennom årlig tildelingsbrev.

Den formelle ordningen av forholdet mellom Vegdirektoratet og vegkontorene reguleres av en avtale mellom vegdirektøren og den enkelte vegsjef om rammebetingelser og krav til måloppnåelse for det enkelte år. I tillegg er utbyggingsstandard regulert i vegnormaler som vegkontorene skal følge og som Vegdirektoratet kan dispensere fra.

Spørsmål 8

Ifølge vegvesenets interne retningslinjer skal kostnadsoverslag være så riktige som mulig og fortrinnsvis på detaljnivå. På hvilken måte skiller dette kostnadsoverslaget seg fra andre overslag? Var disse retningslinjene gjeldende på det daværende tidspunkt?

Svar:

Dette kostnadsoverslaget skiller seg fra andre kostnadsoverslag ved at grunnlaget var en hovedplan hvor en etter en konkret vurdering basert på erfaringspriser oppga en usikkerhet på +/- 10 pst.

Med hensyn til gjeldende retningslinjer henvises til spørsmål 2.

Spørsmål 9

Ifølge Riksrevisjonen var det opprinnelige kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 47 ikke komplett. Hva skyldes manglene og undervurderingen av enkelte kostnader?

Svar:

Det er korrekt at enkelte elementer var uteglemt i kostnadsoverslaget. Dette skyldes ren forglemmelse eller manglende oversikt hos dem som gjennomførte kalkulasjonen og at en ikke går så detaljert til verks når overslaget bygger på sammenlignbare enhetspriser. Et hvert overslag består av en rekke delelement og disse prissettes vanligvis med bakgrunn i erfaringspriser.

Hvis de lokale forhold avviker fra det en har hatt ved tidligere prosjekt, vil dette medføre at kostnaden på de enkelte delelementer avviker fra erfaringspriser i begge retninger. Dette vil ofte kunne balansere ved at økninger et sted går opp mot reduksjoner et annet sted. For å ta høyde for at det i noen tilfeller ikke balanserer opererer en med usikkerhetsfaktorer i totaloverslaget.

Spørsmål 10

Riksrevisjonen er usikker på hvorvidt grunnundersøkelser foretatt på vegparsellene har holdt forutsatt grundighet. Hvorfor ble det fremlagt begrensede grunnundersøkelser for veg dagen før saken ble lagt frem for Stortinget.

Svar:

"Forutsatt grundighet" er ikke et entydig begrep. Det er et skjønsmessig spørsmål basert på fagkompetanse hvilket nivå som er nødvendig for å få tilstrekkelig visshet om de faktiske grunnforhold forut for anleggsstart. Det vil også være et kostnadsspørsmål som må sees i forhold til nytten av tilleggsinformasjon, hvor omfattende grunnundersøkelser som skal foretas.

I dette tilfellet har det ikke vært foretatt grunnboring. Det er derimot foretatt befaringspersonell som hadde erfaring fra områder med tilsvarende forhold. Disse mente at de kunne anslå grunnforholdene med tilstrekkelig sikkerhet uten å bore.

For å ha budsjettmessig dekning dersom grunnforholdene ikke samsvarte med forutsetningene, ble kostnadsoverslaget økt for disse parsellene i forhold til overslaget i hovedplanen. Meterprisen lå på nivå med

sammenlignbare anlegg i Finnmark. En mente dermed at selve overslaget skulle holde seg innenfor den forutsatte usikkerhetsmargin, jf. svar på spørsmål 2.

Spørsmål 11

Veidnesbrua var fra starten av ikke prosjektert for å tåle værbelastningene. Det ble under høringene vist til den såkalte "Mjøsbru-dommen". Hva innebar denne dommen som fikk konsekvenser for Veidnes bro?

Svar:

Mjøsbrudommen har ikke direkte sammenheng med denne saken, men den illustrerte at dette er en komplisert og følsom fundamenteringsmetode.

Dette tilsier at en bør utvise forsiktighet med å benytte metoden når det er usikkert mht. de påkjenninger og laster som konstruksjoner vil bli utsatt for.

Spørsmål 12

Hvorfor innså man ikke behovet for å endre traseen for Honningsvåg tunnelen på et tidligere tidspunkt?

Svar:

Bakgrunnen for den endelige avgjørelse om flytting av påhugget for Honningsvåg tunnelen var kravet om at det måtte bygges kulvert på 110 mtr. forbi oljeanlegget av sikkerhetshensyn. Det var først når dette kravet ble fremsatt i forbindelse med den senere planbehandling at en fikk grunnlag for å vurdere kostnaden med kulvert opp mot forlengelse av tunnelen. Ut over den rene kostnadmessige sammenligningen kom det også inn ekstramomenter (rasproblemer) som man hadde vært klar over tidligere, men som alene ikke tilsa at påhugget burde flyttes. Dette medførte at en etter en helhetsvurdering i mai 1995 besluttet å flytte påhugget.

Spørsmål 13

Ifølge Riksrevisjonen burde behovet for omprosjektering av Veidnes bro vært oppdaget på et langt tidligere tidspunkt. Er departementet enig i at dette var mulig?

Svar:

Departementet er enig i at behovet for omprosjektering av Veidnes bru kunne vært oppdaget tidligere dersom en hadde andre prosedyrer for teknisk godkjenning av bruprosjekter. Vegdirektoratet har godkjenningmyndighet for bruer. Prosedyren er slik at gjennomgang av beregninger først blir foretatt når detaljprosjekt foreligger. Siden de aller fleste planer og beregninger som leveres blir godkjent er dette mest hensiktsmessig.

I forbindelse med Veidnes bru ble det derfor gjennomført to omganger med detaljprosjektering med frittstående søylegrupper før en hadde et endelig prosjekt. Frittstående søylegrupper ville gitt den billigste konstruksjonen. Ved gjennomgang av dette viste det seg at løsningen ikke hadde tilstrekkelig sikkerhet. Det ble da besluttet å endre konstruksjonen.

En eventuell endring av kvalitetssikringsprosedyren for å fange opp slike tilfeller som oppsto i forbindelse

med Veidnes bru, innebærer at det blir foretatt en omfattende gjennomgang fra Vegdirektoratets side tidligere i prosessen enn det man gjør i dag. Dette anses ikke hensiktsmessig.

Spørsmål 14

Overslagene for Veidnes bro var ikke formelt godkjent av Vegdirektoratet. Hva er forklaringen på dette?

Svar:

Overslaget for Veidnes bru kom fram etter en lang prosess. Opprinnelig kostnadsoverslag (detaljplan 1991) på 50,0 mill. baserte seg på priser fra lignende bruer andre steder ved utarbeidelse av overslag. Fundamenteringsløsningen var 2-8 frittstående peler i vann, altså en betydelig enklere fundamentering enn dagens løsning med senkekasser. Løsningen er også enklere enn løsningen i forprosjektene utarbeidet i 1992 og 1994.

Kostnadsoverslaget som ble utarbeidet i februar 1992 var basert på forprosjekter fra tre utvalgte konsulenter. Dette kostnadsoverslaget var utarbeidet etter opprinnelig kostnadsoverslag som var basert på opprinnelig detaljplan fra 1991.

Mht. Vegdirektoratets godkjenning av kostnadsoverslag forelå dette som del av totaloverslaget som inn gikk i St.prp. nr. 47. Denne er derved godkjent av Vegdirektoratet på det grunnlag som da forelå. Fundamenteringsløsningen måtte i ettertid endres, jf. spørsmål 13.

Spørsmål 15

Hvorfor ble de parsellvise byggeplaner datert opp til et år etter at arbeidene var startet?

Svar:

Byggeplanene er datert på det tidspunkt da de var ferdigstilt og i dette tilfellet pågikk byggeplanleggingen parallelt med arbeidene i marken. Dette er ikke uvanlig praksis ved byggeprosjekter generelt. Både i forbindelse med vegprosjekter og andre byggeprosjekter er det svært vanlig at byggeplanprosessen pågår parallelt med realisering av et prosjekt, men selvsagt i forkant av selve delarbeidprosessene.

Spørsmål 16

Riksrevisjonen finner det betenkelig at rutinene for utarbeidelse av byggeplaner ikke synes å ha vært fulgt opp på arbeid i egen regi. Det fremgår også av Riksrevisjonens rapport at regelverk og anbefalt praksis ikke alltid følges i etaten. Hva er forklaringen på dette og hvilke tiltak er i så måte iverksatt?

Svar:

Det er korrekt at rutinene for utarbeidelse av byggeplaner ikke var fulgt for alle arbeider i egenregi på Fatimaprosjektet.

For parsellen Kåfjord - Vestrepollen var årsaken til dette at en kom i tidsnød. Vedtaket om oppstart av anlegget og mål for ferdigstillelse var satt slik at en måtte starte umiddelbart for å etablere adkomst for påhugg for Nordkapptunnelen. Denne lå på kritisk linje.

For parsellen Veidnes - Afbaklia forelå ikke byggeplaner før hhv. høsten 96 og høsten 97 for to delparseller. Dette var etter oppstart. Her hadde man imidlertid en gjennomarbeidet reguleringsplan som etter prosjektledelsens oppfatning ga godt nok grunnlag for å starte med sprengning og masseflytting parallelt med at en gjennomførte byggeplanlegging.

For parsellen Kobbholla - Storbukt forelå det byggeplan da arbeidet startet opp.

Vegvesenets praksis på dette prosjektet har vært at en har satt inn byggeplanressurser først på de strekninger hvor en benyttet entrepriser. Dette har hatt sammenheng med at egenregiarbeider har vært å betrakte som regningsarbeid hvor byggherren gjør opp etter medgåtte kostnader. Dette medfører at en ikke har det samme behov for mengdeenheter som i forhold til en entrepriser som vanligvis er en enhetspris kontrakt. Dette er imidlertid endret nå da det også inngås enhetsprisavtaler med egen produksjonsavdeling.

Spørsmål 17

Riksrevisjonen konstaterer at informasjonen fra departementet til Stortinget har vært unøyaktig på flere punkter. Hvorfor ble det presentert unøyaktig prosjekt og kostnadsbeskrivelse for Stortinget?

Svar:

Departementets informasjon til Stortinget har etter vår oppfatning vært så god som mulig i forhold til den kunnskap man hadde på det tidspunkt da den ble avgitt. Departementet har ikke vært kjent med andre opplysninger som kunne gi grunnlag for noe annet. Opplysningene har vært basert på informasjon fra Vegdirektoratet som er vår faginstans på området.

Departementet har ikke selvstendig kompetanse til å kontrollere eller kvalitetssikre den informasjon som mottas fra Vegdirektoratet med hensyn til rent tekniske forhold og kostnader i denne sammenheng. Dette ville etter departementets oppfatning vært en uhensiktsmessig ordning. Departementet vil imidlertid påpeke at den nye ordningen med ekstern kvalitetssikring av alle kostnadsoverslag over 500 mill. kr (jf. omtale i Gul bok for 2000) vil gi departementet et bedre grunnlag for vurdering av kostnadsoverslag for framtidige prosjekter.

Spørsmål 18

Riksrevisjonen reiser kritikk ved flere forhold i fremlegget og prosessen av dette prosjektet. Hvilke tiltak er iverksatt for å øke kvaliteten på de svakheter som er avdekket?

Svar:

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har tatt situasjonen mht. kostnadsoverskridelser meget alvorlig og arbeider med å bedre kostnadsoverslagene. Internt i Vegdirektoratet er det utviklet bedre systemer for å kvalitetssikre kostnadsoverslagene før prosjektene tas opp til bevilgning. Vegdirektoratet har også drevet mye opplæring på ny kalkulasjonsmetode, men denne satsingen vil ikke komme til nytte før om noen år. Nye prosjektstyringsverktøy skal bidra til bedre oversikt over utbyggingsprosjektene, slik at korrigerende tiltak kan settes i verk på et tidligere stadium. Det arbeides også med en klargjøring og forbedring av rutinene ved gjennomføring av våre prosjekter. Retningslinjer vil være ferdig i løpet av 2000.

I Gul bok for 2000 er ytterligere tiltak for bedring av kostnadsstyringen omtalt. Jf. også svar på spørsmål 17. Disse tiltak vil gjelde generelt for berørte departementers arbeid med styring av store prosjekter.

Spørsmål 19

Foreligger det korrespondanse om Fatima-prosjektet i forbindelse med de ulike behandlingene som ble lagt frem for Stortinget?

Svar:

Etter Stortingets vedtak i forbindelse med St.prp. nr. 47 (1992-93), jf. Innst. S. nr. 177 (1992-93), er prosjektet omtalt i samtlige budsjettproposisjoner fra og med St.prp. nr. 1 (1993-94). I tillegg er prosjektet omtalt i

St.prp. nr. 64 (1997-98) *Om ein del løyvingar m.v. for 1998 på Samferdselsdepartementets område.*

Vegdirektoratet utarbeider hvert år forslag til riksvegbudsjett. Dette oversendes Samferdselsdepartementet som grunnlag for departementets utarbeidelse av de årlige budsjettproposisjonene. Vegdirektoratets forslag bygger på budsjettforslag fra vegkontorene. I denne forbindelse foreligger det korrespondanse om prosjektet. I tillegg foreligger det korrespondanse i forbindelse med St.prp. nr. 64 (1997-98).

Fatimaprojektet inngår i de større prosjektene som Vegdirektoratet følger opp spesielt mht kostnadsutvikling og fremdrift, jf. St.prp. nr. 64 (1997-98). Følgelig foreligger det også korrespondanse i forbindelse med vegkontorets tertial- og årsrapportering til Vegdirektoratet.

Ut over dette har en i forbindelse med Fatimaprojektet en omfattende korrespondanse mellom departementet, Vegdirektoratet og vegkontoret selv om denne ikke er knyttet direkte opp mot den enkelte stortingsbehandling. Denne korrespondansen har vært tilgjengelig for Riksrevisjonen og er i stor grad benyttet som grunnlag for Riksrevisjonens rapport.

Spørsmål 20

Hvilke regler for framlegg av saker til Stortinget var gjeldende da St.prp. nr. 47 ble framlagt?

Svar:

Mht. regler for kostnadsoverslag og krav til plangrunnlag henvises til svar på spørsmål nr. 2 og 3.

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen
mandag den 8. mai 2000 kl. 10**

Møteleder: G u n n a r S k a u g (A)
(kontroll- og konstitusjonskomiteens leder)

S a k :

Riksrevisjonens Dokument nr. 1 (1999-2000) – sak 3
under Samferdselsdepartementet, Fatima-prosjektet.

Høring med tidligere samferdselsminister Kjell Opseth

Møtelederen: Kontroll- og konstitusjonskomiteen åpner da sin høring om Riksrevisjonens Dokument nr. 1 for 1999-2000 – sak 3 under Samferdselsdepartementet. Og den saken det gjelder, er Fatima-prosjektet.

Jeg vil på komiteens vegne få lov til å ønske velkommen Kjell Opseth, som var samferdselsminister i tidsrommet 3. november 1990 til 25. oktober 1996. Og som vi alle vet, ble også Fatima-prosjektet vedtatt av Stortinget i mai 1993.

Komiteen skal gjennomføre høringen på vanlig og tradisjonell måte. Det går da ut på at først åpner saksordføreren, og dernest følger komiteens medlemmer opp. Hvert av komitemedlemmene har 10 minutter til å stille spørsmål, og det skal også være inkludert svarene. Derfor ber jeg om at svarene – det gjelder også de som skal inn til høring senere i dag – er så korte og presise som mulig. Men selvfølgelig er det slik i denne komiteen at vi er interessert i å få mest mulig utfyllende svar, selvfølgelig også avhengig av spørsmålene.

Etter hvert komitemedlems hovedspørsmål er det også anledning for de andre komitemedlemmene til å ta opp de oppfølgingsspørsmål som er nødvendig, knyttet til det tema som har vært berørt i hovedspørsmålet.

Da vil jeg gi ordet til saksordføreren, som er komiteens nestleder, Odd Holten.

Odd Holten (KrF): Jeg går da direkte på tidligere samferdselsminister Kjell Opseth, og det gjelder St.prp. nr. 47 for 1992-93 vedrørende utbygging av Fatima, som nå ligger til behandling. Og da er det grunnlag for å spørre: Hvorfor var det slik at dette prosjektet kom til Stortinget kun på et hovedplannivå og ikke mer detaljert? Spesielt vet vi jo at det er naturlig å legge fram et hovedplanforslag med en utsikkerhet på pluss/minus 25 pst., men i denne proposisjonen ligger det altså på pluss/minus 10 pst. Hva var grunnen til det?

Kjell Opseth: Ja, no er det jo slik at første gongen Fatima var i Stortinget, var i samband med veg- og vegtrafikkplanen for 1990-93. Og som vi alle veit, var det under den tidlegare samferdselsministeren. Dernest er det ikkje noko uvanleg at Stortinget har fått seg førelagt vegprosjekt berre på hovudplannivå.

Odd Holten (KrF): Men mitt spørsmål går altså på hvorfor det da lå inne pluss/minus 25 pst. og ikke 10.

Kjell Opseth: Eg kjem til det. Det er jo slik at då Vegdirektoratet fremja denne saka, var det med eit usikkerheitsnivå på pluss/minus 10 pst. Og det er Statens vegvesen og Vegdirektoratet som har den faglege kompetansen på dette, og det ville jo vere noko underleg dersom fagetaten fremja eit prosjekt med ei usikkerheit på pluss/minus 10, og at departementet då skal gå inn og endre det til pluss/minus 25 pst., sjølv om det var det som var vanleg på hovudplannivå. Og som de sikkert veit, sit ikkje departementet med kompetanse til å etterrekne desse prosjekta, og bør ikkje ha det heller. Det er Vegdirektoratet som har det faglege ansvaret og bør vere det faglege ansvarsområdet.

Odd Holten (KrF): Jo, men ansvaret ligger jo hos samferdselsministeren, og det er jo de signaler vi får her til Stortinget.

Kjell Opseth: Eg snakka no om det faglege ansvaret. Det parlamentariske ansvaret for det som blir presentert overfor Stortinget, har sjølvsagt den til kvar tid sitjande statsråd. Det er det ikkje nokon særleg tvil om.

Odd Holten (KrF): Nei, men det er jo klart at for oss som skal fatte vedtaket, er det for vår del viktig at vi kan forholde oss til de dokumenter som blir fremlagt av statsråden.

Kjell Opseth: Det er heilt korrekt. Men dersom det er slik at Stortinget skal påleggje departementet å etterprøve faglege tilrådingar når det gjeld – som i dette tilfellet – nivået på usikkerheit, må det eit heilt anna departement til enn det som er i dag, og det går eg ut frå ikkje er det Stortinget vil.

Odd Holten (KrF): Så du er da av den oppfatning at årsaken til denne sprekken egentlig ligger i direktoratet og ikke i departementet?

Kjell Opseth: Ja, dersom det no er kostnadssprekken som har kome på dette prosjektet, så er det vel i samband med gjennomføringa, og der har jo Stortinget blitt løpende orientert av departementet.

Odd Holten (KrF): Vi ser av Riksrevisjonens rapport at det er en del kostnader som ikke er tatt med, f.eks. dette med bomstasjon, serviceanlegg, tilstøtende fyllinger i forbindelse Kobbholet bro, kostnader i forbindelse med reindriftsskjønn osv., osv. Hvorfor ble ikke disse kostnadene tatt inn i prosjektet? Vi i Stortinget må jo få oss forelagt et totalprosjekt.

Kjell Opseth: Ja, og Stortinget har fått seg førelagt eit totalprosjekt, men det har i ettertid vist seg at det var kostnadselement som var underestimerte, og det var kostnadsoverslag som ikkje var med.

Odd Holten (KrF): Var dere redde for at dette prosjektet skulle bli for dyrt rett og slett til i det hele tatt å få et positivt vedtak – var det det som var grunnen?

Kjell Opseth: Eg har aldri høyrte den påstanden framsett før i den seinare tid. Den slags tankar har iallfall aldri vore i den tida eg har hatt ansvaret for å leggje saker fram for Stortinget. Eg har prøvd å leggje fram så godt gjennomarbeidde prosjekt som råd var til kvar tid. Og det har vist seg for ein del prosjekt – langt frå for alle, men for ein del prosjekt – at det har kome kostnadsverskriddingar, og det får vi då berre seie oss leie for i fellesskap. I mi tid som samferdselsminister gjorde vi ein del grep overfor Vegdirektoratet som skulle sikre oss eit betre kostnadsverslag. Eg kan nemne fleire av dei, men det står i dokumenta, så ein finn dei der.

Odd Holten (KrF): Når det gjelder selve Honningsvågtunnelen – hva var det du i din statsråd tid gjorde i forhold til både at denne tunnelen ble 500 meter forlenget, og at det ble lagt på 1 meters bredde for at det skulle bli en gang- og sykkelvei? Hadde du noen form for innsigelser, eller var dette noe der dere tenkte som så at ålreit, prosjektet er startet, vi får bare gjennomføre det selv om det blir både en lengre tunnel og en bredere tunnel.

Kjell Opseth: Som sagt, Stortinget har fått informasjon om kostnadsverskriddingar som har kome under vegs. Når det gjeld undersjøiske tunnelar og tunnelar ...

Odd Holten (KrF): Det er altså den oppe i dagnivå, ikke sjøtunnelen – Honningsvågtunnelen.

Kjell Opseth: Ja, det var fordi det var aktuelt med eit bustadområde på andre sida av denne tunnelen, og det gjorde det naturleg at ein då også fekk ein gang- og sykkelveg gjennom.

Odd Holten (KrF): Men foretok dere da – når dere liksom så det for dere – kostnadsberegninger om hvor mye det ville koste pr. passering? For når vi ser at det er et ørlite område, og i dag bor det noen få familier, kanskje to-tre familier der, så dere for dere hvor mye det ville koste pr. passering ved disse økte kostnadene?

Kjell Opseth: Som eg allereie har sagt, sit ikkje departementet med ekspertise på å berekne kostnad ved ulike vegprosjekt, det er det Vegdirektoratet som gjer, og dei ulike vurderingane i samband med det har skjedd der.

Odd Holten (KrF): Når det gjelder den broen som ble bygd – før het den Veidnes bro, nå er det Kobbholet bro – ble også prosjektet endret. På grunn av angivelige værforhold ble det lagt fram et nytt prosjekt. Er det vanlig at en underveis foretar en total endring av et konsept som i denne sammenheng får en kostnadsøkning fra 52 mill. kr til 131 mill. kr? Det vitner liksom om en dårlig planlegging.

