

Innst. S. nr. 180

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om konsekvensutredning for jernbanetunnel i Gamlebyen i Oslo og omtale av Ringeriksbanen

St.prp. nr. 41 (2000-2001)

Til Stortinget

1. KONSEKVENsutREDNING FOR JERNBANETUNNEL I GAMLEBYEN I OSLO

1.1 Sammen drag

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet behandler i proposisjonen ny konsekvensutredning av 30. september 1998 for jernbanetunnel gjennom Gamlebyen og tilleggsutredning av desember 1999. Bakgrunnen for konsekvensutredningene er Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 33 (1996-1997), jf. Innst. S. nr. 155 (1996-1997) hvor følgende vedtak ble fattet:

1. Stortingets vedtak av 15. juni 1995 om at jernbanetrafikken i Gamlebyen legges i tunnel står fast.
2. Regjeringen bes utarbeide forslag til løsning basert på de søndre traséalternativer, særlig med hensyn til stigningsforhold i traséene.
3. Regjeringen bes framlegge for Stortinget forslag til løsning senest høsten 1998."

Utredningsarbeidet

Utredningene er gjennomført etter plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger og iht. godkjent utredningsprogram. Samferdselsdepartementet har forelagt saken for Miljøverndepartementet og har i brev av 11. januar 2001 til Jernbaneverket fastsatt at utredningsplikten for de utredede alternativene er oppfylt.

I tråd med Stortingets forutsetninger er konsekvensutredningen samordnet med Oslo kommunes kommunedelplan for jernbanesystemet Oslo S - Bryn som lå ute til høring samtidig. Oslo kommune vil sluttbehandle kommunedelplanen etter at Stortinget har fattet vedtak om Gamlebyprosjektet.

Samferdselsdepartementet har lagt vekt på kvalitets-sikring av Jernbaneverkets arbeid med konsekvensutredningen. Samferdselsdepartementet har knyttet til seg ekspertise for kvalitetssikring av viktige tema som anleggskostnader og gjennomførbarhet, støy, strukturlyd og vibrasjoner, jernbanedrift og økonomisk analyse og markedsutredning.

Utredningene har tatt utgangspunkt i Stortingets ønske om å basere løsningsforslagene på de "søndre traséalternativ". "Søndre traséalternativ" er betegnelsen på området gjennom Minneparken hvor Østfoldbanen og driftsbanesporene opp til Lodalen ligger i tunnel.

På bakgrunn av innspill i høringen har Samferdselsdepartementet fått utredet løsninger hvor all eller deler av trafikken legges lenger mot syd, over Loenga.

Nytt dobbeltspor Oslo S - Hauketo (Folloporten) og to driftsspor opp til Lodalen er innarbeidet i alle alternativene.

I alt 8 ulike alternativer basert på 3 ulike trasékombinasjoner er utredet:

- I Lodalen, Ekebergåsen og Loenga
- II Minneparken, Ekebergåsen og Loenga
- III Ekebergåsen og Loenga

Løsningsprinsipper	Alternativ	Kostnad (mill. kr.)
I 2 av dagens 4 spor gjennom Gamlebyen opprettholdes for trafikk på Hoved-/Gjøvikbanen (evt. kombibane). Øvrige baner legges i tunnel. Gardemobanen og Folloporten legges i en korridor under Minneparken eller Loenga.	I Lodalen	2 850
	I Ekebergåsen	3 650
	I Loenga	3 200
II Alle baner legges i tunnel. Hoved-/Gjøvik-/Gardemobanen og Folloporten legges i en tunneltrasé under Minneparken eller Loenga.	II Minneparken	3 610
	II Ekebergåsen	4 730
	II Loenga	4 640
III Alle baner legges i tunnel. Hoved-/Gjøvik-/Gardemobanen legges i en tunnel og Folloporten legges i en annen tunnel henholdsvis under Minneparken og Loenga eller omvendt.	III Ekebergåsen	4 430
	III Loenga	4 390

For nærmere presiseringer av kostnader og anleggstid: Se St.prp. nr. 41 (2000-2001)

Etter at Stortinget har behandlet saken vil Jernbaneverket gjennomføre en egen konsekvensutredning for Folloporten. Innføringen av Folloporten gjennom området er avhengig av hvilke vedtak Stortinget fatter for Gamlebyprosjektet.