Kjell Opseth: Ja, ein kan gjerne seie at planlegginga der har vore for dårleg. Men alternativet til ikkje å ta inn over seg ny kunnskap om eit bruprosjekt som i dette til-

fellet, ville jo vere endå verre enn å køyre på dei gamle planane som var der, med kanskje det som resultat at brua hadde ramla. Så vi skal vere glade for at ein i gjennomføringsfasen i vegetaten er merksame på ny informasjon og ny viten.

Odd Holten (KrF): Ja, men det jeg prøver å komme fram til, er at da har vi egentlig i utgangspunktet fått et prosjekt som ikke var gjennomarbeidet verken på tunnel-siden, på vegsiden eller på brusiden, og så får vi det altså lagt fram for Stortinget med en langt lavere kostnadsramme. Er det forståelse hos tidligere samferdselsminister for at dette er en uholdbar saksbehandling?

Kjell Opseth: Det går godt an å vere samd i at vi skulle hatt meir nøyaktige kostnadsverslag. Men det var det kostnadsverslaget vi hadde då saka vart presentert. Og når Vegdirektoratet til overmål presenterte dette med ei uvisse på pluss/minus 10 pst., var det ikkje nokon særleg grunn for departementet til å tru at her var det store manglar ved kostnadsverslaget.

Odd Holten (KrF): Nå under den befaringen som vi hadde der oppe på Fatima-prosjektet, ble vi også gjort kjent med denne sjøtunnelen som hadde en veldig stor overraskelse når det gjaldt fjell av halve lengden. Er det noen form for praksis på at det er mulig å gå tilbake til de geologer – for det ble jo sagt at dette var de fremste geologer vi kunne ha til å gjøre denne type jobb – er det noen form for erstatningsmulighet i et slikt prosjekt overfor disse geologene, eller får de bare sine honorarer og ferdig med det? De hadde jo bommet fullstendig.

Kjell Opseth: Det skal eg vere forsiktig med å uttale meg om. Men eg vil gjerne seie prinsipielt at ein undersjøisk tunnel er det vanskeleg å bestemme geologien på. Det kan det også vere på ein landtunnel. Dersom vi skal ha hundre prosent sikre kostnadsverslag for tunnelar, må vi begynne slik som i Europa, nemleg heilstøype dei og kalkulere det inn i kostnaden. Men då er det mange tunnelar som kjem til å bli dyre i dette landet – heilt unødvendig. Vi har i Noreg den praksis at vi prøver å utnytte fjellet, og så lenge vi gjer det, må vi vere førebudde på at vi får overraskingar på tunnelar.

Odd Holten (KrF): Helt til slutt bare et spørsmål når det gjelder denne fastlandsforbindelsen til Nordkapp. Er det et prosjekt som du fremmet som samferdselsminister for turistene, var det for fastboende eller er det totalt?

Kjell Opseth: Dersom de les innlegget mitt under debatten om St.prp. nr. 47 for 1992-93, vil de sjå kva som var grunngjeve. Det var tre punkt. Det eine var sjølvsgatt for busetnaden på Magerøya, det andre var for turisttrafikken, og det tredje var for det politiske truverd. Stortinget har sagt at ein skulle gå inn for å bygge fastlands-samband til Magerøya, og det hadde eg då ansvaret for å følge opp – noko eg også gjorde.

Møtelederen: Da går vi til oppfølgingsspørsmål – først Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Jeg skal følge opp det siste. En ting var det du sa i Stortinget. Men jeg skal også site-re fra St.prp. nr. 47. Det fremgår der at Vegdirektoratet primært ønsker et forbedret ferjetilbud. Det står videre:

«FATIMA-prosjektet har lavt nytte- og kostnadsforhold, og isolert sett trekker dette i retning av et forbedret ferjetilbud framfor fastlandsforbindelse. Departementet mener likevel at FATIMA er et viktig prosjekt som bør realiseres.»

Og så vises det til næringslivet og satsing på turisme. Men kunne du si noe mer om det, at det faktisk her egentlig lå ganske klart i dagen at en burde ha satset på et forbedret ferjetilbud, og så gjorde en det likevel ikke?

Kjell Opseth: Det låg ikkje klart i dagen, men det er rett som det er sitert, at Vegdirektoratet primært tilrødde eit forbetra ferjesamband.

Eg hadde rimeleg god erfaring med kor vanskeleg det var å skaffe større ferjer i sommarhalvåret som tok turisttrafikken, og det var dokumentert til overmål at turistar snudde på ferjeleiet fordi det vart for lang ventetid osv. Så når prosjektet låg der – som det òg står i proposisjonen – med ein hovudplan med eit kostnadsnivå på pluss/minus 10 pst., såg ikkje eg nokon grunn til at vi ikkje skulle setje i gang, all den tid Stortinget hadde slutta seg til at det skulle byggjast eit fastlandssamband, gjennom behandlinga av veg- og vegtrafikkplanen.

Møtelederen: Flere til oppfølgingsspørsmål?
Først Kari Økland.

Kari Økland (KrF): Tilbake til Honningsvåg-tunnelen: Har du noen gang vurdert hvor mange, og eventuelt hvem, som vil gå eller sykle gjennom en tunnel som er over 4 km lang?

Kjell Opseth: Det skal eg ikkje seie noko sikkert om, men det er klart at dersom tomtearealet i Honningsvåg skrumpar inn og dei må ut av sjølve bykjernen for å skaffe seg areal, ser ikkje eg bort frå at dei kan både sykle og gå 4 km, det gjer dei mange plassar i landet – iallfall sykklar.

Møtelederen: Det bør flere gjøre.
Kristin Halvorsen – til oppfølgingsspørsmål.

Kristin Halvorsen (SV): Det er Vegdirektoratet som har ansvaret for det kostnadsanslaget som står i proposisjonen, og som antyder pluss/minus 10 pst. Er det slik at Samferdselsdepartementet aldri, ikke i denne saken og heller ikke i noen andre saker, etterprøver de anslagene som kommer derfra, men bare tar dem for god fisk og legger dem inn i de proposisjonene som går videre til Stortinget?

Kjell Opseth: Når ein legg den faglege myndigheita ut til eit direktorat, er det direktoratet som er den faglege

ansvarlege myndigheit. Det ville jo vere underleg dersom ein på toppen av det skulle utruste departementet med faglege kompetanse til å etterprøve kostnadsberekningar som den fagetaten som er lagd ut av departementet, gjer.

Kristin Halvorsen (SV): Departementet stiller aldri noen spørsmål om det, eller ber om nærmere dokumentasjon?

Kjell Opseth: Jo, det er klart at ein stiller spørsmål. At det er kommunikasjon mellom departementet og direktoratet undervegs, er heilt openbert. Men å setje seg til å finrekne på kostnader på prosjekt har eg aldri opplevd at departementet har gjort.

Møtelederen: Carl I. Hagen – til oppfølgingsspørsmål.

Carl I. Hagen (Frp): For første gang har vi nå hørt snakk om at det var mangel på utbyggingsområder i Honningsvåg, det har vi nemlig aldri før hørt eller sett noen steder.

Det er blitt hevdet tidligere overfor komiteen – under befaringen – at det var et ønske fra dem som bodde på Sarnes, på den andre siden av Honningsvåg-tunnelen, om å få denne gang- og sykkelstien. Synes den tidligere statsråden at hensynet til fire familier, maksimalt 20 personer, kvalifiserer for å bruke et titalls millioner kr til en gang- og sykkelsti, med luftventilasjonsanlegg og ekstra lysanlegg, for den muligheten at en befolkning på 20 personer vil bruke den – og da tar vi med de små barna, som vel ikke får lov til å sykle eller gå i en så lang tunnel alene – er det en fornuftig og forsvarlig bruk av penger? Mange andre steder i landet anses 60 mill. kr for 20 personer for å være litt sløsing.

Kjell Opseth: Dersom det var betre for dei personane som budde der da vi bygde denne tunnelen, er det klart at da kunne ein ha funne rimelegare løysingar enn å utvide tunnelen. Men når ein først byggjer ein tunnel, skal ein sjå litt framover i tid, ikkje berre tre, fire, fem, seks år. Det er jo eit svært attraktivt område vi snakkar om her, og at det blir busetnad på den sida av tunnelen, er eg aldeles overtydd om.

Møtelederen: Da var det ikke flere oppfølgingsspørsmål.

Vi går til neste hovedutspørre, som er Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Riksrevisjonen er ganske krass i sin kritikk. De har listet opp kostnader som ikke har vært med i overslagene. Jeg skal gå litt inn på det som Riksrevisjonen sier om opplysninger til Stortinget. De mener at det har vært gitt unøyaktig informasjon til Stortinget, og de understreker at kostnadsoverslagenes nøyaktighet er særdeles viktig. Er du enig i denne beskrivelsen fra Riksrevisjonens side? Mener du at det hadde vært mulig å komme med en mer nøyaktig og presis in-

formasjon til Stortinget da saken først ble behandlet som egen sak?

Kjell Opseth: Det er rimeleg lett i ettertid å dokumentere at det er ting som burde ha vore med til Stortinget, som ikkje har kome dit. Men eg gjentek: Dersom ein skal gå så langt med prosjekta at ein er aldeles sikker på at alt er med, at alt er 100 pst., trur eg faktisk at vi kan risikere at dette blir kostnadsdrivande.

Vi skal ha nøkterne, men rette kostnadsoverslag. Det må vere målsettinga. For ein skal vere klar over at i det offentlege i forhold til det private blir kostnadsoverslaga kjende og påverkar også sjølvsagt dei som seinare skal gje anbod på dette.

Det er ein vanskeleg balansegang ein har: Ein skal ha rette, men nøkterne kostnadsoverslag frå departementet når Stortinget skal treffe ei avgjerd. Det er heilt openbert. I dette tilfellet har det vist seg i ettertid at det er manglar ved overslaget. Det skjer ein gong imellom, og det er jo då vi høyrer om det. Dei prosjekta som det ikkje blir overskridingar på, høyrer vi sjeldan eller aldri noko om.

Inger Lise Husøy (A): Hvis en går tilbake til den tiden man forberedte Fatima-prosjektet, så var jo det på bakgrunn av en fiskerikrise, ressurskrise, det var stor ledighet i Finnmark osv., og man så vel også negative tendenser i forhold til turismen. Lokalt var det jo veldig stor enstemmighet – for å si det sånn – i både kommunestyre og fylkesting om å prioritere dette, og lokalt ville de jo prioritere dette framfor andre veimidler i fylket. Men tror du hvis Stortinget hadde visst at det ville koste en milliard, at Stortinget likevel hadde vedtatt det prosjektet?

Kjell Opseth: Det å gje seg til å spå kva Stortinget ville ha vedteke og ikkje ha vedteke dersom slutttekninnga sånn som den no vart, hadde vore kjend, skal ikkje eg innlate meg på å seie noko om, men det er ikkje nokon særleg tvil om at lokalt i fylket og også i Stortinget var det stor vilje til å gje befolkninga på Magerøya fastlandsamband. Det er det ikkje nokon særleg tvil om. Det går også fram av debattane vi har hatt om denne saka i Stortinget.

Inger Lise Husøy (A): Det har tidligere kommet fram at det ble store endringer underveis. Det gjaldt spesielt brua og utvidelse av tunnelen. Åpningen for Honningsvåg tunnelen ble også endret. Komiteen har jo vært der oppe på befaring og bl.a. er det utrolig å høre at en ikke skjønnte at en ikke kunne legge veien mellom noen store Esso-tanker der. Men det får så være.

Mitt spørsmål er: Hvor omfattende bør endringer i prosjekter og endringer av det som var Stortingets forutsetning, være før saken på nytt bør behandles i Stortinget? Var f.eks. de prosjektendringene som skjedde her, store nok til at det burde ha vært til ny behandling i Stortinget?

Kjell Opseth: No er det jo sånn at Stortinget hadde fullt høve til å gripe fatt i prosjektet nesten kvart år, fordi

det var omtalt i nesten kvar einaste budsjettproposisjon så lenge det pågjekk, og då hadde Stortinget fullt høve til å gripe fatt i det og eventuelt stoppe det om nødvendig. Men i den tida eg stelte med saka, såg eg ikkje det som den rette løysinga å stoppe heile anlegget når ein fyrst hadde sett i gang med å føreta desse store investeringane.

Inger Lise Husøy (A): Kobbholet bru ble jo omprosjektert fordi det viste seg at den kanskje ikke kunne tåle det været som brukte å være der oppe. Men Meteorologisk institutt hadde målestasjon helt siden 1955, og målinger hadde jo vist at det kunne være vindkast over orkans styrke. Var dette informasjon som var diskutert og kjent for statsråden på det tidspunktet – for de planla jo en type bru som ikke gav tilstrekkelig sikkerhet?

Kjell Opseth: Ein statsråd går jo ikkje inn – det har han ikkje fagleg kompetanse til – og studerer kva for fundamentering eller andre konstruksjonar ein brukar på ei bru. Der lyt ein stole på at fagetaten har teke dei nødvendige forholdsreglar. Eg var ikkje kjend med vindforholda i det området der denne brua står, og om eg hadde vore det, hadde eg ikkje hatt faglege føresetnader for å seie om den brua som opphavleg var prosjektert, ville tolt dei påkjenningane som var der. Det er fagfolka som må føreta dei vurderingane, og eg vil som sagt heller at dei vedgår at her har vi prosjektert for dårleg i forhold til vêrforholda og må ta det opp igjen. Det er betre at vi får teke det medan det er tid og får ein konstruksjon som toler dei påkjenningane som er der, enn at ein skulle få ei ulukke.

Inger Lise Husøy (A): Jeg kan lese av debatten at dette prosjektet ble kalt et Soria Moria slott av min kollega Svein Ludvigsen.

Svein Ludvigsen (H): Har jeg sagt det?

Inger Lise Husøy (A): Det har du sagt, det står i Stortingstidende.

Men jeg vil litt tilbake til dette med realismen i budsjetteringen, for det er viktig, og Stortinget mener jo uansett hvor sterk lobbyvirksomhet man blir utsatt for, at det skal være nøkterne og mest mulig riktige beregninger. Men var det sånn at dette var en pakke fordi det var valgår? Var det lettere å gi etter for usikkerhet og kanskje ikke fremme maksimalt engasjement for å få fram usikkerheten? Kan det ligge til grunn her?

Kjell Opseth: Eg blir nesten litt frustrert når det blir antyda at ein her føretekk underkalkulering av eit prosjekt fordi det er valår eller fordi ein ønskjer dette prosjektet gjennomført. Det er tankar som er heilt framande for meg, og eg håpar det gjeld alle som har ansvaret for bruk av offentlege midlar.

Møtelederen: Da blir det oppfølgingsspørsmål.

Odd Holten (KrF): Tidligere statsråd Opseth, du berørte at det skal være et nøkternt, men rett kostnadsanslag

på denne type prosjekt. Nå fikk vi altså en overskridelse på 60 pst. pluss, og det kan vel ikke sies å være et nøkternt og rett kostnadsanslag. Spørsmålet mitt blir da: Er det rett og slett et for dårlig faglig miljø i departement og direktorat til å kunne foreta bedre anslag? Må vi ut for å få kontrollert dette i andre organer, utenfor de offisielle – departement og direktorat?

Kjell Opseth: Eg har sagt det tidlegare: Kompetansen til å berekne dei ulike vegprosjekta ligg i Vegdirektoratet, fordi den kompetansen er flytta ut av departementet – og det er lenge sidan. Det vil alltid vere slik, same kor gode prosedyrar ein legg for kostnadsberekninga, at ein kan kome i skade for å kostnadsberekne anlegg for lågt. Eg er heilt sikker på at både departementet og Vegdirektoratet er levande opptekne av å kome vekk frå ein situasjon der ein får store overskridingar på prosjekt. Det som skjedde, var at ein i 1993 la inn nye måtar å berekne usikkerheit på slike anlegg på, og i 1995 omorganiserte vi Statens vegvesen, alt i den tida eg sat der, for å få betre kostnadsoverslag og større sikkerheit for gjennomføringa av prosjekta. Så dette er ting ein har vore oppteken av. Men det hender altså at ein får prosjekt som det blir kostnadsoverskridingar på.

Carl I. Hagen (Frp): Tidligere statsråd Opseth, du svarte at når det kom nye opplysninger i begynnelsen av dette prosjektet, ble det meddelt Stortinget, og Stortinget kunne gripe fatt i dette – og det er riktig, når man fikk beskjed. Dette er et prosjekt som departementet i realiteten endret fra primærrådet fra direktoratet, som var utvidet ferge, til å bygge meget kostbare tunneler og veier. Var det helt fremmed for deg som statsråd i Samferdselsdepartementet selv å gripe fatt i dette når du så at det grunnlaget som ble presentert for Stortinget i St.prp. nr. 47, sviktet ved at det ble betydelig økte kostnader, når dette altså var et prosjekt som var helt på kanten i og med at direktoratet hadde et annet primært råd? Skjønte ikke statsråden selv at nei, dette blir dog for dyrt?

Kjell Opseth: Eg er ikkje sikker på at Vegdirektoratets primære råd om å satse på ferje var bygt på at dei ikkje gjekk god for det kostnadsoverslaget for vegprosjektet som låg til behandling i departementet, om ein skulle gå til Stortinget eller ikkje med det, men det kan de jo spørje Vegdirektoratet om direkte når så langt lir. Vi hadde fått eit kostnadsoverslag for prosjektet som det var ei usikkerheit på på pluss/minus 10 pst, mens det vanlege er ei usikkerheit på pluss/minus 25 pst. Dermed går eg ut frå at Vegdirektoratet meinte at prosjektet og kostnadene med det på det tidspunktet var det beste overslaget dei kunne gje.

Carl I. Hagen (Frp): Unnskyld, men mitt spørsmål gjaldt ikke det i det hele tatt. Mitt spørsmål gjaldt at du sa at Stortinget kunne gripe fatt i saken når det kom overskridelser på de anslagene. Mitt spørsmål gjaldt: Ville det ikke vært mer naturlig – og var ikke daværende statsråd inne på å gripe fatt i det når statsråden skjønte at det

grunnlaget han hadde fått Stortinget til å vedta prosjektet på, tidlig i prosjektets gjennomføring viste seg å være feil – at statsråden selv tok et ansvar og ikke bare oppførte seg som – la oss si – en postmester som sender posten fra Vegdirektoratet videre til Stortinget?

Kjell Opseth: Det har eg allereie svart på – det er at alternativet til ikkje å gå vidare var å stoppe prosjektet, og då ville jo dei resursane som var brukte vere bortkastata. Eg er nokså sikker på at det også ville ha skapt reaksjonar.

Kristin Halvorsen (SV): Hvem var det som tok beslutningen om at Honningsvågtunnelen skulle utvides både i bredde og lengde? Stortinget ble informert om disse tingene i ettertid, men da beslutningen ble tatt, hvem tok den?

Kjell Opseth: Dette har med gjennomføringa å gjere. Eg er usikker, eg har ikkje hatt andre dokument å halde meg til no enn dei som komiteen har hatt, og eg skal vere varsam med å svare på om det er eit spørsmål som blei lagt fram for meg i forkant eller ikkje. Men om komiteen er oppteken av å få det avklart, skal eg gjerne få sjekka det opp, men då må eg ha hjelp av departementet. Departementet kjem jo hit på høyring, så det går jo an å stille det spørsmålet då.

Vidar Kleppe (Frp): Jeg lurer på om du, Kjell Opseth, følte det var et bredt flertall i Stortinget som pushtet på at samferdselsministeren – som var du den gangen – skulle gjennomføre dette prosjektet. Det var jo ganske tverrpolitisk enighet om at når beslutningen først var tatt, skulle dette prosjektet gjennomføres.

Kjell Opseth: Som sagt, prosjektet var behandla gjennom Norsk veg- og vegtrafikkplan, og der var det brei oppslutning om at dette prosjektet skulle gjennomførast. Då saka vart behandla i Stortinget gjennom St.prp. nr. 47, var det også rimeleg brei oppslutning. Det var eit mindretal, ja, som bestod av Framstegspartiet og delar av Høgre, men likevel var det brei oppslutning.

Møtelederen: Da var det ikke flere oppfølgingsspørsmål, og vi går til neste hovedutspørrer, som er Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (Frp): Jeg har bestemt meg for å ta – skal vi si – ett kanskje litt langt spørsmål og bruke tiden min til det. Jeg vil lese litt fra Riksrevisjonens beretning, som vi nå har til behandling.

«Det opprinnelige kostnadsanslaget i St.prp. nr. 47 (1992-93) er ikke komplett; idet enkelte kostnader ikke er innkalkulert, blant annet er post for felleskostnader ikke spesifisert. Det er heller ikke kalkulert inn uforutsette kostnader. ... Kostnader til bomstasjon og serviceanlegg, tilstøtende fyllinger for Kobbholet bro og kostnader i forbindelse med reindriftskjønn er så vidt Riksrevisjonen kan se, heller ikke innkalkulert i

kostnadsoverslaget. Videre synes utgiftene til sjøtransport, ombygging av eksisterende veg, flytting av bygninger, omlegging av kabler/vannledninger å være tilstrekkelig beregnet. ...

Kobbholet bro var opprinnelig kalkulert til 52 mill. 1993-kroner. Broen ble umiddelbart før anbudsutslysning i 1995 omprosjektert. Vindmålinger utført høsten 1994 – året etter at Stortinget hadde det til behandling – «og vinteren 1995 viste vindstyrker over grensen for orkan. De utførte tekniske beregninger dokumenterte ikke at opprinnelig prosjektløsning kunne stå imot vind- og bølgelast samtidig. Vegdirektoratet var ansvarlig for å godkjenne denne brokonstruksjonen, og direktoratet var løpende orientert om de tekniske beregningene og kostnadsanslaget for broen. ...

Honningsvågtunnelen ble i 1994 planlagt gjort tilgjengelig for gang- og sykkeltrafikk. Dette medførte at tunnelbredden ble økt fra en totalbredde på 8 til 9 meter. ... Det er ikke funnet dokumentasjon som viser at det på noe tidspunkt er satt opp noen kostnadsoverslag/kalkyle for disse endringene, til tross for at vegutløsning til Sarnes er uttrykkelig omtalt i St.prp. nr. 47 (1992-93).

Planleggingen viser en rekke fellestrekk for de tre vegparsellene Kåfjord–Vesterpollen, Veidnes–Alfbaklia og Kobbholla–Storbukt. Blant annet er de parsellvise byggeplanene datert opptil ett år etter at arbeidet på de forskjellige vegparsellene startet.»

Du har i disse høringene relativt klart sagt at alt det faglige ansvaret for dette prosjektet ligger hos Vegdirektoratet, og at departementet ikke kan forventes verken å ha personell til eller som funksjon å etterprøve, overprøve eller vurdere Vegdirektoratets faglige vurderinger.

Hvilken reaksjon ville du, hvis du hadde vært statsråd, benyttet overfor de ansvarlige i Vegdirektoratet for de svært mange mangler i planleggingen som er dokumentert i Riksrevisjonens rapport? Det må jo være helt åpenbart når den tidligere statsråden erkjenner alt som har gått feil, og gir ansvaret til Vegdirektoratet, at det ville vært naturlig med noen kraftige reaksjoner overfor de ansvarlige personer i Vegdirektoratet, f.eks. avskjedigelse som følge av embetsforsømmelse.

Hvilken reaksjonsform mener du ville være naturlig overfor de ansvarlige for dette hvis det er slik at det ikke er statsråden som har ansvaret?

Kjell Opseth: Som sagt, det parlamentariske ansvaret har statsråden ...

Carl I. Hagen (Frp): Jeg snakker om det konstitusjonelle ansvaret, og ansvaret for brudd på norsk lovgivning.

Kjell Opseth: ... og det er slik at ein prøver til kvar tid å redusere eventuelle ...

Carl I. Hagen (Frp): Jeg snakker om det formelle ansvaret, om embetsforsømmelse og det konstitusjonelle

ansvaret når det er avdekket relativt betydelig mangelfullt og uforsvarlig arbeid.

Kjell Opseth: Eg skjønar svært godt representanten Hagens spørsmål, men eg går ut frå at det også er tillate å få forsvare.

Dette er eit svært alvorleg spørsmål, som i og for seg bør stillast til den statsråden som no har ansvaret. Men dersom det skal vere slik at ein skal begynne å avsetje personar i forvaltninga om ein skulle kome i ein situasjon der det er kostnadsoverskridingar – det vil ein kome til å få i tida som kjem, større eller mindre, på ulike prosjekt ...

Carl I. Hagen (Frp): Bare for å korrigere: Jeg har ikke snakket om kostnadsoverskridelsene. Det interesserer meg ikke. Jeg har snakket om det mangelfulle arbeidet som lå til grunn for St.prp. nr. 47, alle de manglene som jeg her har lest opp.

Kjell Opseth: Ja, no er det ein gong slik at dette er kostnadsoverskridingar. Det kunne sjølv sagt ha vore ...

Carl I. Hagen (Frp): Kostnadsoverskridelsene gjelder de to tunnelene hvor man hadde gale geologiske rapporter. Det er kostnadsoverskridelser. Her gjelder det arbeid som selvsagt skulle vært gjort!

Kjell Opseth: Som sagt, eg vil ikkje forskottere kva ein statsråd ville gjere. Vi har hatt og vil ha overskridingar på anlegg der ein ikkje har fått det faglege ansvaret, men vi har hatt også det motsette. Og Hagen får ikkje meg til å antyde noko som helst på det spørsmålet. Det tilligg det ikkje meg å svare på.

Carl I. Hagen (Frp): Betyr det at du som samferdselsminister, uansett hva slags type, kall det gjerne ... – jeg vil ikke konkludere her, men hvis det blir begått grove feil og i underliggende organer vist at det var personer som overhodet ikke var kvalifisert for det arbeidet de var betalt for å gjøre, var det aldri på tale med noen reaksjoner, flytte dem til andre stillinger, degradering, avskjedigelse eller noe som helst? Er det slik at hvis man har fått en jobb i et offentlig direktorat, kan man gjøre hva som helst, uansett, og det blir ingen reaksjoner fra en statsråd?

Kjell Opseth: Svaret er nei.

Carl I. Hagen (Frp): Men det var det du svarte på det foregående spørsmål ...

Kjell Opseth: Nei.

Carl I. Hagen (Frp): ... for her er det jo avdekket.

Vel, la meg gå til et annet spørsmål. Du snakket også om 25 og 10 – det var jo det som var planlagt. Er det virkelig slik at ikke departementet og statsråden har noe ansvar for å stille spørsmål til et underliggende direktorat om det faglige når de sier at dette er planlagt til et pluss/minus 10 pst., og det er så vidt det er man kan gå inn for

å sende det til Stortinget? Her er egentlig primærforslaget fra direktoratet ferdig, og da bør man jo være ekstra påpasselig når det er marginalt, og elendig kost-nytte – det er veldig marginalt. Er det verdt disse pengene å sette i gang dette prosjektet? Er det gode nok grunner? Da bør man jo være ekstra påpasselig med at det i hvert fall er tatt med alle kostnader, og at man på et slikt prosjekt ikke får noen kostnadssprekk.

Følte ikke statsråden den gang noe ansvar for å stille noen kontrollspørsmål til direktoratet – altså at man, som jeg sa i sted, egentlig opptrer som en ren postkasse og bare viderefremidler direktoratets anslag til Stortinget uten noen form for etterprøving? Det avdekker jo da i tilfelle at vi må gjøre noe med vårt ansvarssystem. For vi har jo forutsatt i Stortinget at statsrådene stiller seg bak det som kommer til Stortinget.

Kjell Opseth: Det er klart at statsråden står bak det som kjem til Stortinget. Men eg vil snu problemstillinga til representanten Hagen: Hadde kostnadsoverslaget vore pluss/minus 25 pst., som vanleg er, ville det ha vore langt større grunnlag for departementet for å stille kritiske spørsmål: Er usikkerheita så stor som pluss/minus 25 pst., og i tilfelle, kva er den? Men altså, når kostnadsoverslaget er basert på pluss/minus 10 pst., skaper det jo eit inntrykk av stor sikkerheit for kostnadsoverslaget.

Carl I. Hagen (Frp): Jo, men Riksrevisjonen har altså avdekket at dette var et prosjekt som egentlig var pluss/minus 25 pst. Men det ble presentert fra direktoratet til departementet, departementet sendte dette – uten å foreta noen, så vidt vi skjønner, spørsmål, etterprøvinger og vurderinger – videre til Stortinget som et pluss/minus 10 pst. Stortinget har fått seg forelagt et prosjekt som var pluss/minus 25 pst, men vi fikk det som et pluss/minus 10, altså et sikrere.

Ville det ikke være naturlig hvis departementet og statsråden var kjent med at det kanskje var pluss/minus 25, at man sendte det tilbake og sa: Fortsett detaljplanleggingen, jeg vil ikke gå til Stortinget før vi er sikrere når det gjelder kostnadene og at alt er tatt med? Det var jo ikke noe hast i dette prosjektet!

Kjell Opseth: No er representanten Hagen inne på og snakkar om viss og dersom. Vi hadde altså fått oss forelagt eit prosjekt der usikkerheita var pluss/minus 10 pst. Det er det vi har presentert vidare for Stortinget.

Det er heller ikkje slik at det ikkje er dialog. Det har eg sagt tidlegare under denne høyringa. Det er dialog mellom departementet og fagetaten i kvar sak som skal til Stortinget, og det ...

Carl I. Hagen (Frp): Nå har jeg bare tid til ett spørsmål til, for min tid går ut.

Det er klarlagt fra Riksrevisjonen at Stortinget har fått seg presentert et prosjekt hvor den reelle usikkerhet er pluss/minus 25 pst. Det ble presentert Stortinget som et mer detaljert, utredet og ferdig prosjektert prosjekt pluss/minus 10 pst. usikkerhet. Hvem er det som har det kon-

stitusjonelle ansvaret for at Stortinget fikk et prosjekt med feilaktig informasjon?

Kjell Opseth: Som sagt: Det er den til kvar tid gjeldande statsråd – i dette tilfellet eg, som i den tida eg var statsråd, presenterte det – som har det parlamentariske og konstitusjonelle ansvaret. Men: Hvis det er slik som representanten Hagen no antyder, at vi skal utruste departementet med ekspertise for å kontrollrekne alle prosjekt som kjem, dvs. frå Vegdirektoratet, frå Luftfartsverket, frå NSB osv., får vi eit heilt anna system enn det som eg trudde representanten Hagen stod for.

Carl I. Hagen (Frp): Jeg vil bare takke for at du bekrefter at det er statsråden som har det konstitusjonelle ansvaret. Og nå er det statsråden som har ansvaret for å utstyre seg med de virkemidler og rutiner i sitt kvalitets-sikringsarbeid som han anser for å være nødvendig for å være villig til å akseptere å påta seg det konstitusjonelle ansvar.

Møtelederen: Det blir oppfølgingsspørsmål.

Inger Lise Husøy (A): Når det gjelder kost-nyttedimensjonen her, var det de 14 som stemte imot, som var opptatt av det. Alle de andre i Stortinget, de 84 andre, la ikke vekt på det. En av begrunnelsene for at en skulle gå inn på dette prosjektet, var at en fravek kost-nyttedimensjonen. Jeg har lyst til å sitere Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, nåværende finansminister. Han sa at hvis kost-nytte skulle legges til grunn, så ville det ikke blitt bygd en eneste vei i Finnmark, og knapt nok i Nord-Norge. Likevel er det viktig å ha mest mulig realisme i prognosene. Og i Vegvesenets interne retningslinjer for gjennomføring og styring av store anlegg fremgår det at kostnadsoverslag som legges inn i stortingsproposisjonen, skal være så riktige som mulig og fortrinnsvis på detaljplan-nivå. Det skal også gjennomføres følsomhetsanalyse for å gi en beskrivelse av forskjellige scenarioer. Var det gjort her, og tok du noen initiativer for å få fram mer analyse om usikkerheten?

Kjell Opseth: Det vanlege på den tida var jo at prosjekta vart lagde fram for Stortinget med ei kostnadsusikkerheit på pluss/minus 25 pst. Det er i løpet av 1990-åra vi er blitt meir og meir opptekne av at vi skal ha sikrere kostnadsoverslag, i hovudsak pluss/minus 10 pst., og at det skal vere gjennomført usikkerheitsanalyse. Som sagt: I mi tid som statsråd var departementet og Vegdirektoratet opptekne av at ein skulle få større sikkerheit for kostnadsoverslaget.

Kristin Halvorsen (SV): I saker mellom Riksrevisjonen og departementene hender det jo ofte at departementene har lange lister med innsigelser mot den kritikken som kommer fra Riksrevisjonen. I denne sammenhengen er svaret fra departementet – og jeg regner med at man har fått det fra Vegdirektoratet også – meget konsist og kort og gir inntrykk av at man nesten helhjertet deler den

kritikken som har kommet fra Riksrevisjonen om svakhetene i framdriften av Fatima. Er du enig i den kritikken som Riksrevisjonen har gitt av prosjektet?

Kjell Opseth: All den tid kostnadsoverslaget var presentert med ei usikkerheit på pluss/minus 10 pst., var det grunn til å ha tillit til at dette var eit gjennomarbeidd prosjekt. Og sånn sett har eg ikkje noko problem med å seie meg lei for alle overskridingane som vi får på ulike prosjekt, for det skaper usikkerheit i den etaten som steller med desse prosjekta. Det er ikkje noko særleg behageleg for oss som politikarar at den slags skjer, men eg er nokså sikker på at vi får prosjekt som får overskridingar også i framtida. Heldigvis er det også prosjekt, både historisk og no, som ligg innanfor kostnadsramma eller til og med under kostnadsramma. Men dei høyrer vi mindre om.

Vidar Kleppe (Frp): Kjell Opseth, ble du underveis i prosjektet kjent med at det var omfattende endringer i planleggingen? Ble du noen gang informert om det? For det som Riksrevisjonen har dokumentert i sin rapport, og som Carl I. Hagen var inne på, er at det var en rekke endringer underveis her. Var du informert om det?

Kjell Opseth: Dei endringane som er omtalte i dei ulike budsjettproposisjonane, var eg sjølv sagt informert om. Og dei aller fleste av desse endringane skriv seg tilbake til endra grunnforhold eller andre føresetnader for bru osv. Det er jo det som går igjen i St.prp. nr. 1.

Odd Holten (KrF): Riksrevisjonen kritiserer spesielt at det ikke er tatt hensyn til de såkalte prosjekteringsreglene for Kobbholet bro. Hva var grunnen til at disse prosjekteringsreglene ikke ble fulgt i denne saken?

Kjell Opseth: Det finst personar som skal til høyring seinare i dag, som er mykje nærare til å svare på det. Eg har vore inne på kor prosjekteringsansvaret ligg.

Odd Holten (KrF): Så det ligger ikke hos deg, mener du?

Kjell Opseth: Nei, det er slik at departementet ikkje er utrusta med fagfolk som kan kontrollere detaljane i prosjekteringa. Då vil vi måtte flytte ein stor del av Vegdirektoratet inn i departementet.

Møtelederen: Lederen tillater seg å ha et oppfølgings-spørsmål i forhold til Carl I. Hagens spørsmål som gikk på tjenestemannsforsømmelser.

Du sa selv i et tidligere svar at Stortinget ble holdt orientert om Fatima-prosjektet gjennom budsjettproposisjonene som ble lagt fram. Mitt spørsmål til deg blir da: Var det noen gang spørsmål fra samferdselskomiteen i Stortinget, i forhold til behandlingen av budsjettproposisjonen, om de spørsmålene som Carl I. Hagen tok opp, både i årene 1994, 1995 og 1996 – den tiden du var statsråd?

Kjell Opseth: Nei, eg kan ikkje hugse at det var nokon spørsmål frå komiteen. Eg har sett at dei aller fleste budsjetta på dette området har gått igjennom utan merknader.

Kari Økland (KrF): Jeg stusser litt når du henviser til usikkerhetsmarginen pluss/minus 10 pst. Du sier at på grunn av at den var såpass lav, hadde en grunn til å tro at dette var et gjennomarbeidet prosjekt. For du var jo kjent med at det plangrunnlaget som forelå, var et hovedplan-grunnlag, som da igjen skulle tilsi at det var relativt stor usikkerhet ved planene. Er ikke det riktig?

Kjell Opseth: Jo. Men nettopp fordi det delvis var på hovudplannivå, men likevel var oppgive til ei usikkerheit på pluss/minus 10 pst., skulle jo det tyde på at dette var eit prosjekt som Vegdirektoratet var rimeleg trygg på kostnadene med. Og det var dei nok på det tidspunktet.

Møtelederen: Da går vi til neste hovedutspørre, som er Svein Ludvigsen.

Svein Ludvigsen (H): Det gjelder det som det ble referert til, at jeg i debatten da vi vedtok prosjektet, karakteriserte det som Soria Moria. Og vi kan vel konstatere at i motsetning til i folkeeventyrene så kom Magerøy-folket fram til sitt Soria Moria. Men problemet vårt er jo at det ble så mye dyrere, 383 mill. kr dyrere – 59 pst. dyrere – enn vi hadde forutsatt. Mye av det er knyttet til geologi og meteorologi, og jeg hører jo hva Opseth sier om kompetanse i departementet. Men det går jo igjen i en del store prosjekter at geologien har man ikke hatt oversikt over. Hvilke tanker gjør du deg i ettertid når det gjelder at i disse store prosjektene har man altså ikke geologer som er gode nok, man har knapt nok meteorologer som kan fortelle at det ofte er stor sjø når det er mye vind?

Kjell Opseth: Det siste kan vel dei aller fleste stadfeste. Ein treng vel ikkje vere meteorolog for å stadfeste at det blir høg sjø når det er mykje vind.

Men tilbake til geologien. Eg er nokså sikker på at om ein skal drive tunnelar i Noreg etter det prinsippet vi gjer i dag, nemleg utnytte fjellet så langt fjellet kan utnyttast, så må vi rekne med at vi kan få overraskingar nesten same kor mykje ressursar ein brukar på å utforske geologien i dei fjellpartia ein skal i. Og det er klart at når ein kjem på undersjøiske tunnelar, aukar den risikoen endå meir. Og skal ein bort frå denne usikkerheita, så må ein, som eg har sagt, begynne å gjere det same som ein gjer i Europa, kalkulere inn å heilstøype kappe i alle tunnelar, same kva slags fjell. Men eg håpar ikkje vi kjem dit på grunn av at vi har hatt nokre overskridingar på ein del tunnelar som det har vore lekkasje i, for då får vi mange dyre tunnelar i dette landet vårt, der vi stort sett kjem igjennom utan at vi får nokon geologiske problem. Men dei høyrer vi som sagt ikkje noko særleg om, fordi det går bra.

Eg meiner det politiske miljøet må leve med den usikkerheita som ein har i geologien, og at vi då driv desse

tunnelane på vanleg måte og stolar på og utnyttar det fjellet vi har.

Svein Ludvigsen (H): Så du er av den oppfatning at vi har den ekspertise i landet som kan veilede politikerne og embetsverket når det gjelder geologiske forhold. Jeg refererer til dette prosjektet og til Gardermoprojektet, hvor geologene jo har gitt så dårlige råd at det nærmest er som en elv gjennom statens pengebok.

Kjell Opseth: Eg berre seier at om vi skal vere 100 pst. sikre, så er det dette tiltaket, nemleg å heilstøype kappe gjennom alle tunnelar same kva slags fjell. Elles må vi leve med usikkerheit. Eg trur ikkje det er nokon geolog heller som vil våge seg på påstanden at ein kan gjere så grundige undersøkingar at ein ikkje kan få overraskingar.

Svein Ludvigsen (H): Så til dette med hvorfor vi i det hele tatt bygde en fastlandsforbindelse. Det var jo slik at det faktisk forelå et forslag i Stortinget om ferjesamband i stedet for bru, som da flertallet stemte ned. Du refererte til tre hovedårsaker til at du anbefalte det. Det var dette med bosetting, turisme og politisk troverdighet. Kan du si litt mer om dette med politisk troverdighet, sett fra ditt ståsted, i denne spesielle saken?

Kjell Opseth: Det er jo som det er sagt – og eg har ikkje noko problem med å gjenta det – at ein skal ikkje love for mykje, men det ein har lovt, skal ein prøve å halde. Det er ein relativt god politisk leveregel. Og her hadde altså Stortinget gjennom behandlinga av veg- og vegtrafikkmeldinga gjeve si tilslutning til at det skulle byggjast fastlandssamband til Magerøya. Skulle eg gått tilbake til Stortinget med eit anna opplegg, måtte eg hatt eit godt grunnlag for å seie: Sorry, dette går ikkje no, og når det måtte gå, tør eg ikkje seie noko om. Eg hadde ikkje det grunnlaget slik eg ser det, og gjekk til Stortinget med å tilrå å byggje fastlandssambandet på det grunnlaget som då låg der, som fekk Stortinget si tilslutning.

Svein Ludvigsen (H): Så et spørsmål om Honningsvåg-tunnelen, som jo både ble utvidet i bredde og flyttet litt på, og det ble lagt inn gang- og sykkelsti, som ble dobbelt så dyr som man hadde forutsatt, ganske nøyaktig. Vi har jo ved selvsyn sett at det er et attraktivt boligfelt på den andre siden av fjellet. Var det overhodet ikke noen som gjorde seg tanker om det forut for beslutningen? Og hvordan kan man gjøre en utvidelse av en tunnel som altså medfører dobbelt pris, uten at departementet blir orientert om det i det hele tatt?

Kjell Opseth: Som sagt: Eg har ikkje tilgjenge til materiale, og kan ikkje hugse eksakt korleis dette gjekk føre seg på den tida. Difor vil eg ikkje uttale meg om departementet var orientert eller ikkje. Det får ein eventuelt kome tilbake til. Men det er ikkje nokon særleg tvil om at det er eit attraktivt bustadområde, og at denne gang- og sykkelstien, spesielt som sykkelsti, kjem til å bli brukt i framtida. Slik sett trur eg nok våre etterkomarar vil uttale

at det var rett å byggje gang- og sykkelsti og utvide tunnelen når vi først var i gang.

Svein Ludvigsen (H): Et siste spørsmål knyttet til veier. Nå har vi fått avdekket litt, og vi har spurt litt om tunneler og broer som er blitt mye dyrere, og der geologiske og værmessige forhold har spilt inn. Men så har man altså veiene, som Vegvesenet har bygd til alle tider. Der viser det seg at man har overskridelser oppe i 81 pst., og da vi var på befarings, fikk vi fra Vegdirektoratet høre at man kanskje hadde gjort for dårlige grunnundersøkelser fordi man var så opptatt av å bygge tunneler.

Når man får overskridelser på veier i dagen, hva gjør en tidligere statsråd seg av tanker om den faglige kvaliteten? Og for å følge litt opp det som det ble spurt om tidligere: Nærmer vi oss ikke da kraftige forsømmelser fra direktoratets side?

Kjell Opseth: Det er ikkje nokon særleg tvil om at det å byggje vegar i dagen er enklare når det gjeld å undersøkje traseen så ein ikkje skulle få overraskingar undervegs. Kva som var årsaka til at ein har bomma på grunnforholda der, skal ikkje eg ha sagt noko om. Det er det nok også dei som er nærare til å svare på enn meg. Det er klart at det er det som har overraska også meg mest, når eg ser kor overskridingane kjem på prosjektet.

Møtelederen: Oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Vi fikk for så vidt en liten forklaring på hvorfor det var dårlig forarbeid når det gjaldt vei i dagen, men det kan jeg komme tilbake til senere i dag.

Jeg har lyst til å følge opp det med vei – de geologiske og seismiske undersøkelser som var foretatt. Du behøver for så vidt ikke konkret kommentere den saken som endte med et forlik, for det var jo dette med Veidekke på 79 mill. kr, og selve prosjektet var på – nå finner jeg ikke tallet, men selve prosjektet var på i overkant av 100 mill. kr. Så her går man inn på et forlik, og det er kanskje vanskelig for oss å skjønne hvorfor man går inn på et forlik istedenfor å få saken avgjort i retten. I forlengelsen av det vil jeg også spørre deg om det i din tid som samferdselsminister faktisk har vært vurdert å gå til sak mot – å saksoke – de firmaene som gir dårlige råd, de firmaene som ikke sier fra når det er dårlig fjell og dårlige grunnforhold? Hadde det ikke vært naturlig at de skulle stå ansvarlig for dårlig utført arbeid, som kostet staten milliarder etter hvert?