Nærmere om alternativene

Togtrafikken gjennom Gamlebyen har gått opp fra ca. 300 til nærmere 600 tog per døgn etter at Gardermobanen ble åpnet høsten 1998.

Det er etter krav fra fylkesmannen i Oslo og Akershus i tilknytning til godkjenningen av reguleringsplanen for Gardermobanen, gjennomført betydelige støytbeskyttelsestiltak langs eksisterende jernbanetrasé i Gamlebyen.

Om lag 220 boliger har innendørs støy over anbefalte grenseverdier (35 dBA) og nærmere 500 boliger har "klart merkbare" vibrasjoner. I alt 3 500 boliger blir utsatt for maksimalstøy over 70 dBA fra gods- og øvrige tog om natta. Alle beboere har imidlertid tilgang til utearealer med akseptabelt støynivå.

Alle alternativene vil gi store forbedringer for bomiljøet i Gamlebyen og langs jernbanetraseen opp mot Bryn. Forbedringene gjelder utendørs støy gjennom hele området, innendørs støy spesielt nord for Etterstad og vibrasjonsproblemer i Gamlebyen.

I-alternativene (med opprettholdelse av trafikk på 2 spor i Gamlebyen) reduserer miljøproblemene med om lag 70-75 pst., mens II- og III-alternativene hvor all trafikk i Gamlebyen nedlegges, reduserer miljøproblemene med ca. 90 pst.

Konsekvensutredningen viser at alle alternativer vil medføre til dels store inngrep i området. Flere av løsningene er teknisk sett meget kompliserte med stor fare for å påføre de verneverdige kulturminnene i området rundt Minneparken ytterligere skader. I tillegg vil flere av alternativene medføre store driftsproblemer for jernbanedriften i anleggsfasen med innskrenkninger i opp til 2 år i togtilbudet både på Gardermo- og Østfoldbanen.

II Loenga framstår som det mest aktuelle alternativ dersom prosjektet skal realiseres og all togtrafikk skal nedlegges i Gamlebyen. Vegdirektoratet peker på i sin høringsuttalelse at I Loenga (to spor opprettholdes i

Gamlebyen) som har nærmere 1 500 mill. kroner lavere kostnader, bør videreføres i den videre planlegging.

Fra høringsuttalelsen

Riksantikvaren har varslet innsigelse mot 6 av de 8 utredede alternativene og mener at det videre planarbeidet må ta utgangspunkt i løsningene over Loenga (I/II Loenga). Riksantikvaren mener at den videre planlegging av Folloporten også bør ta utgangspunkt i denne traseen dersom Stortinget skulle gå imot en utbygging av Gamlebyprosjektet.

NSB går imot planene for en utbygging og Akershus fylkeskommune mener at prosjektet ikke må prioriteres på bekostning av andre viktige samferdselstiltak i Osloregionen. Oslo kommune krever at en vurderer en tiltakspakke med avbøtende tiltak som alternativ til full traséomlegging med bl.a. nytt godsspor i Ekebergåsen, vibrasjonsdempende tiltak, gangforbindelser og byutviklingstiltak. Fylkesmannen krever ytterligere tiltak for å bedre bomiljøet i området dersom prosjektet ikke gjennomføres. Gamlebyen beboerforening, Miljøbyen gamle Oslo og kontaktutvalget for vellene i Oslo mener at prosjektet bør gjennomføres.

Om samfunnsøkonomisk vurdering

De samfunnsøkonomiske beregningene viser at anleggskostnadene er meget høye og at alle alternativene er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Denne konklusjonen er robust selv om en tar hensyn til usikkerheten knyttet til nytte-/kostnadsberegningene.

Netto nytte uttrykker hva samfunnet "får igjen" ved å investere i tiltaket regnet som en sum av velferdsmessige, areal- og trafikale gevinster, fratrukket kostnadene for gjennomføringen. For at prosjektet skal være lønnsomt må netto nytte være positiv. Alle alternativene viser en klar negativ netto nytte. Den negative netto nytten viser tapet i kroner samfunnet får ved investeringen.

Jernbaneverkets anbefaling

Jernbaneverket mener at de miljøforbedringer som oppnås langs eksisterende bane, ikke står i rimelig forhold til prosjektets kostnad og øvrige konsekvenser, og

at det ikke er riktig å disponere så store investeringer til dette formålet. Videre ønsker Jernbaneverket å bidra til en positiv byutvikling ved å gjennomføre en opprydding i bruk av dagens sporområder slik at de arealene som skal anvendes til jernbanedrift, begrenses til å oppfylle de funksjonelle krav som stilles til driften av jernbanetrafikken i området.

Samferdselsdepartementets tilråding

Hovedhensikten med det plan- og utredningsarbeidet som er gjennomført er å få frem løsninger for å legge jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i tunnel slik at miljøet og levevilkårene kan bedres og dermed bidra til en positiv byutvikling. En viktig forutsetning for planarbeidet er at tiltaket ikke skal redusere mulighetene for en positiv utvikling av kulturmiljøene og kulturminnene og ikke redusere jernbanens muligheter til å styrke kollektivtrafikken.

Utredningsarbeidet som er gjennomført i perioden 1997 til 2000, er meget omfattende og har fått frem 3 ulike prinsipp-løsninger for omlegging av togtrafikken på strekningen Oslo S - Bryn og i alt 8 løsningsvarianter.

Samferdselsdepartementet kan ikke tilrå utbygging av noen av de utredede alternativene. Tilrådingen må ses i sammenheng med de omfattende tiltak som er gjennomført de senere år og som har bedret boforholdene langs jernbanetraseen gjennom Gamlebyen og opp mot Bryn.

En nedleggelse av all eller deler av togtrafikken gjennom området vil gi betydelige forbedringer, men disse og øvrig nytte står etter departementets vurdering ikke i rimelig forhold til kostnadene for tiltaket. Det foreslås i stedet at det settes i gang planlegging av andre tiltak for å bedre bomiljøet i Gamlebyen og på strekningen opp mot Bryn stasjon. Ved å legge strukturestøydempende matter, antas det at dette vil gi tilstrekkelig reduksjon i strukturestøynivået slik at ingen boliger blir utsatt for denne type støypoblemer. Gjennom målinger av dagens trafikk kan det utarbeides et eget program for vibrasjonsdempende tiltak ved å skjerpe kravene til jevnhet på skinner, bytte til vibrasjonsdempende sporveksler og senket kjørehastighet gjennom området. Et evt. nytt godsspor bør vurderes i den videre planleggingen av Folloporten. Målet er å fremme tiltak som kan bidra til at alle boliger får støy- og vibrasjonsforhold som tilfredsstillende gjeldende normer.

Videre foreslås at det settes igang et arbeid som har til hensikt å avklare jernbanens arealbehov i Oslo S-området og at dette ses i sammenheng med prosessen tilknyttet utviklingen av Bjørvika-området.

Dersom Stortinget likevel ønsker at Gamlebytunnelen skal bygges nå eller det skal forberedes for en utbygging på et senere tidspunkt, anbefales at den videre planlegging tar utgangspunkt i både I og II Loenga. Begge løsninger bør optimaliseres videre i tilknytning til den forestående konsekvensutredningen av Folloporten.