Kjell Opseth: Eit nesten liknande spørsmål fekk eg tidlegare under høyringa, og, som sagt, eg vil ikkje uttale meg med visse om det er moglegheit for å krevje erstatning. Det er nok litt avhengig av både kontraktsforhold og kva tilbod som er gjevne med omsyn til desse undersøkingane.

Møtelederen: Oppfølgingsspørsmål – Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (Frp): Tidligere statsråd Opseth, du sa at hvis man når det gjelder geologien og slikt skulle være 100 pst. sikker, måtte man ha helstøpt tunnelene. Men det har vel aldri vært noe problem å gjøre det klart – i relativt store bokstaver – at forutsetningen for disse anslag er at fjellet er av en art som geologene sier at det er, som gjør at vi slipper å foreta noen støping i tunnelene. Der-som geologene imidlertid tar feil, og det under prosjek-tets fremdrift viser seg at det blir nødvendig å helstøpe, så vil kostnadene bli så og så mange millioner kroner dy-rere. Denne problemstillingen er det jo ikke noe vanske-lig å forholde seg til – det er bare å fortelle Stortinget og alle at forutsetningen for disse kostnadene er at geolog-enes vurderinger er korrekte. Og hvis det viser seg at de tar feil, blir altså kostnadsveksten så og så mye pr. løpen-de meter hvis vi skal helstøpe tunnelen. Da hadde Stor-tinget vært fullt klar over at det bygger på de og de forut-setninger. Så jeg skjønner ikke hvorfor det skulle være så vanskelig å få alle disse forbeholdene og forutsetningene frem. Det er fullt mulig å gjøre dette – det er bare å infor-mere om forutsetningene for geologien. Hvorfor var det så vanskelig å gjøre dette?

Kjell Opseth: Dette høyrest jo rimeleg tilforlateleg ut, slik som representanten Hagen no framstiller det, men det er klart at det skal hentast inn anbod på gjennomfø- ringa også, og kva atterhald skal ein då ta overfor ved- komande entreprenør som her skal gje anbod? Så eg er ikkje sikker på om svaret er så enkelt som representanten Hagen no framstiller det.

Møtelederen: Neste hovedutspørter er Kristin Halvor- sen.

Kristin Halvorsen (SV): Før man går gjennom Riks- revisjonens rapport og setter seg inn i denne saken, har man det inntrykket at det først og fremst er Nordkaptun- nelen, altså den undersjøiske delen av prosjektet, som er forklaringen på de store overskridelsene. Men det er det jo ikke. Den ligger under snittet, den har altså en over- skridelse på 37 pst., mens hele prosjektet som sådant har en overskridelse på nesten 60 pst. Nå har vi på befaring fått opplyst at – (Carl I. Hagen og Vidar Kleppe snakker sammen) jeg gidder ikke snakke hvis Fremskrittspartiet skal ha fraksjonsmøte mens vi holder på her ...

Carl I. Hagen (Frp): Unnskyld!

Kristin Halvorsen (SV): Vi har fått opplyst at Nord- kaptunnelen faktisk er blant de tunnelene i Norge hvor de geologiske forhold har vært grundigst undersøkt før man begynte å bore, ikke bare når det gjelder prøver av fjellet, men også seismikk, men likevel fikk man store overraskelser fordi halvparten av fjellet var som knekke- brød, som det blir forklart. Men hvis det er slik at det kom overraskelser i Nordkaptunnelen – vi kan diskutere hvorvidt det overhodet var mulig å forutse det eller ikke – og Honningsvågtunnelen også hadde betydelige over- skridelser, men antakelig mer som direkte resultat av be-

slutninger tatt underveis om utvidelser i både lengde og bredde, står man altså likevel igjen med en overskridelse på det prosjektet knyttet til vei og Kobbholet bro som vil- le gjort at hvis man utredet dette til mer presise anslag, var det kostnadsoverslaget som du som samferdselsmi- nister måtte legge fram for Stortinget, 800 mill. kr og ikke 625 mill. kr. Tror du at dette prosjektet hadde gått like glatt gjennom i Stortinget hvis prislappen da i ut- gangspunktet var 800 mill. kr og ikke 625 mill. kr?

Kjell Opseth: Som eg har sagt før, skal eg vere var- sam med å gje uttrykk for tru om kva Stortinget ville ha vedteke, og kva ein eventuelt sjølv hadde fremja dersom kostnadene hadde vore det eller hadde vore ein milliard. Eg tek berre opp att det som eg har sagt før, at det lokalt og i fylket og også i Stortinget var stor semje om at det skulle skaffast fastlandssamband til Magerøya. Om det ville ha stoppa ved 625 mill. kr eller ved 800 mill. kr el- ler meir, det tør eg ikkje ha noka meining om. Men vi kan vere samde om at det hadde vore tenleg for alle par- tar om vi hadde hatt eit meir korrekt kostnadsoverslag enn det som var.

Kristin Halvorsen (SV): I flere stortingsgrupper var det en betydelig dragkamp om prosjektet, fordi vi var redde for at det kom til å gå på bekostning av andre vikti- ge veiprosjekter i Finnmark. Finnmark er som kjent et fylke med store avstander og mange dårlige veier. Er det din oppfatning at dette prosjektet har gått på bekostning av andre veiprosjekter i Finnmark?

Kjell Opseth: Eg vil no ta eit lite atterhald om dette at det er dårlege vegar i Finnmark. Det er rimeleg bra veg- ar i Finnmark, samla sett. Om dette prosjektet hadde gått på bekostning av andre prosjekt, ville det nok ha gjort det, og det har vel også for så vidt gjort det.

Det var ikkje slik at det var full semje i alle delar av Finnmark om at det var dette eller eit anna prosjekt som skulle prioriterast, men det var no dette dei politiske sty- resmaktene i Finnmark gjekk inn for, og som vi då har følgt opp. Og overskridingane har sjølv sagt gått på be- kostning av andre prosjekt, anten i Finnmark eller andre stader.

Kristin Halvorsen (SV): Riksrevisjonens rapport er vel egentlig mest drepande når det gjelder Kobbholet bro. Der går kritikken på at man ikke hadde funnet ut hva slags tekniske løsninger man skulle ha for broa, før man nesten var i ferd med å bygge den, og da byttet man tek- nikk fra slike pæler ned til helstøpte betongfundamenter som ble satt ned. La meg stille et spørsmål som ikke gjel- der grunnforhold, men beslutninger om prosjektets fram- skridelse. I stad var du usikker på hvem som faktisk had- de tatt beslutningen om Honningsvågtunnelen og de end- ringene som hadde skjedd der, men når det gjelder Kobbholet bro: Hvor ble beslutningen da tatt om hva slags teknikk som skulle brukes? Er den tatt i Vegdirek- toratet, eller er den tatt i Samferdselsdepartementet? Husker du det?

Kjell Opseth: Det ligg i sakas natur at ein kan ikkje byggje ei bru som ein ikkje veit om ramlar ned eller det skjer ei ulukke i samband med. Det vedtaket er nok teke i Vegdirektoratet, og så er det orientert vidare. Det er nok så naturleg. Men det er ikkje nokon som ikkje kan tenkje seg å gjere om eit vedtak som går ut på at du skal byggje ei bru som ein er uviss på om står der eller ramlar ned. Det ville vere heilt utenkjeleg ikkje å følgje opp ei slik tilråding.

Kristin Halvorsen (SV): Men den biten av prosjektet har en overskridelse på 128-129 pst., bare den delen av prosjektet, så det er klart at valg av teknisk løsning her er avgjørende for kostnadssprekken, selv om den av det totale budsjettet ikke var den største potten.

Etter hvert som overskridelsene på de ulike områdene kom inn på ditt bord, hva slags initiativ tok du da for å sikre bedre kostnadsberegninger, og – hva skal vi si – lenger framskredne kostnadsoverslagsbeslutningsgrunnlag for senere prosjekter?

Kjell Opseth: Som sagt, i 1993 – dersom eg ikkje hugsar heilt feil – gjennomførte Vegdirektoratet endringer i kostnadsoverslagarbeidet og ikkje minst i kontrollen av det. Og i 1995 omorganiserte vi Vegdirektoratet slik at vi skulle få eit klarare skilje mellom dei som stod for planleggingsbiten, og dei som stod for gjennomføringsbiten, så det er ikkje nokon tvil om at ein i Vegdirektoratet som i departementet var oppteken av at vi skulle ha så stor tryggleik for kostnadsoverslaga som råd er.

Det enklaste for Vegdirektoratet og også for departementet er jo å ta i slik at ein er trygg, men det har altså ein kostnadsdrivande effekt. Det er eg heilt trygg på, så ein skal vere varsam med å trekkje dette for langt, fordi det vil vere å framtvinge auka kostnadsoverslag.

Kristin Halvorsen (SV): Jeg skjønner de argumentene om kostnadsdrivende effekt. Det er klart at hvis man legger inn mulighet for å overskride med mange prosent, vil man under alle ledd i et slikt prosjekt føle at man har større mulighet til å velge litt mer kostnadskrevenne løsninger. Men hovedproblemet med dette prosjektet her og andre samferdselsprosjekter vi har behandlet i denne komiteen, har jo vært at de har blitt lagt fram for beslutning på et tidspunkt hvor man egentlig har hatt veldig store usikkerhetsfaktorer, mens de samtidig er beskrevet med pluss/minus 10 pst., hvilket gir inntrykk av at her har man kommet veldig langt i detaljplanleggingen.

Kjell Opseth: Som eg har sagt tidlegare, har det vore vanleg å leggje fram prosjekt med ei usikkerheit på pluss/minus 25 pst.

No er det blitt slik at ein ved godkjenning skal ha ei usikkerheit på pluss/minus 10. Og det er eit steg i riktig retning at ein har større sikkerheit. I dette tilfellet var nok vegetaten nokså sikker på kostnadsoverslaget, men det viste seg altså at det var element i det som ikkje heldt. Det er eg sikker på at alle som har vore borte i dette pro-

sjektet, frå Statens vegvesen Finnmark til Stortinget, ikkje er noko særleg happy for.

Møtelederen: Oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Jeg vil komme litt tilbake til at usikkerheten var ganske stor da vedtaket ble fattet. Det kommer jo også fram av dokumentasjonen i forbindelse med saken at du egentlig satt på en utsettelse av saken på et halvt til ett år i en tidlig fase, før den var fremmet for Stortinget.

Kan noe av forklaringen på overskridelsene være at det likevel var for tidlig å fremme saken på det tidspunktet den ble fremmet for Stortinget?

Kjell Opseth: Eg skal vere forsiktig med å seie noko sikkert om vi hadde fått eit sikrere kostnadsoverslag om vi hadde venta eit halvt år til. Det er eg ikkje sikker på. Det er heilt avhengig av kva slags arbeid som vart gjort i marka av vegetaten på det tidspunktet.

Men dersom det var planarbeid på gang, kunne ein sjølvsagt fått eit sikrere kostnadsoverslag. Men eg er ikkje sikker på om det var eit vidare planarbeid på gang for det var teke avgjerd om at dette skulle byggjast.

Møtelederen: Svein Ludvigsen – til oppfølging.

Svein Ludvigsen (H): Bare en kort oppfølging, for du sa i svar til Kristin Halvorsen at det i kostnadsoverslaget var elementer som ikke holdt. Men det faktiske forholdet er jo at ingen elementer holdt. Hele kostnadsoverslaget holdt ikke. Er ikke det riktig?

Kjell Opseth: Det er for så vidt korrekt at det var fleire element. Men eg vil jo tru at det finst element i dette kostnadsoverslaget som held. Sjølv om det er desse hovudparsellane det her er snakk om, er det kostnadsoverslag på alle.

Svein Ludvigsen (H): Da får vi kanskje lete etter de elementene. Jeg har altså ikke funnet dem, for så vidt jeg kan se, er det overskridelser enten vi snakker om broer, tunneler, veier, felleskostnader, administrasjon, rein-driftsskjønn o.l. over absolutt hele fjøla.

Kjell Opseth: Som sagt: Eg vil ikkje avskrive at det finst element i kostnadskalkylen som held. Det er det nok folk som er nærare til å svare på seinare i dag.

Møtelederen: Er det flere av komiteens medlemmer som ønsker å stille hovedspørsmål? Hvis ikke, foreligger det ikke flere spørsmål. Jeg vil da på komiteens vegne få lov til å takke deg, Kjell Opseth, ...

Vidar Kleppe (Frp): Jeg har et hovedspørsmål.

Møtelederen: Jeg stilte spørsmål, men fikk ikke noe

Vidar Kleppe (Frp): Jeg har fulgt listen slavisk, og der står det at etter Gunnar Skaug, komiteens leder, er det tid til Vidar Kleppe.

Møtelederen: Og Kari Økland, Laila Kaland, Sigurd Grytten.

Vidar Kleppe (Frp): Jeg har noen få spørsmål.

Møtelederen: Selvfølgelig, Vidar Kleppe får ordet.

Vidar Kleppe (Frp): Kjell Opseth, du har tidligere sagt at departementet ikke hadde fagfolk, spesielt ikke når det gjaldt geologiske undersøkelser. Er det korrekt? Har ikke Samferdselsdepartementet en slik fagkompetanse?

Kjell Opseth: Det faktiske forholdet er at når ein opprettar eit direktorat, flyttar ein ein god del av fag-ekspertisen ut til direktoratet. Og det er kommunikasjonen mellom departementet og direktoratet som skal handtere dei faglege spørsmåla.

Vidar Kleppe (Frp): Så de går liksom hånd i hanske, departementet og direktoratet?

Kjell Opseth: Direktoratet er ein reiskap for departementet, og det er klart at det er kommunikasjon mellom departementet og direktoratet. Den går begge vegar i ulike saker – også i denne.

Vidar Kleppe (Frp): Akkurat – i ulike saker. Men på den tiden du var ansvarlig statsråd i Samferdselsdepartementet, var det altså ingen kompetanse når det gjaldt å undersøke geologiske forhold, med de informasjonene som Samferdselsdepartementet fikk seg forelagt fra direktoratet og de som jobbet med disse spørsmålene?

Kjell Opseth: Det er ikkje fagkompetanse i departementet til å kontrollere alle sider av eit prosjekt.

Vidar Kleppe (Frp): Men jeg snakker ikke om alle sider. Jeg snakker om de viktige sidene av dette, som overskridelser på hvert eneste prosjekt. Hvis det er overskridelser, og det var det jo stort sett på veldig mange av dem, er det jo på det området det svikter, nemlig når det gjelder å undersøke grunnen hvor tunnelene skal gå, eller hvordan broene skal fundamenteres. Har dere ikke noen slik fagkompetanse i Samferdselsdepartementet?

Kjell Opseth: Som sagt: Dei har, så vidt eg veit, ikkje geologar som kan kontrollere geologane sine analysar.

Vidar Kleppe (Frp): Burde ikke Samferdselsdepartementet ha hatt det?

Kjell Opseth: Nei, og eg tviler også på om Vegdirektoratet har eit utstrekt nett av geologar. Eg trur dei kjøper

dei aller fleste av dei tenestene. Men det kan det også gjevast eit svar på seinare i dag.

Vidar Kleppe (Frp): Men du, Kjell Opseth, som har lang erfaring som samferdselsminister, og som har gjennomført en rekke prosjekter – det må jo være ditt ansvar som statsråd å ha den kompetansen i din nærhet og i ditt departementet som gjør at når du får prosjekter, har du den kompetansen og dyktige folk som kan etterprøve de prosjektene en skal gjennomføre. Og når en ser på de prosjektene som har vært, hadde det ikke da vært en tanke, for Samferdselsdepartementet har jo en stor stab – jeg vet ikke nøyaktig hvor mange hundre de har ansatt, men det er sikkert ikke få – å ha hatt en kompetanse som går på det geologiske? Men det er ikke det som er hovedpoenget, hovedpoenget er at du med din kompetanse på dette området, som har boret dypt både på Vestlandet og andre steder, må jo ha sett at her burde en hatt en slik kompetanse.

Kjell Opseth: Dersom det no vart ymta om at vi skal ha geologar som skal kunne kontrollere geologanes arbeid, kan ein jo stille spørsmålet: Kva er det neste området ein skal ha ekspertise på i departementet, som skal kontrollere denne ekspertisen som har gjennomført dette i detalj? All den tid ein har fagfolk som skal gjere dette arbeidet etter ein viss kontrakt, må ein syte for at det er kontraktens innhald som gjer at denne jobben blir gjort godt nok.

Vidar Kleppe (Frp): Når det i ettertid viser seg, som også Riksrevisjonens rapport går inn på her, at det er en masse ting som er blitt endret underveis når det gjelder planlegging og slike ting, hadde det ikke vært en idé at man hadde fått den kompetansen når man ikke hadde den?

Kjell Opseth: Eg er redd for at vi då ville fått eit byråkrati som Vidar Kleppe og Framstegspartiet ikkje var noko særleg happy for.

Vidar Kleppe (Frp): Vi er ikke happy for et byråkrati, men vi er jo interessert i å ha noen som kan kontrollere at vi ikke sløser med skattebetalernes penger og bruker dem unødig på ting, ting som kanskje kunne blitt billigere hvis vi hadde hatt den kompetansen. Og mitt og Framskrittspartiets poeng er at når det viser seg gang på gang, som jeg har nevnt før, at det er på dette området det svikter, nemlig når det gjelder de geologiske undersøkelsene, burde det ringt en bjelle i departementet. Man burde fått den kompetansen inn som i hvert fall ville gjort at en var observant, at en hadde fagfolk som kunne lese det andre fagfolk utførte, selv om du tidligere sa at dere hadde et utstrakt samarbeid med direktoratet, og at der hadde de den kompetansen.

Kjell Opseth: Ja, eg berre gjentek at eg vil åtvare mot at ein flaggar desse spørsmåla om geologi så høgt at ein i ettertid i samband med kostnadsoverskridingar kjem i ein situasjon der ein må heilstøype alle tunnelar i dette landet. Då vil vi bruke altfor mykje pengar på noko som vi i dei

aller fleste tilfella ikkje har behov for. Vi må finne oss i at det i enkelte tunnelprosjekt blir kostnadsoverskridingar.

Vidar Kleppe (Frp): Ja, men det er jo ikke snakk om å helstøpe alle tunneler, Opseth. Det går an å legge inn et forbehold her. Hvis det viser seg at den ekspertisen man har i direktoratet – som Samferdselsdepartementet har samarbeidet godt med – mener at grunnen og forholdene ikke er slik som de skulle vært, så går det an å legge inn forbehold om slike ting. Det er jo det som har vært problemet med dette prosjektet og andre prosjekter, at slike forbehold blir aldri tatt fordi prosjektene skal gjennomføres.

Men det er en kjensgjerning at under stortingsbehandlingen har nok Kjell Opseth fått nesten tverrpolitisk påtrykk om at dette prosjektet skulle gjennomføres. Så det har jeg forståelse for, men jeg har overhodet ikke forståelse for at i Samferdselsdepartementet, med så mange ansatte, har man altså ingen som har peiling på geologiske undersøkelser, og som har kompetanse som kan etterprøve dette, når vi så mange ganger har gått feil på akkurat det.

Da er mitt siste spørsmål til deg: Er du helt enig eller bare delvis enig med Riksrevisjonens rapport på dette området?

Kjell Opseth: Når Riksrevisjonen peikar på at dette anlegget er blitt så mykje dyrare som det er blitt, er det heilt rett at det blir stilt spørsmål om kvifor dette kan skje, og kva for tiltak ein kan setje i verk for at det ikkje skal gjenta seg. Det må jo vere det som er det primære her. Eg ser ikkje bort frå at ein kan kome i ein situasjon der ein i større grad tek atterhald om geologien i framtidige prosjekt etter det som har hendt dei par siste åra.

Vidar Kleppe (Frp): Så du er delvis enig med Riksrevisjonen og delvis enig i det jeg har forelagt nå om at det kanskje hadde vært en idé, i hvert fall for framtiden?

Kjell Opseth: Som sagt, eg kan ikkje vere einig i at vi skal utruste departementet med geologar for å kontrollere geologar, men at det kan bli teke atterhald i anbudsdocumenta og i stortingsdocumenta om at geologi er ein usikker vitskap, det ser eg ikkje bort frå blir resultatet etter det som har skjedd dei siste åra.

Møtelederen: Flere spørsmål? Det er det ikke.

Da vil jeg på komiteens vegne få lov til å takke stortingsrepresentant og tidligere samferdselsminister Kjell Opseth for at han stilte opp og gav svar på de spørsmål som ble stilt.

Vi tar da pause. Vi starter igjen kl. 11.30 presis.

Høringen avbrutt kl. 11.25.

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.30.

Høring med tidligere samferdselsminister Sissel Rønbeck.

Møtelederen: Kontroll- og konstitusjonskomiteen fortsetter sin høring i saken som dreier seg om Fatima-prosjektet. Jeg skal ikke gjenta prosedyren, men bare kort få lov til å ønske assisterende direktør og tidligere samferdselsminister Sissel Rønbeck velkommen til høringen. Du var statsråd i ett år i det departementet, fra 25. oktober 1996 til 17. oktober 1997.

Først ut til å spørre er sakens ordfører – Odd Holten, vær så god.

Odd Holten (KrF): Takk for det.

Nå har jo du sittet her som bisitter, har jeg lagt merke til, og da har du hørt litt av de spørsmål som allerede har vært stilt til tidligere samferdselsminister Kjell Opseth.

Du kom jo inn i prosjektet og ble vel på en måte en slags «utbetalingsminister» i forbindelse med at prosjektet begynte å avtegne overskridelser her og der. Hva gjorde du som samferdselsminister i forhold til Stortingets behov for å få en oppgradert informasjon da alle disse tingene kom i tur og orden dette året?

Sissel Rønbeck: Jeg gjorde vel for så vidt det samme som min forgjenger, og informerte først og fremst gjennom St. prp. nr 1. Jeg fikk anledning til å legge fram bare én budsjettproposisjon, men der ble det varslet om overskridelser så langt en da hadde oversikt, samtidig som det ble varslet at det kunne komme til å bli større overskridelser på grunn av de problemene en hadde med geologien, og at det kunne komme en egen sak om det senere.

Men så gjorde jeg noe mer, og det var i forbindelse med utarbeidelsen av vei- og veitrafikkplanen som ble lagt fram om våren. Det var jo ikke bare i forbindelse med Fatima-prosjektet at vi hadde opplevd at det var til dels store overskridelser med store prosjekter, og ikke minst der hvor det var undersjøiske tunneler. Derfor ble det presisert i den veiplanen som den regjering jeg var med i, la fram, at noe av det vi måtte lære av disse historiene, var at prosjekter ikke ble tatt opp til bevilgning før de var ferdig utredet på reguleringsplannivå.

Odd Holten (KrF): Ja, men nå har vi jo hørt at det var på hovedplannivå at dette prosjektet ble lagt fram for Stortinget, og at det sågar lå inne en usikkerhet på pluss/minus 10 pst., mens den egentlig var på 25 pst. Hva gjorde du med den type vurdering overfor Stortinget?

Sissel Rønbeck: Da dette prosjektet ble lagt fram for første gang i veiplansammenheng, var det vel slik jeg forstår, men jeg ber om at Vegdirektoratet eventuelt retter opp hvis jeg tar feil på det punktet, at det var utredet på hovedplannivå, og at det var en usikkerhet på pluss/minus 25 pst. Da det ble tatt opp til bevilgning, ble det sagt at det var en usikkerhet på 10 pst. – dette var da altså før min tid. Men jeg har ikke forstått det slik at det da var ferdig regulert ned på reguleringsplannivå ...

Odd Holten (KrF): Jo, men reagerte ...

Sissel Rønbeck: ... men at en la det fram med en såpass lav usikkerhet først og fremst på bakgrunn av de erfaringene som Vegdirektoratet og veietaten hadde med den type prosjekter. Men jeg tror det er viktig – og det er det som er nytt og som presiseres i veiplanen – at en faktisk har vært igjennom det neste steget i en planprosess, som er en reguleringsplan, og som er mer detaljert. Da får man vekk ytterligere usikkerhet. Dette er sikrere enn bare å basere seg på erfaringer, som jeg har forstått at en i stor grad gjorde da en tok opp Fatima-prosjektet til bevilgning.

Odd Holten (KrF): Ja, men var det ikke veldig utilfredsstillende for deg da du satt som statsråd og på en måte bare fikk melding om at det i dette prosjektet, det være seg tunnel, bru eller vanlig vei i dagen, var overskridelser på alle områder? Var ikke dette da et forhold som du – faglig sett – måtte prøve å gjøre noe med overfor Stortinget?

Sissel Rønbeck: Det var jo ikke mulig å gjøre noe faglig sett med de tingene som ...

Odd Holten (KrF): Var det ikke mulig å gi noe konkret informasjon til oss om det?

Sissel Rønbeck: Det kom i forbindelse med St. prp. nr. 1.

Odd Holten (KrF): Jo, men det kom bare i budsjettproposisjonene.

Sissel Rønbeck: Ja, det var der det kom, og det er der det er vanlig at det kommer. Men å gjøre noe faglig med det prosjektet når det allerede var kommet så langt rent utbyggingsmessig, og begynne å sende fram og tilbake til Stortinget om en skulle ha den eller den fundamentering, eller andre forhold som er avdekket, det så ikke jeg som spesielt rasjonelt eller aktuelt. Men selvfølgelig måtte det orienteres ordentlig i forbindelse med budsjettproposisjonen, og det var viktig å gjøre noen grep, så langt jeg da kunne finne måter å gjøre det på, for å forhindre at liknende ting skulle gjenta seg i framtida. For, som jeg sa innledningsvis, dette var i ferd med å bli et problem, ikke bare i forbindelse med Fatima, men dessverre også i forbindelse med enkelte andre prosjekter.

Odd Holten (KrF): Når du opplevde at disse meldingene til stadighet kom for sent – byggeplaner er jo datert opp til et år etter at arbeidene er iverksatt – reagerte du på det på noen måte?

Sissel Rønbeck: Nei, jeg satt ikke, så langt jeg kan huske, og fikk masse løpende informasjon om deler av dette prosjektet og hvordan det utviklet seg. Det jeg husker, er at det kom klare meldinger om at det var i vente overskridelser av mer enn én grunn, og jeg husker at det bekymret departementet. Jeg tror også det på et tidspunkt nærmest litt i frustrasjon ble stilt spørsmålet: Burde man

gå videre med prosjektet? Det ble ikke vurdert veldig lenge, for det var kommet så langt at jeg som statsråd i hvert fall ikke så det som rasjonelt eller mulig, heller ikke politisk, å bare stoppe det.

Odd Holten (KrF): Så du bare ekspederte sakene i den perioden du var inne i prosjektet?

Sissel Rønbeck: Jeg så det ikke som aktuelt å stoppe det, men det var viktig å informere Stortinget om hva som skjedde, ikke minst på kostnadssiden, og så forsøke å lære og få noe ut av disse erfaringene som kunne ha betydning for framtida, og derfor gjorde vi det vi gjorde, i veiplanen.

Møtelederen: Jeg har et oppfølgingsspørsmål, og det går på det du sa, at du hadde ansvaret for å legge fram én budsjettproposisjon knyttet til Samferdselsdepartementet. Det er jo gjerne slik her i Stortinget at det foregår en kommunikasjon mellom fagstatsråden og fagkomiteen, og mitt spørsmål er da i forhold til også Stortingets ansvar: Ble det reist kritiske spørsmål i kommunikasjonen med statsråden knyttet til Fatima-prosjektet? Jeg synes det er viktig å få fram også dette spørsmålet og få besvart om det ble reist kritiske spørsmål fra Stortingets samferdselskomite da du var statsråd og også ansvarlig for gjennomføring av dette prosjektet, som ble vedtatt i mai 1993.

Sissel Rønbeck: Jeg kan ikke huske det, men hvis komiteen her ønsker det, kan jeg godt gå tilbake i papirene og se på kommunikasjonen mellom Samferdselsdepartementet og samferdselskomiteen i Stortinget under behandlingen av budsjettet for 1996, som var lagt fram av min forgjenger. Jeg kan ikke huske at det var spesielt fokusert på Fatima da. Det neste års budsjett var ikke jeg inne i behandlingen av. Da var jeg gått av.

Møtelederen: Det er ikke flere oppfølgingsspørsmål. Da går vi til neste hovedutspører – som ikke ønsker å stille spørsmål. Er det andre som ønsker å stille spørsmål til Sissel Rønbeck? Det er det ikke. Det vitner om at Sissel Rønbeck har gitt fyllestgjørende svar på de spørsmål som denne komiteen ønsket å stille. Jeg takker da Sissel Rønbeck på komiteens vegne.

Sissel Rønbeck: Takk til dere for at jeg ikke måtte svare på faglige spørsmål om geologi og slikt, som jeg ikke kan så mye om.

Møtelederen: Nei, det skjønner vi godt. Komiteen tar da pause fram til kl. 13.00.

Høringen avbrutt kl. 11.40.

Høringen ble gjenopptatt kl. 13.00.

Høring med samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

Dessuten møtte som bisittere ekspedisjonssjef Knut Rønning, vegdirektør Olav Søfteland og vegsjef Geir Johnsen.

Møtelederen: Kontroll- og konstitusjonskomiteen fortsetter sin høring knyttet til Riksrevisjonens Dokument nr. 1 for 1999-2000, sak 3 under Samferdselsdepartementet, Fatima-prosjektet.

Jeg skal ikke gjenta prosedyren for gjennomføringen av høringen. Jeg regner med at statsråden og bisitterne er vel kjent med den. Men vi har iallfall nå tid fram til kl. 14.30 til å stille de spørsmål som komiteen mener er berettiget å stille, og ønsker da samferdselsminister Terje Moe Gustavsen velkommen. Med deg har du som bisittere ekspedisjonssjef Knut Rønning, vegdirektør Olav Søfteland og Finnmarks vegsjef, Geir Johnsen. Velkommen til alle fire.

Da starter vi rett på sak. Jeg gir ordet til sakens ordfører, Odd Holten. Vær så god!

Odd Holten (KrF): Takk, komiteleder. Det er jo naturlig at det ikke blir mange spørsmål direkte til samferdselsministeren, men jeg håper da at det er mulig at vi kan gå videre til dem som sitter i de posisjoner som har hatt med denne saken å gjøre, og at det er en forståelse for det.

Nå har vi vært på befaring. Vi har sett et bra anlegg – det er det ikke tvil om – men det er et anlegg som også denne gangen har fått både en helt annen utforming og ikke minst kostnadsramme enn det som Stortinget fikk seg forelagt.

Søfteland, hvordan var det: Var det slik at dere la fram for Stortinget et annet prosjekt enn det som i dag faktisk er ferdigstilt i dette Fatima-prosjektet?

Olav Søfteland: Det som det er blitt forandring på etter at saka var i Stortinget, er at Honningsvåg-tunnelen er blitt forlenga med 500 meter, og så bestemte vi oss også på eit seinare tidspunkt for å utvida tunnelbreidda frå åtte til ni meter.

Odd Holten (KrF): I tillegg har dere forandret bruonstruksjonen, dere har også måttet justere ganske betydelig på denne sjøtunnelen for å få den operativ, ved at det var andre typer fjellformasjoner, og også den veien som ligger i dagen. Så egentlig er det et helt annet prosjekt enn det som Stortinget fikk seg forelagt.

Olav Søfteland: Det er i så fall eit definisjonsspørsmål. Eg vil ikkje kalla det for endringar, det som skjedde med Nordkapptunnelen. Det var sikringsmåten, det som blei gjort der. Tunnelen sånn som den framstår for trafikkantane, er den same. Når det gjeld brua, så valde vi ein annan måte å fundamentera på. Dersom ein definerer det som ei endring i forhold til korleis prosjektet var definert, ok, så er det ei endring. Det var i alle fall ei kostbar endring.

Odd Holten (KrF): Ja, det er jo både en fysisk endring og det er en betydelig økonomisk endring. Det er det

ikke tvil om. Hvorfor ble det på en måte lagt fram et prosjekt som var på hovedplannivå, med en usikkerhet på pluss/minus 10 pst., når det egentlig på dette nivået burde ha vært 25 pst.? Kan det sies at det er en form for tilsniking av et prosjekt for å få det inn og få det vedtatt?

Olav Søfteland: Den siste problemstillinga har vi høyrte om av og til. Vi tenkjer ikkje slik i Vegvesenet. Vi reknar eit overslag og seier at dette er det vi har anslått som overslag. Og avhengig av kor detaljert vi har gjort det, seier vi kva usikkerheita er.

Odd Holten (KrF): Og den usikkerheten formidlet dere vidare opp til statsråd Opseth, som var i posisjon på det tidspunktet proposisjonen ble fremmet og vedtatt her?

Olav Søfteland: Ja. Men tilbake til påstanden om at vi skulle leggja fram eit prosjekt for å få det på plass, og at vi då skulle ha dumpa prisen. Eg fastheld at dette er ein tenkjemåte som er framand for oss. Men dersom ein skulle mistenkja oss for det, skulle vi ikkje ha noko som helst motiv for det. Tvert imot framgår det av St.prp. nr. 47 at vi tilrådde ikkje å byggja fastlandssamband på det tidspunktet. Så dersom ein skulle vera spekulativ i så måte, så skulle vi ha pressa overslaget opp. Vi reduserte overslaget frå 670 mill. kr, som det hadde vore tidlegare i prosessen, til 625 mill. kr, som står i proposisjonen.

Når det gjeld usikkerheita på dette, må eg bruka litt tid på å forklara det. Hovudplanen blei vedtatt i oktober 1991, for då hadde vi fått beskjed frå regjeringa om at dei ville fremja den saka. Vi arbeidde vidare med planane, meir og meir detaljert, men på det tidspunktet då vi skulle gje departementet det siste med tanke på proposisjonen, var vi ikkje komne så langt at vi hadde detaljplan eller reguleringsplan som skulle vera grunnlag for overslag med ei nøyaktigheit på pluss/minus 10 pst. Men så veit vi at det er det Stortinget vil ha, og så veit vi at dette er viktig overfor bompengeselskapet, for dei skal berre vera med på å ta ei kostnadsoverskriding på inntil 10 pst. Derfor gjorde vi dette utradisjonelt. Vi tok godt i, for å seia det på godt norsk. Dei tunnelane vi hadde som samanlikningsgrunnlag, tilsvarande tunnelar som Nordkapptunnelen, hadde ein pris på 32 000 – 42 000 kr pr. meter. Vi la oss på ein pris på 47 000 kr pr. meter for Nordkapptunnelen for å vera på den sikre sida.

Odd Holten (KrF): Og det skulle da på en måte gjøre at dere kunne legge dere på pluss/minus 10 pst.?

Olav Søfteland: Og derfor, ved at vi tok så godt i – og dette galdt ikkje berre den tunnelen, det galdt også veg i dagen – hadde vi referanseprisar på 6 000 kr pr. meter. Vi gjekk opp til 7 000 kr for å vera på den sikre sida, og derfor sa vi at dette kunne sidestilla med eit overslag med ein nøyaktigheit på pluss/minus 10 pst.

Odd Holten (KrF): Nå har dere jo i et svarskriv til Riksrevisjonen sagt at dere ikke har noen kommentar til

innholdet i de antegnelser Riksrevisjonen har til dette prosjektet. Hva er grunnen til at dere da også har unnlatt å ta med f.eks. dette med bomstasjon og serviceanlegg, tilstøtende fyllinger for Kobbholet bro og kostnader i forbindelse med reindriftsskjønn osv. osv. ? Er dette en del av på en måte en holdning, at det ikke hadde noen hensikt å legge fram en total økonomisk oversikt, for dermed å gi håp om å kunne få dette prosjektet? Du har tidligere sagt at dere var innstilt på fergeforbindelse. Men det er jo litt underlig at ikke alle kostnader i et prosjekt blir tatt inn.

Olav Søfteland: Vel, det skal ei viss innsikt til i korleis ein lagar overslag på dei forskjellige trinna. Og no har vi hatt ein ganske lang og grundig korrespondanse med Riksrevisjonen før dei kom med sine merknader 1. september eller der omkring. Så då vi svarte på brevet av 10. september, syntest vi Riksrevisjonen hadde gjort ein veldig god jobb, og vi hadde ikkje behov for å fila på det vi hadde sagt tidlegare. Vi såg då framover. Vi seier oss leie for at det gjekk så gale som det gjorde. Men vi såg framover, og hadde ikkje noko behov då for å forklara korfor det gjekk som det gjekk. Er det ønskeleg, kan eg forklara det ganske detaljert.

Odd Holten (KrF): Vi har ikke akkurat tid til det her nå. Men er det ikke litt underlig at dere også på en måte kommer med en klattvis videreutvikling av et prosjekt, f.eks. at dere legger på 500 meter på Honningsvåg-tunnelen, dere legger ut 1 meter i bredde, dere bygger om selve konstruksjonen på brukarene, dere får en annen måte å fylle opp veimassene på? Stadig vekk plusses det altså på underveis. Er ikke dette en underlig måte å drive et anlegg på?. Stortinget har da i prinsippet i utgangspunktet ikke fått den informasjon om et fullt anlegg, slik som det egentlig i dag står. Jeg har ikke sagt at vi ikke har fått det underveis, men da beslutningen ble tatt, hadde ikke Stortinget det. Er det dere som har gitt mangelfull informasjon overfor statsråden?

Olav Søfteland: Vi gav ein informasjon til statsråden som vi følte oss heilt sikre på skulle halda når det galdt nøyaktigheita på overslaga, slik at vi ikkje skulle risikera å få ei overskriding.

Når det gjeld mangelfullheita med endringar, er det tre spesielle ting som det er viktig for meg å forklara. Men elles er det reguleringsplanen som er grunnlag for ei sak som skal fram for Stortinget, og det er på ingen måte ein fullstendig detaljert plan å byggja etter. I planhierarkiet har vi noko som heiter byggeplan, og den er mykje meir detaljert. Så endringar av dei kategoriane som blei nemnde, er ikkje uvanleg.

Odd Holten (KrF): Men det at du var nødt til å legge på 500 meter for å unngå et bensinanlegg, er litt uvanlig – det er du enig i?

Olav Søfteland: Ja, men det var meir enn eit bensinanlegg.

Men for å ta det spørsmålet. Vi hadde begynt å grava i ei ur, som var den opphavlege planen for tunnelinnslag. Produksjonsdirektøren vår var på staden og såg at dette kunne bli uforsvarleg. Og kombinert med det kravet vi hadde fått om å byggja ein betongkulvert for å gå mellom desse tankanlegga, tok han opp forslag – han rådde først vegsjefen til det, og det blei møte i Vegdirektoratet. Då bestemte vi oss for at vi skulle forlenga tunnelen. Vi meinte at det ikkje skulle vera noko særleg større kostnader, tvert imot skulle vi spare pengar på det i forhold til om det gjekk galt, slik det kunne gjerast i ei slik ur.

Odd Holten (KrF): Jeg skjønner.

Olav Søfteland: Itillegg tar eg med dette med breiddeutvidinga ...

Odd Holten (KrF): Nå går det veldig mye av tiden min, skjønner du.

Kan jeg bare få lov til et siste spørsmål, og det går på Riksrevisjonen, som spesielt er kritisk til at det ikke er tatt hensyn til prosjekteringsreglene for Kobbholet bro. Kan du svare på hvorfor dette ikke ble gjort forsvarlig?

Olav Søfteland: På det tidspunktet då ein laga proposisjonen, i 1992-93, var det vi dreiv og endra prosjekteringsreglane. Men vi såg ikkje då at dette kunne få noko å seia for brua. Men dette er ein ganske komplisert sak, så eg håpar eg kan få forklara seinare korfor vi til slutt endra på det då vi såg at det kunne bli uforsvarleg å byggja brua som opphavleg tenkt.

Møtelederen: Da er det tid for oppfølgingsspørsmål – først er det Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Jeg vil følge opp dette med ansvar for de endringene som ble gjort i prosjektet underveis. Det er jo en viss dramatik i denne saken ettersom det for de fleste er kjent fra pressen at det fra enkelte hold er snakk om riksrett. Da er det viktig hvilken informasjon det var Opseth hadde tilgang til, om det var informasjon som på noen måte kan gi grunnlag for å si at han feilinformerte Stortinget, eller om det rett og slett var mangelfull informasjon, eller, som du sa nå i svaret til Odd Holten, at veidirektøren også mente at det var en riktig informasjon på det tidspunktet. Hvem er det som har ansvar for de endringene i prosjektet som har utløst en del av overskridelsene? Var det f.eks. kjent for Opseth?

Olav Søfteland: For det første dette med kostnadsoverslaget, unøyaktigheita, som det har vore spurt mykje om tidlegare. Eg veit ikkje om han visste om det, men eg fortalde han det ikkje. Om eg hadde fortalt han det, hadde eg ikkje då rekna med at eg hadde hatt ei slags godkjenning av dette. Det å bestemma seg for at vi gjekk god for ei unøyaktigheit i overslaget på pluss/minus 10 pst., tar vi som vårt fulle ansvar. Og dette med forlenginga av tunnel, og den utvidinga, den meteren, la vi ikkje fram for departementet. Det bestemte vi sjølve, og det er i

samsvar med den praksisen som er for godkjenning av planar.

Carl I. Hagen (Frp): Du sier at begrunnelsen for å late som om dette var etter hovedplanen, som liksom var en plan til 10 pst. usikkerhet, mens det egentlig var 25 pst., som du har innrømmet, var at dere gikk fra 6 000 til 7 000 kr pr. meter på veiene og, så vidt jeg har skjønt, fra 32 000 kr til 47 000 kr pr. meter på tunnelene.

Hvorfor ble det ikke understreket med meget, meget store bokstaver at alt annet, forundersøkelser, geologi, vindmålinger, felleskostnader, alt annet egentlig var til 25 pst. usikkerhet? Det høres nesten ut som det var for å lure bompengeselskapet at de ble presentert for 10 pst. Hvorfor ble ikke den vanlige hovedregel om at det skulle være detaljplaner på reguleringsplannivå hvis man skulle bruke 10 pst. usikkerhet, fulgt?

Olav Søfteland: Den planen vi hadde, var ein mellomting mellom hovudplan og detaljplan, litt varierende nøyaktighet etter kvar vi var i anlegget. Det var ikkje for å lure bompengeselskapet, tvert imot, det var for å sikra bompengeselskapet.

Men sånn som eg forstår spørsmålet: Kvifor tok vi ikkje dei forbeholda som da ville kunne vera ein informasjon? Nei, vi følte oss så sikre på at når vi hadde auka prisen opp til 47 000 kr meteren og til 7 000 kr meteren på veg i dagen, så var ikkje det nødvendig. Men etter kvart, kanskje på grunn av det oppstuss som kostnads-overskridingar får, er det mogleg at det som ligg bak det vi gjorde då vi hadde laga proposisjonen for tunnelen til Frøya – eg skal ikkje seia nøyaktig kvifor det blei slik, men der var vi verkeleg usikre på fjellet, og der har vi tatt eit slikt forbehold, heldigvis, for der blei jo anlegget stoppa då vi gjekk til meir detaljerte undersøkingar, slik det er naturleg i ei framdrift på eit arbeid. Og etter at vi hadde godkjent Trekantsambandet i Stortinget, gjekk vi også inn på kostbare, detaljerte undersøkingar, undersøkingar som sjeldan er nødvendig før eit vedtak blir gjort, fordi dei er så kostbare. Det ligg meir til byggeplanprosessen.

Kristin Halvorsen (SV): Overskridelsene på prosjektet totalt ble jo på nesten 63 pst. Så selv om man hadde lagt fram en usikkerhetsmargin på pluss/minus 25 pst., så hadde jo dette vært et prosjekt med betydelige overskridelser. Er det ikke da sånn at det som ble lagt fram for Samferdselsdepartementet og som så direkte kom inn i proposisjonen til Stortinget, ikke engang var utredet så langt at man med noen som helst slags sikkerhet kunne si pluss/minus 25 pst.?

Olav Søfteland: Vel, der vi konsentrerte mesteparten av kreftene etter at hovudplanen blei godkjend, etter at Regjeringa hadde bestemt at ho ville fremja ein proposisjon, var på den mest kritiske delen av anlegget, altså den undersjøiske tunnelen. Der brukte vi den beste kompetansen på geologi. Dei målingane blei gjorde på vanleg måte, med seismiske undersøkingar, og det var ingen

ting der som tydde på at vi skulle koma bort i vanskeleg fjell. Likevel auka vi tunnelprisen, slik som eg nemnde, for at vi skulle vera sikre på det.