En viktig begrunnelse for å ta med et I-alternativ er foruten den store kostnadsforskjellen på nærmere 1 500 mill. kroner, at løsningen trolig kan utvikles til et II-alternativ dersom driftsbanegården i Lodalen legges ned. De to sporene gjennom Gamlebyen kan da vurderes flyttet til Minneparken og overta de frigjorte drifts-sporene med mulig videreføring opp Lodalen som dag-løsning eller i tunnel.

Bakgrunnen for denne anbefalingen er at det er kun disse to alternativene som kan gjennomføres uten risiko for å påføre de mest verneverdige kulturminnene skader og at en tunnelloosning under Klypen/-Loenga vil bidra positivt til å få ryddet opp i området rundt den planlagte Middelalderparken. Videre er det kun disse to alternativene som kan gjennomføres uten lengre innskrenkninger i togtilbudet.

Dersom Gamlebyprosjektet ikke gjennomføres, anbefaler departementet at det i konsekvensutredningen for Folloporten utarbeides (nytt dobbeltspor Oslo S - Hauketo) et forslag til traséføring over Loenga.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Marthe Scharning Lund, Sverre Myrli og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at Stortinget ved behandlingen av Dokument nr. 8:50 (1994-1995), jf. Innst. S. nr. 178 (1994-1995) i juni 1995 fattet vedtak om at jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i Oslo skulle legges i tunnel. Ved behandlingen av St. prp. nr. 33 (1996-1997), jf. Innst. S. nr. 155 (1996-1997) i april 1997 gjentok Stortinget dette.

Komiteen viser videre til at Stortinget i 1997 ba Regjeringen om å utrede forslag til løsninger basert på de søndre traséalternativer. I tråd med dette har Regjeringen utredet i alt åtte ulike traséalternativer basert på tre ulike trasékombinasjoner.

Komiteen ser det som viktig at staten bidrar til å bedre boforholdene både i Gamlebyen og i andre deler av Oslo Indre Øst. Komiteen vil derfor slutte seg til forslaget om at det iverksettes planlegging av jernbanetiltak for å bedre bomiljøet i Gamlebyen og på strekningen mot Bryn stasjon.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, har merket seg at det er anslått at de totale anleggskostnadene for en tunnel gjennom Gamlebyen vil beløpe seg til i størrelsesorden 3-5 mrd. kroner. Selv om det er et betydelig antall boliger som er støyutsatt i området, kan ikke flertallet se at kostnadene står i forhold til det en vil oppnå ved en tunnel. Flertallet

slutter seg på denne bakgrunn til forslaget om at det ikke bygges jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Venstre, viser til dagens kapasitetsproblemer for jernbanetrafikken i Osloområdet. Flertallet vil understreke betydningen av en god regularitet for jernbanetrafikken.

Flertallet vil peke på at ved bygging av jernbanetunnel gjennom Gamlebyen ville det i anleggsperioden blitt begrensninger i jernbanetrafikken. Dette kunne også fått konsekvenser ut over anleggsperioden dersom det ikke raskt hadde lyktes å vinne tilbake de reisende.

Flertallet viser til at miljøproblemene kan reduseres med avbøtende tiltak. Slike tiltak som kan gjennomføres er blant annet bedre jevnhet på skinner som demper vibrasjoner, bruk av strukturstøydempende matter og fortsatt støydemping av boliger.

Flertallet vil peke på at godstog er spesielt støyende, og at godstransporter særlig går om natta. Å bygge nytt godsspor vil redusere miljøulempene, samt at det vil være en fordel for godstrafikken da det vil få bedre stigningsforhold.

Flertallet mener at et nytt godsspor utenom Gamlebyen bør vurderes i den videre planleggingen av Folloporten.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Venstre, viser til at kostnadene ved prosjektet nå ligger betydelig over de kostnadsanslag som forelå da Stortinget behandlet St.prp. nr. 33 (1996-1997).