Når det gjeld brua, så var det så spesielt teknisk at eg må nesten forklara det litt grundigare. Men det at vi fekk så store overskridingar på tunnelane – det er jo der dei store pengane ligg – det kunne vi ikkje føresjå. Og om vi då reknar prosent og seier at det som var salderingsposten vår, at vi skulle halde den timeplanen som Stortinget bad oss om – det skulle bli ferdig til 1998 – kan ein også seia det slik at den overskridinga vi hadde på veg i dagen, tatt som ein del av det totale anlegget, den er på 10,5 pst.

Vidar Kleppe (Frp): Ja, prosenter er for så vidt viktig. Det er også en viktig understreking som vegdirektøren kom med, at de tok godt i i dette prosjektet, men allikevel, selv om de tok godt i og oppjusterte kostnadene både for tunneler og for vei i dagen, så holdt det ikke, det var ikke nok.

Mitt spørsmål gjelder – for det var jo statsråd Opseth vi skulle forholde oss til og som vi går inn på her – alle de opplysningene, omfattende endringer under planleggingen som skjedde her, etter hvert som dere bygde dette, ble departementet og statsråden informert om dette, eller var det noe som vegdirektøren og din stab og vegsjefen i Finnmark tok seg av?

Olav Søfteland: Ja, vi gav departementet eit overslag; 625 mill. 1993-....

Vidar Kleppe (Frp): Ja, men jeg snakker ikke om overslaget. Jeg snakker om de endringene som har skjedd underveis.

Olav Søfteland: Dei endringane som blei gjorde undervegs, blei ikkje departementet orientert om på annan måte enn ved den rapporteringa vi hadde i forbindelse med det årlege budsjettet. Jo, det var nok på andre tidspunkt enn akkurat under budsjettet departementet blei orientert om at no var det oppstått ting som gjorde at kostnadene blei større. Men endringsforslaget ved at vi forlenga tunnelen, gjorde den litt breiare, kom på eit tidleg tidspunkt, og vi rekna ikkje med at det skulle få den store betydninga for kostnadsoverslaget. Så det blei ikkje departementet gjort kjent med, det var ting som vi bestemte etter vanleg praksis.

Det departementet blei kjent med, var at no hadde det gått gale, dette var da spesielt på den lange tunnelen – det var jo der vi møtte problema tidlegare. Men geologane sa at dette kunne endra seg nesten kva dag som helst. Og dei hadde gitt oss det rådet at vi skulle få full utstøyping på 100 meter – det blei vel 3 kilometer.

Svein Ludvigsen (H): Nå sier vegdirektøren at mye skyldes geologiske og meteorologiske forhold som var vanskelig å forutsi. Og hvis vi nå aksepterer det – jeg har et spørsmål til vegsjefen i Finnmark – så står det allikevel igjen at Honningsvåg-tunnelen utvidet man med

1 meter for å forberede seg til å utnytte de gode boligarealene som var på Sarnes. Men når man har planlagt Magerøy-forbindelsen siden tidlig på 1980-tallet, var ikke vegsjefen oppmerksom på at her var det muligheter til boligbygging på andre siden av fjellet? Måtte man bygge tunnel for å oppdage det? Har dere forsømt dere i å informere vegdirektøren og dermed departementet og dermed Stortinget?

Geir Johnsen: Nei, vi visste vel ikke det så tidlig, for det var jo ennå noe tomt grunn i selve Honningsvåg. Men underveis kom kommunen og sa at de ville regulere et boligområde på Sarnes, og de menneskene skulle gjennom tunnelen, og da enten gå, sykle eller kjøre bil. Ut fra det fant vi ut at vi var nødt til i henhold til regelverket å ta med gang- og sykkelveier, for der det er gang- og sykkelvei på en riksvei, er det statens ansvar. Nå snevret vi jo inn profilen. Normalt, hvis vi hadde laget en skikkelig bred gang- og sykkelvei, skulle det vært 11 meter istedenfor 9 meter. Men på grunn av at det er såpass liten trafikk gjennom tunnelen, kanskje 250-260 kjøretøy i døgnet på årsbasis, klarte vi oss med å øke bredden med én meter. Men som sagt, det kom fra kommunen etter at vi var kommet langt i planprosessen; nesten da vi hadde begynt på tunnelen, kom de fram med det ønsket.

Møtelederen: Olav Søfteland.

Olav Søfteland: Eg sit med eit dokument her. Den 2. juni 1994 skriv Nordkapp kommune til vegsjefen at dei godkjenner vegsjefens forslag til detaljplan for denne tunnelen, men da med dette forbeholdet:

«I kommuneplanen med tilhørende arealdel forutsettes det en betydelig aktivitetsøkning i Sarnesområdet, bl.a. industri- og boligutbygging. Nordkapp kommune mener at gang- og sykkelveg er en forutsetning for at Sarnesområdet kan utnyttes som planlagt.»

Dette spørsmålet forela vegsjefen for Vegdirektoratet, og då blei det ei avgjersle om at ein tok denne eine meteren – kanskje skulle ein hatt 11 meter, men ein gjekk frå 8 til 9 meter i staden for frå 8 til 11 meter, for eigentleg skal det heller ikkje vera gang- og sykkeltrafikk i tunnelar på over 4 kilometer, men det var jo ikkje noka anna moglegheit der oppe, anna enn båt i så fall.

Møtelederen: Kari Økland.

Kari Økland (KrF): Spørsmålet går til Søfteland.

Du sa i sted at dere tok godt i når det gjaldt kostnadsoverslaget, så godt at dere ikke trengte å ha mer enn pluss/minus 10 pst. som usikkerhetsmargin. Samtidig står det i rapporten at kostnadsoverslaget ble redusert fra 670 til 625 mill. 1993-kroner. Når det gjaldt disse grunnundersøkelsene, står det videre at det var usikkerheten eller realitetene der som var skyld i mye av de fordyrende aspektene. Likevel, dere stolte blindt på det.

Vil du i dag rette kritiske bemerkninger mot dem som foretok undersøkelsene, eller mener du at de gjorde jobben så grundig som man kunne forvente?

Olav Søfteland: Som eg sa for ei tid tilbake her: Det var ingen indikasjoner i dei seismiske undersøkingane som var gjorde der, på at vi skulle koma bort i eit slikt uføre som vi gjorde. Ein begynte med tunnelarbeidet i begge endar, i den eine enden var det godt fjell, i den andre enden var det dårleg fjell. Vi håpte på at dette berre var ei overgangssone frå dag til fjell, eller i dagsona der. Vi har god greie på geologi vi òg, vi har ei eiga avdeling som kan dette, og vi samrårde oss med ekspertisen. Det er ikkje noko som i dag kan forklara kvifor det var slik som det var, med utgangspunkt i dei grundige undersøkingane som var.

Det er klart at i ettertid kunne det ha vore veldig greitt at vi hadde hatt eit overslag på 670 mill. kr, men vi var ærlege og sa at dette var vi komne til, og la ikkje inn nokon spekulasjonar på det. Så sa vi at det uføresette var pluss/minus 10 pst., og det følte vi oss sikre på.

Møtelederen: Vi går til neste hovedutspørter – Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Jeg starter med veisjefen.

Dette er jo et prosjekt som har gått ut over flere bevilgninger. Var det på noe tidspunkt aktuelt å stoppe det, sett fra fylkets side, stoppe i hvert fall ett av prosjektene – hele prosjektet behøvde vel ikke å stoppes, men deler av det?

Geir Johnsen: Nei, skulle man stoppe prosjektet, måtte man stoppe hele prosjektet, for det var ikke noen vits i å bygge en del av det, det var ikke brukbart som forbindelse. Og da vi kom borti det vi snakker om nå, hadde vi brukt et sted mellom 350 og 370 mill. kr, og da syntes man ikke det var aktuelt rett og slett å si at man ville kaste bort så mye penger, bare la det ligge som det var, og trekke oss bort fra området.

Jeg kan nevne at fylkesordføreren også var med i bildet, og hun sier at vi var fullt klar over hva vi gjorde da vi gikk inn for Fatima – når du sier at det gikk ut over andre prosjekter – for fylkeskommunen så også dette som et meget viktig prosjekt, spesielt når turisttrafikken nesten gikk til himmels fra år til år.

Inger Lise Husøy (A): Jeg har lyst til å spørre noe om kost-nyttevurderinger, for motstanden mot dette prosjektet fra starten av – det er vi vel kjent med alle – var basert på at man mente det hadde for liten nytteverdi. Spørsmålet mitt er da: Hva er vanlig eller gjennomsnittlig nytteverdi i Finnmark? Ligger dette dramatisk langt fra andre veiprojekt i Finnmark?

Geir Johnsen: Ja, den ligger vel iallfall dobbelt så høyt som for de andre prosjektene. Når det gjelder de andre prosjektene som var i gang da Fatima kom til, var vel nytte-kost på 0,25 og 0,20 og slikt. Dette ble beregnet til 0,50, så slik sett var det det beste prosjektet sett med Finnmark fylkes øyne.

Inger Lise Husøy: Så til Søfteland.

Jeg har lyst til å gå litt nærmere inn på det med geologi. Dette er jo ikke det eneste prosjektet hvor vi ser at geologene tar feil, og vi har tidligere i dag hatt diskusjoner om hvorvidt departementet burde skaffe seg en overekspertise – det går jo på kvalitetssikring. Hva har Vegdirektoratet gjort for å forhindre svakheter i prosessene for framtiden? Er det mulig å sikre seg, eller har vi rett og slett for dårlig ekspertise i Norge?

Olav Søfteland: Vi har veldig god ekspertise i Noreg. Eg har no eit problem, for eg har peika ut ein vegsjef til å vera med i ein internasjonal komite når det gjeld tunnelarbeid. Han er så etterspurd at han nesten må stilla med fem-seks sekretærer for å gjera den jobben. Så etterspurde er vi.

Men for det første – ja, geologane bomma, men vi er jo så forbausa over kor fenomenalt godt dei treffer svært ofte. Så den seismikken som er brukt her, stolar vi godt på. Men så viser det seg her at det gjekk dårleg for halve tunnelen, og vi har ikkje noka forklaring på korleis vi skulla ha sikra oss mot den risikoen.

Elles står det i brevet frå departementet til Riksrevisjonen om kva ein har gjort. Vi sette i gang med ein ny måte å laga overslag på i 1993. No kjem det ganske snart ei ny handbok, og ideen her er at vi skal få fagfolk som ikkje har vore direkte involverte i prosjektet tidlegare, med på å laga overslag ut frå forskjellige erfaringar, frå lågaste til høgaste, og på den måten avgjera kva som er risikoen. Så det blir ei betre risikovurdering enn vi har hatt før. Men akkurat når det gjeld desse tunnelane, med dei geologiske rapportane vi hadde, er det vanskeleg å seia at vi skulle ha gått ut med ei stor uvisse med utgangspunkt i det materialet vi da hadde.

Men generelt sett, til spørsmålet ditt, så har vi nokre metodar som er betre enn før, meir systematiske enn før, for å laga overslag. Og til det spørsmålet som vi hørte tidlegare i dag, om departementet burde ha geologar: Det som er det viktige spørsmålet å stilla, er jo om vi har system som kan fanga opp det usikre.

Inger Lise Husøy (A): Det var spørsmålet mitt.

Olav Søfteland: Ja. Og da brukar vi våre eigne kunnskapar på forskjellige vegkontor og privat.

Inger Lise Husøy (A): Ok. Men hvis vi ser bort fra de geologiske undersøkelserne, er det gjort en rekke feil. Vi er godt kjent med Riksrevisjonens rapport, som påpeker alt det som var unnlatt tatt med i den saken som var gitt Stortinget. Der vil jeg igjen måtte gå inn på systemer som skal sikre at alle elementer er med. Du har skrevet brev til Riksrevisjonen, hvor jeg oppfatter at du legger deg paddeflat for den kritikken som kom. Spørsmålet mitt blir da: Hva har du gjort etter at du skrev det brevet? Har dere iverksatt nye ting, som ikke bare går på anslagene, men som også går på at alle elementer er med – at man f.eks. ser at man ikke kan plassere en veg mellom to Esso-tanker?

Olav Søfteland: Dei såg jo det, og derfor var det rekna med at vi skulle ha eit betongoverbygg. Men det saman med den vurderinga vi gjorde av den ura der tunnelen skulle ha gått inn – altså 3,9 km-tunnelen – gjorde at produksjonsdirektøren vår sa til vegsjefen at her må vi revurdere planen, og det blei tatt opp i Vegdirektoratet etterpå.

Men det brevet som blei nemnt, datert den 10. september, det kunne vi jo skriva i tiltru til alt det vi har gjort med omsyn til å få meir systematisk overslag i den jobbinga vi har hatt sidan 1993.

Til det at vi har gløymt ting: Vel, det er ikkje naturleg å ta omsyn til ein sånn liten ting som ein bomstasjon i eit overslag som blei utrekna på den måten, no reknar vi meterpris for 10-15 km veg. Då reknar vi med at det er inklusiv i den rundsummen. Men på eit seinare tidspunkt, når vi lagar våre årlege budsjettplanar og byggjeplanar, tek vi det med. Hadde vi hatt ein reguleringsplan på det tidspunktet, hadde jo dette vore med. Men dette er eit eksempel på at vi lagar overslag på ein annan måte. Det vi verkeleg klandrar oss for, er at vi ikkje hadde fleire grunnundersøkingar på den delen som er veg i dagen, som vi skulle driva sjølv. Det blei salderingsposten. Det var mange kilometer, men det er ikkje der dei store pengane ligg. Derfor blei eg inspirert av eit resonnement som eg hørte oppe i Honningsvåg den 2. mai, og derfor var eg såpass frimodig at eg gjorde det reknestykket og sa som så at hadde vi no halde tunnelen unna, som var det som vi ikkje kunne forutseia, og tatt resten, som bru og veg i dagen, ville det gitt ei overskriding i forhold til totalprosjektet på vel 20 pst. på grunn av brua – som de ikkje har spurt så detaljert om, men eg kan svara på korfor det gjekk gale der òg – og det ville ha vore 10 pst. overskriding på heile prosjektet.

Inger Lise Husøy: Så du syns du har fått mye for pengene?

Olav Søfteland: Det trur eg eg kan seia ja til. Men elles skulle ein kanskje spørja folk i Honningsvåg om det.

Inger Lise Husøy (A): Jeg har lyst til å gå litt inn på det med bruken av erfaringspris, som var lagt til grunn for beregningene. Og da er spørsmålet mitt veldig kort og greit: Hvilke erfaringer har man lagt til grunn? For dette var vel et veldig nytt og omfattende, et megastort prosjekt, som hadde alle elementer i seg.

Olav Søfteland: Vel, det å laga overslag er å bruka erfaringar – overslag er å byggja på erfaringar, og då er det ikkje alltid at den erfaringa vi byggjer på, gjeld når vi byggjer prosjekt. Då tenkjer eg på dei marknadsvariasjonane vi har. Det er ikkje så uvanleg at forskjellen mellom tilbud nr. 1 og tilbud nr. 3 er 10 pst. Der ser vi kor forskjellig entreprenørane kan vurdere det.

Men det som var brukt som erfaringsgrunnlag her, var vegbygging i Finnmark når det gjeld veg i dagen. Når det gjeld tunnelar, hadde vi fem-seks tunnelar som eg har lista over i veska mi, t.d. Nappstraumen. Ålesund-tunnelen

var tidlegare, men vi har ei rekkje tunnelar som hadde ein meterpris når dei var ferdige på 32 000 til 42 000 kr. Så vi følte oss ganske sikre på dei prisane når vi tok 5 000 kr pr. meter i tillegg. Men tidlegare hadde vi hatt 55 000 kr pr. meter, og det hjalp konsulentane våre til å jekka oss ned.

Møtelederen: Da går vi til oppfølgingsspørsmål – Odd Holten.

Odd Holten (KrF): Jeg har lyst til å stille et spørsmål til ekspedisjonssjef Rønning.

Som du kjenner til, ble det utarbeidet et dokument for Stortinget, St. prp. nr. 47 for 1992-93. Der ligger det en del forutsetninger. Så har vi hørt Opseth tidligere i dag, som sa: Det kan jeg ikke helt ut huske. Jeg må se tilbake i dokumentene. Og nå når vi har Søfteland her, har jo han mulighet til å gi en bedre orientering om de forskjellige steg underveis. Hva er din oppfatning? Fikk Stortinget den informasjon som vi hadde behov for underveis for å kunne ha et godt nok grunnlag for dette veiprojektet?

Knut Rønning: Ja, vil jeg svare på det. Stortinget fikk den informasjon som departementet til enhver tid hadde for dette veiprojektet. Så kan en anta at svaret hadde vært noe annet enn ja hvis det går på alt det som vi har diskutert ellers her nå, det som går mer på de fysiske faglige delene av det under det igjen. Men når det gjelder de opplysningene som departementet fikk, ble de brakt videre til Stortinget.

Odd Holten (KrF): Bare en liten oppfølging: Det vil altså si at Søfteland har sittet på en del informasjon som ikke har kommet til dere – er det det du mener å si?

Knut Rønning: Jeg vil ikke formulere det på den måten, fordi det vil tyde på at Søfteland har holdt noe tilbake. Det har ikke vært en opplevelse av at Vegdirektoratet ikke har opptrådt i henhold til de rutiner og den etablerte ansvarsdeling som har vært mellom de forskjellige deler av statlig virksomhet, mellom departementet og vegetaten.

Møtelederen: Da er det Svein Ludvigsen.

Svein Ludvigsen (H): Søfteland sa at de har hatt veldig god ekspertise når det gjelder geologi, og at de trengte fem-seks sekretærer til å få jobben gjort. Så kan vi jo gjøre oss opp tanker om hvem som hadde Fatima!

Men jeg vil gå et steg videre og se på hva slags kompetanse et lokalt vegkontor har, altså vegkontoret i Finnmark, når det gikk så galt med geologien, når det gikk så galt angående været, og det gikk så galt med veien – det gikk så galt at man ikke engang visste at det var et boligfelt på den andre siden av fjellet. Hva slags ekspertise har et vegkontor, i dette tilfellet Finnmarks vegkontor, for å kunne være med på å gi Vegdirektoratet de nødvendige lokale kunnskaper? – Jeg spør deg, Geir Johansen, siden du er vegsjef.

Geir Johnsen: For det første visste ikke vi at det skulle være et boligfelt på Sarnes, og det boligfeltet er jo ennå ikke regulert. Det er ting som eventuelt kommer når det er behov for det. Så man ligger litt i forkant der.

Når det gjelder geologi, er det vel ingen andre enn meg selv, men jeg har ikke så voldsomt god greie på det, for jeg hadde det som et sidefag da jeg gikk på skolen, og det er mange år siden. Men likevel så man jo på resultatet fra de geologiske undersøkelsene. Vi var enig i det som konsulentene førte fram. Vi så også til å begynne med, i de første 3 km fra landsiden, at de geologiske undersøkelsene stemte nær sagt 110 pst. i forhold til resultatene.

Pr. i dag er det ingen geologer som har kunnet finne ut hva som har skjedd med Moder Jord når det gjelder den siste halvdel av tunnelen, selv om vi har gått tvers gjennom den slik at de har kunnet undersøke den. Vi har hatt hele fem geologiprofessorer der, og de har pr. i dag heller ikke kunnet finne det ut. Noe slikt har de aldri vært borti i sin karriere. Så det er noe helt spesielt. Det var umulig å forutse at det var slik. Jeg vet ikke om jeg skal si hvorfor det er slik, og hvorfor det ble slik. Det ligger lagvis, som om en stabler murstein, men sprekke mellom hver murstein er så tynne som et barberblad, og det gjør at bølgene ikke blir redusert. De går tvers gjennom disse små sprekke, og dermed får man et opphøyet resultat. Men når en begynner å spreng, detter steinene ned, for det er ikke lim mellom steinene. Vi hadde jo en høyde på ca. 20 meter som ramlet ned, fordi steinene var løse. Men de er tette når man ikke rører dem. Men når en sprenger, ødelegger man naturens system, og så kommer det ned. Så må man fylle betong der, slik at det ikke rauser helt fra toppen. Derfor har vi brukt kanskje 90 000 kubikk betong på de 3 km for å berge systemet.

Vær og vind kjenner vi nok til. Det er klart at man ikke kan bygge seg bort fra vær og vind. Da skulle man hatt tunnel fra A til B, for for vei i dagen i Finnmark spesielt er vinterforholdene vanskelige.

Svein Ludvigsen (H): Hvorfor tok du ikke hensyn til det?

Geir Johnsen: Det ble jo tatt hensyn til det. Men en klarer ikke å bygge seg unna det – overhodet ikke. Vær og vind og sikt og trygghet for trafikantene klarer vi i Finnmark ikke å bygge oss bort fra. Da må vi enten bygge tunnel fra A til B eller gjøre noe helt annet. Vi ser jo ellers, der vi har bygd helårsveier, at vi må stenge veiene, for ingen kan se å kjøre. En ser ikke 5 m foran seg, og da kan en ikke kjøre.

Svein Ludvigsen (H): Mitt problem er at det var omtrent det samme været i 1992 som i 1994 og i 1999. Hvorfor fortalte du ikke vegsjefen at det var så dårlig vær at dere allerede i 1992, da Stortinget fikk det, tok hensyn til det?

Geir Johnsen: En tok jo hensyn til det ved at en kjøpte veien såpass mye over sjøen at bølgemengden ikke

vasket bort veien. Og da vi regnet på bølgene, var det ca. 7 meters bølger. Veien ligger vel 10 – 12 meter over havet for at den ikke skal vaskes bort av sjøbølgene.

Olav Søfteland: Brua trur eg eg skal spørja vegsjefen om, for det er klart det er grenser for kor mykje kompetanse som er på det enkelte vegkontor, og då brukar vi heile kompetansen i Statens vegvesen og på den private marknaden.

Men når det gjeld vegbygging i dagen, hadde vegsjefen ganske nyleg bygd veg i dagen ikkje langt unna for 6 000 kr pr. meter. Vi rekna med 7 000 kr, men på grunn av grunnforhold som vi ikkje hadde føresett, blei det dyrare.

Når det gjeld brua, er det m.a. spørsmål om korleis ein skulle rekna med bølger og vind samtidig. Så er det nokre som seier: Ein måtte jo skjønna at dei to tinga kunne verka samtidig. Men så er det slik at bølgene kjem med jamn vind. Den sterkaste vinden vi dimensjonerer for, er ikkje den som lagar bølgene. Det var resonnementa vi hadde kring dette i 1992. Men så, etter kvart som ein arbeidde vidare med dette og begynte å rekna på lasta på den enkelte pæl, det var ei finrekning som skjedde like før ein skulle ha dette ut på anbod, fann ein ut at i dei pælegruppene som vi skulle ha under kvart fundament – ein teknikk som var vanleg å bruka, m.a. brukte vi den på Mjøsbrua, noko som førte til rettssak – var det stor sjanse for at vi kunne få strekk i pælane. Då fann både konsulent og våre eigne folk ut at dette tar vi ikkje sjansen på. Det var ansvarsfullt gjort heller å ta belastninga med større kostnader, for ein er ikkje for lettvinne med noko som kan falla ned.

Med det utgangspunktet, på slutten av 1995 – byrjinga av 1996, endra vi fundamenteringsmetoden. Då var vi komne inn i anbodsprosessen. Selmer, som hadde fått anbodet, prøvde seg med eit konsept som skulle få kostnadene ned – det er ikkje uvanleg at entreprenørane prøver seg med noko anna, det er slik vi skal samarbeida – men det blei ikkje akseptert av oss som ansvarleg byggherre. Ein skal vera veldig god vegdirektør i brufag dersom ein skal overprøva spesialistane på dette.

Møtelederen: Neste oppfølgingsspørsmål er fra Sigurd Grytten.

Sigurd Grytten (A): Jeg har lyst til å følge litt opp det som går på kostnad-nytte, også fordi et mål med disse høringene bør være å lære litt for fremtiden, hvordan man gjør vurderinger knyttet til slike vegprosjekt. Det ble sagt at man har en nytte-kostnad på 0,50. Samtidig utgjør turisttrafikken 70-75 pst. av trafikken på dette anlegget, ble vi fortalt. Turisttrafikken ble også fremmet som et av tre viktige momenter da Stortinget skulle vedta dette prosjektet.

Det jeg lurer på når det gjelder turisttrafikken, er hvordan turistenes behov for å slippe å kjøre ferge ut til Nordkapp-plataet ble beregnet, og om det behovet likestilles med behovet for å slippe å ta ferge for dem som bor på Magerøya. Man skulle kanskje tro at de som har kjørt fra Sentral-Europa og opp gjennom de ganske land,

tatt en god del ferger og kjørt et ganske langt stykke, ikke ser det som helt essensielt å slippe å måtte ta ferge på den siste delen. Men når det trekkes inn i en slik kostnad-nytteberegning, lurer jeg på hvordan man måler turistenes behov på dette feltet.

Olav Søfteland: Når vi diskuterer den faktoren, er det veldig viktig å hugsa at nytte-kostnadsfaktoren er noko anna enn kost-nyttefaktoren.

Dette er det rekna på, akkurat på same måten som alle andre vegprosjekt i landet, anten det er turisttrafikk eller annan trafikk. Ein kan filosofera veldig mykje over korleis ein skal verdsetja tidskostnaden for arbeidsreiser, feriereiser osv. Men dette er det gjort ein grundig jobb på. Ved hjelp av Transportøkonomisk institutt har vi eit berekningsopplegg som vi har følgt på dette prosjektet, som ved andre prosjekt. Dette var eit spørsmål som stadig vekk kom opp, og det er eit spørsmål som vi no lurer på om vi skal gå ein ny runde på til neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Møtelederen: Neste oppfølgingsspørsmål er fra Kristin Halvorsen.

Kristin Halvorsen (SV): Bare noen flere problemstillinger når det gjelder Honningsvåg-tunnelen, som jo er en av de viktige forklaringene på den totale overskridelsen. Der er det flere elementer – dels er det utvidelsen i bredden, og det er utvidelse i lengden, men det er vel også de problemene man støtte på når det gjaldt fjellet, for å drive tunnelen – som har ført til kostnadsoverskridelsen. Så vidt jeg har forstått, har man ikke etterrøkt hvilke elementer som har ført til den største kostnadsprekken på den delen av prosjektet. Men kan dere gi noen vurderinger av hvilke deler av drifvingen av Honningsvåg-tunnelen det var som gjorde at det er en tunnel som ble omtrent dobbelt så dyr som den skulle være?

Og et lite spørsmål til: Hva koster det å utvide en tunnel i bredden etter at den står ferdig? Altså, hvis man om ti år fant ut at det var veldig dumt at det ikke var sykkelsti der, hva hadde det kostet å sprengte 3 m til, eller 1 m til?

Olav Søfteland: Det siste har eg ikkje tal for her. Men etter erfaringar vi har med strossing og utviding av tunnelar, veit vi at det generelt sett er forholdsvis kostbart.

Det som var problemet med denne tunnelen, i tillegg til det som var grunngevinga for forlenginga, var at det var også andre resultat – den geologiske rapporten gav oss ikkje den rette oversikten over behovet ikkje for utstøyping, men for anna sikringsarbeid og vassikring. Her var det slik at vi sjølve dreiv frå ei side og eit privat entreprenørselskap dreiv frå andre sida. Det private entreprenørselskapet gav opp. Kontrakten blei heva, og vi måtte avslutta. Det er ei sak som har gått for retten, og som vi no har fått eit forlik på. Så alt dette til saman gjorde at vi fekk den store overskridinga på det, ei overskriding som pr. i dag – eg meiner at vi har den fullstendige oversikta på det, ganske nær i alle fall – er på vel 114 mill. kr.

Vi har prøvd å analysere dette med ei utviding av tunnelen. Det koster ca. 15 mill. kr. Men det blei jo ein forholdsvis høg pris i og med at vi rekna total meterpris på tunnelen – som blei veldig høg. Men her var det så mange forhold som gjorde det. Vi tok utvidinga, som i utgangspunktet skulle vera ein reint marginal kostnad, når vi først var i gang, og så var det fjellet, der det var mykje meir vassikringsarbeid enn vi hadde grunn til å tru etter reguleringsplanen. Og så var det det at vi måtte overta arbeidet etter entreprenøren.

Møtelederen: Da går vi til neste hovedutspører, som er Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (Frp): Det er jo først og fremst kvaliteten på St.prp. nr. 47 vi er opptatt av. Alt dreier seg om det arbeidet som lå til grunn, og opplysningene i St.prp. nr. 47 i forhold til det som etter hvert har vært de faktiske forholdene, altså hvor kritikkverdig eventuelt arbeidet bak St.prp. nr. 47 var. Det er vårt hovedoppdrag.

Og da vil jeg gjerne spørre – jeg vet ikke helt hvem, men jeg går ut fra at samferdselsministeren eller Sjøfteland kan svare på det: Var det veldig vanskelig å få noen private fergeselskaper til å komme inn under den store sommertrafikken med turisme, og øke kapasiteten hver sommer med det? Hvilke undersøkelser ble gjort, og var det noen vanskeligheter?

Olav Sjøfteland: No er det jo private ferjeselskap som driv all ferjetraffikk i Noreg. Og det var slik at det verkeleg hadde vore vanskar med å koma over – opptil tolv timars ventetid høyrde vi om på radio og fjernsyn.

Carl I. Hagen (Frp): Men hva hadde vært gjort for å la private få lov til å drive fergevirksomhet akkurat om sommeren?

Olav Sjøfteland: I 1990 fekk vi ny ferje på 150 personbilineingar, og eit år eller to etterpå fekk vi ei ferje på 100. Det er private ferjer som går der, men dei må jo ha store statstilskot for å klara dette. Og så er det mangel på ferjer i dette landet. Men ...

Carl I. Hagen (Frp): Utlandet?

Olav Sjøfteland: Nei, det blei utvida ferjekapasitet så langt vi klarte å få det til.

Carl I. Hagen (Frp): Så det ble annonsert at hvis det var noen som hadde lyst til å komme og gjøre det, så var ikke det noe problem?

Olav Sjøfteland: Nei, det er ikkje slik det går føre seg med omsyn til avvikling av ferjetrafikken. Her er det ferjeselskap som har konsesjon ...

Carl I. Hagen (Frp): Akkurat – tillatelse. Og jeg spør: Gjorde man noe for å si at her har vi et transportbehov fordi det er mange timers ventetid, her er det folk

som er villig til å betale – er det noen private som vil komme hit om sommeren og gjøre den jobben og tjene penger på det, utenom dette normale systemet, som er det stikk motsatte?

Olav Sjøfteland: Nei, det blei ikkje gjort.

Carl I. Hagen (Frp): Greit. Da hadde det jo ikke blitt noen vei i det hele tatt.

Så vil jeg gå tilbake til broen. Det står i Riksrevisjonens rapport, Dokument nr. 1 for 1999-2000, som vi har, at det var vindmålinger utført høsten 1994 og vinteren 1995 som viste vindstyrker over grensen for orkan. Betyr det at vindmålinger og vind og vær ikke var vurdert før St.prp. nr. 47 ble laget?

Olav Sjøfteland: Jo, det blei vurdert vind då òg.

Carl I. Hagen (Frp): Men hvis man tok godt i, hvordan kunne finregning vise at det var akkurat slik at det *ikke* gikk? Hvis man tar godt i, vil jo ikke finregningen vise at der man tar godt i, går det den gale veien, for da har man jo ikke tatt godt i, tvert om, da har man *ikke* tatt godt i.

Olav Sjøfteland: Vel, vi brukte erfaringspriser frå tilsvarende bruer, som vi har bygd ein god del av med den type fundamentering. For det første endra vi prosjekteringsreglane, og konsekvensen av dei såg vi ikkje før vi var komne nærmare at vi skulle ha saka ut på anbod, for då måtte vi inn med byggeplanar. Og der er det mykje meir detaljert enn vi kan ha på det tidspunktet vi legg saka fram for Stortinget. Det blei då gjort ganske kompliserte utrekningar for å finna ut kva som var belastninga på pælane. I eit slikt fundament skulle ein tru at det alltid var ei kraft som trykte pælane ned. Men så begynte ein å sjå på finrekningane på desse pælebelastningane at det begynte å bli strekk i pælane. Det inneber at det er ting som kan kvelva. Og då bestemte vi oss for, i samråd med ein konsulent som vi hadde på saka, at dette ikkje var forsvarleg.

Carl I. Hagen (Frp): Jo, men vegdirektør, du har sagt at dette var på et nivå som var på pluss/minus 25. Og så la dere inn – fordi dere tok hardt i når det gjaldt vei fra 6 000 til 7 000 pr. meter, dere plussset vel på en 17 pst. der, fra 32 000 til 47 000 kr. Det berører jo ikke broen. Dere har altså ikke tatt godt i for broen, for den ble jo dobbelt så dyr som den er i hovedplanen. Dette dreier seg etter min oppfatning ikke bare om dette med geologi og fjell, men broen ble over dobbelt så dyr. Ikke bare pluss 15-20 pst., men dobbelt så dyr. Og det var ingenting av dette som dere ikke kunne ha visst før dere la dette frem for departement og storting, var det vel?

Olav Sjøfteland: Jo, vi kunne ha visst dette dersom vi hadde gjort den eksersisen med utrekningar, slik vi skal gjera fram til å laga det anbodsmaterialet som skal ut til entreprenøren. Men det lagar vi vanlegvis ikkje før saka

skal til Stortinget. For då ville det blitt eit fenomenalt arbeid som måtte gjerast, og som kunne vera bortkasta, før vi gjekk ut og lyste ut på anbod. Det som gjorde at dette blei så forandra, var den heilt endra fundamenteringsmåten som vi valde då vi måtte gå vekk frå pælefundamenteringa til å laga desse betongfundamenta.

Carl I. Hagen (Frp): Også på dette tidspunktet var det vel et slags regelverk, slik at det som kom frem for Stortinget, skulle ha en sikkerhetsgrad slik at det var pluss/minus 10 pst. Dere har brukt to eksempler som har med tunnelgeologien og veien å gjøre, som begrunnelse for at dere hadde en plan som var pluss/minus 25, som dere presenterte som pluss/minus 10. Brousikkerheten var her ikke inne i bildet i det hele tatt. Da kan det jo ikke være slik at dere har fulgt regelverket om ikke å legge noe frem for storting og departement før dere har den nødvendige sikkerhetsgrad til å kvalifisere til pluss/minus 10 pst. Og på broprosjektet og de andre tingene – bortsett fra akkurat de to kostnadene – har dere da lagt frem et prosjekt under dekke av å være 10 pst. når det i realiteten er pluss/minus 25 pst. – er det riktig?

Olav Søfteland: No er det slik at det er lettare å berekna ting som ligg over bakken enn det som ligg under bakken.

Carl I. Hagen (Frp): En bro ligger over bakken.

Olav Søfteland: Bortsett frå desse marknadssvingingane som også kan ha vore med her, meinte vi at det var ikkje der den store uvissa låg for oss då vi la saka fram for departementet som grunnlag for stortingsproposisjonen. Så når eg seier at vi tok godt i for å vera på den sikre sida og for å kunna seia at det var pluss/minus 10 pst. i overslag, ligg det først og fremst på tunnelane og veg i dagen med dei forskjellige prisane som eg alt har nemnt, 67 000 kr og 47 000 kr for Nordkapptunnelen.

Carl I. Hagen (Frp): Du snakket i sted om en tidsfrist som Stortinget bad om. Står det i noe stortingsvedtak om dette, og ville det ikke allikevel være din plikt eller Vegdirektoratets plikt hvis man mente at den tidsfristen Stortinget hadde satt, ville kunne medføre kostnader, lage komplikasjoner og merutgifter, å si fra at dette i tilfelle kom til å koste? Eller var det slik at bare Stortinget sluttet seg til direktoratets og departementets planer for når dette skulle være ferdig?

Olav Søfteland: Først var det på eit tidspunkt snakk om at vi skulle vera ferdige med sambandet til 1. juli 1997. Det står vel i ei stortingsmelding. Men så i proposisjonen står det vel at ...

Carl I. Hagen (Frp): Ja, men proposisjonen er regjeringens.

Olav Søfteland: Ja, og i proposisjonen står det at vi skulle ha vore i gang i 1993, men no kan vi vel ikkje

koma i gang før i 1994. Så skulle vi vera ferdige til 1998. Det er heilt rett at dersom dette var ein uforsvarleg frist, var det vår plikt å seia frå om det. Heilt rett. Det som skjedde då vi fekk den fristen, det står i proposisjonen at ein reknar med å bli ferdig i 1998, var at vi hadde vurderingane om vi skal seia at det er til 1. juli eller i løpet av 1998. Av omsyn til ferjetrafikken satsa vi på at vi skulle bli ferdige til 1. juli.

Carl I. Hagen (Frp): På en måte hørtes det ut som du skyldte på Stortinget – dere måtte gjøre det Stortinget bad dere om. Hvis det er i proposisjonen det står, er det i tilfelle regjeringen. Det er regjeringen som lager proposisjoner, det er ikke Stortinget.

Olav Søfteland: Poenget er at når det stod at ein ville bli ferdige i 1998, gjorde vi alt vi kunne for å få det til, og derfor starta vi opp arbeidet i 1993 i staden for i 1994. Det var av omsyn til å kunna få nok tid å byggja den lange tunnelen.

Carl I. Hagen (Frp): Da har jeg to spørsmål til. Det er blitt sagt mange ganger at vi er så opptatt av der hvor det er overskridelser. Hvor mange større vei-, tunnel og broprosjekter er det som er blitt mer enn 20 pst. billigere enn det som er presentert for Stortinget? Er det mange?

Olav Søfteland: Det kan eg ikkje svara deg på. Då må ein også spørja etter føresetnadene, korleis dette er gjennomført. Det som er det uføresette med eit prosjekt, kostar som regel pengar, og det er naturleg at det er det uføresette...

Carl I. Hagen (Frp): Jeg må jo da ta det siste. Her hadde dere jo ikke regnet med noen uforutsette kostnader i det hele tatt. Det er en av anklagene fra Riksrevisjonen at dere ikke hadde forutsatt noen uforutsette kostnader.

Men da til mitt siste spørsmål. I dette prosjektet i sin helhet er det for en parsell Kåfjord-Vesterpollen 40,7 pst. overskridelser, Nordkapptunnelen 37,3 pst. Veidnes-Alfbaklia 43 pst., Kobbholet bro 128,9 pst, Honningsvåg-tunnelen 98,1 pst. Kobbholla-Storbukt 80,9 pst. Totale overskridelser for prosjektet i forhold til hovedplanen i St.prp. nr. 47 som vi fikk og baserte oss på i Stortinget, 62,9 pst. Hva vil statsråden foreta seg for å få vurdert om dette er et resultat som er fullstendig uakseptabelt også for departementet når det gjelder å vurdere om det her eventuelt er begått embetsforsømmelser av en grad som må få konsekvenser for de ansvarlige?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Vi vil naturlig nok gjennomgå nøye de dokumentasjoner og de redegjørelser vi får fra Riksrevisjonen, de svar vi får fra Vegdirektoratet i denne saken. Det aller viktigste fra departementets side er å sørge for at vi for framtiden kan innrette oss slik at vi slipper tilsvarende saker. Vi har hørt vegdirektøren redegjøre for at Vegdirektoratet for sin del gjennom 1990-tallet har satt i gang et arbeid for å trygge kostnadsoverslag. Det er retningslinjer som er under revisjon,

som vi nå har hørt, og som kommer ut nå i 2000. Videre vil Regjeringen følge opp det som framkommer i Gul bok for 1999-2000 med hensyn til å sørge for en bedre trygging av kostnadsoverslag hva angår større prosjekter – 500 mill. kr eller mer. Som nevnt, det aller viktigste for meg vil være å sørge for at vi fremover kan trygge dette bedre.

Carl I. Hagen (Frp): Det var da veldig greit, men jeg vil gjerne ha svar på spørsmålet. Spørsmålet gjaldt, og det gjelder vanlig lovgivning i dette land, at i veldig mange forskjellige yrkeskategorier kan det medføre konsekvenser, både straff, bøter og avskjedigelse, hvis man til de grader gjør feil. Her har vi sannsynligvis kastet bort 1 milliard kr. Hadde Stortinget fått vite at det kostet 1 milliard kr, hadde det sannsynligvis ikke vært gjennomført. Det er mange andre tilsvarende feil begått i det private som har medført konsekvenser for dem som har ansvaret. Vil statsråden foreta seg noe for å vurdere om man skal gjøre ansvar gjeldende i denne foreliggende saken?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Det er en naturlig vurdering som følger av en gjennomgang av Riksrevisjonens merknader. Jeg må bare si det slik at foreløpig har jeg ingen planer om et konkret personlig ansvar slik jeg hittil har sett det, men det gjenstår også fortsatt vurderinger.

Møtelederen: Da går vi til oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Det er jo absolutt ingen som kan si om Stortinget hadde gjort et vedtak om man hadde visst at det kostet 1 milliard kr. Men hvis man leser debatten og innstillingen til saken, var alle meget klar over at nytte-kostberegningene her var lave, og det var ikke grunnlag for vedtaket.

Spørsmålet mitt går på denne broen som man endret fundamentet for. Jeg synes fortsatt det henger litt i luften, ikke hvorfor man gjorde det, men hvorfor man ikke allerede fra begynnelsen av planla å gjøre det på den måten som ble realiteten. Så viser Søfteland også til Mjøsbrua. Den saken kan ikke jeg i hodet. Jeg klarer ikke helt å følge deg i hvorfor det på en måte ble prosjektert en helt annen bro enn den som står der.

Olav Søfteland: Det var det som var ein naturleg måte å fundamentera brua på med dei grunnforholda vi da hadde, å slå ned ei rekkje pælar der fundamentet skulle vere. Det fann ein ut var det billigaste og den måten vi hadde gjort det på i ein del saker. Men det er ikkje problemfritt. Når eg nemnde Mjøsbrua, var det fordi det blei ei rettssak omkring den pælinga der. Det var eit eksempel på at dette er vanskeleg. Eg trur at dersom ein tenkjer seg litt om, at ein skal slå ned ei rekkje stålpælar i sjøen og seinare byggja eit fundament på dette, som brua skal liggja på, er ikkje det enkelt. Det trur eg at alle kan førestille seg. Så viste det seg at med dei vêrforholda som ein hadde og som ein visste om, med dei utrekningane som da

blei gjorde, fann ein etter kvart ut at dette var uforsvarleg, slik som både grunnforhold og vêrforhold og tilhøyrande stabilitet for brua var. Derfor gjekk ein over til den radikalt forandra fundamenteringsmåten, ved å støypa desse store betongklossane som ein slepte ut, senka ned og bygde brua på.

Inger Lise Husøy (A): Det var ikke Stortinget som fant på dette med pælene.

Olav Søfteland: Nei, dette tar vi sjølvsagt det store ansvaret for. Det er heilt unaturleg å blanda Stortinget inn i dette, anna enn at det var eit beløp som var ein del av det totale overslaget på 625 mill. kr. Men dette er ei forklaring på kvifor vi fann det nødvendig å bruke eit anna fundamenteringssystem. Det hadde konsekvensar for kostnadene. Men det hadde vore heilt uforsvarleg og klanderverdig dersom vi ikkje hadde tatt konsekvensen av det vi etter kvart kom under vêr med, korleis denne brua burde fundamenterast.

Kristin Halvorsen (SV): Hvis dere før det kostnads-overslaget som ligger til grunn for St.prp. nr. 47, kom, hadde gått såpass langt som dere da etter hvert gjorde i å undersøke både vind- og bølgeførhold, kunne dere på et tidligere tidspunkt endret den tekniske løsningen for brua. Så er ikke hele problemet med de forutsetningene som ligger til grunn for St.prp. nr. 47, at utredningen var kommet altfor kort til at det var mulig å gi noen særlige kostnadsanslag for de forskjellige områdene og til at det var mulig å velge tekniske løsninger som faktisk stod i et så værhardt område?