Flertallet viser til den erfaring som er vunnet gjennom byggingen av Romeriksporten, og den usikkerhet byggingen av Romeriksporten har avdekket med hensyn til kostnadsoverslag, grunnforhold og miljøkonsekvenser av store tunnelprosjekt i dette området. Flertallet viser videre til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan, og vil peke på at en rekke andre prosjekt i denne regionen er prioritert, bl.a. dobbeltspor Oslo S - Ski.

Flertallet vil videre vise til Innst. S. nr. 178 (1994-1995) der flertallet, medlemmene fra Senterpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, uttalte:

"Flertallet vil peke på at ut fra at dette prosjektet er av hensyn til bydelen og Oslo som by, og ikke av hensyn til NSB som transportbedrift, må ikke finansieringen hentes fra NSBs budsjetter."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Senterpartiet viser videre til at det i utredningsarbeidet er avdekket at en jernbanetunnel trolig kan ha betydelige negative konsekvenser for verneverdige kulturminner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre vil vise til det arbeid

som pågår med å utvikle Bjørvika-området i Oslo, både når det gjelder byutvikling og infrastruktur. Disse medlemmer vil også vise til at fullføring av nytt dobbeltspor mellom Ski og Oslo S, indre strekning, først vil finne sted i neste transportplanperiode, etter 2011.

Disse medlemmer vil ikke avvise at sporene gjennom Gamlebyen kan legges i tilknytning til innføring av nytt dobbeltspor til Oslo S. Forutsetningen for dette er imidlertid at Oslo kommune godtar å ta med delfinansiering av sporet som del av trafikantbetalingen i Oslo og at verdiene fra frigjorte eiendommer kan inngå i finansieringen.

På dette grunnlag vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

"Det undersøkes om trafikantbetaling i Oslo og verdien av frigjorte eiendommer kan inngå som finansieringsgrunnlag for å legge Gamlebysporene i tilknytning til nytt dobbeltspor Oslo S-Ski i neste transportplanperiode."

2. OMTALE AV RINGERIKSBANEN

2.1 Sammendrag

Det vises til tidligere omtale av saken senest i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2000-2001, side 225 og St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Stortinget vedtok høsten 1996 at to alternative trasékorridorer skulle utredes videre; Sandvika - Kroksund - Hønefoss (alternativ 2) og Sandvika - Åsa - Hønefoss (alternativ 2/6), jf. St.prp. nr. 64 (1995-1996)/Innst. S. nr. 12 (1996-1997).

Det er gjennomført et meget omfattende utredningsarbeid og konsekvensutredningen for de utredede alternativene er nå godkjent og det foreligger et grunnlag for den lokale behandlingen av hovedtrasévalg i de berørte kommunene Bærum, Ringerike og Hole.

Etter at det foreligger vedtak i de berørte kommuner og saken er ferdigbehandlet i Jernbaneverket, tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge frem saken for Stortinget våren 2001.

Kostnadene for prosjektet ligger i størrelsesorden 3,2 - 4,4 mrd. kroner avhengig av hovedtrasé og løsningsvarianter.

2.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Stortinget høsten 1996 vedtok at to ulike trasékorridorer for Ringeriksbanen skulle utredes videre (Sandvika-Kroksund-Hønefoss og Sandvika-Åsa-Hønefoss).

Komiteen er kjent med at det er utført et omfattende utredningsarbeid og at konsekvensutredningen for de utredede alternativene nå er godkjent og at det foreligger et grunnlag for den lokale behandlingen av hovedtrasévalg i de berørte kommunene Bærum, Hole og Ringerike.