Olav Søfteland: Jo, ein kan gjerne seia det på den måten. Dersom vi skulle sikra oss endå meir, skulle vi brukt lengre tid. Etter at hovudplanen var blitt godkjent og Regjeringa hadde gitt beskjed om at dei ville fremma ein proposisjon, skulle vi kravd meir tid for å rekna på dette før proposisjonen blei fremma. Men vi meinte at vi hadde godt nok grunnlag til å seia at overslaget blir 625 mill. kr. Med det uføresette – vi har med uføresette kostnader i vårt overslag, og det er det som ligg i pluss/minus 10 pst. – meinte vi med den kunnskapen vi då hadde, at dette var godt nok. Men i ettertid kan ein seie at dersom vi skulle ha sikra oss enda meir, skulle vi ha brukt lengre tid. I ettertid er det også blitt slik at vi har fått ein regel – departementet har sagt til Stortinget at dersom eit prosjekt viser seg å bli meir enn 10 pst. dyrare enn det som blei lagt fram for Stortinget, skal det takast opp med Stortinget på nytt. Men her kom vi ikkje under vêr med dette før vi var komme eit godt stykke ut i prosjektet, og da hadde det ikkje noka meining å gå tilbake. Å stoppe eit anlegg hadde iallfall mykje, mykje meir drastiske konsekvensar.

Odd Holten (KrF): Søfteland, du er sjefen for Vegdirektoratet. Føler du at dette anlegget er med på å rokke ved din faglige troverdighet?

Olav Søfteland: Eg merker jo at slik som kritikken kjem, rokkar det ved det faglege truverdet – også til heile det miljøet som har vore bak og laga dette. Men eg hadde ikkje noko behov for å forsvara meg på dette då Riksrevisjonens merknader kom, for eg hadde sett den grundige gjennomgangen som Riksrevisjonen hadde gjort. Sjølv om alt dette kan forklarast – og eg skulle gjerne gått litt grundigare i veg med Riksrevisjonen på dette med brua. Men eg må seia at når eg no har gått gjennom saka på nytt til denne høyringa, ser eg at det er gjort veldig mykje godt arbeid og sunne vurderingar undervegs. Så det som eg angrar på, er at vi ikkje sikra oss enda meir og forlangte meir tid før proposisjonen blei laga. Men i mange tilfelle går dette bra, for den unøyaktigheita må vi ha, og ein viss tabberisiko må vi ha på slike prosjekt, elles ville det bli meiningslaust kor mykje arbeid vi må gjera før vi set ting i gang. Men i dette tilfellet gjekk det jo galt på alle parsellane.

Kari Økland (KrF): Jeg vil også litt tilbake til broen. Jeg forstår det slik at det er på grunn av fundamenteringen og pilarene at den ble dyrere, og at det i utgangspunktet var tenkt brukt samme type fundamentering der som i forbindelse med Mjøsbrua. Samtidig måtte en jo vite at strøm- og værforhold var annerledes i sjøen der nord i enn i mer stille vann. Hadde en ingen betenkeligheter i utgangspunktet, eller hvilken type pilarer er vanlig ellers når det gjelder værutsatte steder?

Olav Søfteland: Dette visste sjølvsagt våre brukonstruktører. Dei hadde værmålingane, og dei gjorde eit grundig arbeid. Så det er veldig lettvent for oss som ikkje er brukonstruktører, å seia at dette burde vore gjort annleis. Her har dei gjort eit ganske grundig arbeid. Eg har jo sett gjennom notat og sett ein del på dei utrekningane som konsulentane har gjort. Ein hadde meteorologiske undersøkingar, som det har vore nemnt tidlegare. Ein hadde grundig erfaring i brubygging. Ein meinte ein var sikker. Men av og til kjem ein til eit stadium der ein seier at her må vi gjere noko heilt anna. Eg vil ikkje vere med på å kritisera dei brukonstruktørane som har gjort arbeidet både før og etter at den avgjerda blei tatt.

Vidar Kleppe (Frp): Fra kommunens side ble det også sagt at det var viktig å få en reguleringsplan, med boliger. Og da er mitt spørsmål – det høres kanskje rart, men egentlig så er det ikke det: Hvor mye skal til oppe i Finnmark av hus og hytter før en kaller det et boligfelt?

Geir Johnsen: Ja, det er vanskelig å si, men etter hva jeg husker, var det snakk om kanskje 50 boliger som de skulle regulere inn. Som man sa i sted, er det jo bratt natur i Honningsvåg, og det finnes ikke tomter igjen. Det eneste de hadde av litt flat mark, var der borte i Sarnes, og ut fra det ønsket de å lage et boligfelt på en ca. 50 tomter. Men som sagt, pr. i dag er ikke noen reguleringsplan klar ennå.

Møtelederen: Neste hovedutspører er Svein Ludvigsen.

Jeg skal få minne om at vi har i underkant av 15 minutter igjen før vi bør avslutte denne høringen.

Svein Ludvigsen (H): Jeg skal forsøke, leder, å være rimelig kort.

Først: Søfteland gjentar og gjentar at han er stolt, og går god for både geologer og brukonstruksjoner. Men alt som kunne gå galt, har altså gått galt. Og da er jeg opptatt av – jeg spurte Johnsen tidligere i dag – den lokale kompetanse. Her skal vi gjennomføre det største prosjektet noensinne i Finnmark. Gjorde dere noe for – skal vi si – å tilføre Finnmark kompetanse, slik at de som burde, kjente de lokale forholdene? Jeg som har vokst opp langsmed fjæra i Nord-Norge, jeg holdt på å si hele mitt liv, skjønner jo at det er dårlig vær, selv om jeg ikke kjenner brukonstruksjon. Hvorfor klarte man ikke å få denne type kompetanse inn i Vegdirektoratet? Kan du si noe generelt om hva dere har lært at man må tilføre et lokalt veikontor av kompetanse i en sånn prosess?

Olav Søfteland: Dette gjeld ikkje berre Finnmark, for det viser seg at i ein del andre samanhenger seier ein at vi har for mange fylke her i landet, iallfall har vi for mange vegkontor, og det er jo bl.a. med tanke på at vi skal ha meir kompetanse. Så vi driv no på, vi har hatt ei utvikling i den seinare tida der vi peikar ut vegkontor til å bli «spesialistfylke». Det var ein veldig generell merknad til dette.

I eit så stort prosjekt som Fatima har jo Vegdirektoratet følgt med til dei gradar. Og når det gjeld den typen kompetanse som går på tunnel og bru, er det ingen vegkontor som kan vere fullbefarne på dette. Det er iallfall ganske få, eitt eller to vegkontor, som er fullbefarne på tunnel bl.a. Så det som vi var saman med vegkontoret i Finnmark om, og som vi då eigentleg tok sjansen på, var dette med veg i dagen. Vegkontoret i Finnmark var spesialistar, i motsetnad til andre fylke, når det galdt vegbygging i dagen. Men det kritiske her var jo brua og tunnelane, og der utnytta vi den kompetansen vi hadde på brei front.

Svein Ludvigsen (H): Da har jeg et spørsmål om dette med brua, bare så jeg har det helt klart for meg: Var det slik at den konstruksjonen dere da valgte, var velkjent? Jeg har oppfattet tidligere at det var nærmest ny teknologi, nye konstruksjoner som ble tatt i bruk, eller var det slik at dere kjente til det fra før?

Olav Søfteland: Ja, det var for så vidt ein enkel måte å gjera det på, men det var ein heilt annan måte å fundamentera på som var dyrare enn på den måten vi hadde planlagt tidlegare. Vi støypte på land store betongklossar som vi frakta ut og sette på bakken, og så sette vi fundamenta på dei, i staden for å setja pælane ned gjennom lausmassane under sjøen.

Svein Ludvigsen (H): Men en kunne altså ha bygd to bruer for samme prisen som en bru ved at en valgte den nye konstruksjonsmetoden, for det ble jo dobbelt så dyrt.

Olav Sjøfteland: Eg er ikkje heilt sikker på om den reknemåten held likevel, men det blei iallfall mykje dyrare fundamentering på det.

Svein Ludvigsen (H): Ja, den skulle koste 52, og den kostet 119. Det er 129 pst., sier Riksrevisjonen – de er gode i prosentregning i hvert fall.

Olav Sjøfteland: Jo, men det var på fundamenta dette låg. Sjølve brubanen og alt det der var jo det same som før.

Carl I. Hagen (Frp): Da blir det mer enn dobbelt så dyrt.

Svein Ludvigsen (H): Ja, da blir det enda verre! Men man kunne selvfølgelig ikke bare ...

Olav Sjøfteland: Men fundamenteringa var vesentleg dyrare.

Svein Ludvigsen (H): Ja vel.

Så har jeg et siste spørsmål: Kan du sitt litt mer om dette forliket med Veidekke?

Olav Sjøfteland: Ja, det som skjedde der, var at ... Vi har jo ein kontrakt med ein entreprenør, og den kontrakten prøver å vareta også uventa forhold. Det er ingen kontrakt som blir gjennomført etter prikken – så òg her. Det blir meir masse f.eks. Så har vi eit system for korleis det skal endrast. Dei kom inn i vanskeleg fjell. Det er også spørsmål om den kontrakten då heldt i forhold til dei store endringane som blei. Då blei vi ikkje einige utan vidare om korleis dette skulle løysast – det er heller ikkje naturleg når ein kjem borti noko sånt. Det var sjølv-sagt diskutert på anlegget om dei ville gå frå kontrakten. Men det kom aldri opp. Sånn som eg oppfatta det, blei det aldri skikkeleg alvor, for det var nok kontakt på høgt hald mellom Vegdirektoratet og Veidekke på det, at slike ting ordnar vi i retten – i motsetnad til det firmaet som gjekk vekk. Vi hadde jo eit firma på Nordhordlandsbrua som la ned arbeidet ei stund, og på ein jernbanetunnel ikkje langt herifrå var det også eit firma som la ned arbeidet ei stund. Og sånn skal vi eigentleg ikkje gjere det. Min svenske kollega lurte på kva som gjekk føre seg i Noreg då han høyrde at eit slikt arbeid var nedlagt. Vi var einige om at dette løyser vi i retten, og førebudde oss til det. Vi hadde då ryddige forhold – heilt profesjonelle forhold – vidare med Veidekke, for vi var einige om at dette skal vi møtast i retten på. Det var for så vidt det same med det firmaet som la ned arbeidet på Honningsvåg-tunnelen. I det siste tilfellet var saka nesten ferdig prosedert i retten, men der blei det eit forlik. Det blei også eit forlik – mykje tidlegare i prosessen – med Veidekke, og det var etter grundige tekniske vurderingar og vurderingar av såkalla prosessrisiko frå dei juristane – Regjeringsadvokaten og private firma – som hjelpte oss med dette. Vi følte at vi var veldig godt nøgde med forliket, og sånn oppfatta eg også Veidekke. Men det var ein stor prosessrisiko og ei vanskeleg sak, og det beløpet som blei utbetalt der, var jo 78 mill. kr, derav 10 millionar som dei fekk som ein forseringspremie for at dei skulle bli ferdige til eit visst tidspunkt. Det er klart at når vi begynte å forhandla, var frontane langt frå kvarandre. Men begge blei nøgde.

Møtelederen: Oppfølgingsspørsmål – Inger Lise Husøy.

Inger Lise Husøy (A): Aller først må jeg bare få si, i rettferdighetens navn: Flere har sagt at alt som kunne gå galt, gikk galt i denne saken. Det er vel egentlig med visse modifikasjoner, for det har jo vært konkrete endringer underveis som har vært fordyrende. Stortinget har blitt informert hvert eneste år, og med ett unntak har komiteen ikke hatt merknader på det. Så det hører med i bildet, en behøver liksom ikke gjøre det verre enn det er.

Men det er litt i forlengelsen av det som vi tror man kanskje kunne spart noe penger på – det går på forliket med Veidekke. Jeg stusset veldig på at en aksepterte et forlik. Hvordan vet man at staten tjente på det forliket? Hva er holdningen i direktoratet og for så vidt også i departementet når geologirapportene er for dårlige, kan en ikke da kjøre søksmål mot konsulentene slik at de også kan presses til det ytterste, for å få så realistiske budsjetteringer som mulig?

Olav Sjøfteland: Når du seier at alt gjekk galt, er det då med litt brei penn. Sett frå vår side, med tanke på dei råda vi gav til departementet, må eg med likeså brei penn kunna seia det, i og med at kostnadene blei så store.

De skulle berre visst kva juridisk kompetanse vi har kjørt på dette, med regjeringsadvokaten og våre fremste entrepriserettsfolk. Eg føler meg ganske sikker på at her har vi gjort godt arbeid. Men det er alltid ein risiko å koma til retten, og det kostar tid og pengar.

Så var det den siste delen, å gå til søksmål mot konsulentane våre. Vi har kontraktfesta korleis det skal gjerast, men då må vi påvisa at dette var aktløyse. Vi har ganske god fagkunnskap når det gjeld dette òg, og vi meiner at dei ikkje har gjort noko aktlaust. Dei hadde målingar som indikerte at dette skulle bli veldig bra, og alt det erfaringsgrunnlaget vi hadde, tilsa det. Så vi har ikkje noko grunnlag for å gå til erstatningssøksmål mot dei konsulentane. Dessutan er måten desse konsulentane arbeider på, slik at erstatningsansvar er avgrensa til 1,5 mill. kr. Og anlegget hadde kanskje blitt akkurat like dyrt sjølv om dei hadde treft og sagt korleis det skulle gjerast – altså 3 km utstøying i staden for 100 meter. Så vi har absolutt ikkje noko grunnlag for å gå til rettsak eller inndriva pengar frå konsulentane.

Møtelederen: Neste hovedutspørner er Kristin Halvorsen.

Vi har 4 minutter igjen av tiden.

Kristin Halvorsen (SV): Med litt god samarbeidsånd her kan vi prøve både å få stilt korte spørsmål og få korte svar, for jeg har egentlig bare behov for å få oppsummert noen løse tråder.

Det fremgår av proposisjonen vi fikk, at Vegdirektoratet foreslo en fergeløsning. I forbindelse med spørsmålsstillingen etter Carl I. Hagens spørsmål, virket det som om det var plass til masse ferger i dette sundet, og at det bare var et spørsmål om å få opp flere, så var det i orden. Men på det tidspunktet, i 1990, da det var mye kø og skandaler – folk som måtte vente og folk som ikke kom fram, som hadde kjørt i døgn for å komme til Nordkapp – ble fergekapasiteten økt. Da var kapasiteten så pass stor at ingen stod over mer enn én ferge. Stemmer ikke det?

Olav Søfteland: Jo.

Kristin Halvorsen (SV): Så det var mulig med den fergekapasiteten man hadde i 1990, å holde et akseptabelt nivå for transport med ferge over til Magerøya. Og det var Vegdirektoratets alternativ? – Ja.

Så er det spørsmål om ansvarsforhold når det gjelder det som har betydning for kostnadene i dette prosjektet. Vegdirektoratet tar ansvaret for det kostnadsanslaget som ligger i proposisjonen, og også for de beslutningene som er tatt underveis – slik jeg har oppfattet høringene nå – som har ført til fordyringer, f.eks. selve Honningsvåg-tunnelen når det gjelder fundamenteringsløsningene og de enkeltbeslutningene som også kan ha påvirket. Det er også riktig?

Olav Søfteland: Ja.

Kristin Halvorsen (SV): Er det da også riktig at når det gjelder fjellkvaliteten på bruene – nå hadde ikke jeg trodd at jeg skulle vite noe særlig om å bygge bruer i dette landet, men jeg prøver å lære de tekniske forhold – er det tatt flere prøver av fjellkvaliteten på denne brua – nei brua; tunnelen mener jeg! Nå har jeg gått helt i surr. Tunneler er det vi snakker om. Vi snakker om den undersjøiske tunnelen og den som går over. Begge steder kom dere på mye dårligere fjell enn det som var forutsatt. Begge steder hadde dere flere og grundigere målinger enn det som er vanlig når det gjelder å drive tunneler i Norge. Er det også riktig oppfattet?

Olav Søfteland: For det første tar vi alt ansvar for kostnadsoverslaget og dei endringane vi har gjort på planane. Når det gjeld ferjer, fekk vi eit skikkeleg lyft då vi fekk ny ferje i 1990. Då var det også planlagt endå ei ny ferje som skulle koma eit år eller to etterpå. Så på det tidspunktet ville det vera vesentleg betre kapasitet. Vi dreiv også og arbeidde med eit heilt nytt ferjekonsept, nemleg å byggja noko vi kalla katamaranferje, som vi ganske grovt hadde med i vurderingane våre på det tidspunktet.

Så var det spørsmål om dette var det grundigaste vi hadde gjort. Vel, dette skjer på den måten at vi begynner med seismiske undersøkingar, dvs. å måla lydhastigheita

i fjellet for å finna ut korleis dette er. Så tolkar ein dei resultatane, og så kan det henda at ein finn ut at det er noko skummelt. Då begynner vi å bora meir detaljert. Her var det ingen indikasjonar på at det var vanskeleg. Vi dreiv likevel med litt kjerneboring, og resultatet blei som det blei, ved at konsulentane gav oss det rådet. Men f.eks. på tunnelen til Frøya som skal opnast no i sommar, der vi i den trinnvise måten å arbeide oss fram på fann ut at her måtte vi vera forsiktige, begynte vi å bore langsmed – ganske kostbart, men vi bora langs tunneltraseen. Og vi endra tunneltraseen på Trekantsambandet. Så på eit seinare tidspunkt enn vedtaket i Stortinget var det indikasjonar på at her måtte vi vere forsiktige, så vi begynte å bora på langs og ta ut kjerner av fjellet, og resultatet var at vi endra tunneltraseen. Så dei tunneltraseane har nok vore grundigare undersøkte enn det vi gjorde her oppe, for her var det ingen indikasjonar på at vi skulle gå så grundig til verks.

Kristin Halvorsen (SV): Og når dere først hadde begynt, så var det ikke noe poeng i å kjøre prøver langs den traseen der dere fikk problemer?

Olav Søfteland: Det som skjedde då, var at same entreprenørselskapet begynte i begge endar. Vi trudde at dette hadde noko med overgangssoner å gjera, som ofte er vanskelege, til vi kom inn i skikkeleg fjell. Det gjekk mykje fortare frå fastlandssida. Då vi kom til botnen i tunnelen, kom vi inn i det dårlege fjellet. Då tenkte eg at no er resten også dårleg. Men dei råda vi fekk frå konsulentane, var at dette kan endra seg raskt, så vi hadde håp heile tida om at dette skulle bli betre. Men det viste seg at i halve tunnelen, frå øysida og ut til midten, var det same elendigheita. På den andre sida var det berre bra, derfor gjekk det mykje fortare der.

Kristin Halvorsen (SV): Det som har kommet fram under høringene nå, er vel at det som dere angrer på at dere ikke gjorde, var å be om bedre tid for å vurdere alle delene av selve prosjektet og treffe bedre på kostnadsoverslaget før proposisjonen ble lagt fram. Men kan det også ha vært sånn at vei og bru kom helt i bakgrunnen for denne undersjøiske tunnelen, som man oppfattet som den virkelig store utfordringen – særlig i den landsdelen – at det overskygget den kvaliteten man vanligvis har på vei- og brutraseer?

Olav Søfteland: Ja, dette har eg eigentleg sagt tidlegare. Vi konsentrerte det meste av innsatsen på det vi meinte var det vanskelegaste, og det var tunnelen – naturleg nok. Å byggje veg i dagen hadde vi meir erfaring frå. Derfor hadde vi begrensa grunnundersøkingar der, og det viste seg å vera ueheldig. Men dette er ting som skjer på alle prosjekt. Vi går inn og brukar mest krefter på det som er mest usikkert. Dette skulle vi byggja sjølve og hadde då meir kontroll på det. Men som sagt: Grunnundersøkingane viste seg å vera mangelfulle.

Kristin Halvorsen (SV): Den fundamenteringen som brua fikk til slutt er – det er sånn jeg forstod svaret til

Ludvigsen her – kjent teknologi, brukt på andre bruer i Norge også. Det eneste er at det er en safer og dyrere teknologi; det er ikke noen nyutvikling som har vært etter at dere først valgte en teknisk løsning på brua?

Olav Søfteland: Vi har heilt sikkert den typen fundamentering andre plassar. Men det som er forskjellen frå plass til plass, er at når vi først begynner med den fundamenteringsmåten, så er det nye grunnundersøkingar som skal til, og då er det liksom eit anna problem.

Kristin Halvorsen (SV): Dere har vært inne på, tror jeg, i tidligere svar at selve Fatima-prosjektet, men også overskridelsene, har opplagt gått på bekostning av andre veiprosjekter i Finnmark. Opseth var inne på det, og jeg tror Johnsen også har vært inne på det tidligere, men jeg vil gjerne ha en kommentar til slutt på det.

Olav Søfteland: Ja, men så var det også det beste nytte-kostnadsforholdet vi hadde på vegprosjekt i Finnmark – for å svare litt fleipete på det. Utgangspunktet då regjeringa i 1991 sa at vi skulle byggja dette, var at det skulle skje innanfor Finnmark si ramme, og i det ligg det at det gjekk ut over andre prosjekt. Men kva som er Finnmark si ramme, er ikkje godt å vita frå ein vegplanperiode til ein annan. Det er ikkje noko som er lovbestemt. Seinare er det kome inn ein del av systemet med stamvegar. Men det er klart at hadde ikkje dette blitt bygt, hadde det blitt meir pengar til andre prosjekt i Finnmark, eller i andre delar av landet.

Møtelederen: Kan vi la det stå som siste svar i denne høringen?

Vi har en høring som skal starte opp om ti minutter, men hvis det er slik at vi må bryte alle tidsgrenser her, er det komiteen selv som bestemmer det.

Carl I. Hagen – til oppfølging.

Carl I. Hagen (Frp): Hvis det er mulig, vil jeg gjerne senere få tilsendt en slags kostnad ved gang- og sykkelsti, altså hva det kostet at det ble gang- og sykkelsti, og det andre er om jeg kunne få en liste over hvilke større prosjekter som er blitt 20 pst. billigere – altså ikke noe svar nå, men ved en senere anledning.

Møtelederen: Jeg regner med at komiteen selv også, hvis det skulle dukke opp flere spørsmål, kan sende dem direkte til Samferdselsdepartementet, slik at det før komiteen avgir endelig innstilling, er mulig for oss i denne komiteen å få fram den dokumentasjon som komiteen ønsker.

Da vil jeg på vegne av komiteen få lov til å takke samferdselsministeren med sine tre bisittere: ekspedisjons-sjef Knut Rønning, vegdirektør Olav Søfteland og Finnmarks vegsjef Geir Johnsen. Og jeg vil også på vegne av komiteen samtidig benytte anledningen til å takke for den fine gjennomføringen av befaringen som denne komiteen hadde den 2. mai.

Det blir da pause fram til kl. 14.45.

Høringen slutt kl. 14.35.