Komiteen har merket seg at departementet legger opp til at sak om trasévalg vil bli lagt fram for Stortinget etter at det foreligger vedtak i de berørte kommu-

nene og saken er ferdigbehandlet i Jernbaneverket. Ifølge proposisjonen tas det sikte på at dette kan skje i løpet av våren.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Disse medlemmer slutter seg på den bakgrunn til Regjeringens forslag om at Ringeriksbanen ikke prioriteres i planperioden 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), der disse medlemmer gikk inn for å bruke 100 mill. kroner i siste del av planperioden til prosjektering av Ringeriksbanen. Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Innst. S. nr. 218 (1991-1992) hvor transporten mellom Bergen og Oslo ble drøfta i et helhetsperspektiv i forbindelse med behandlinga av stamvegen Bergen - Oslo. Dette medlem viser til følgende vedtak som ble fatta i Stortinget:

"Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss–Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994-97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer for eksempel på Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercity-sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk jernbaneplan for 1994-97."

Dette medlem viser i den forbindelse til omtalen i St.meld. nr. 35 (1992-1993), Norsk jernbaneplan 1994-97, som drøfter Bergensbanen som fjerntogstrekning og pendling mellom Ringerike og Oslo og den effekt innkorting av banen vil få. I denne jernbaneplanen var det i tillegg til ordinære rammer lagt inn et ekstra satsingsprogram på 5 mrd. kroner for planperioden hvorav 4,17 mrd. kroner skulle gå til investeringer. Disse investeringer skulle komme de strekninger til gode som er nevnt som prioriterte investeringer i jernbanenettet i vedtak vedr. Ringeriksbanen.

Dette medlem vil peke på at denne ekstra satsing ikke ble realisert, noe som har medført at de prioriterte strekninger ikke har fått tilstrekkelige investeringsmidler. Heller ikke i planperioden etter, 1998-2001, er jernbaneinvesteringer blitt prioritert. Dette brukes nå som begrunnelse for å forskyve gjennomføring av Ringeriksbanen ytterligere. Planarbeidet har tatt lengre tid enn forventet bl.a. på grunn av miljøkonflikter, men nå legges gjennomføring av andre prioriterte prosjekter til grunn for at arbeidet med Ringeriksbanen ikke vil bli oppstartet innenfor planperioden 2002-2011.

Dette medlem konstaterer at stortingsflertallet ikke har fulgt opp verken vedtaket fra 1992 eller jernbaneplanen for 1994-97. Det har medført at de forutsetninger som ble lagt til grunn for Innst. S. nr. 218 (1991-1992) og påfølgende vedtak i Stortinget ikke er fulgt opp.

Dette medlem viser til de rammer Sosialistisk Venstreparti har lagt inn for jernbaneinvesteringer i Norsk transportplan 2002-2011.

Dette medlem tar sikte på oppstart innenfor planperioden, men vil realitetsbehandle prosjektet når departementet legger fram saken etter at berørte kommuner og Jernbaneverket har ferdigbehandlet den.

Komiteen sin medlem frå Venstre meiner at det er viktig at Bergensbanen vert opprusta til å bli ei framtidsretta og effektiv transportåre mellom Austlandet og Vestlandet. Ny trasekorridor for Ringeriksbanen, og dermed innkorting i reisetida ville vere eit viktig bidrag, og bør vere eit framtidig mål.

Denne medlemmen viser til sine merknader og forslag til økonomiske planrammer i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 kor denne medlemmen prioriterte å auke den planramma til Bergensbanen slik at bygginga av dobbeltspor gjennom Ulriken kunne verte gjennomført i denne planperioden.

Denne medlemmen meiner dette prosjektet må ha første prioritet, og er på den bakgrunn samd med Regjeringa i at Ringeriksbanen ikkje bør prioriterast i planperioden 2002-2011.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Det undersøkes om trafikantbetaling i Oslo og verdien av frigjorte eiendommer kan inngå som finansieringsgrunnlag for å legge Gamlebysporene i tilknytning til nytt dobbeltspor Oslo S–Ski i neste transportplanperiode.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

- Det ikke legges jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo.
- Det iverksettes planlegging av jernbanetiltak for ytterligere å forbedre bomiljøet i Gamlebyen og strekningen mot Bryn stasjon.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 22. mars 2001

Oddvard Nilsen
leder

Sverre Myrli
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær